

## ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΔΠΜΣ στην «Οργάνωση και Διοίκηση για Μηχανικούς»

Διπλωματική Εργασία

*«Η ανάπτυξη και οι προοπτικές της κρουαζιέρας στο Ηράκλειο: Η άποψη των εμπλεκομένων φορέων»*

*"The growth and prospects of the cruise in Heraklion : The views of the stakeholders"*

«Τσιπλοστεφανάκης Εμμανουήλ» (Α.Μ 83)

Επιβλέπων καθηγητής: «Κουργιαντάκης Μάρκος»



Ηράκλειο, Μάιος (2020)

Copyright © Τσιπλοστεφανάκης Εμμανουήλ, 2020  
Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Η έγκριση της πτυχιακής εργασίας από το πρόγραμμα δεν υποδηλώνει απαραίτητως  
και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Τμήματος

*«Ευχαριστίες»*

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε κατά το ακαδημαϊκό έτος 2018-2020 για το Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Οργάνωση και Διοίκηση για Μηχανικούς» στη σχολή Ηλεκτρολόγων Μηχανικών του Ελληνικού Μεσογειακού Πανεπιστημίου.

Εκφράζω τις ευχαριστίες μου στον καθηγητή μου, κ. Κουργιαντάκη Μάρκο για την υποστήριξη και την καθοδήγηση που μου πρόσφερε κατά την συγγραφή της διπλωματικής μου εργασίας. Ευχαριστώ επίσης τους καθηγητές μου και τους συμφοιτητές μου στα μαθήματα του μεταπτυχιακού " MBA για μηχανικούς" για τις γνώσεις και τις εμπειρίες που μου πρόσφεραν.

Η διπλωματική μου εργασία αφιερώνεται στη σύζυγο μου και τα παιδιά μου για τη στήριξη τους κατά την διάρκεια της συγγραφής της.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η «διερχόμενη» Κρουαζιέρα (Transit) στη Μεσόγειο και συγκεκριμένα στους Ελληνικούς προορισμούς-λιμένες, έχει αυξηθεί την τελευταία δεκαετία με την Ελλάδα να κατέχει μια σημαντική θέση στην αγορά της κρουαζιέρας στην ανατολική Μεσόγειο. Σε αντίθεση, η δραστηριότητα της Κρουαζιέρας «αφετηρίας» (Home Porting) βρίσκεται σε πολύ χαμηλή θέση, με εξαίρεση τον λιμένα του Πειραιά που κυριαρχεί και πρωτοπορεί σε αυτήν ενώ είναι ελάχιστοι οι άλλοι λιμένες που λειτουργούν ως σταθμοί «αφετηρίας».

Η Κρήτη, ο νομός Ηρακλείου και ειδικότερα η πόλη του Ηρακλείου διαθέτουν πλούσια γεωμορφολογία, ιδανικό κλίμα και σημαντικές υποδομές για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας αναψυχής. Η διπλωματική αυτή εργασία διερευνά την περίπτωση του λιμένα Ηρακλείου και τη γνώμη των ενδιαφερομένων (stakeholders) μέσω συνεντεύξεων ως προς τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να καθιερωθεί ως λιμένας (Home port). Συγκεκριμένα, από τη πρωτογενή και δευτερογενή έρευνα που πραγματοποιήθηκε, διαπιστώθηκε ότι τα δυνατά σημεία του τόπου δεν αρκούν για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Σύμφωνα με τα ευρήματα της ποιοτικής έρευνας και της εξέτασης της μελέτης περίπτωσης, προκύπτει ότι για την αύξηση της κίνησης της κρουαζιέρας πρέπει να αναπτυχθούν οι εγκαταστάσεις (υποδομές- ανωδομές) σε γενικό επίπεδο, να υπάρχει ουσιαστική σύμπραξη όλων των φορέων του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα που εμπλέκονται, να εφαρμοσθούν κατά κόρον οι αρχές του τουριστικού μάρκετινγκ, να υπάρχει συνεχής βελτίωση και εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου όπως και αναβάθμιση των ζητημάτων ασφαλείας.

## SUMMARY

The "passing" Cruise (Transit) in the Mediterranean, and specifically in the Greek destinations-ports has increased in the last decade with Greece occupying an important position in the cruise market in the eastern Mediterranean. In contrast, the activity of the Home Porting is in a very low position, with the exception of the port of Piraeus which dominates and pioneers it while the other ports that operate as "starting" stations are few.

Crete, the prefecture of Heraklion and especially the city of Heraklion have rich geomorphology, ideal climate and important infrastructure for the development of recreational cruising. This dissertation examines the case of the port of Heraklion and the opinion of stakeholders through interviews regarding the conditions required to be established as a port (Home port). In particular from the primary and secondary research carried out it was found that the strong points of the place are not enough for the development of the cruise. According to the findings of the qualitative research and the examination of the case study, it appears that in order to increase the movement of the cruise, the facilities (infrastructure-superstructures) in general must be developed, there must be a substantial partnership of all public and private sector bodies are involved to implement the principles of tourism marketing, to have continuous improvement and implementation of the institutional framework as well as upgrading security issues.

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

|  |    |
|--|----|
| Πίνακας 1.1 Οικονομική κατανομή μιας τυπικής κρουαζιέρας.....  | 6  |
| Πίνακας 2.1 Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας 2009-2017 (σε εκατομμύρια).....                                       | 11 |
| Πίνακας 2.2 Διαφοροποίηση εμπορικών σημάτων.....   | 18 |
| Πίνακας 2.3 Νέα Πλοία.....   | 19 |
| Πίνακας 3.1 Δημοφιλή Λιμάνια Παγκοσμίως.....   | 24 |
| Πίνακας 3.2 Δημοφιλείς Ευρωπαϊκοί Λιμένες.....   | 33 |
| Πίνακας 3.3 Άμεσες δαπάνες για κρουαζιερόπλοια -Παγκόσμιες και περιφερειακές αγορές.....                       | 37 |
| Πίνακας 3.4 Παγκόσμια δαπάνη επιβατών και πληρωμάτων ανά κατηγορία – 2017.....                                 | 38 |
| Πίνακας 3.5 Κριτήρια επιλογής Λιμένα εκκίνησης κρουαζιέρας (site – situation characteristics) –Παράγοντες..... | 39 |
| Πίνακας 4.1 Κύριοι και Δευτερεύοντες Ελληνικοί Λιμένες Κρουαζιέρας (2017)...                                   | 45 |
| Πίνακας 4.2 Μέλη της ΕΛΙΜΕ.....  | 46 |
| Πίνακας 4.3 Επιβατική κίνηση κύριων λιμένων Ελλάδας για το 2018.....   | 47 |
| Πίνακας 4.4 Στοιχεία κρουαζιέρας 2015-2018 Ελλάδας.....  | 48 |
| Πίνακας 4.5 Κορυφαίοι Λιμένες Κρουαζιέρας το 2017-Χιλιάδες Επιβάτες.....                                       | 49 |
| Πίνακας 4.6 Έσοδα Επιβατών - Μεγάλα Ευρωπαϊκά Λιμάνια Αφετηρίας .....  | 50 |
| Πίνακας 4.7 Επισκέπτες κρουαζιέρας ανά χώρα προορισμού(στοιχεία έτους 2017) ανά Χώρα.....                      | 51 |
| Πίνακας 4.8 Συνολική αποζημίωση ανά χώρα, 2017.....  | 55 |
| Πίνακας 5.1 Βασικά χαρακτηριστικά τουριστικής προσφοράς-Σπουδαιότεροι πόροι.....                               | 57 |
| Πίνακας 5.2 Διακίνηση Λιμένα Ηρακλείου 2009-2017.....  | 62 |
| Πίνακας 5.3 Κίνηση κρουαζιερόπλοιων στο Λιμάνι του Ηρακλείου.....  | 63 |
| Πίνακας 5.4 Σύνολο των εσόδων και το ποσοστό συμμετοχής της κρουαζιέρας.....                                   | 66 |

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

|   |    |
|---|----|
| Διάγραμμα 1.1 Δυνατές περιοχές κρουαζιέρας.....   | 7  |
| Διάγραμμα 1.2 Προέλευση επιβατών κρουαζιέρας 2017(σε εκατομμύρια).....  | 10 |
| Διάγραμμα 2.1 Οι μεγαλύτερες εταιρείες και τα μερίδια τους στην παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας.....                  | 15 |
| Διάγραμμα 2.2 Δείκτης της αγοράς κρουαζιέρας, ο οποίος αποτυπώνει το μέγεθος και την συνεχόμενη ανάπτυξή της..... | 16 |
| Διάγραμμα 2.3 Η διαφοροποίηση των εμπορικών σημάτων όλων των πράξεων.....   | 17 |
| Διάγραμμα 3.1 Επιβάτες στα λιμάνια της Μεσογείου (σε εκατομμύρια).....  | 35 |
| Διάγραμμα 5.1 Πηγή :Τράπεζα της Ελλάδος "Εξελίξεις στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο πληρωμών" Δελτία Τύπου10/04/2019..... | 64 |
| Διάγραμμα 5.2 Πηγή :Τράπεζα της Ελλάδος "Εξελίξεις στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο πληρωμών" Δελτία Τύπου10/04/2019..... | 64 |
| Διάγραμμα 5.3 Πηγή :Τράπεζα της Ελλάδος "Εξελίξεις στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο πληρωμών" Δελτία Τύπου10/04/2019..... | 65 |

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

|  |    |
|--|----|
| ΕΙΚΟΝΑ 5.1 Η Λότζια.....                       | 59 |
| ΕΙΚΟΝΑ 5.2 Ο Άγιος Πέτρος των Δομινικανών..... | 59 |
| ΕΙΚΟΝΑ 5.3 Χάρτης Κέντρου Ηρακλείου .....      | 59 |
| ΕΙΚΟΝΑ 5.4 Κούλες.....                         | 60 |
| ΕΙΚΟΝΑ 5.5 Επιβατικός Σταθμός.....             | 61 |
| ΕΙΚΟΝΑ 5.6 Προβλήτες Κρουαζιέρας 4-5.....      | 62 |



## Πίνακας περιεχομένων

|   |     |
|---|-----|
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....   | iii |
| SUMMARY .....   | iv  |
| ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ .....   | v   |
| ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ .....  | vi  |
| ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....  | vii |
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....  | 1   |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ.....   | 3   |
| 1.1 Ορισμοί-Εννοιολογική προσέγγιση της Κρουαζιέρας.....  | 3   |
| 1.2 Ιστορική εξέλιξη της Κρουαζιέρας.....   | 4   |
| 1.3 Διάκριση Κρουαζιέρων.....   | 5   |
| 1.4 Κόστος Κρουαζιέρας.....   | 5   |
| 1.5 Γεωγραφικοί τουριστικοί προορισμοί Κρουαζιέρων .....  | 7   |
| 1.6 Χαρακτηριστικά επιβατών Κρουαζιέρας στη Βόρεια Αμερική.....                                   | 9   |
| 1.7 Προέλευση επιβατών Κρουαζιέρας .....  | 10  |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ .....   | 11  |
| 2.1 Διαχρονική ανάπτυξη.....  | 11  |
| 2.2 Εταιρείες Κρουαζιέρας-Ενώσεις λιμένων της Μεσογείου- Medcruise -Συνεργασίες<br>εταιρειών..... | 12  |
| 2.3 Η Αγορά του σήμερα.....   | 13  |
| 2.4 Εκσυγχρονισμός προϊόντος και ανανέωση του Στόλου .....  | 19  |
| 2.5 Κανάλια διανομής Κρουαζιέρας .....  | 22  |
| 2.6 Οι Τάσεις του 2019 στην αγορά Κρουαζιέρας .....   | 22  |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....                                    | 24  |
| 3.1 Παγκόσμιοι λιμένες Κρουαζιέρας .....  | 24  |
| 3.2 Ευρωπαϊκοί λιμένες Κρουαζιέρας .....  | 31  |
| 3.2.1 Τα πιο πολυσύχναστα λιμάνια κρουαζιέρας της Ευρώπης το 2019.....                            | 32  |

|   |           |
|---|-----------|
| 3.3 Στατιστικά στοιχεία της Παγκόσμιας & Ευρωπαϊκής Βιομηχανίας της Κρουαζιέρας...            | 34        |
| 3.3.1 Η Κρουαζιέρα στην Αμερική.....  | 34        |
| 3.3.2 Η Κρουαζιέρα στην Ευρώπη.....   | 35        |
| 3.3.3 Οικονομική συνεισφορά που δημιουργήθηκε από τον κλάδο της κρουαζιέρας<br>το 2017 .....  | 36        |
| 3.4 Οι Κατηγορίες Λιμένων Κρουαζιέρας.....  | <b>38</b> |
| 3.5 Χαρακτηριστικά επιβατών Μεσογείου .....   | 40        |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....  | 45        |
| 4.1. Κύριοι και Δευτερεύοντες Ελληνικοί λιμένες Κρουαζιέρας .....                             | 45        |
| 4.2 Η Ελιμέ .....   | 46        |
| 4.2.1 Μέλη της ΕΛΙΜΕ .....  | 46        |
| 4.3 Ελληνικό και Διεθνές θεσμικό πλαίσιο Κρουαζιέρας.....                                     | 47        |
| 4.4 Η Οικονομική συνεισφορά της Κρουαζιέρας στην Ελληνική οικονομία .....                     | 54        |
| 4.5 Χαρακτηριστικά Ελληνικών λιμένων αφετηρίας (Home-Ports).....                              | 56        |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΩΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ .....                              | 57        |
| 5.1 Γενικά χαρακτηριστικά Νομού .....   | 57        |
| 5.2 Η πόλη του Ηρακλείου .....  | 57        |
| 5.2.1 Μνημεία-Μουσεία-Ιστορικά Κτήρια- Αρχαιολογικοί χώροι.....                               | 58        |
| 5.2.2 Οδικά δίκτυα-Αεροπορικές και Ακτοπλοϊκές γραμμές.....                                   | 58        |
| 5.3 Λιμάνι Ηρακλείου .....  | 60        |
| 5.3.1 Υπηρεσίες.....  | 61        |
| 5.4 Στατιστικά στοιχεία.....  | 62        |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ-ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ<br>ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ..... | 67        |
| 6.1 Ερευνητικοί στόχοι.....   | 67        |
| 6.2 Μεθοδολογία έρευνας.....  | 67        |
| 6.3 Αποτελέσματα ποιοτικής έρευνας – Συνεντεύξεις ερωτηματολογίου .....                       | 69        |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....  | 73        |
| 7.1 Συμπεράσματα .....  | 73        |

|   |    |
|---|----|
| 7.2 Προτάσεις για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας στο Ηράκλειο.....      | 77 |
| 7.3 Προβληματισμοί.....   | 77 |
| BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ .....   | 79 |
| Ελληνόγλωσσες.....  | 79 |
| Ξενόγλωσσες.....  | 80 |
| Ηλεκτρονικές Πηγές .....  | 82 |
| ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....  | 84 |
| Παράρτημα Α. Πρόγραμμα Κρουαζιεροπλοίων 2019-2020 για το λιμάνι του Ηρακλείου . | 84 |
| Παράρτημα Β. Οδηγός Συνέντευξης-Απομαγνητοφώνηση.....                           | 94 |

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η δραστηριότητα της κρουαζιέρας αποτελεί ένα κομμάτι του παγκόσμιου θαλάσσιου τουρισμού, που αναπτύσσεται ολοένα και περισσότερο, προσφέροντας πληθώρα εξειδικευμένων υπηρεσιών (Lekakou et al, 2009). Την χαρακτηρίζει η ποικιλομορφία, η παροχή διαφορετικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών για την ικανοποίηση των αναγκών των καταναλωτών της (Διακομιχάλης Μ., 2006). Η κρουαζιέρα παρά τις δυσοίωνες οικονομικές εξελίξεις της τελευταίας δεκαετίας αποτελεί έναν από τους πιο δυνατούς κλάδους της οικονομίας διεθνώς και παρουσιάζει σταθερές αυξητικές τάσεις.

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας σε ένα λιμένα δημιουργεί οικονομικά και κοινωνικά οφέλη και έχει ποίκιλες επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα. Τα οφέλη αυτά, που άλλοτε είναι θετικά και άλλοτε αρνητικά, επηρεάζουν την οικονομία και την τοπική κοινωνία (McCarthy J., 2003). Το Ηράκλειο ως προορισμός κρουαζιέρας που βρίσκεται σε ένα κομβικό σημείο της ανατολικής Μεσογείου και εμφανίζει σημαντική κίνηση στην κρουαζιέρα, έχει τη δυνατότητα να αξιοποιήσει τα δυναμικά του χαρακτηριστικά ώστε να αναδειχθεί σε ένα σημαντικό λιμένα (home porting) κρουαζιέρας.

Ο σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι η διερεύνηση της ανάπτυξης και των προοπτικών της κρουαζιέρας στο λιμένα Ηρακλείου, σύμφωνα με τις προσωπικές θέσεις, γνώμες και προτάσεις των εμπλεκόμενων (stakeholders) σε θέματα τουρισμού και κρουαζιέρας στο λιμένα Ηρακλείου.

Με τη διενέργεια της πρωτογενούς έρευνας και των συνεντεύξεων θα απαντηθούν τα ερωτήματα και θα διαπιστωθεί σε τι βαθμό οι απόψεις των stakeholders παρουσιάζουν την παρούσα κατάσταση του λιμένα και κατά πόσο αυτός και η πόλη του Ηρακλείου δύναται να ανταποκριθεί στις προϋποθέσεις για την αύξηση της κρουαζιέρας <<αφετηρίας>> (home porting).

Η εργασία αποτελείται από επτά κεφάλαια. Τα πρώτα τέσσερα είναι αυτά της θεωρητικής επισκόπησης. Στο πρώτο κεφάλαιο δίδεται ο ορισμός του τουρισμού κρουαζιέρας, μια ιστορική αναδρομή, παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά του, το κόστος του, διακρίνονται τα είδη της κρουαζιέρας, η προέλευση των επιβατών Κρουαζιέρας και προσδιορίζονται τα χαρακτηριστικά τους.

Το δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζει την παγκόσμια αγορά της κρουαζιέρας και την διαχρονική της ανάπτυξη, τις εταιρείες κρουαζιέρας, τις Ενώσεις Λιμένων της Μεσογείου και τις συνεργασίες των εταιρειών, τον εκσυγχρονισμό του προϊόντος και την ανανέωση του στόλου των κρουαζιερόπλοιων, τα κανάλια διανομής της κρουαζιέρας και τις τάσεις του 2019 στην αγορά κρουαζιέρας.

Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στους παγκόσμιους και ευρωπαϊκούς λιμένες, παρουσιάζεται η οικονομική διάσταση της κρουαζιέρας σε Ευρώπη και Αμερική, στα πιο πολυσύχναστα λιμάνια κρουαζιέρας της Ευρώπης το 2019, στον αντίκτυπο της κρουαζιέρας. Επίσης παρουσιάζει την αύξηση της κίνησης της κρουαζιέρας, την συμμετοχή της στην εθνική οικονομία και τις κατηγορίες λιμένων κρουαζιέρας.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι ελληνικοί λιμένες κρουαζιέρας, ο διαχωρισμός τους και τα χαρακτηριστικά τους, γίνεται ιστορική αναδρομή για το θεσμικό πλαίσιο της κρουαζιέρας και κατά πόσο συνεισφέρει στην Ελληνική οικονομία, μελέτες περίπτωσης

άλλων λιμένων και τέλος τα χαρακτηριστικά των Ελληνικών Λιμένων Αφετηρίας (Home-ports)

Το πέμπτο κεφάλαιο αναφέρεται στο νομό Ηρακλείου και την πόλη του, παρουσιάζει τα γενικά χαρακτηριστικά του νομού με τις τουριστικές υποδομές και υπηρεσίες που υφίστανται, στις υπηρεσίες του λιμένα Ηρακλείου και σε διάφορα στατιστικά στοιχεία της κρουαζιέρας του.

Στο έκτο κεφάλαιο αναλύεται η μεθοδολογία της έρευνας για την επίτευξη των στόχων της. Πραγματοποιήθηκε ποιοτική έρευνα με συνεντεύξεις σε stakeholders και διεξάχθηκαν τα αποτελέσματα για την καταγραφή των προβληματισμών και των προτάσεων των προοπτικών της κρουαζιέρας στο Ηράκλειο.

Στο έβδομο κεφάλαιο παραθέτονται τα συμπεράσματα που προκύπτουν, οι περιορισμοί της εργασίας και καταθέτονται οι προτάσεις και οι προβληματισμοί σχετικά με τη κρουαζιέρα του Ηρακλείου.

Τέλος παρουσιάζονται οι βιβλιογραφικές παραπομπές, οι διαδικτυακές πηγές που χρησιμοποιήθηκαν κατά την εκπόνηση της εργασίας, τα παραρτήματα και η απομαγνητοφώνηση των συνεντεύξεων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

### 1.1 Ορισμοί-εννοιολογική προσέγγιση της Κρουαζιέρας

Η κρουαζιέρα ως τουριστικό προϊόν έχει διαμορφώσει μια ξεχωριστή αγορά και ένα κλάδο τα τελευταία χρόνια με ιδιαίτερη ανάπτυξη και σημαντική θέση στον παγκόσμιο τουρισμό. Παρακάτω παρατίθενται κάποιοι ορισμοί για το προϊόν αυτό της κρουαζιέρας.

Οι Wild και Dearing ορίζουν την κρουαζιέρα ως «*μια θαλάσσια περιήγηση με επιβάτες που επί πληρωμή επιβιβάζονται σε ένα πλοίο με κύριο σκοπό τη μεταφορά τους*» (Wild G. και Dearing J., 2000). Αυτό σημαίνει ότι αρχικά η κρουαζιέρα εξυπηρετούσε επαγγελματικούς και βιοποριστικούς σκοπούς.

Επίσης οι Wild και Dearing ορίζουν την κρουαζιέρα ως «*η κρουαζιέρα ως έννοια είναι πολυσύνθετη και συνδυάζει ένα μεγάλο μέρος της γνωστής τουριστικής αλυσίδας δηλαδή μεταφορά, εστίαση, τουρισμός, ψυχαγωγία και ταξίδι*» (διαθέσιμο στο Διακομιχάλης Μ., 2006:36). Παρατηρείτε ότι αυτός ο ορισμός είναι πιο συγκεκριμένος, διότι αναφέρει τους διάφορους οικονομικούς κλάδους που περιλαμβάνει η κρουαζιέρα. Επίσης στο (Διακομιχάλης Μ., 2006:36) αναφέρεται ότι «*η κρουαζιέρα συνδυάζει στοιχεία αγοράς προϊόντων, μορφωτικές και αθλητικές δραστηριότητες και αποτελεί από μόνη της ένα ιδιόμορφο προορισμό*». Με τη σειρά του ο Κοκκώσης Χ. αναφέρει ότι «*ο τουρισμός κρουαζιέρας συνδυάζει σε ένα ταξίδι μεταφορά, εστίαση, πολιτισμό, τουρισμό αναψυχής και δραστηριότητες ψυχαγωγίας εν πλω*» (Κοκκώσης Χ., κα., 2011:301).

Οι παραπάνω ορισμοί παρουσιάζουν την εννοιολογική σημασία της κρουαζιέρας από μεμονωμένες απόψεις κάθε φορά και μόνο εάν συνδυαστούν, μπορεί να κατανοηθεί πλήρως το τουριστικό αυτό προϊόν. Οι Λεκάκου και Πάλλη διατύπωσαν έναν πιο ολοκληρωμένο ορισμό όπου η κρουαζιέρα αποτελεί: «*ένα μείγμα θαλάσσιας μεταφοράς, ταξιδιού, τουρισμού και ελεύθερου χρόνου, ενώ ορίζεται ως η δραστηριότητα του ελεύθερου χρόνου των επιβατών που πληρώνουν για ένα δρομολόγιο και περιλαμβάνει τουλάχιστον μία διανυκτέρευση σε πλοίο χωρητικότητας 100 επιβατών*» (Lekakou M. and Pallis A., 2004:2).

Βασικό πλεονέκτημα του τουρισμού κρουαζιέρας έναντι των ξενοδοχειακών μονάδων είναι η κινητικότητά των κρουαζιερόπλοιων, δηλαδή η αποεδαφοποίηση του τουριστικού προϊόντος που προσφέρουν, με μεγαλύτερη επιχειρηματική ευελιξία και εκμετάλλευση της χωρητικότητας και της εποχικότητας του τουρισμού. Κατά τον Dowling (2006) η κρουαζιέρα περιγράφεται από τα παρακάτω πέντε ιδιαίτερα χαρακτηριστικά:

- Οι επιβάτες μπορούν να επισκεφθούν έναν αριθμό λιμανιών σε σύντομο χρονικό διάστημα χωρίς τα προβλήματα που παρουσιάζουν άλλοι τρόποι μετακίνησης.
- Τα πλοία είναι αυτόνομα.
- Τα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν διευθυντή και εκπαιδευμένο προσωπικό για την εξασφάλιση ενός ευχάριστου ταξιδιού στους επιβάτες.
- Διαθέτουν υψηλής ποιότητας φαγητό.
- Οι διακοπές των επιβατών ξεκινάνε και τελειώνουν την ίδια μέρα.

Η κρουαζιέρα αν και παρουσιάζει συνεχή ανάπτυξη την τελευταία δεκαετία, σήμερα θεωρείται ότι δεν έχει αξιοποιηθεί στον βαθμό που έπρεπε ως προς τον επιχειρησιακό και θεσμικό τομέα. Παρότι στην Ελλάδα είναι γνωστή η προσφορά της κρουαζιέρας στην ενίσχυση της οικονομίας γενικότερα, δεν έχει υπαχθεί σε αναπτυξιακούς νόμους και καθεστώτα επιχορηγήσεων. Άμεση συνέπεια της δεδομένης αυτής κατάστασης είναι η μείωση της εγχώριας κρουαζιέρας συγκριτικά με τη κρουαζιέρα άλλων χωρών της ανατολικής Μεσογείου.

## 1.2 Ιστορική εξέλιξη της Κρουαζιέρας

Η κρουαζιέρα όπως ήδη έχει αναφερθεί, αποτελεί ένα φαινόμενο το οποίο έχει παρουσιάσει σημαντικές διαφορές με το πέρασμα των χρόνων και επηρεάζεται κάθε φορά από τις πολιτικοκοινωνικές εξελίξεις της κάθε περιόδου. Η πρώτη χρονική τοποθέτηση της σημειώνεται όταν η κρουαζιέρα παρουσιάζεται ως κρουαζιέρα αναψυχής.

Σύμφωνα με την βιβλιογραφία το πρώτο πλοίο που πραγματοποιούσε ταξίδι μεγάλης απόστασης ήταν το 1818 της εταιρείας Black Line της Νέας Υόρκης. Το συγκεκριμένο πλοίο εκτελούσε το δρομολόγιο ΗΠΑ – Βρετανία για μεταφορά επιβατών και επαγγελματικούς σκοπούς (Διακομιχάλης Μ., 2006: 37-38). Επίσης η εταιρεία κρουαζιέρας του Samuel Cunard πραγματοποίησε το δρομολόγιο από το Λίβερπουλ στη Βοστώνη το 1839 για την εξυπηρέτηση της γραμμής αλληλογραφίας μεταξύ Ευρώπης – Αμερικής

Η εταιρεία Peninsula & Oriental (P&O) ήταν η πρώτη εταιρεία διοργάνωσης ταξιδιών κρουαζιέρας για αναψυχή από το 1835. Πραγματοποίησε το πρώτο της ακτοπλοϊκό ταξίδι αναψυχής το 1844 με προορισμούς τη Μεσόγειο, την Καραϊβική και τη Βαλτική (Διακομιχάλης Μ., 2009:62,64). Από το 1860 αυξήθηκε η κρουαζιέρα και το 1868 πραγματοποιήθηκε η πρώτη κρουαζιέρα στη Μεσόγειο (Boniface and Cooper, 1996). Επίσης η συνεργασία των εταιρειών Orient Line of London και Pacific Steam Navigation Co καθιέρωσε τις πρώτες κρουαζιέρες αναψυχής προς τα φιόρδ της Νορβηγίας το 1889 και προς τη Μεσόγειο θάλασσα το 1893.

Το 1920 τα περιοριστικά μέτρα στη μετανάστευση μείωσαν την κίνηση των επιβατών ανάμεσα σε Αμερική και Ευρώπη. Για την αντιμετώπιση αυτής της δυσμενούς εξέλιξης, οι εταιρείες δημιούργησαν την καμπίνα τρίτης θέσης, η οποία παρείχε ποιοτικές υπηρεσίες στο ταξίδι και προσανατολιζόταν στην μεσαία εργατική τάξη και τους φοιτητές της Αμερικής.

Με την πρωτοεμφάνιση της αεροπλοΐας το 1960, οι πλοιοκτήτες ξεκίνησαν ένα αγώνα εκσυγχρονισμού των κρουαζιερόπλοιων τους για να ανταπεξέλθουν στον έντονο ανταγωνισμό. Από τα σοβαρότερα προβλήματά τους ήταν ότι δεν διέθεταν αερισμό στους χώρους, ανοικτά καταστρώματα και άλλες παροχές για τους επιβάτες (Starr , 1993). Έτσι, τη δεκαετία του 1970 έκανε την εμφάνισή της η μοντέρνα βιομηχανία κρουαζιερόπλοιων όπου το κρουαζιερόπλοιο διέθετε ανοικτά καταστρώματα για αθλητικές δραστηριότητες με πισίνα, γήπεδο τένις κ.λπ. (Starr , 1993).

Την εποχή αυτή και σε παγκόσμιο επίπεδο, η κρουαζιέρα δραστηριοποιόταν στην Καραϊβική που ήταν ανεξερεύνητη με σημαντική πελατεία από την Αμερική και την Ευρώπη. Τη δεκαετία του 1980 εμφανίστηκαν τα κρουαζιερόπλοια «δεύτερης γενιάς, με αύξηση των εξωτερικών καμπίνων όπου ο τουρίστας είχε τη δυνατότητα να απολαμβάνει το φυσικό περιβάλλον και τη δεκαετία του 1990 οι καινούριες εταιρείες

που παρουσιάζονται στην αγορά, διαμορφώνουν πακέτα που εξυπηρετούν όλες τις ηλικίες.

Τα κρουαζιερόπλοια που ναυπηγούνται σήμερα είναι συνεχώς μεγαλύτερα και εστιάζουν στην υψηλή παροχή υπηρεσιών και ανέσεων όπως (πολυκαταστήματα, πισίνες, θέατρα, γυμναστήρια, συνεδριακούς χώρους, κτλ.) εφάμιλλης ενός πολυτελούς ξενοδοχείου (Διακομιχάλης, 2009). Επίσης η ανάπτυξη του κλάδου των αερομεταφορών τα τελευταία χρόνια έδωσε μια σημαντική ώθηση στο κλάδο της κρουαζιέρας με συνέπεια να διαμορφωθεί σε σημαντικό πρωταγωνιστή στη παγκόσμια αγορά.

### 1.3 Διάκριση Κρουαζιέρων

Η διάκριση των κρουαζιέρων γίνεται ανάλογα με τη διάρκεια τους σε μονοήμερες και πολυήμερες. Ανάλογα με τον προορισμό τους χωρίζονται σε εγχώριες, διεθνείς, υπερατλαντικές κ.τ.λ. Επίσης διακρίνονται σε τοπικές και μονοήμερες κρουαζιέρες. Τέλος σύμφωνα με τον (Διακομιχάλης, 2006) διακρίνονται σε :

- Παραδοσιακή Κρουαζιέρα. Είναι ταξίδι ψυχαγωγίας με αφετηρία και επιστροφή στο ίδιο λιμάνι, διάρκειας 14-21 ημέρες (short cruises) ή μεγαλύτερης από 21 μέρες (long cruises) και περιλαμβάνει 4-6 ενδιάμεσες προσεγγίσεις σε διαφορετικά λιμάνια.
- Αεροπορικό ταξίδι και Κρουαζιέρα (Fly & Cruise). Είναι ο συνδυασμός αεροπορικού ταξιδιού και κρουαζιέρας όπου οι επιβάτες μεταβαίνουν αεροπορικώς από τον τόπο της μόνιμης διαμονής τους ή από το πλησιέστερο αεροδρόμιο στο λιμάνι από το οποίο αναχωρεί το πλοίο.
- Μικρή Κρουαζιέρα (Mini Cruise) . Είναι η σύντομη κρουαζιέρα διάρκειας 3-5 ημερών.
- Κρουαζιέρα και Παραμονή (Cruise and Stay) . Είναι ο συνδυασμός κρουαζιέρας και παραμονής των τουριστών σε καθορισμένη στην ακτή περιοχή και επισκέψεις σε τοπικά αξιοθέατα.
- Εκπαιδευτική Κρουαζιέρα (Educational Cruise). Σε αυτήν συμμετέχουν σπουδαστές μαζί με τους καθηγητές τους για προσφορά εκπαίδευσης έναντι αμοιβής. Παρέχονται υψηλές υπηρεσίες στους ταξιδιώτες: εστιατόριο, μπαρ - νυχτερινό κέντρο, προγράμματα αναψυχής, βιβλιοθήκη, οργανωμένο γυμναστήριο, κουρείο, κομμωτήριο, τηλεπικοινωνίες, εκδρομές σε λιμάνια προσέγγισης, φύλαξη παιδιών, παιδική χαρά, καταστήματα αφορολόγητων ειδών, καζίνο, αίθουσα συνεδρίων, ιατρείο, πλυντήριο, φωτογραφείο, θυρίδες πολύτιμων αντικειμένων, υπηρεσία δωματίου.
- Αθλητικές, Εκπαιδευτικές, Τρίτης Ηλικίας και Υγείας κρουαζιέρες, σύμφωνα με τις εξειδικευμένες δραστηριότητες που παρέχουν.

### 1.4 Κόστος Κρουαζιέρας

Το κόστος της κρουαζιέρας αποτελείται από δυο βασικά στοιχεία:

- το κόστος μετακίνησης των περιηγητών κρουαζιέρας από τον τόπο τους έως το πλοίο και
- ο ναύλος που περιλαμβάνει το ταξίδι και τα έξοδα αποβίβασης στα λιμάνια προσέγγισης και τις ξεναγήσεις.



και άλλα στοιχεία όπως:

- Το κόστος διαμορφώνεται από τα χαρακτηριστικά του πλοίου και συγκεκριμένα από την ηλικία του, το μέγεθος του, τον εκσυγχρονισμό του και τις ποιοτικές υπηρεσίες που δύναται να παρέχει.
- Το κόστος διαμορφώνεται από τη θέση της καμπίνας που έχει κλείσει ο τουρίστας πχ. (καμπίνα με ιδιωτικό μπαλκόνι με θέα τη θάλασσα, καμπίνα εξωτερική και εσωτερική).
- Η εποχή που πραγματοποιείται η κρουαζιέρα λόγω ζήτησης.
- Ο προορισμός της κρουαζιέρας.
- Το είδος και η διάρκεια της κρουαζιέρας (3ήμερη, 4ήμερη, 5ήμερη, 7ήμερη, 12ήμερη).

Εκτός του προκαθορισμένου κόστους που καθορίζεται στην τιμή της κρουαζιέρας, ο επιβάτης επιβαρύνεται με ένα πρόσθετο κόστος που διαμορφώνεται από τις υπηρεσίες και τα αγαθά που προτίθεται να καταναλώσει. Σε αυτό περιλαμβάνεται το κόστος των λιμενικών τελών, των φιλοδωρημάτων, των επίγειων εκδρομών σε κάθε λιμάνι και των ποτών. Παρακάτω παρατίθεται η ανάλυση των εκτιμώμενων εσόδων και εξόδων κρουαζιέρας για κάθε επιβάτη, για όλες τις γραμμές κρουαζιέρας παγκοσμίως του έτους 2018. Ο μέσος όρος ανά επιβάτη ανά ημέρα υπολογίζεται σε 212,80 \$, με τιμή εισιτηρίου 161,26 \$ και δαπάνες onboard 62,16 \$ (μέση διάρκεια κρουαζιέρας 8 ημέρες και μέση διάρκεια 7 ημερών), (βλέπε πίνακα 1.1):

**Πίνακας 1.1** Οικονομική κατανομή μιας τυπικής κρουαζιέρας  
(σε όλο τον κόσμο, σε όλες τις γραμμές κρουαζιέρας)

|   |         |       |  |
|---|---------|-------|--|
| Εισιτήριο   | \$1,293 |       |  |
|   | Εσοδα   | Εξοδα |  |
| Εξοδα επιβίβασης                                  | \$498   |       |  |
| -Casino & Bar                                     | \$274   |       |  |
| -Διαδρομικές εκδρομές (τμήμα γραμμής κρουαζιέρας) | \$100   |       |  |
| -Spa  | \$50    |       |  |
| -Όλες οι υπόλοιπες δαπάνες επί του σκάφους        | \$75    |       |  |
| Συνολικές δαπάνες                                 | \$1,791 |       |  |

|                                  |  |         |       |
|----------------------------------|--|---------|-------|
| Άλλα λειτουργικά έξοδα           |  | \$260   | 14.5% |
| Αντιπροσωπεία (πρακτορεία)       |  | \$233   | 13.0% |
| Κόστος καυσίμων πλοίων           |  | \$193   | 10.8% |
| Επιχειρηματικά έξοδα λειτουργίας |  | \$208   | 11.6% |
| Κατάσταση μισθοδοσίας            |  | \$197   | 11.0% |
| Αποτιμήσεις/χρεολύσια            |  | \$172   | 9.6%  |
| Τροφοδοσίες(τρόφιμα)             |  | \$107   | 6.0%  |
| Επί του σκάφους και άλλα         |  | \$77    | 4.4%  |
| Άλλα και μεταφορά                |  | \$59    | 3.3%  |
| Έξοδα τόκων                      |  | \$56    | 3.1%  |
| Συνολικά έξοδα                   |  | \$1,564 |       |
| Κέρδη προ φόρων                  |  | \$227   | 12.7% |

Πηγές: Royal Caribbean Cruises, Ltd., Carnival Corporation και plc, NCL Corporation Ltd., Thomson / First Call, Διεθνής Ένωση Κρουαζιερόπλοιων (CLIA), Φλόριντα-Καραϊβική Ένωση Κρουαζιέρας (FCCA), DVB Bank και Cruise Pulse <sup>TM</sup>. Ιδία Επεξεργασία.

### 1.5 Γεωγραφικοί τουριστικοί προορισμοί Κρουαζιέρων

Οι γεωγραφικές ενότητες με τους σημαντικότερους τουριστικούς προορισμούς κρουαζιέρων είναι κυρίως η Αμερική και η Ευρώπη.

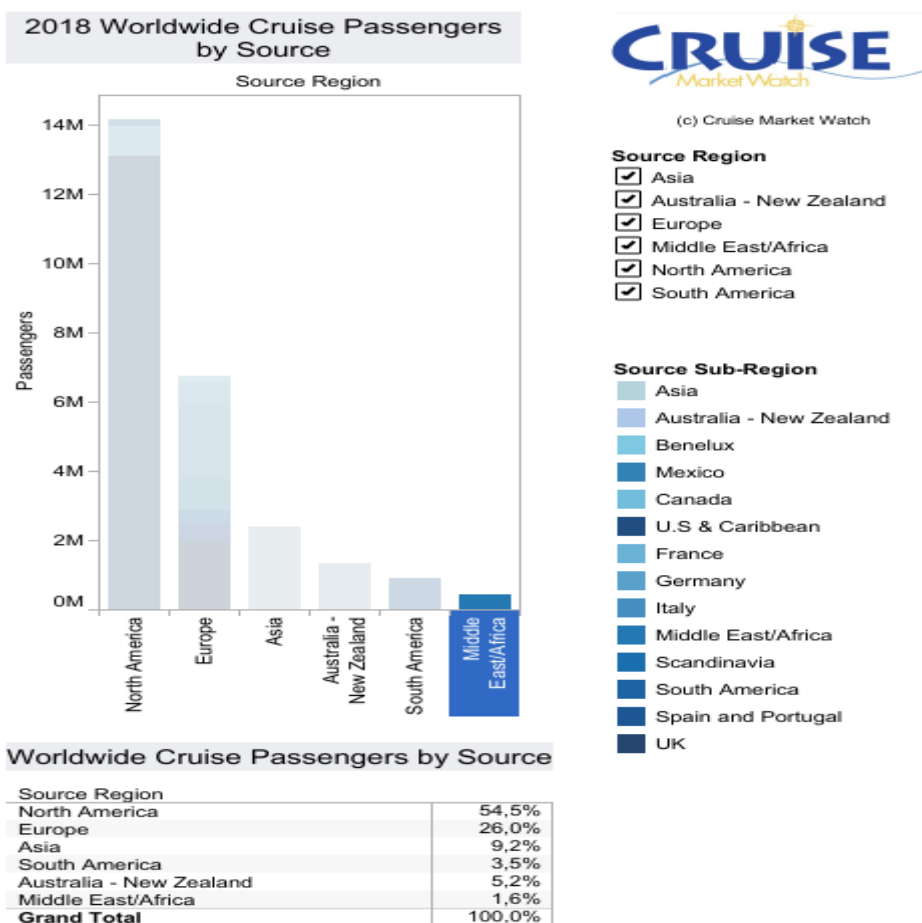
Ειδικά η δυτική, ανατολική και νότια περιοχή της Καραϊβικής συγκεντρώνει και το μεγαλύτερο ποσοστό στον κόσμο (Wild and Dearing, 2005, διαθέσιμο στο Gibson P., 2006), με τις Μπαχάμες διαχρονικά να αποτελούν τον δημοφιλέστερο τουριστικό προορισμό. Άλλες περιοχές της Αμερικής που αποτελούν πόλους κρουαζιέρας είναι η

Αλάσκα, η κεντρική και νότια Αμερική και τέλος ο Καναδάς (βλέπε Διάγραμμα 1.1, 2018 Cruise Market Source Region).

Η δεύτερη σε σειρά περιοχή που προσελκύει την κρουαζιέρα είναι η Ευρώπη, η οποία παρουσιάζει μικρότερη ανάπτυξη σε συγκριτικά με την Αμερική, αλλά εμφανίζει μια σταθερή και ανοδική πορεία τα τελευταία χρόνια. Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο από το 2011 και μετά, παρουσίασε μείωση λόγω της άσχημης πολιτικής κατάστασης στη περιοχή της Μέσης Ανατολής, στη Συρία κλπ. Επίσης τα γεγονότα στην Κριμαία σταμάτησαν προσωρινά την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Μαύρη Θάλασσα, με συνέπεια να επηρεαστούν άλλοι τουριστικοί προορισμοί όπως η Ελλάδα και η Τουρκία (βλέπε Διάγραμμα 1.1, 2018 Cruise Market Source Region).

Οι τουριστικοί προορισμοί της Αμερικής και της Ευρώπης όμως διαφέρουν σημαντικά, ειδικότερα η Μεσόγειος συγκεντρώνει μεγαλύτερο μερίδιο στη κρουαζιέρα τους θερινούς μήνες, ενώ η Καραϊβική το χειμώνα. Άλλη σημαντική διαφορά είναι ότι η κρουαζιέρα έχει διάρκεια μία εβδομάδα στην Καραϊβική, ενώ στη Μεσόγειο μπορεί να φτάσει και τις δύο εβδομάδες. Οι πιο σημαντικοί προορισμοί κρουαζιέρας στην Ευρώπη βρίσκονται στη Μεσόγειο (ανατολική και δυτική), στις Σκανδιναβικές χώρες με τη Βαλτική και την Ιβηρική Χερσόνησο με τα Κανάρια νησιά και τις Βρετανικές νήσους. Ειδικά η Μεσόγειος έχει αυξημένη κίνηση στη κρουαζιέρα λόγω της θέσης της ανάμεσα στις τρεις ηπείρους (Ευρώπη, Αφρική και Ασία), αλλά και της πλούσιας ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς που διαθέτει (Lekakou M., Pallis A., Vaggelas G., 2010:4).

Τέλος, εκτός αυτών των δυο σημαντικών τουριστικών γεωγραφικών προορισμών κρουαζιέρας, διακρίνονται και άλλοι σημαντικοί προορισμοί, όπως η Χαβάη, διάφορες περιοχές στον Ινδικό Ωκεανό, στην νοτιοανατολική Αφρική, στις Αραβικές χώρες (Ντουμπάι), την Αυστραλία, την Νέα Ζηλανδία και τέλος τη Σιγκαπούρη (βλέπε Διάγραμμα 1.1).



Διάγραμμα 1.1 Πηγή : 2018 Cruise Market Source Region

## 1.6 Χαρακτηριστικά επιβατών Κρουαζιέρας στη Βόρεια Αμερική

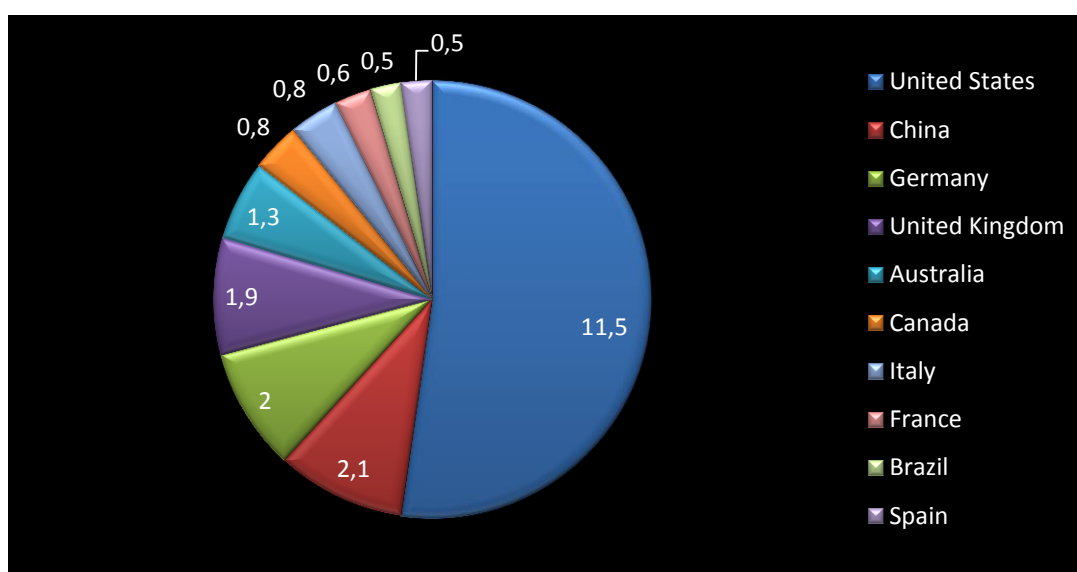
Η CLIA το έτος 2014 πραγματοποίησε έρευνα για τα χαρακτηριστικά των τουριστών της κρουαζιέρας στην Αμερική όπου διαπιστώθηκε ότι το ένα τέταρτο του ηλικιακού προφίλ από αυτούς, εμπίπτουν εξίσου στις ηλικιακές ομάδες 30-39, 50-59 και 60-74. Το ετήσιο εισόδημα των νοικοκυριών που προτίμησαν την κρουαζιέρα ήταν 114.000 δολάρια καταδεικνύοντας ότι οι τουρίστες αυτοί προέρχονται επί το πλείστον από την μεσαία κοινωνική τάξη με υψηλά εισοδήματα. Η συντριπτική πλειοψηφία των ταξιδιωτών κρουαζιέρας εργάζονταν με ποσοστό 72%, είχαν πανεπιστημιακή μόρφωση 69% και ήταν έγγαμοι 84%. Το 34% των ερωτηθέντων επιλέγει την κρουαζιέρα συνδυαστικά με άλλα είδη τουρισμού, ενώ το 18% προτιμά καθολικά την κρουαζιέρα σε ετήσια βάση. Επίσης θεωρούν κατά πλειοψηφία ότι το μεγαλύτερο όφελος της κρουαζιέρας είναι η δυνατότητά τους να δουν αρκετούς προορισμούς σε ένα μόνο ταξίδι. Το 42% από αυτούς, ταξίδεψαν ξανά στον προορισμό που επισκέφθηκαν την πρώτη φορά κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας τους. Κατά την επιλογή των διακοπών τους, στη πλειοψηφία έδωσαν έμφαση στο κόστος του τουριστικού πακέτου, στον προορισμό, στην ψυχαγωγία, τις υπηρεσίες καμπίνας και τις ανέσεις του πλοίου συνολικά. Ακόμα πιστεύουν σε ποσοστό 69% ότι η κρουαζιέρα έχει υψηλότερη σχέση αξίας-τιμής σε σχέση με τις χερσαίες διακοπές, το 89% εξέφρασε μεγάλη ικανοποίηση από τις ποιητικές υπηρεσίες που προσφέρονται, ενώ το 84% θα πρότεινε στους φίλους

τους να ταξιδέψουν με κρουαζιέρα. Σε ποσοστό 62% δηλώνουν ότι έχουν κάνει πολλαπλές κρουαζιέρες με 3,8% κατά μέσο όρο και το 86% είχε προγραμματίσει μια άλλη κρουαζιέρα μέσα στην επόμενη τριετία. Ξόδεψαν κατά μέσο όρο 2.200 δολάρια ανά άτομο για την τελευταία κρουαζιέρα τους, με 1.635 δολάρια να διατίθενται για το ναύλο, 565 δολάρια για έξοδα στο σκάφος και 524 δολάρια για αεροπορικά εισιτήρια (Florida-Caribbean Cruise Association, 2015).

Η κρουαζιέρα έπαψε τα τελευταία χρόνια να αποτελεί προνόμιο μόνο των υψηλών εισοδημάτων και τα κρουαζιερόπλοια σήμερα φιλοξενούν μεγάλο αριθμό επιβατών, διαφορετικού κοινωνικοοικονομικού επιπέδου. Σύμφωνα με την CLIA (2018), το 33% των επιβατών που ταξίδεψαν τα τελευταία 3 χρόνια είχαν οικογενειακό εισόδημα λιγότερο από 80 χιλιάδες δολάρια.

### 1.7 Προέλευση επιβατών Κρουαζιέρας

Η Β. Αμερική παραμένει η σημαντικότερη αγορά προέλευσης επιβατών με περισσότερους από τους μισούς συνολικά επιβάτες κρουαζιερόπλοιων ετησίως να προέρχονται από την συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή. Η ζήτηση από την Βόρειο Αμερική και ειδικότερα από τις Ηνωμένες Πολιτείες και τον Καναδά, τριπλασιάστηκε από το 1995 έως το 2016 και σήμερα αγγίζει τα 12,5 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιέρας. Η ζήτηση εκτός Αμερικής αυξήθηκε με ακόμη μεγαλύτερο ρυθμό και έτσι η συμμετοχή της Βόρειας Αμερικής μειώθηκε από 78% το 1995 σε 51% το 2016. Η ζήτηση από την Ευρώπη αυξήθηκε από 1 εκατομμύρια επιβάτες το 1995 σε 6,7 εκατομμύρια το 2016 με αποτέλεσμα η συμμετοχή της να αυξηθεί από 17% σε 27% το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Οι μεγαλύτερες χώρες πηγές στην Ευρώπη είναι η Γερμανία και το Ην. Βασίλειο, οι οποίες δίνουν πάνω από το 50% των ευρωπαίων επιβατών κρουαζιέρας. Στο παρακάτω Διάγραμμα 1.2. παρουσιάζονται οι χώρες προέλευσης των επιβατών κρουαζιέρας (σε εκατομμύρια), σύμφωνα με την Clia (2018), όπου ο συνολικός αριθμός επιβατών ήταν 22 εκατομμύρια επιβάτες:



Διάγραμμα 1.2 Προέλευση επιβατών κρουαζιέρας 2017(σε εκατομμύρια),Πηγή:Clia (2018)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

### 2.1 Διαχρονική Ανάπτυξη

Η κρουαζιέρα παγκοσμίως είναι ένας από τους ισχυρότερους κλάδους της οικονομίας και παρά την άσχημη οικονομική κατάσταση των τελευταίων ετών, παρουσιάζει θεαματική άνοδο (Lekakou et al, 2009).

Την δεκαετία του 80,ο κλάδος της κρουαζιέρας σημείωσε ρυθμό αύξησης των τουριστών 7% ετησίως. Τις δυο τελευταίες δεκαετίες, παρά την παγκόσμια οικονομική κρίση του 2007-2008 παρουσιάζει συνεχή ανοδική πορεία, συγκεκριμένα το 2004 ήταν μια χρονιά σταθμός στην κρουαζιέρα, αφού περισσότεροι από 10 εκατ. άνθρωποι πραγματοποίησαν κρουαζιέρα. Το διάστημα 2005-2016 οι επιβάτες κρουαζιέρας παρουσίασαν ταχύτερη αύξηση (+3,9%) σε σχέση με τις διεθνείς τουριστικές αφίξεις στους προορισμούς παγκοσμίως. Στον παρακάτω πίνακα 2.1 αυτό τονίζεται χαρακτηριστικά από την αύξηση του αριθμού των επιβατών κρουαζιέρας την τελευταία δεκαετία:

**Πίνακας 2.1** Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας 2009-2017 (σε εκατομμύρια)

| ΕΤΟΣ | ΕΠΙΒΑΤΕΣ |
|------|----------|
| 2009 | 17,80    |
| 2010 | 19,10    |
| 2011 | 20,50    |
| 2012 | 20,90    |
| 2013 | 21,30    |
| 2014 | 22,34    |
| 2015 | 23,60    |
| 2016 | 24,70    |
| 2017 | 25,80    |

Πηγή:Florida Caribbean Cruise Association, Ιδία επεξεργασία

Η ανωτέρω εντυπωσιακή αύξηση του αριθμού επιβατών κρουαζιέρας οφείλεται κυρίως στην δραστηριότητα των εμπλεκόμενων κλάδων της βιομηχανίας του τουρισμού (Wild G. και Dearing J., 2000). Ακόμη η ανάπτυξη που παρουσιάζει ο κλάδος της κρουαζιέρας οφείλεται στις μακροπρόθεσμες αλληλεξαρτήσεις των (ταξιδιωτικών εταιρειών, τερματικών σταθμών, ταξιδιωτικών πρακτόρων κτλ.) και στην ολιγοπωλιακή φύση της αγοράς της κρουαζιέρας (Di Vaio A., 2010).

## 2.2 Εταιρείες Κρουαζιέρας-Ενώσεις Λιμένων της Μεσογείου- MedCruise - Συνεργασίες Εταιρειών

Η Διεθνής Ένωση Κρουαζιέρας Cruise Lines International Association (CLIA), ιδρύθηκε το 1975 και είναι η μεγαλύτερη ένωση κρουαζιέρας σε διεθνές επίπεδο. Η CLIA είναι υπεύθυνη για την χάραξη πολιτικών στήριξης των εταιρειών κρουαζιέρας, την προώθηση των κοινών συμφερόντων και την εκπαίδευση με στόχο την προώθηση της κρουαζιέρας αναψυχής ([www.cruising.org](http://www.cruising.org)).

Η CLIA εκπροσωπεί την αγορά της κρουαζιέρας σε Βόρεια και Νότια Αμερική, Ευρώπη, Ασία και Αυστραλία. Η αγορά της κρουαζιέρας βασίζεται σε μια οργανωτική δομή με 52 εταιρείες που λειτουργούν σε όλο τον κόσμο και με λίγες γραμμές κρουαζιέρας να ελέγχουν το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς (Θάνος Πάλλης, Γιώργος Κ.Βαγγέλας, Κλεοπάτρα Αράπη, Παρασκευή Κλαδάκη, Αιμιλία Παπαχρήστου, 2017).

Η MedCruise (The Association of Mediterranean Cruise Port) είναι υπεύθυνη για την προώθηση της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, τη Μαύρη Θάλασσα, την Αδριατική Θάλασσα, την Ερυθρά Θάλασσα και τον Κοντινό Ατλαντικό. Ιδρύθηκε στη Ρώμη το 1996 και εξαπλώνεται σήμερα σε 21 χώρες και 3 διαφορετικές ηπείρους. Εκπροσωπεί περισσότερους από 130 λιμένες, 30 εταιρείες και ενώσεις που σχετίζονται με κρουαζιέρες. Βοηθά τα μέλη της να επωφεληθούν από την ανάπτυξη της βιομηχανίας κρουαζιέρας, παρέχοντας ευκαιρίες δικτύωσης, προώθησης και επαγγελματικής ανάπτυξης και συνεργάζεται με διάφορους οργανισμούς για την καλύτερη προώθηση της κρουαζιέρας και τη βελτίωση της συνεργασίας σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος. Ως σύνδεσμος προσπαθεί να αυξήσει και να ενισχύσει τις συνεργασίες του με τις ενώσεις λιμένων κρουαζιέρας, για να συνεχίσει τα επόμενα χρόνια να αυξάνει την κίνηση των κρουαζιερόπλοιων. Οι συμμαχίες αυτές ασχολούνται με οργανώσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εθνικές κυβερνήσεις, τοπικές αρχές και άλλους ενδιαφερόμενους της βιομηχανίας κρουαζιερόπλοιων. Έτσι συμβάλλουν στην χάραξη μιας κοινής πολιτικής για τη συνεχή ανάπτυξη της κρουαζιέρας.

Οι κύριοι στόχοι της MedCruise Association είναι:

- η προώθηση της κρουαζιέρας στη περιοχή της Μεσογείου και των παρακείμενων θαλασσών.
- αύξηση της αποτελεσματικότητας των μελών των λιμένων μέσω της ανταλλαγής πληροφοριών, βέλτιστων πρακτικών και στατιστικών σχετικά με την επιβατική κρουαζιέρα και τις νέες τεχνολογίες στην ανάπτυξη λιμένων κρουαζιέρας.
- διατύπωση κοινών θέσεων σχετικά με τα συμφέροντα των μελών σχετικά με τη βιομηχανία που σχετίζεται με την κρουαζιέρα ενώπιον πολιτικών και δημόσιων φορέων σε περιφερειακό και διεθνές επίπεδο.
- ανάπτυξη καλών σχέσεων και συνεργασίας μεταξύ λιμένων κρουαζιέρας και άλλων εταιρειών κρουαζιερόπλοιων παγκοσμίως.
- επίτευξη ισορροπημένης σύνδεσης, εξυπηρετώντας εξίσου λιμένες από διάφορες περιοχές, χώρες και πολιτισμούς και διαφορετικό μέγεθος.

- Παροχή online και offline marketing, δικτύωσης και επαγγελματικής ανάπτυξης.

Οι ιδρυτές της σύγχρονης αγοράς, η Carnival Corporation (έτος ίδρυσης 1972), η Royal Caribbean Cruise Ltd (έτος ίδρυσης 1968) και η Norwegian Cruise Lines (έτος ίδρυσης 1966) αποτελούν τους τρεις μεγαλύτερους όμιλους εταιρειών. Το 2017, η Carnival και η RCCL διαθέτουν συνολικά 156 πλοία, εκπροσωπώντας 16 διαφορετικές εταιρείες και μοιράζονται τη χωρητικότητα κλινών σε ένα ποσοστό 68% των επιβατών κρουαζιέρας παγκοσμίως. Ο όμιλος Carnival κυριαρχεί στο χώρο, με 10 διαφορετικές εταιρείες που διαχειρίζονται 106 πλοία και φιλοξενεί το σημαντικό ποσοστό του 44,1% των επιβατών κρουαζιερόπλοιων. Οι έξι εταιρείες που συνδέονται με την RCCL φιλοξένησαν το 23,9% των επιβατών παγκοσμίως σε 50 κρουαζιερόπλοια. Ακόμη δύο εταιρείες διαχειρίζονται ένα σημαντικό παγκόσμιο μερίδιο: η Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH, 8,8% του συνόλου των επιβατών παγκοσμίως) και η MSC (7%).

Τα εταιρικά σχήματα συνεχώς ακολουθούν μια διαμόρφωση πολιτικών με σκοπό την αύξηση των μεριδίων τους στην αγορά. Η Carnival επιλέγει στρατηγικές αναδιάρθρωσης στα δρομολόγια, ενώ η RCCL επικεντρώνεται στα έσοδα μέσω των επενδύσεων σε μεγάλα πλοία. Για την επίτευξη των στρατηγικών επιλογών, είναι συνήθης πρακτική η μεταφορά των πλοίων μεταξύ των εταιρικών σχημάτων. Για παράδειγμα, το 2015 η Celebrity Century μετέφερε ένα πλοίο (Mein Schiff 3) στην TUI, η Holland America μετέφερε δύο πλοία στην P&O Australia (Ryndam και Statendam) και η Seabourn άλλα δύο στη Windstar (Legend and Seabourn Spirit) (Θάνος Πάλλης, Γιώργος Κ.Βαγγέλας, Κλεοπάτρα Αράπη, Παρασκευή Κλαδάκη, Αιμιλία Παπαχρήστου, 2017).

Οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές αποτελούν επίσης συχνό φαινόμενο. Η Norwegian Cruise Lines εξαγόρασε το 2014 δύο εταιρείες από την Prestige Cruise Holdings: την Oceania Cruises και την Regent Seven Seas. Την ίδια χρονιά, η Carnival Corporation αποφάσισε να ενοποιήσει την Ibero cruceros με την Costa Brand. Η σημαντικότερη συγχώνευση πραγματοποιήθηκε το 2003, με την εξαγορά ενός εκ των σημαντικότερων παικτών της αγοράς (P&O Princess Cruises) από την Carnival Corporation. Η TUI Cruises είναι μια κοινοπραξία με έδρα τη Γερμανία μεταξύ της TUI AG και της Royal Caribbean Cruises Ltd.

### 2.3 Η Αγορά του Σήμερα

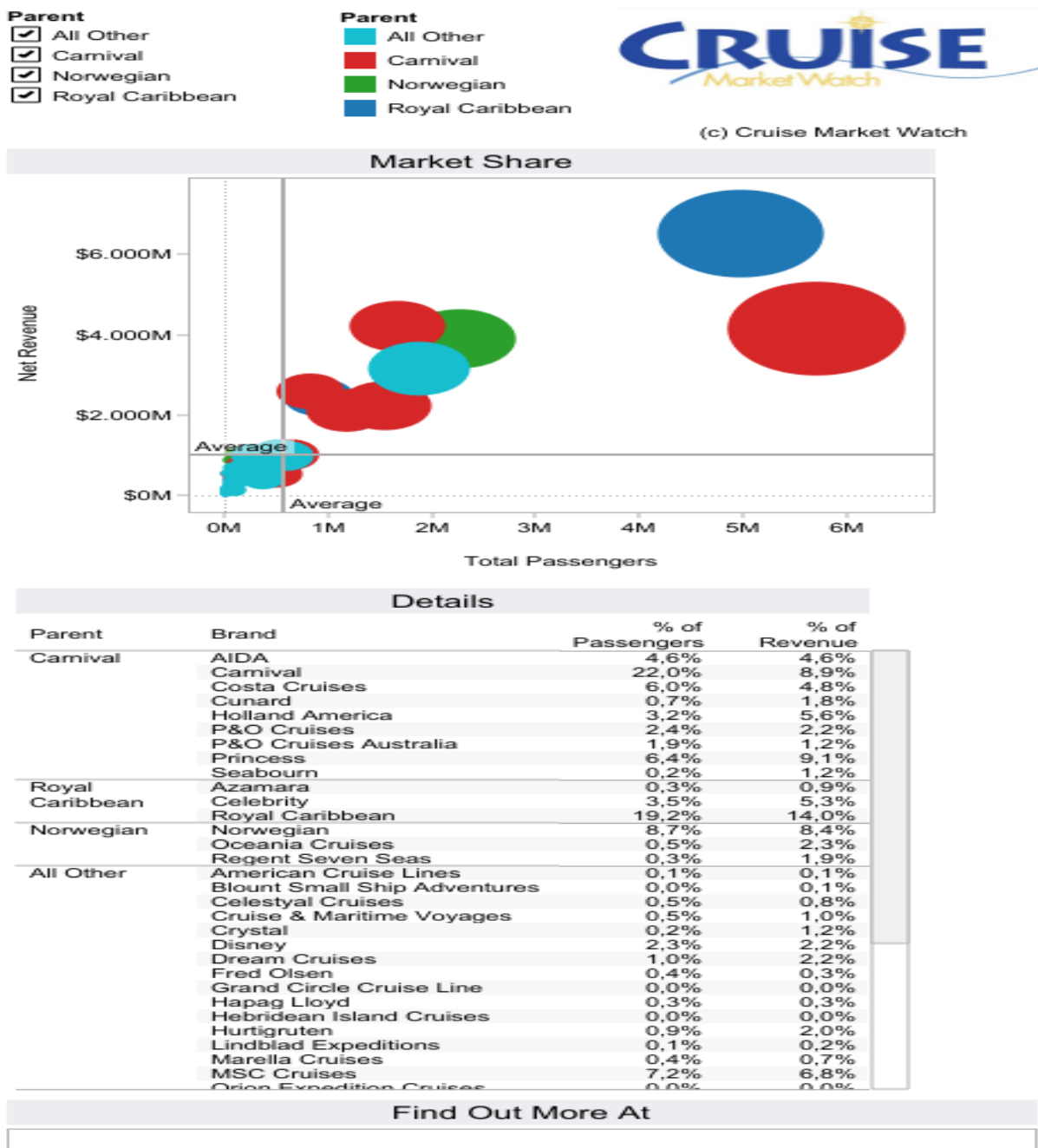
Σήμερα στην αγορά της κρουαζιέρας κυριαρχούν τρεις όμιλοι σύμφωνα με το διάγραμμα 2.1. Αυτοί είναι οι εξής: the Carnival Corporation Plc, the Royal Caribbean Cruise Line Ltd και the Norwegian Cruise Line Holding Ltd. Παρουσιάζονται τα μερίδια τους στην παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας και καταδεικνύεται ότι οι όμιλοι αυτοί διαχειρίζονται το 79,9% των επιβατών και εισπράττουν το 72,2% των κερδών, παγκοσμίως (Cruise Market Watch, 2018).

Η αύξηση και η συνεχόμενη ανάπτυξη της κρουαζιέρας μπορεί να γίνει αντιληπτή εξετάζοντας κάποιους δείκτες, όπως των δεικτών των ροών ταξιδιωτών, των κατασκευών κρουαζιερόπλοιων, κατασκευών τερματικών σταθμών κτλ. Ο καλύτερος δείκτης όμως είναι ο αριθμός επιβατών, ο οποίος αποτυπώνει την συνεχόμενη ανάπτυξή της. Η ροή επιβατών κρουαζιέρας αυξάνεται με ετήσιο ποσοστό της τάξης του 7% από το 1990 και ανέρχεται στα 25 εκατομμύρια έως και το έτος 2018 (βλέπε διάγραμμα 2.2.).



Η βιομηχανία της κρουαζιέρας σημείωσε σημαντική ανάκαμψη κατά την παγκόσμια ύφεση του 2009, αφού τα έσοδα μειώθηκαν κάτω από τα 25 δισ. \$ ΗΠΑ. Ο μέσος όρος των επιβατών κρουαζιέρας έφερε έσοδα 1.779 δολάρια, αλλά με υψηλές δαπάνες ανά επιβάτη το μέσο κέρδος ήταν μόνο 226 δολάρια το 2015.

Η Τράπεζα της Ελλάδος πραγματοποίησε μελέτη το 2012 για την αύξηση της διεθνούς ζήτησης της κρουαζιέρας την τελευταία δεκαπενταετία, όπου καταδεικνύεται ότι κατά 60% οφείλεται στις χαμηλές τιμές της κρουαζιέρας σε σχέση με τις τιμές των ξενοδοχείων και 40 % στην αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος. Το 2017 25,16 εκατομμύρια επιβάτες έκαναν κρουαζιέρα, οι οποίοι ήταν 8 εκατομμύρια περισσότεροι από το 2009, παρουσιάζοντας μια αύξηση 44,94 %. Επίσης, σύμφωνα με την CLIA (2018) η συνολική παγκόσμια χωρητικότητα για θαλάσσια κρουαζιέρα στα τέλη του 2018 ήταν 537.000 επιβάτες και 314 πλοία. Οι ετήσιοι συνολικοί επιβάτες που μεταφέρθηκαν παγκοσμίως ανήλθαν σε 26,0 εκατομμύρια (αύξηση 3,3% σε σχέση με το 2017). Η βιομηχανία της κρουαζιέρας παγκοσμίως το 2018 εκτιμήθηκε σε 45,6 δισεκατομμύρια \$ (αύξηση 4,6% σε σχέση με το 2017). Η διαφοροποίηση των εμπορικών σημάτων όλων των πράξεων συνοψίζεται παρακάτω (βλέπε διάγραμμα 2.3.).

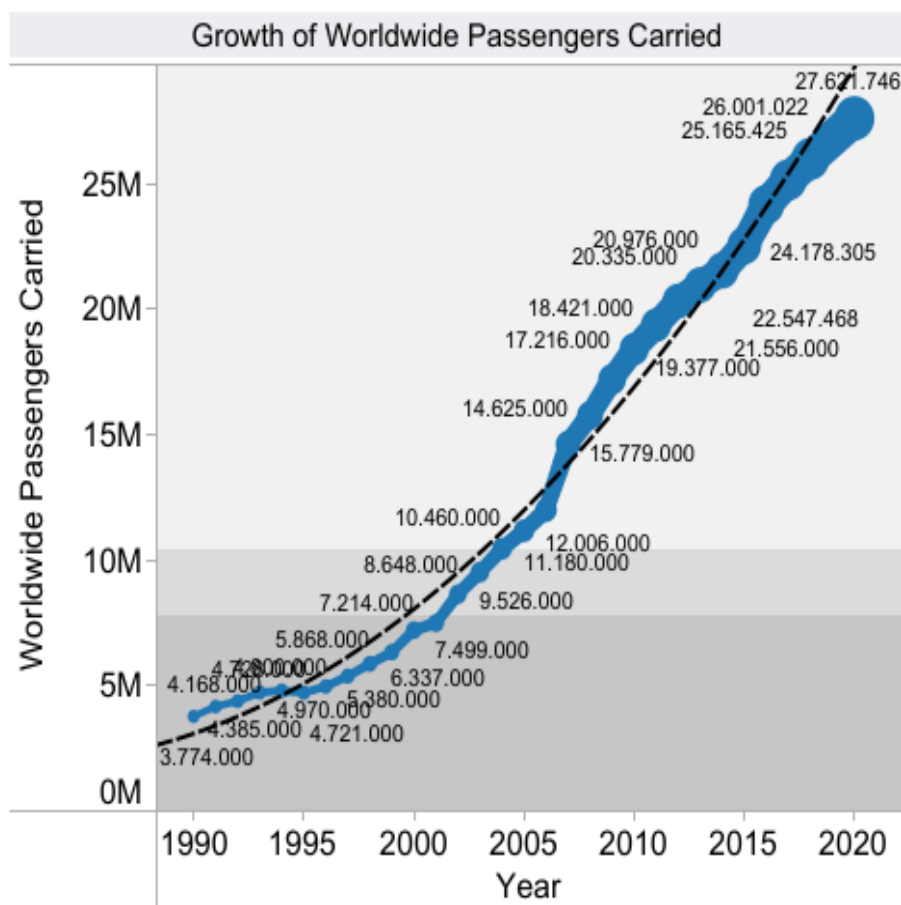


Διάγραμμα 2.1 Πηγές: Royal Caribbean Cruises, Ltd., Carnival Corporation και plc, NCL Corporation Ltd., Thomson / First Call, Διεθνής Ένωση Κρουαζιερόπλοιων (CLIA), Φλόριντα-Καριβική Ένωση Κρουαζιέρας (FCCA), DVB Bank και Cruise Pulse™.

Year  
1990 to 2020



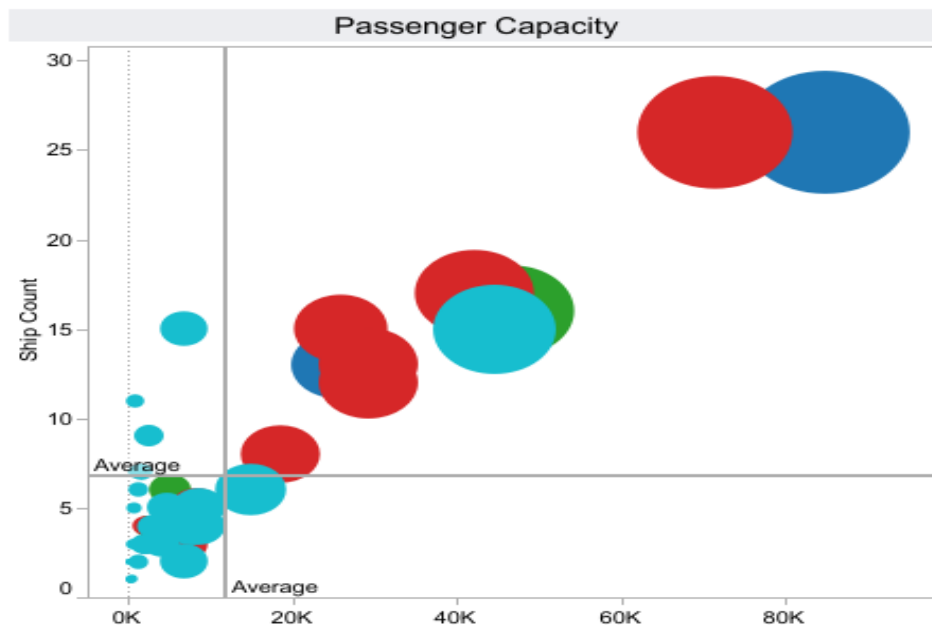
(c) Cruise Market Watch



**Source Region of Passengers**

| Year | North America | Europe    | Other     | Worldwide Passengers Carried |
|------|---------------|-----------|-----------|------------------------------|
| 2017 | 14.130.410    | 6.417.159 | 4.617.856 | 25.165.425                   |
| 2018 | 14.167.168    | 6.764.273 | 5.069.580 | 26.001.022                   |
| 2019 | 14.526.363    | 6.933.353 | 5.397.702 | 26.857.418                   |
| 2020 | 14.829.278    | 7.075.424 | 5.717.044 | 27.621.746                   |

Διάγραμμα 2.2 Πηγές: Royal Caribbean Cruises, Ltd., Carnival Corporation και plc, NCL Corporation Ltd., Thomson / First Call, Διεθνής Ένωση Κρουαζιερόπλοιων (CLIA), Φλόριντα-Καριβική Ένωση Κρουαζιέρας (FCCA), DVB Bank και Cruise Pulse™.

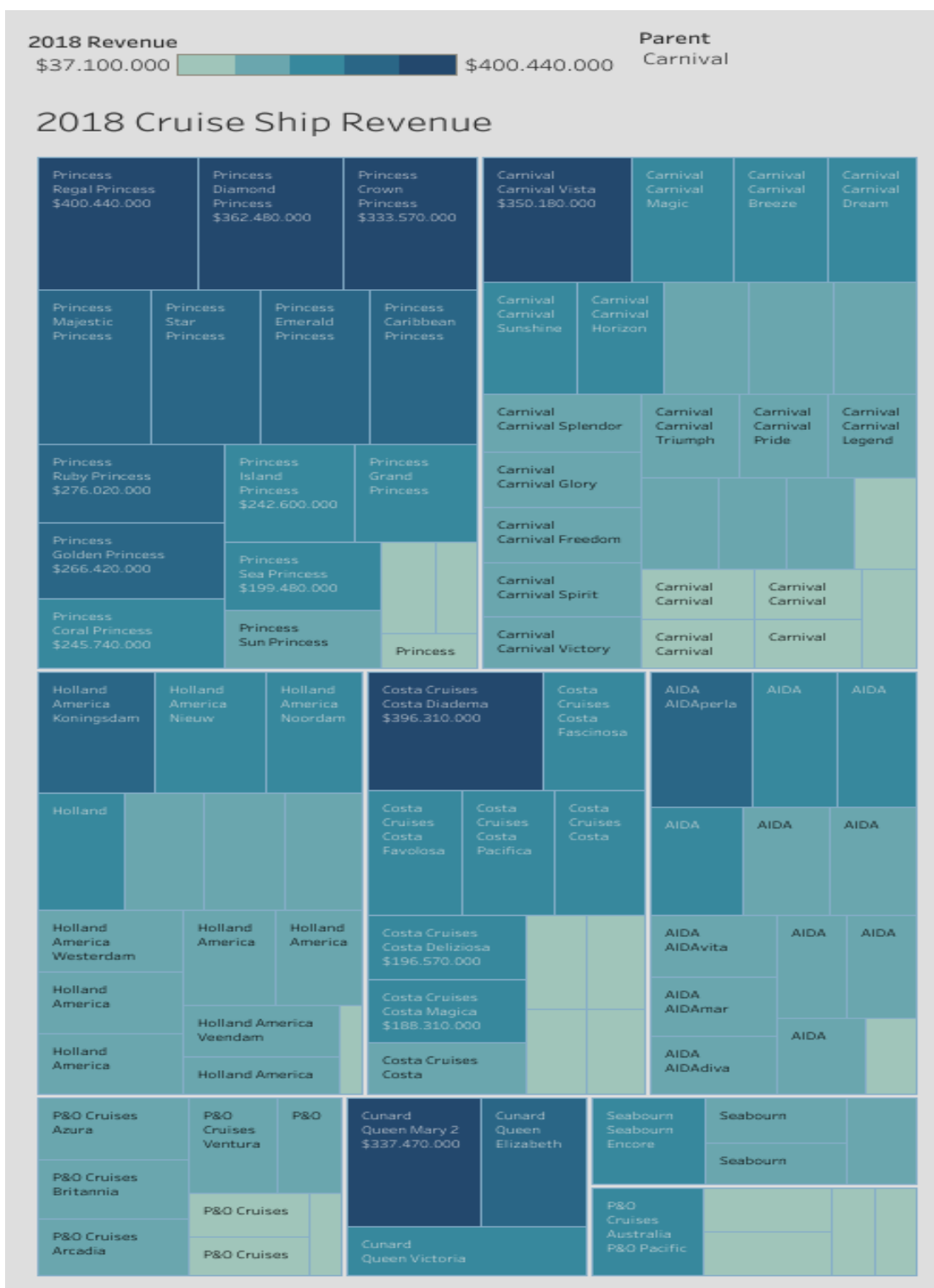


| Details         |                          |            |                    |
|-----------------|--------------------------|------------|--------------------|
| Parent          | Brand                    | Ship Count | Passenger Capacity |
| Carnival        | Carnival                 | 26         | 71.300             |
|                 | Princess                 | 17         | 42.000             |
|                 | AIDA                     | 13         | 29.300             |
|                 | Costa Cruises            | 12         | 29.200             |
|                 | Holland America          | 15         | 25.900             |
|                 | P&O Cruises              | 8          | 18.600             |
|                 | P&O Cruises Australia    | 5          | 8.200              |
|                 | Cunard                   | 3          | 6.700              |
|                 | Seabourn                 | 4          | 2.000              |
|                 | <b>Total</b>             |            | <b>103</b>         |
| Royal Caribbean | Royal Caribbean          | 26         | 84.700             |
|                 | Celebrity                | 13         | 25.500             |
|                 | Azamara                  | 3          | 2.100              |
| <b>Total</b>    |                          | <b>42</b>  | <b>112.300</b>     |
| Norwegian       | Norwegian                | 16         | 46.600             |
|                 | Oceania Cruises          | 6          | 5.200              |
|                 | Regent (Radisson)        | 4          | 2.600              |
|                 | <b>Total</b>             |            | <b>26</b>          |
| All Other       | MSC Cruises              | 15         | 44.600             |
|                 | TUI Cruises*             | 6          | 14.900             |
|                 | Disney                   | 4          | 8.500              |
|                 | Star Cruises             | 5          | 8.500              |
|                 | Pullmantur               | 4          | 7.600              |
|                 | Dream Cruises            | 2          | 6.800              |
|                 | Hurtigruten              | 15         | 6.700              |
|                 | Viking Cruises           | 5          | 4.700              |
|                 | Celestyal Cruises        | 4          | 4.400              |
|                 | Swire & Maritime Voyages | 4          | 4.000              |

Find Out More At

Διάγραμμα 2.3Πηγές: Royal Caribbean Cruises, Ltd., Carnival Corporation και plc, NCL Corporation Ltd., Thomson / First Call, Διεθνής Ένωση Κρουαζιερόπλοιων (CLIA), Φλόριντα-Καριβική Ένωση Κρουαζιέρας (FCCA), DVB Bank και Cruise Pulse ™

Πίνακας 2.2 Διαφοροποίηση εμπορικών σημάτων



Πηγές: Royal Caribbean Cruises, Ltd., Carnival Corporation και plc, NCL Corporation Ltd., Thomson / First Call, Διεθνής Ένωση Κρουαζιερόπλοιων (CLIA), Φλόριντα-Καριβική Ένωση Κρουαζιέρας (FCCA), DVB Bank και Cruise Pulse™.

## 2.4 Εκσυγχρονισμός Προϊόντος και Ανανέωση του Στόλου

Οι στρατηγικές ανάπτυξης της κρουαζιέρας μέχρι σήμερα, έχουν οδηγήσει σε νέες μεγαλύτερες κατασκευές πλοίων, σε περισσότερους λιμένες και προορισμούς, (βλέπε πίνακα 2.3):

**Πίνακας 2.3 Νέα πλοία**

| 2018 Νέα πλοία        |                       | Εκτ.Ημερομηνία | Χωρητικότητα επιβατών |
|-----------------------|-----------------------|----------------|-----------------------|
| Carnival              | Carnival Horizon      | 1/1/2018       | 4000                  |
| AIDA                  | AIDAnova              | 1/2/2018       | 5186                  |
| Holland America       | Nieuw Statendam       | 1/3/2018       | 2650                  |
| Norwegian             | Norwegian Bliss       | 1/4/2018       | 4200                  |
| Royal Caribbean       | Symphony of the Seas  | 1/5/2018       | 5400                  |
| Celebrity             | Celebrity Edge        | 1/6/2018       | 2900                  |
| MSC                   | MSC Seaview           | 1/7/2018       | 4140                  |
| Hurtigruten           | MS Roald Amundsen     | 1/8/2018       | 530                   |
| Ponant                | Le Champlain          | 1/9/2018       | 184                   |
| Ponant                | Le Laperouse          | 1/10/2018      | 184                   |
| American Cruise Lines | American Constitution | 1/11/2018      | 175                   |

|                       |                       |           |      |
|-----------------------|-----------------------|-----------|------|
| Viking Cruises        | Viking Orion          | 1/12/2018 | 930  |
| TUI Cruises           | Mein Schiff 1         | 1/13/2018 | 2900 |
| <b>2019 Νέα πλοία</b> |                       |           |      |
| MSC                   | MSC Bellissima        | 1/1/2019  | 4500 |
| Royal Caribbean       | Spectrum of the Seas  | 1/2/2019  | 4180 |
| Saga Cruises          | Spirit of Discovery   | 1/3/2019  | 1000 |
| MSC                   | MSC Grandiosa         | 1/4/2019  | 4900 |
| Norwegian             | Norwegian Cruise Line | 1/5/2019  | 3900 |
| Costa Cruises         | Costa Smerelda        | 1/6/2019  | 5176 |
| Princess Cruises      | (Unnamed)             | 1/7/2019  | 3560 |
| Carnival              | (Unnamed)             | 1/8/2019  | 3934 |
| Ponant                | Le Bougainville       | 1/9/2019  | 184  |
| Ponant                | Le Dumont d'Urville   | 1/10/2019 | 184  |
| Hapag Lloyd           | Hanseatic Inspiration | 1/11/2019 | 100  |
| Hapag Lloyd           | Hanseatic Nature      | 1/12/2019 | 100  |

|                      |                             |           |      |
|----------------------|-----------------------------|-----------|------|
| Lindblad Expeditions | National Geographic Venture | 1/13/2019 | 100  |
| Saga Cruises         | Spirit of Discovery         | 1/14/2019 | 999  |
| TUI Cruises          | Mein Schiff 2               | 1/15/2019 | 2900 |
| 2020 Νέα πλοία       |                             |           |      |
| Virgin Voyages       | (Unnamed)                   | 6/1/2020  | 2860 |
| Celebrity            | Celebrity Beyond            | 3/1/2020  | 2900 |
| P&O Cruises          | (Unnamed)                   | 3/1/2020  | 5200 |
| Saga Cruises         | Spirit of Adventure         | 6/1/2020  | 1000 |
| MSC                  | MSC Meraviglia Plus 2       | 9/1/2020  | 4900 |
| Princess Cruises     | (Unnamed)                   | 11/1/2020 | 3560 |
| Royal Caribbean      | (Unnamed)                   | 11/1/2020 | 4180 |
| Carnival             | (Unnamed)                   | 6/1/2020  | 5200 |
| Saga Cruises         | Spirit of Adventure         | 6/1/2020  | 999  |

Πηγές: Royal Caribbean Cruises, Ltd., Carnival Corporation και plc, NCL Corporation Ltd., Thomson / First Call, Διεθνής Ένωση Κρουαζιερόπλοιων (CLIA), Φλόριντα-Καριβική Ένωση Κρουαζιέρας (FCCA), DVB Bank και Cruise Pulse <sup>TM</sup>.



Σήμερα οι μέσες διαστάσεις ενός κρουαζιερόπλοιου συμπεριλαμβάνουν μήκος 200μ., πλάτος 26μ. και χωρητικότητα 3.220 επιβάτες, σε αντίθεση με τη προηγούμενη δεκαετία όπου ελάχιστα κρουαζιερόπλοια ξεπερνούσαν τους 2.000 επιβάτες. Στα τέλη του 2014, η Royal Caribbean Cruise Line (RCCL), εισήγαγε την κλάση του πλοίου Quantum, δίνοντας έμφαση στην επέκταση των ανέσεων έναντι της χωρητικότητας (Θάνος Πάλλης, Γιώργος Κ.Βαγγέλας, Κλεοπάτρα Αράπη, Παρασκευή Κλαδάκη, Αιμιλία Παπαχρήστου, 2017). Οι σημερινές παραγγελίες κρουαζιερόπλοιων κυμαίνονται σε μέγεθος μεγαλύτερο των 2.700 επιβατών. Συνολικά, 13 νέα πλοία με χωρητικότητα επιβατών 33.379 προστέθηκαν το 2018. Έως το 2020, 37 νέα κρουαζιερόπλοια θα προστεθούν online προσθέτοντας 99.895 στην παγκόσμια χωρητικότητα επιβάτες και θα προσθέσουν σωρευτικά 11,7 δισεκατομμύρια \$ σε ετήσια έσοδα στη βιομηχανία κρουαζιέρας στον ωκεανό.

## 2.5 Κανάλια Διανομής Κρουαζιέρας

Για την υποστήριξη της κρουαζιέρας έχει αναπτυχθεί ένα πλέγμα επαγγελματικών δραστηριοτήτων με κανάλια διανομής που συνθέτουν τη γνωστή «βιομηχανία κρουαζιέρων». Στη βιομηχανία κρουαζιέρων, πρώτη θέση κατέχουν τα ταξιδιωτικά πρακτορεία όπου σύμφωνα με στοιχεία της CLIA, οι 9 στους 10 επιβάτες κρουαζιερόπλοιων (89%) χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες τους για τη σχετική κράτηση (CLIA, 2017). Αν και υπάρχει ένας αυξανόμενος αριθμός κρατήσεων που προέρχονται από πρακτορεία στο διαδίκτυο, δεν υπήρχε σημαντική αύξηση σε απευθείας κρατήσεις. Τα ταξιδιωτικά πρακτορεία που λειτουργούν σε όλο τον κόσμο, εξειδικεύονται στην πρακτόρευση της κρουαζιέρας, στη διαφήμιση και προβολή αυτού του τουριστικού προϊόντος μέσω ειδικών εντύπων παγκόσμιας εμβέλειας. Τα τέσσερα μεγαλύτερα διεθνή τουριστικά γραφεία κρουαζιέρας που αντιπροσωπεύουν το 85% των τουριστικών γραφείων διεθνώς (Carnival Corporation, Royal Caribbean Limited, Norwegian Cruise Line and MSC Cruises), πραγματοποίησαν έρευνα τον Ιανουάριο του 2013 σχετικά με τα κίνητρα των τουριστών κατά την επιλογή μιας κρουαζιέρας. Από την έρευνα προέκυψε ότι οι επιλογές τους εξαρτώνται από το κόστος, την επωνυμία της εταιρείας κρουαζιέρας και τον προορισμό. Επίσης το 26,4% των τουριστικών πρακτορείων υποστηρίζει ότι οι τουρίστες παραμένουν σταθεροί σε μια επωνυμία ενώ το 52,3% πιστεύει ότι οι τουρίστες επιλέγουν ανάμεσα σε δύο με τρεις εταιρείες κρουαζιέρας. Τέλος, τα ταξιδιωτικά γραφεία αναφέρουν ότι η κρουαζιέρα ξεχωρίζει στις επιλογές των τουριστών για τις διακοπές τους λόγω των προσφερόμενων υπηρεσιών και προϊόντων, της τιμής και για την ευκολία με την οποία μπορεί να πραγματοποιηθεί μια κράτηση.

## 2.6 Οι τάσεις του 2019 στην Αγορά Κρουαζιέρας

Σύμφωνα με την CLIA, (23 Δεκεμβρίου 2018) εντός του 2019, οι τάσεις που θα κυριαρχήσουν στην παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας είναι έντεκα:

- 1.Κρουαζιέρα παρέα με Instagram λόγω της εκτίμησης ότι οι επιβάτες κρουαζιέρας «ανεβάζουν» περίπου 351 εκατ. δημοσιεύσεις την ημέρα.
- 2.Κρουαζιέρα πλήρης αναψυχής για τους επιβάτες, με αναζωογόνηση από τις παροχές που τους προσφέρουν οι εταιρείες κρουαζιέρας κατά τη διάρκεια των ταξιδιών (σπα, δυνατότητα επιλογής υγιεινής διατροφής κ.ά.).

3.Βιωματική κρουαζιέρα λόγω της συμμετοχής των επιβατών σε workshops μέσα στο πλοίο και απόκτησης νέων εμπειριών.

4.Κρουαζιέρα με χρήση «έξυπνης» τεχνολογίας, όπου οι εταιρείες κρουαζιέρας έχουν εξοπλίσει τα πλοία τους με συστήματα προηγμένης τεχνολογίας για την παροχή υψηλών υπηρεσιών στους επιβάτες.

5.Κρουαζιέρα με επαφή σε νέους πολιτισμούς και σεβασμό στην εκάστοτε κουλτούρα.

6.Ταξίδια σε νέους προορισμούς, όπου οι επιβάτες έχουν τη δυνατότητα να επισκεφθούν μέρη που κάποτε ήταν αδιανόητο να δουν από κοντά, από θέμα κόστους ή δυνατότητας πρόσβασης, πχ. Ανταρκτική.

7.Κρουαζιέραμε παρουσία της γενιάς Z, η οποία αναμένεται να αποτελέσει την μεγαλύτερη μερίδα πελατών στην αγορά της κρουαζιέρας εντός των επόμενων δύο ετών, ξεπερνώντας την γενιά των Millennials.

8.Κρουαζιέρα κατά τη διάρκεια των χειμερινών περιόδων. Παρατηρείτε αύξηση τα τελευταία χρόνια.

9.Ταξίδια με συνδυασμό εργασίας και διασκέδασης, όπου οι επιβάτες αλλάζουν παραστάσεις και ενδεχομένως να είναι και πιο παραγωγικοί στην εργασία τους.

10.Κρουαζιέρες με προορισμούς επικεντρωμένους περισσότερο στο γυναικείο φύλο λόγω της αύξησης του αριθμού των γυναικών ταξιδιωτών.

11.Τέλος ταξίδια εστιασμένα σε μοναχικούς τύπους λόγω αύξησης του αριθμού των επιβατών που ταξιδεύουν κατά μόνας το τελευταίο διάστημα.

Εντός του 2019 εκτιμάται ότι 30 εκατ. επιβάτες θα ταξιδέψουν μέσω κρουαζιέρας παγκοσμίως, αύξηση κατά 6% συγκριτικά με το 2018.Η αγορά της κρουαζιέρας έχει υπολογιστεί ότι προσφέρει σε παγκόσμια βάση 1.108.676 θέσεις εργασίας, συμβάλλοντας περίπου \$134 δις στην παγκόσμια οικονομία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

### 3.1 Παγκόσμιοι Λιμένες Κρουαζιέρας

Οι σπουδαιότεροι λιμένες κρουαζιέρας παγκοσμίως με τη μεγαλύτερη ζήτηση βρίσκονται στην Βόρεια Αμερική και στην Ευρώπη. Η Μεσόγειος μετά την Αμερική είναι η δεύτερη σε ζήτηση περιοχή κρουαζιέρας, λόγω της κομβικής της θέσης ανάμεσα σε τρεις ηπείρους, του ιδανικού κλίματος και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που διαθέτει.

Επίσης στην Ευρώπη, η κρουαζιέρα εξαρτάται επί το πλείστον από τις μεσογειακές και τις βόρειες ευρωπαϊκές περιοχές της, λόγω των ελκυστικών προορισμών που διαθέτουν. Στις περιοχές αυτές συναντώνται λιμάνια, τα οποία επιλέγονται ως προορισμοί λόγω των φυσικών, τεχνικών και πολιτισμικών τους ιδιαιτεροτήτων και της στρατηγικής τους θέσης.















Παρακάτω αναφέρονται τα πιο δημοφιλή λιμάνια παγκοσμίως (βλέπε πίνακα 3.1):

**Πίνακας 3.1** Δημοφιλή λιμάνια

| Ετήσιες επιβατικές κρουαζιέρες |                         |   |             |
|--------------------------------|-------------------------|---|-------------|
| Τάξη                           | Λιμάνι                  | Χώρα  | 2016 / 2017 |
| 1                              | <u>Port of Miami</u>    |  | 4,980,490   |
| 2                              | <u>Port Canaveral</u>   |  | 4,248,296   |
| 3                              | <u>Port Everglades</u>  |  | 3,826,415   |
| 4                              | Port of <u>Cozumel</u>  |  | 3,636,649   |
| 5                              | Port of <u>Nassau</u>   |  | 3,521,178   |
| 6                              | <u>Port of Shanghai</u> |  | 2,847,000   |

| Ετήσιες επιβατικές κρουαζιέρες |   |   |                                  |
|--------------------------------|---|---|----------------------------------|
| Τάξη                           | Λιμάνι  | Χώρα  | 2016 / 2017                      |
| 7                              | <u>Port of Barcelona</u>  |    | 2,712,247                        |
| 8                              | Ports of <u>Out Islands</u>   |    | 2,549,803                        |
| 9                              | Port of <u>Civitavecchia</u>  |    | 2,204,336                        |
| 10                             | Port of The <u>Balearic Islands</u> <sup>[<i>dubious-discuss</i>]</sup> |    | 2,110,663                        |
| 11                             | Port of <u>Galveston</u>  |  | 1,730,289                        |
| 12                             | Port of <u>George Town</u>  |  | 1,711,853                        |
| 13                             | Ports of <u>St. Thomas/St. John</u>                                     |  | 1,694,008                        |
| 14                             | Port of <u>Philipsburg</u>  |  | 1,668,863                        |
| 15                             | Ports of <u>Jamaica</u>   |  | 1,655,565                        |
| 16                             | <u>Port of New York and New Jersey</u>                                  |  | 1,537,695                        |
| 17                             | <u>Port of Southampton</u>  |  | 1,529,000<br>(2013) <sup>1</sup> |
| 18                             | Port of <u>Marseille</u>  |  | 1,487,313                        |
| 19                             | <u>Port of Venice</u>   |  | 1,427,812                        |

| Ετήσιες επιβατικές κρουαζιέρες |                                |   |               |
|--------------------------------|--------------------------------|---|---------------|
| Τάξη                           | Λιμάνι                         | Χώρα  | 2016 / 2017   |
| 20                             | <u>Port of Singapore</u>       |    | 1,379,753     |
| 21                             | <u>Port of San Juan</u>        |    | 1,379,367     |
| 22                             | <u>Port of Jeju</u>            |    | 1,200,000     |
| 23                             | Port of <u>Piraeus</u>         |    | 1,055,559     |
| 24                             | <u>Port of New Orleans</u>     |   | 1,048,112     |
| 25                             | Port of <u>Roatan</u>          |  | 1,037,647     |
| 26                             | <u>Penang, Swettenham Pier</u> |  | 1,020,000     |
| 27                             | Port of <u>Juneau</u>          |  | 1,004,774     |
| 28                             | Port of <u>Tampa</u>           |  | 1,000,000     |
| 29                             | Port of <u>Costa Maya</u>      |  | 1,000,000     |
| 30                             | <u>Port of Seattle</u>         |  | 983,539       |
| 31                             | Port of <u>Tenerife</u>        |  | 964,337       |
| 32                             | Port of <u>Basseterre</u>      |  | 951,021       |
| 33                             | Port of <u>Hakata, Fukuoka</u> |  | 950,000(2017) |






| Ετήσιες επιβατικές κρουαζιέρες |                                   |   |                |
|--------------------------------|-----------------------------------|---|----------------|
| Τάξη                           | Λιμάνι                            | Χώρα  | 2016 / 2017    |
| 34                             | <u>Port of Ketchikan</u>          |    | 947,972        |
| 35                             | <u>Port of Naples</u>             |    | 927,458        |
| 36                             | <u>Port of Genoa</u>              |    | 925,118        |
| 37                             | <u>Port of Hong Kong</u>          |    | 903,084 (2017) |
| 38                             | <u>Port of Grand Turk Island</u>  |   | 901,300        |
| 39                             | <u>Port of Keelung</u>            |  | 1,064,174      |
| 40                             | <u>Port of Naha</u>               |  | 888,300(2017)  |
| 41                             | <u>Port of Savona</u>             |  | 854,443        |
| 42                             | <u>Port of Copenhagen</u>         |  | 840,000(2013)  |
| 43                             | <u>Port of Barbados</u>           |  | 818,752        |
| 44                             | <u>Port of Vancouver</u>          |  | 895,000 (2018) |
| 45                             | <u>Port of Valletta</u>           |  | 778,596        |
| 46                             | <u>Port of Rostock-Warnemünde</u> |  | 766,000 (2016) |
| 47                             | <u>Port of Dubrovnik</u>          |  | 748,918        |

| Ετήσιες επιβατικές κρουαζιέρες |                                 |   |                |
|--------------------------------|---------------------------------|---|----------------|
| Τάξη                           | Λιμάνι                          | Χώρα  | 2016 / 2017    |
| 48                             | Port of <u>Corfu</u>            |    | 679,681        |
| 49                             | Port of <u>Mahahual</u>         |    | 673,661        |
| 50                             | Port of <u>Ensenada</u>         |    | 650,225        |
| 51                             | Port of <u>Dubai</u>            |    | 625,000 (2017) |
| 52                             | Port of <u>Los Angeles</u>      |   | 578,668        |
| 53                             | Port of <u>Victoria</u>         |  | 563,302        |
| 54                             | Port of <u>Tunis</u>            |  | 560,000        |
| 55                             | Port of <u>Hamburg</u>          |  | 552,459 (2013) |
| 56                             | Port of <u>Kotor</u>            |  | 541,017        |
| 57                             | Port of <u>Madeira</u>          |  | 540,593        |
| 58                             | Port of <u>Saint Petersburg</u> |  | 523,525 (2013) |
| 59                             | Port of <u>Lisbon</u>           |  | 521,042        |
| 60                             | Port of <u>Tallinn</u>          |  | 519,319 (2013) |
| 61                             | Port of <u>Malaga</u>           |  | 510,607        |

| Ετήσιες επιβατικές κρουαζιέρες |                           |   |                |
|--------------------------------|---------------------------|---|----------------|
| Τάξη                           | Λιμάνι                    | Χώρα  | 2016 / 2017    |
| 62                             | <u>Port of Tianjin</u>    |    | 500,000 (2016) |
| 63                             | Port of <u>Palm Beach</u> |    | 480,000        |
| 64                             | <u>Port of Palermo</u>    |    | 459,229        |
| 65                             | <u>Port of La Spezia</u>  |    | 454,954        |
| 66                             | Port of <u>Bergen</u>     |   | 442,759        |
| 67                             | <u>Port of Cagliari</u>   |  | 424,305        |
| 68                             | <u>Port of Helsinki</u>   |  | 420,000        |
| 69                             | <u>Port of Valencia</u>   |  | 411,317        |
| 70                             | Port of <u>Gibraltar</u>  |  | 404,995        |
| 71                             | <u>Port of Bari</u>       |  | 397,558        |
| 72                             | <u>Port of Messina</u>    |  | 390,196        |
| 73                             | Port of <u>Boston</u>     |  | 388,222 (2017) |
| 74                             | <u>Port of Quebec</u>     |  | 387,678 (2017) |
| 75                             | <u>Cabo San Lucas</u>     |  | 383,381        |



| Ετήσιες επιβατικές κρουαζιέρες |  |   |                |
|--------------------------------|--|---|----------------|
| Τάξη                           | Λιμάνι                                   | Χώρα  | 2016 / 2017    |
| 76                             | Port of <u>Nouméa</u>                    |    | 351,400        |
| 77                             | Port of <u>Progreso</u>                  |    | 347,345        |
| 78                             | Port of <u>Puerto Vallarta</u>           |    | 337,031        |
| 79                             | Port of <u>Ajaccio</u>                   |    | 302,700        |
| 80                             | Port of <u>Qingdao</u>                   |   | 300,000        |
| 81                             | Port of <u>Halifax</u>                   |  | 300,000 (2018) |
| 82                             | Port of <u>Oslo</u>                      |  | 298,000        |
| 83                             | Port of <u>Villefranche-sur-Mer</u>      |  | 296,100        |
| 84                             | Port of <u>Toulon - Var Provence</u>     |  | 239,023        |
| 85                             | Port of <u>Cartagena</u>                 |  | 236,412        |
| 86                             | Port of <u>Split</u>                     |  | 232,244        |
| 87                             | Port of <u>Mazatlan</u>                  |  | 212,518        |
| 88                             | Port of <u>Saint John, New Brunswick</u> |  | 208,818 (2017) |
| 89                             | Port of <u>Casablanca</u>                |  | 198,140 (2013) |

| Ετήσιες επιβατικές κρουαζιέρες |                                |  |                |
|--------------------------------|--------------------------------|--|----------------|
| Τάξη                           | Λιμάνι                         | Χώρα   | 2016 / 2017    |
| 90                             | Port of <u>Heraklion</u>       |   | 181,693        |
| 91                             | Port of <u>Portland, Maine</u> |   | 172,184 (2018) |
| 92                             | Port of <u>Jacksonville</u>    |   | 170,000 (2017) |
| 93                             | Port of <u>Monaco</u>          |   | 168,017        |
| 94                             | Port of <u>Liverpool</u>       |  | 122,964        |

Πηγή: Cruise Market Watch( 2018).Ιδία επεξεργασία

### 3.2 Ευρωπαϊκοί Λιμένες Κρουαζιέρας

Για την Ευρώπη και ιδιαίτερα για τη Μεσόγειο, τα κύρια λιμάνια είναι η Βαρκελώνη, η Civitavecchia, η Βενετία ,η Πάλμα της Μαγιόρκα, ο Πειραιάς, η Γένοβα και η Λισαβόνα.

Σημαντικοί προορισμοί ή λιμάνια διέλευσης περιλαμβάνουν επίσης τη Μασσαλία, τη Τενερίφη, τη Νάπολη, τη Βαλέτα και το Ντουμπρόβνικ. Στη Βόρεια Ευρώπη περιλαμβάνουν τη Στοκχόλμη, τη Λισαβόνα, την Αγία Πετρούπολη, το Rostock / Warnemunde, Ταλίν, Μπέργκεν και Ελσίνκι.

Επίσης η Μεσόγειος περιλαμβάνει τις Νήσους του Ατλαντικού, ενώ η Βόρεια Ευρώπη περιλαμβάνει τη Μαύρη Θάλασσα. Οι πιο δημοφιλείς προορισμοί κρουαζιέρας στην Ευρώπη βρίσκονται στο δυτικό τμήμα της Μεσογείου. Το 2019, μεγάλα κρουαζιερόπλοια όπως το Oasis of the Seas και το Νορβηγικό Epic κάνουν κρουαζιέρες 7 νυκτερινών περιηγήσεων γύρω από το δυτικό τμήμα της θάλασσας. Αυτές περιλαμβάνουν συχνά μια στάση στη Νάπολη, τη Μαγιόρκα και τη Civitavecchia, που παρέχει εύκολη πρόσβαση στη Ρώμη. Η Βαρκελώνη είναι το μεγαλύτερο λιμάνι κρουαζιέρας στην Ευρώπη και είναι ο νούμερο ένα προορισμός κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Εξετάζοντας την άφιξη των κρουαζιερόπλοιων που μεταφέρουν περισσότερους από 500 επιβάτες, οι μεσογειακοί προορισμοί έχουν τα πιο γεμάτα λιμάνια της Ευρώπης. Με 2.6 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιερόπλοιων, η Βαρκελώνη κατατάσσεται παγκοσμίως ως το τέταρτο λιμάνι κρουαζιέρας.

### 3.2.1 Τα πιο πολυσύχναστα λιμάνια κρουαζιέρας της Ευρώπης το 2019

1. Βαρκελώνη (Ισπανία), με 2,58 εκατομμύρια επιβάτες να αναχωρούν σχεδόν από το κέντρο της πόλης με τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια στο κόσμο.
2. Civitavecchia, Ιταλία (Ρώμη), με 2,36 εκατομμύρια επιβάτες. Οι υπηρεσίες της Civitavecchia αποτελούν σημείο εκκίνησης για εκδρομές στη Ρώμη. Με εύκολη σύνδεση με το τρένο, πολλοί επιβάτες βρίσκουν το δρόμο τους από το λιμάνι στην αρχαία πόλη.
3. Πάλμα ντε Μαγιόρκα (Ισπανία), με 1,88 εκατομμύρια επιβάτες.
4. Μασσαλία (Γαλλία), με 1,87 εκατομμύρια επιβάτες. Η γαλλική πόλη της Μεσογείου προσελκύει σχεδόν 2 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιέρας κάθε χρόνο
5. Νάπολη (Ιταλία), με 1,33 εκατομμύρια επιβάτες. Η Νάπολη είναι στο δρομολόγιο για τα περισσότερα κρουαζιερόπλοια που λειτουργούν στη Μεσόγειο. Οι επιβάτες μπορούν να επιλέξουν να κάνουν ημερήσιες εκδρομές στην ακτή του Αμάφι, το Κάπρι, τα ερείπια της Πομπηίας ή απλά να περιπλανηθούν στην πόλη.
6. Σαουθάμπτον (Ηνωμένο Βασίλειο), με 1,28 εκατομμύρια επιβάτες. Το Σαουθάμπτον είναι το παραδοσιακό σπίτι της κρουαζιέρας. Ως κύριο λιμάνι του Ηνωμένου Βασιλείου, το Σαουθάμπτον προσελκύει πάνω από ένα εκατομμύριο επιβάτες κάθε χρόνο.
7. Σαντορίνη (Ελλάδα), με 1,11 εκατομμύρια επιβάτες. Το μικρό νησί της Σαντορίνης στο Αιγαίο είναι διάσημο για τα μπλε και λευκά σπίτια του που βρίσκονται πολύ πάνω από το νερό. Με τον τουρισμό ως πρωταρχικό του κλάδο, το νησί επηρεάζεται μαζικά από την άφιξη μεγάλων κρουαζιερόπλοιων που αγκυροβολούν στα νερά του.
8. Γένοβα, Ιταλία (Μιλάνο) , με 1,06 εκατομμύρια επιβάτες. Η λιμενική πόλη της Γένοβας χρησιμεύει ως ορόσημο για τη Βόρεια Ιταλία. Συχνά εμπορεύεται ως η πύλη στο Μιλάνο, η Γένοβα εξυπηρετείται συχνά από τις δύο μεγάλες ιταλικές κρουαζιέρες: MSC & Costa Cruises.
9. Βενετία (Ιταλία), με 1,04 εκατομμύρια επιβάτες.
10. Πειραιάς, Ελλάδα (Αθήνα), με 1,01 εκατομμύρια επιβάτες. Ο Πειραιάς είναι το κύριο λιμάνι της Αθήνας και βρίσκεται περίπου 12 χιλιόμετρα νότια της ελληνικής πρωτεύουσας. Η πόλη του λιμανιού αποτελεί πόλο έλξης που χρονολογείται από την αρχαία Ελλάδα.

Παρακάτω, στο πίνακα 3.2 παρουσιάζονται και άλλοι δημοφιλείς λιμένες σύμφωνα με τον αριθμό επιβατών που παρουσιάζουν:

Πίνακας 3.2 Δημοφιλείς Λιμένες

|     | ΟΝΟΜΑ ΛΙΜΕΝΑ                          | ΣΥΝΟΛΟ ΚΙΝΗΣΕΩΝ<br>ΕΠΙΒΑΤΩΝ<br>ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΣ ΕΤΟΥΣ<br>2019 |
|-----|---------------------------------------|---|
| 11) | Μύκονος, Ελλάδα                       | 942.000   |
| 12) | Λιβόρνο, Ιταλία (Φλωρεντία και Πίζα)  | 913.000   |
| 13) | Βαλέτα, Μάλτα                         | 874.000   |
| 14) | Αγία Πετρούπολη, Ρωσική<br>Ομοσπονδία | 848.000   |
| 15) | Κοπεγχάγη, Δανία                      | 818.000   |
| 16) | Ντουμπρόβνικ, Κροατία                 | 802.000   |
| 17) | Κέρκυρα, Ελλάδα                       | 776.000   |
| 18) | Μπέργκεν, Νορβηγία                    | 764.000   |
| 19) | Κοτόρ, Μαυροβούνιο                    | 693.000   |
| 20) | La Spezia, Ιταλία                     | 692.000   |
| 21) | Ταλίν, Εσθονία                        | 692.000   |
| 22) | Funchal, Πορτογαλία (Μαδέρα)          | 683.000   |
| 23) | Λισαβόνα, Πορτογαλία                  | 644.000   |
| 24) | Ελσίνκι, Φινλανδία                    | 637.000   |

|     |                                      |         |
|-----|--------------------------------------|---------|
| 25) | Αρεσίφε, Ισπανία (Κανάριοι Νήσοι)    | 611.000 |
| 26) | Μπάρι, Ιταλία                        | 581.000 |
| 27) | Savona, Ιταλία                       | 573.000 |
| 28) | Λας Πάλμας, Ισπανία (Κανάριοι Νήσοι) | 551.000 |
| 29) | Μάλαγα, Ισπανία                      | 526.000 |

Πηγή:CLIAEurope 2018. Ιδία Επεξεργασία.

### 3.3 Στατιστικά στοιχεία της Παγκόσμιας & Ευρωπαϊκής βιομηχανίας της κρουαζιέρας

#### 3.3.1 Η Κρουαζιέρα στην Αμερική

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας αναπτύσσεται επίσης γρήγορα στην βόρεια Αμερική. Οι δραστηριότητες αυτές συμβάλλουν στην αύξηση της διείσδυσης σε μια κεντρική αγορά της Βόρειας Αμερικής που εξακολουθεί να έχει αναπτυξιακό δυναμικό με το 53% της αγοράς-στόχου να έχει κάνει ποτέ κρουαζιέρα στον ωκεανό. Όλα τα κρουαζιερόπλοια σε ολόκληρο τον κόσμο που γεμίζουν με χωρητικότητα όλο το χρόνο, εξακολουθούν να ανέρχονται σε λιγότερο από το 1/2 του συνολικού αριθμού επισκεπτών στο Λας Βέγκας. Η αγορά κρουαζιερόπλοιων των Ηνωμένων Πολιτειών είναι μία από τις μεγαλύτερες στον κόσμο. Τα έσοδα που δημιουργήθηκαν εκεί, αυξήθηκαν κατά πάνω από επτά δισεκατομμύρια δολάρια κατά τη διάρκεια των πέντε ετών που οδήγησαν στο 2015 και προβλέπεται να φθάσουν τα 31,5 δις \$ μέχρι το 2020.

Το 2016, η μεγαλύτερη αγορά κρουαζιερόπλοιων στον κόσμο ήταν η Βόρεια Αμερική, παρέχοντας 12,41 εκατομμύρια επισκέπτες και η οποία αντιπροσωπεύει περισσότερο από το ήμισυ του συνολικού αριθμού επισκεπτών παγκοσμίως. Με έσοδα σχεδόν διπλάσια από εκείνα του πλησιέστερου ανταγωνιστή της, η Carnival Corporation είναι μακράν η μεγαλύτερη εταιρεία κρουαζιερόπλοιων. Η δεύτερη μεγαλύτερη εταιρεία παγκοσμίως είναι η Royal Caribbean Cruises, η οποία είχε έσοδα ύψους 8,5 δις. \$ ΗΠΑ το 2016, αριθμός που είχε αυξηθεί ετησίως από το 2009. Η επιτυχία της βιομηχανίας κρουαζιέρας της περιόδου αυτής προκύπτει, σύμφωνα με την έρευνα που πραγματοποιήθηκε το 2016, σύμφωνα με την οποία η πλειοψηφία των Αμερικανών έκρινε ότι οι διακοπές κρουαζιέρας είναι ο ιδανικός τρόπος να επισκεφτούν πολλούς προορισμούς σε σύντομο χρονικό διάστημα (Δημοσίευμα του τμήματος έρευνας Statista, 21 Αυγούστου 2018).

### 3.3.2 Η Κρουαζιέρα στην Ευρώπη

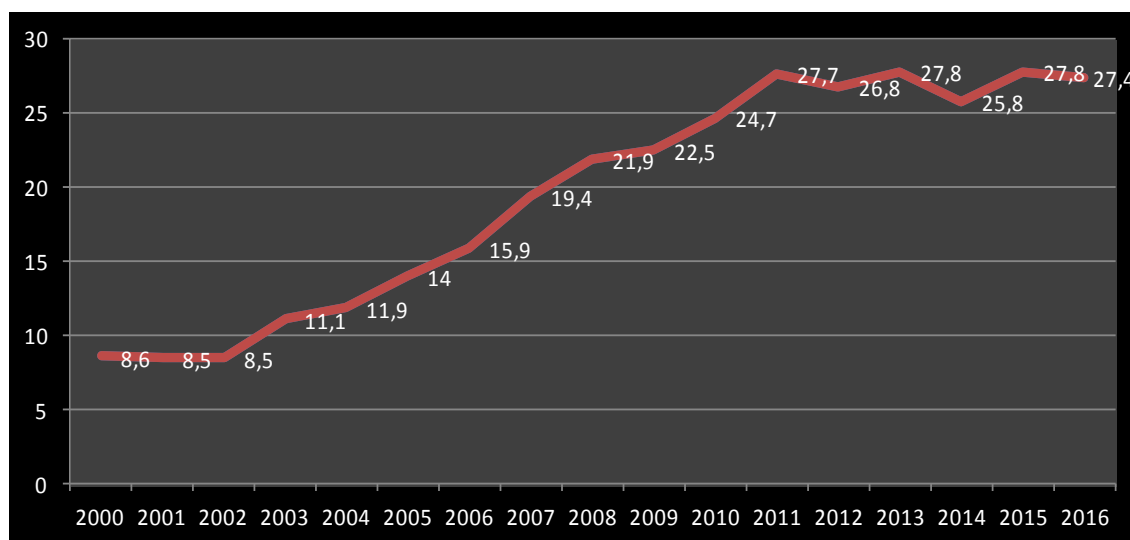
Η Ευρωπαϊκή βιομηχανία της κρουαζιέρας παρουσιάζει μια ισχυρή οικονομική ανάπτυξη, η οποία έχει θετικά αποτελέσματα σε όλες τις χώρες της.

Αυτό οφείλεται στο ότι :

- περισσότεροι Ευρωπαίοι επιλέγουν διακοπές κρουαζιέρας,
- περισσότεροι ταξιδιώτες ταξιδεύουν με κρουαζιέρα στην Ευρώπη,
- καθώς και περισσότερα κρουαζιερόπλοια κατασκευάζονται στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία.

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Ευρώπη έχει επίδραση (σε όλους τους ενδιάμεσους και αφετηρίας λιμένες, στην κατασκευή και στη συντήρηση των κρουαζιερόπλοιων, στον εφοδιασμό τους κτλ.), με συνεισφορά στην ευρωπαϊκή οικονομία με ρεκόρ ύψους 47,86 δισ. ευρώ το 2017, σύμφωνα με νέα στοιχεία που εξέδωσε η Διεθνής Ένωση Κρουαζιερόπλοιων (CLIA) στην ενημερωμένη έκθεση για την ευρωπαϊκή οικονομική συνεισφορά. Αυτό αντιπροσωπεύει αύξηση κατά 16,9% σε σχέση με το προηγούμενο ποσοστό που απελευθερώθηκε το 2015.

Στο παρακάτω (διάγραμμα 3.1) παρουσιάζεται η διαχρονική αύξηση των επιβατών στα λιμάνια της Μεσογείου κατά τα έτη 2000-2016 όπου οι επισκέπτες έχουν τριπλασιαστεί. Συνολικά στη Μεσόγειο η αύξηση του αριθμού των επιβατών ανά κρουαζιέρα την περίοδο 2010-2016 κυμάνθηκε στο 23-27%, καθώς οι εταιρείες έβαζαν στην αγορά ολοένα και μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια.



Διάγραμμα 3.1 Επιβάτες στα λιμάνια της Μεσογείου (σε εκατομμύρια) 2000-2016 Πηγή: [www.medcruise.com](http://www.medcruise.com)

Συγκεκριμένα: Το 2017 υπήρχαν 40 κρουαζιέρες με 137 κρουαζιερόπλοια στην Ευρώπη των 164.000 περίπου αγκυροβολίων και 75 κρουαζιερόπλοια κάτω των 95.000 αγκυροβολίων. Το 2018, οι άμεσες δαπάνες που προέκυψαν από την κρουαζιέρα έφτασαν τα 19,70 δισ. € από 16,9 δισ. € το 2015. Στο τομέα της απασχόλησης, από το 2015 έως το 2017 στη βιομηχανία κρουαζιερόπλοιων προέκυψαν περισσότερο από 43.000 νέες θέσεις εργασίας σε όλη την Ευρώπη, ενώ

403.621 απασχολήθηκαν το 2018 σε κρουαζιέρες και επιχειρήσεις κρουαζιέρας. Οι μισθοί και τα άλλα οφέλη για τους ευρωπαϊούς εργαζόμενους ανήλθαν σε 12,77 δισ. €. Καθώς η παγκόσμια βιομηχανία κρουαζιέρας συνεχίζει να αναπτύσσεται και να επεκτείνεται σε νέους προορισμούς, η Ευρώπη παραμένει ένας ζωντανός κόμβος για την πλεύση.

Η τάση αυτή υποστηρίζεται από τρεις βασικούς παράγοντες:

1. Η Ευρώπη αντιπροσωπεύει τη δεύτερη μεγαλύτερη πηγή της παγκόσμιας αγοράς επιβατών με 6,96 εκατομμύρια. Οι Ευρωπαίοι έκαναν διακοπές κρουαζιέρας το 2017, 7,8% περισσότερο από ό, τι το 2015 (βλέπε έκθεση CLIA 2018).

2. Η Ευρώπη παραμένει ο δεύτερος πιο δημοφιλής προορισμός κρουαζιέρας στον κόσμο, με 6,50 εκατομμύρια επιβάτες οι οποίοι ξεκίνησαν τις κρουαζιέρες τους από ευρωπαϊκούς λιμένες το 2017, κατά 6,1% περισσότερο από ό, τι το 2015. Τα μεγάλα λιμάνια επιβίβασης στην Ευρώπη περιλάμβαναν τη Βαρκελώνη, Civitavecchia, Πάλμα Μαγιόρκα, Βενετία, Πειραιά, Γένοβα και Λισαβόνα στη μεσόγειο και το Southampton, την Κοπεγχάγη και το Αμβούργο στη βόρεια Ευρώπη. Σε συνδυασμό αυτοί οι δέκα λιμένες αντιπροσώπευαν πάνω από τα δύο τρίτα των επιβατών στην Ευρώπη (βλέπε έκθεση CLIA 2018).

3. Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία αποτελούν την καρδιά της κατασκευαστικής βιομηχανίας κρουαζιερόπλοιων στον κόσμο. Αυτά συνεχίζουν να κατασκευάζουν τα πιο καινοτόμα και μεγαλύτερα πλοία στον κόσμο. Το 2017, οι εταιρείες κρουαζιέρας δαπάνησαν 5,6 δισεκατομμύρια ευρώ στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, αντιπροσωπεύοντας αύξηση 22,4% σε σύγκριση με το 2015 και 66 πλοία κρουαζιέρας έχουν παραγγελθεί στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία με παράδοση μέχρι το 2021, συνολικής αξίας άνω των 29,4 δισ. ευρώ.

Η οικονομική συμβολή της Ευρώπης είναι άμεσο αποτέλεσμα της εντυπωσιακής ανάπτυξης της κρουαζιέρας. Το 2017 έφτασε τα 26,7 εκατομμύρια επιβάτες στις ωκεάνιες κρουαζιέρες παγκοσμίως. Το 2018, οι αριθμοί των επιβατών κρουαζιερόπλοιων στην Ευρώπη αυξήθηκαν κατά 3,3% έναντι του 2017, στα 7,17 εκατ. ευρώ, μετά από αύξηση κατά 2% κατά το προηγούμενο έτος. Ισχυρή ανάπτυξη παρατηρήθηκε στους επιβάτες κρουαζιερόπλοιων που ταξίδεψαν στην Ανατολική Μεσόγειο, αυξανόμενοι κατά 8,5%, με 746.000 επιβάτες, γεγονός που δείχνει την αρχή της επιστροφής στην εμπιστοσύνη στην περιοχή. Η κεντρική και δυτική περιοχή της Μεσογείου παραμένει ο νούμερο ένα προορισμός για την ευρωπαϊκή κρουαζιέρα των επιβατών και σημείωσε αύξηση κατά 1,2%, που αντιστοιχεί σε 2,27 εκατομμύρια επιβάτες. Η Βόρεια Ευρώπη ήταν επάνω 4.8% το 2018, με 1.43 εκατομμύρια επιβάτες (βλέπε έκθεση CLIA 2018).

3.3.3 Οικονομική συνεισφορά που δημιουργήθηκε από τον κλάδο της κρουαζιέρας το 2017

Η ανάλυση της οικονομικής συνεισφοράς που δημιουργήθηκε από τον κλάδο της κρουαζιέρας το 2017 αποτελείται από τρία στοιχεία:

- την άμεση οικονομική συνεισφορά,
- την έμμεση οικονομική συνεισφορά,
- και την επαγόμενη οικονομική συνεισφορά.

Οι άμεσες δαπάνες που δημιουργούνται από τον κλάδο της κρουαζιέρας αναλύονται σε τρία τμήματα: τους επιβάτες κρουαζιερόπλοιων, τα μέλη πληρώματος και τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Οι επιβάτες αγοράζουν διακοπές πριν και μετά την κρουαζιέρα, ακτοπλοϊκές εκδρομές, αναμνηστικά και άλλα είδη λιανικής, ενώ το πλήρωμα αγοράζει παρόμοιο σύνολο αγαθών και υπηρεσιών με μεγαλύτερη συγκέντρωση στα είδη λιανικής πώλησης. Επιπλέον, οι εταιρείες κρουαζιέρας αγοράζουν μια ποικιλία προϊόντων για την υποστήριξη των κρουαζιερόπλοιων τους, συμπεριλαμβανομένων των τροφίμων και ποτών, των προμηθειών ξενοδοχείων, των καυσίμων και των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας ενώ βρίσκονται στο λιμάνι. Οι εταιρείες κρουαζιέρας πραγματοποιούν επίσης πληρωμές για διάφορες υπηρεσίες για την υποστήριξη των παγκόσμιων κρουαζιερόπλοιων, συμπεριλαμβανομένων των προμηθειών ταξιδιωτικών πρακτόρων, των δαπανών για διαφήμιση και προώθηση και άλλων επαγγελματικών και επιχειρηματικών υπηρεσιών (CLIA 2018).

Όπως φαίνεται στον Πίνακα 3.3.:

**Πίνακας 3.3** Άμεσες δαπάνες για κρουαζιερόπλοια - Παγκόσμιες και περιφερειακές αγορές – 2017 Δισεκατομμύρια US \$

| Category                 | Global         | Regional markets |                |                |
|--------------------------|----------------|------------------|----------------|----------------|
|                          |                | North America    | Europe (EU+3)  | Rest of World  |
| Home Port Passengers     | \$9.49         | \$4.20           | \$2.05         | \$3.24         |
| Transit Passengers       | \$8.17         | \$3.80           | \$2.35         | \$2.02         |
| Passenger Total          | \$17.67        | \$8.00           | \$4.41         | \$5.26         |
| Crew                     | \$1.35         | \$0.75           | \$0.18         | \$0.42         |
| Cruise Lines             | \$4.20         | \$19.99          | \$16.76        | \$5.25         |
| <b>Total</b>             | <b>\$61.02</b> | <b>\$28.75</b>   | <b>\$21.34</b> | <b>\$10.93</b> |
| Percent Change from 2016 | 5.3%           | 5.6%             | 3.2%           | 9.0%           |

Πηγή: CLIA One reSource

Οι εκτιμώμενες άμεσες συνολικές δαπάνες στις κρουαζιέρες από τους επιβάτες και το πλήρωμά τους ανήλθαν συνολικά σε 61 δισεκατομμύρια δολάρια κατά το 2017. Σε παγκόσμια βάση, οι επιβάτες δαπάνησαν κατ'εκτίμηση 17,7 δισεκατομμύρια δολάρια κατά τη διάρκεια των κλήσεων στο λιμάνι της χώρας και της διαμετακόμισης, αντιπροσωπεύοντας το 29% των συνολικών άμεσων δαπανών του τομέα της κρουαζιέρας. Το πλήρωμα πέρασε άλλα 1,4 δισεκατομμύρια δολάρια, 2,2% του συνόλου. Τέλος, οι εταιρείες κρουαζιέρας δαπάνησαν περίπου 42 δισεκατομμύρια δολάρια για τις κρουαζιέρες, το 69% του συνόλου. Σε περιφερειακή βάση, η Βόρεια Αμερική και η Ευρώπη είχαν άμεσες δαπάνες συνολικού ύψους \$ 28,8 και \$ 21,3 δισ. αντίστοιχα. Έτσι, αντιπροσωπεύουν περίπου το 47% και το 35% των συνολικών παγκόσμιων άμεσων δαπανών, αντίστοιχα. Ο υπόλοιπος κόσμος αντιπροσώπευε το υπόλοιπο 18%.

Όπως φαίνεται στον Πίνακα 3.4, οι δαπάνες των επιβατών και του πληρώματος συγκεντρώθηκαν σε τρεις κατηγορίες, λιανικές και άλλες, ταξίδια στο λιμάνι προέλευσης και περιηγήσεις & τοπική διαμετακόμιση. Συνδυασμένες αυτές οι τρεις



κατηγορίες αντιπροσωπεύουν το 78% των συνολικών δαπανών των επιβατών και του πληρώματος. Σε κάθε επίσκεψη δημιουργήθηκαν κατά μέσο όρο 138,96 δολάρια δαπανών.

**Πίνακας 3.4** Παγκόσμια δαπάνη επιβατών και πληρωμάτων ανά κατηγορία – 2017 Εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ

| Categories                                 | Total           | Home Port Passengers | Transit Passengers | Crew           |
|--|-----------------|----------------------|--------------------|----------------|
| Visit Days (Millions)                      | 136.82          | 26.75                | 84.61              | 25.56          |
| Accommodations                             | \$1,901         | \$1,895              | \$2.4              | \$29           |
| Travel to Home Port                        | \$4,775         | \$4,775              | \$0                | \$0            |
| Food & Beverages                           | \$2,344         | \$813                | \$1,120            | \$411          |
| Tours & Local Transit                      | \$4,392         | \$914                | \$3,252            | \$227          |
| Retail & Other                             | \$5,608         | \$1,098              | \$3,800            | \$711          |
| <b>Total</b>                               | <b>\$19,019</b> | <b>\$9,494</b>       | <b>\$8,174</b>     | <b>\$1,351</b> |
| Average Spend per Visit                    | \$138.96        | \$354.97             | \$96.54            | \$53.08        |
| Percent Change in Total Spending From 2016 | 7.0%            | 7.8%                 | 7.9%               | -3.2%          |

Πηγή: CLIA One reSource

Η έμμεση συμβολή προκύπτει από τη μεταγενέστερη ζήτηση για αγαθά και υπηρεσίες που παράγονται από τις άμεσα επηρεαζόμενες επιχειρήσεις. Για παράδειγμα, οι μεταποιητές τροφίμων πρέπει να αγοράζουν ακατέργαστα τρόφιμα για μεταποίηση, υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, όπως η ηλεκτρική ενέργεια και το νερό, η λειτουργία εξοπλισμού και η επεξεργασία πρώτων υλών, υπηρεσίες μεταφοράς για την παράδοση τελικών προϊόντων στις εταιρείες κρουαζιέρας ή στους χονδρεμπόρους και ασφάλιση για ακίνητα και εργαζόμενους.

Η επαγόμενη συνεισφορά προκύπτει από τη δαπάνη των υπαλλήλων των γραμμών κρουαζιέρας και των προμηθευτών τους. Το εισόδημα αυτών των εργαζομένων χρησιμοποιείται για την αγορά ενός ευρέος φάσματος καταναλωτικών αγαθών και υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των προϊόντων όπως τα αυτοκίνητα, τα τρόφιμα, τα είδη ένδυσης, τα έπιπλα, η υγειονομική περίθαλψη και ούτω καθεξής. Κατά συνέπεια, η συνεισφορά που προκαλείται είναι συγκεντρωμένη στην τελική ζήτηση για τελικά προϊόντα που παράγονται για τον τομέα των νοικοκυριών (δημοσιευμένες μελέτες BREA οικονομικού αντίκτυπου, 2017).

### 3.4 Κατηγορίες Λιμένων Κρουαζιέρας

Οι λιμένες κρουαζιέρας χωρίζονται στις τρεις παρακάτω κατηγορίες :

- λιμένες αφετηρίας -τερματισμού (home ports),
- ενδιάμεσους λιμένες προορισμούς (ports of call),
- και υβριδικούς λιμένες (hybrid ports).

Οι λιμένες (home ports) είναι οι λιμένες από τους οποίους οι τουρίστες ξεκινούν και τελειώνουν το ταξίδι τους, οι λιμένες (ports of call) είναι οι ενδιάμεσοι προορισμοί που επισκέπτονται οι τουρίστες με τα κρουαζιερόπλοια και οι λιμένες (hybrid ports) που διαθέτουν τα χαρακτηριστικά των παραπάνω δυο κατηγοριών.

Ο λιμένας αφετηρίας κρουαζιέρας, προϋποθέτει μια σειρά από υποδομές οι οποίες πρέπει να παρέχουν ανέσεις και ευκολίες για την από/επιβίβαση των επιβατών χωρίς καθυστερήσεις στο check-in.

Επίσης οι υποδομές της πόλης και της ευρύτερης περιοχής πρέπει να είναι κατάλληλες και να εξυπηρετούν την συγκεκριμένη δραστηριότητα του (homeporting). Ακόμη ο χρόνος παραμονής του κρουαζιερόπλοιου σε ένα λιμάνι (homeport) είναι μεγαλύτερος από τα υπόλοιπα ενδιάμεσα λιμάνια, με διάρκεια 12-24 ώρες.

Πρόσθετα, ένα λιμάνι αφετηρίας, σύμφωνα με τους (Lekakou M., Pallis A., Vaggelas G., 2010:9), πρέπει να τηρεί τα παρακάτω κριτήρια επιλογής (βλέπε πίνακα 3.5):

**Πίνακας 3.5** Κριτήρια επιλογής λιμένα εκκίνησης κρουαζιέρας (site – situation characteristics) Παράγοντες

| Κατάσταση / Situation | Τοποθεσία / Site   |
|-----------------------|--|
| 1.                    | Φυσικά χαρακτηριστικά Λιμένα<br>Πρόσβαση σε αξιοθέατα και περιοχές μοναδικού φυσικού πλούτου |
| 2.                    | Υπηρεσίες προς επιβάτες  |
| 3.                    | Υπηρεσίες προς κρουαζιερόπλοια   |
| 4.                    | Κόστος παρεχόμενων υπηρεσιών   |
| 5.                    | Ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων αναψυχής   |
| 6.                    | Αποδοτικότητα Λιμένα   |
| 7.                    | Υποδομές Λιμένα  |

|     |                                       |
|-----|---------------------------------------|
| 8.  | Πολιτική Κατάσταση / Θεσμικό Πλαίσιο  |
| 9.  | Σύνδεση με τουριστική αγορά           |
| 10. | Διαχείριση Λιμανιού                   |
| 11. | Σύνδεση με πόλη – υπόλοιπη χώρα       |
| 12. | Παροχή συνδυασμένων μεταφορικών μέσων |

Πηγή: Lekakou M., Pallis A., Vaggelas G., 2010:9

Τα λιμάνια ενδιάμεσων προορισμών (ports of call) απαιτούν λιγότερες υποστηρικτικές υποδομές, δηλαδή δεν απαιτούν παρουσία αεροδρομίου ούτε πολυτελών ξενοδοχείων λόγω της μικρής διάρκειας παραμονής των κρουαζιερόπλοιων σε αυτά. Πρέπει να τηρούν όμως τα παρακάτω κριτήρια:

1. εγγύτητα με αξιοθέατα, ιστορικά μνημεία κτλ. με εύκολη προσβασιμότητα.
2. εγγύτητα με τους υπόλοιπους ενδιάμεσους λιμένες προορισμού.
3. οι μετακινήσεις μεταξύ των προορισμών να έχουν χαμηλό κόστος καυσίμων.
4. ασφαλή από/επιβίβαση των επιβατών στο πλοίο.

Τέλος οι υβριδικό λιμένες (hybrid ports) λειτουργούν ως λιμένες αφετηρίας αλλά και ως ενδιάμεσοι λιμένες. Οι υβριδικό λιμένες πρέπει να πληρούν όλες τις προϋποθέσεις των άλλων δυο κατηγοριών λιμένων.

### 3.5 Χαρακτηριστικά επιβατών Μεσογείου

Τα κύρια χαρακτηριστικά των επιβατών της Μεσογείου παρουσιάζονται παρακάτω:

1. Οι επιβάτες της εταιρείας Costa Cruises είναι κυρίως Ευρωπαίοι (Ιταλοί, Γερμανοί, Γάλλοι και Ισπανοί) με κάποιους Βόρειο-Αμερικάνους και Βρετανούς.
2. Η MSC Cruises παρουσιάζει πολυεθνικό επιβατικό κοινό με επικρατέστερη εθνικότητα την Ιταλική.
3. Στην Norwegian Cruise Line είναι κυρίως Αγγλόφωνοι, Βόρειο-Αμερικανοί και ένα μεγάλο μέρος Βρετανών στα ευρωπαϊκά δρομολόγια. Η μέση ηλικία των επιβατών είναι γύρω στα 40, τα ταξίδια περιλαμβάνουν πολλές οικογένειες.
4. Στην Royal Caribbean International είναι κυρίως Αγγλόφωνοι με πλειοψηφία Βόρειο-Αμερικανών (The Association of Mediterranean Cruise Port).

### 3.6 Μελέτες Περίπτωσης άλλων Λιμένων Κρουαζιέρας

Στην ενότητα αυτή αναφέρονται ορισμένες μελέτες περίπτωσης που έχουν δημοσιευτεί σε διεθνή περιοδικά για την βιωσιμότητα και ανάπτυξη σημαντικών προορισμών-λιμένων, με σημαντικά οφέλη για τη τοπική κοινωνία αλλά και της προστασίας του περιβάλλοντος.

1. Η Μελέτη περίπτωσης με θέμα <<Τα ενδιαφερόμενα μέρη, το φυσικό περιβάλλον και το μέλλον της Κρουαζιέρας της Καραϊβικής >> των (Jo-Anne Lester και Clare Weeden), (Int. J. Tourism Res. 6, 39-50, 2004) αναφέρεται στο μέλλον της κρουαζιέρας της Καραϊβικής το οποίο επηρεάζεται από πολλά βασικά ζητήματα. Αυτά τα ζητήματα περιλαμβάνουν την οικονομική εξάρτηση της περιοχής της Καραϊβικής από τον τουρισμό, την ανισότητα των σχέσεων εξουσίας μεταξύ των διάφορων ομάδων ενδιαφερομένων και την έλλειψη αποδεδειγμένων στοιχείων συνεργασίας σε αυτή την κατακερματισμένη περιοχή από τα διαφορετικά πολιτιστικά νησιά. Αυτή η έρευνα ασχολείται με αυτά τα θέματα, συζητώντας τη σημασία της συνεργασίας και τον προγραμματισμό για την ανάπτυξη, τονίζοντας τις διαφορετικές ανάγκες των διαφορετικών εμπλεκόμενων.

Τα τρία βασικά συμπεράσματα της έρευνας είναι ότι τα μικρά νησιωτικά κράτη στην ανατολική Καραϊβική έχουν μεγάλη εξάρτηση από το τουρισμό ως εργαλείο ανάπτυξης, η αξία του τουρισμού κρουαζιέρας προς την ευρύτερη περιοχή της παραμένει σημαντική και ότι πρέπει να υπάρχει αποτελεσματική διαχείριση ώστε να εξασφαλιστεί το εύθραυστο φυσικό περιβάλλον. Επίσης καταδεικνύει ότι πρέπει να ενθαρρυνθούν όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς που συμμετέχουν και να επιμένουν στη συνεργασία διαδικασιών σχεδιασμού και συμφωνιών ώστε να επιτευχθεί ένα όραμα για την κρουαζιέρα στην Καραϊβική με μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα. Αυτό περιλαμβάνει τις εταιρείες κρουαζιερόπλοιων, οι οποίες πρέπει να αγκαλιάσουν πλήρως το όραμα αυτό και να επιδείξουν απόλυτη δέσμευση για αγαθές περιβαλλοντικές πρακτικές. Απαιτεί επίσης την συμμετοχή της περιοχής ώστε να τροποποιήσει τον αυξανόμενο αριθμό κρουαζιερόπλοιων και επιβατών για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

2. Η Μελέτη περίπτωσης με θέμα << Ανάπτυξη τουρισμού κρουαζιέρας στη Βαλένθια (Ισπανία): Οι απόψεις των ενδιαφερομένων και η στάση των κατοίκων >> (Giacomo Del Chiappa, Martina G. Gallarza, Alicia Zaragoza Viguier, 2012) στοχεύει στην διερεύνηση της αντίθεσης των απόψεων σχετικά με την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας από τρεις διαφορετικές ομάδες ενδιαφερομένων: παραλήπτες, εισερχόμενους οργανισμούς και κάτοικοι. Τα ευρήματα δείχνουν ότι όλοι οι βασικοί ενδιαφερόμενοι εκφράζουν μια συνολική θετική στάση προς την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας. Περαιτέρω προτείνουν διάφορες ενέργειες που θα μπορούσαν να υιοθετηθούν, για να ενισχύσει την ελκυστικότητα της η Βαλένθια ως προορισμός κρουαζιέρας και τουρισμού, όπως και την αύξηση της πιθανής εύνοιας των κατοίκων για την ανάπτυξη κρουαζιέρας. Η έρευνα καταλήγει στα παρακάτω συμπεράσματα που είναι και οι ενέργειες προς υιοθέτηση:

- σύμφωνα με τις αντιλήψεις των τοπικών βασικών ενδιαφερομένων και κατοίκων όσο και της στάσης τους, πρέπει να ληφθεί υπόψη ο αντίκτυπος κάθε προτεινόμενου προτύπου τουριστικής ανάπτυξης όταν σχεδιάζετε το μέλλον ενός προορισμού κρουαζιέρας.

- σύμφωνα με τις απόψεις των βασικών ενδιαφερομένων, η τοπική κυβέρνηση και ιδιωτικοί φορείς θα πρέπει να προβούν σε κάποιες επενδύσεις, για να εξαλείψουν την αδυναμία που έχει σήμερα η Βαλένθια ως τουριστικός προορισμός.
- θα πρέπει να λειτουργήσουν εσωτερικές δραστηριότητες μάρκετινγκ και επικοινωνίας για την αύξηση της εύνοιας των κατοίκων.
- οι στάσεις απέναντι στον τουρισμό παρέχουν θετικά μηνύματα που αποδεικνύουν τις θετικές επιπτώσεις του τουρισμού κρουαζιέρας στη διάρκεια της ζωής τους.

3. Η Μελέτη περίπτωσης με θέμα <<Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας σε αναδυόμενους προορισμούς: Αποδεικτικά στοιχεία από το Salento της Ιταλίας>> (Giovanni Pino, Alessandro M Peluso, 2015) στοχεύει στον εντοπισμό των παραγόντων που ευνοούν ή παρεμποδίζουν την ανάπτυξη της κρουαζιέρας σε έναν αναδυόμενο τουριστικό προορισμό της Νότιας Ιταλίας. Τα συμπεράσματα της μελέτης αναφέρονται παρακάτω:

- Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας εξαρτάται κυρίως από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του λιμένα κρουαζιέρας και της πόλης του, καθώς και από την ευρύτερη επικράτεια. Τα αποτελέσματα που προέκυψαν διευρύνουν τα ευρήματα προηγούμενων ερευνών σχετικά με την επιλογή των λιμένων κρουαζιέρας (π.χ. Lekakou et al., 2010, Wang et al., 2014) και προτείνουν ότι:
- Πέρα από την προσφορά σύγχρονων λιμένων και αποτελεσματικών δικτύων μεταφορών, απαιτούν ολοκληρωμένη προσφορά υπηρεσιών τόσο για τις κρουαζιέρες όσο και για επιβάτες.
- Επιπλέον, τα αποτελέσματά αποκαλύπτουν τη στενή αλληλεξάρτηση μεταξύ της κρουαζιέρας και της κοινωνικοοικονομικής και περιβαλλοντικής δυναμικής μιας περιοχής, δηλαδή οι φορείς που εμπλέκονται στη δημιουργία της κρουαζιέρας θα πρέπει να ενωθούν με συνεργασίες και η προσφορά με βάση την ακτή θα πρέπει να φαίνεται πολύτιμη από άποψη ποιότητας και ρύθμισης.
- Τέλος, τα αποτελέσματά μας υποδηλώνουν ότι οι δυνητικοί προορισμοί τουριστικού κρουαζιερόπλοιου χρειάζονται μια αποτελεσματική διαφημιστική στρατηγική για να προσελκύσουν το ενδιαφέρον της αγοράς κρουαζιέρας και ότι οι φυσικές ομορφιές τους θα πρέπει να προστατεύονται επαρκώς.

4. Η Μελέτη περίπτωσης με θέμα <<Τουρισμός κρουαζιέρας και Βιώσιμη Ανάπτυξη στη Μεσόγειο. Προορισμός Βενετία >> (Vincenzo Asero και Stefania Skonieczny, January 2018) εξετάζει την περίπτωση της Βενετίας και το ρόλο της ως λιμάνι για τον τουρισμό της κρουαζιέρας στην περιοχή της Μεσογείου. Η περίπτωση της Βενετίας δείχνει πώς ο τουρισμός κρουαζιέρας είναι ένα περίπλοκο ζήτημα στο πρότυπο της βιωσιμότητας. Εξετάζονται οι κρίσιμοι παράγοντες και τα διορθωτικά μέτρα για την εξισορρόπηση της ταχέως αυξανόμενης ζήτησης για κρουαζιέρες ενάντια στις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις αυτής της εύθραυστης πόλης. Πράγματι, οι αντιπαραθέσεις προέρχονται από τις διάφορες απόψεις των διαφόρων παραγόντων που εμπλέκονται: στους τουρίστες της αγοράς, τις εταιρείες κρουαζιέρας, τις τοπικές διοικήσεις, τους προμηθευτές, τις τοπικές εταιρείες και την προστασία του περιβάλλοντος και της κληρονομιάς. Τα συμπεράσματα της μελέτης αναφέρονται παρακάτω:

- Η κρουαζιέρα είναι ένας από τους σημαντικότερους αναπτυξιακούς τομείς στην αγορά τουρισμού. Τα τελευταία χρόνια, η αγορά κρουαζιερόπλοιων σημείωσε

τεράστια αύξηση στον αριθμό των επιβατών, ενώ όλο και περισσότεροι νέοι προορισμοί κρουαζιέρας αναδύονται. Αυτή η ανάπτυξη έχει αυξήσει τη ζήτηση για πολύ μεγάλα κρουαζιερόπλοια που έχουν σχεδιαστεί λαμβάνοντας υπόψη την επιθυμητή αγορά-στόχο.

- Παρόλο που οι εταιρείες κρουαζιέρας καταβάλλουν προσπάθειες για την αύξηση του περιβαλλοντικά ασφαλούς προγράμματος της κρουαζιέρας, υπάρχουν πολλές προκαταλήψεις κατά της βιομηχανίας κρουαζιέρας, λόγω των σημαντικών αρνητικών επιπτώσεων των κρουαζιερόπλοιων στο περιβάλλον υποδοχής.
- Οι επιβάτες κρουαζιέρας ενδιαφέρονται για την τουριστική εμπειρία τους και όχι για τις αρνητικές επιπτώσεις που προκαλούν τα τεράστια κρουαζιερόπλοια κατά τη διέλευση τους από τη βενετσιάνικη λιμνοθάλασσα, ενώ οι εταιρείες κρουαζιέρας αξιοποιούν σημαντικά την κατασκευή κρουαζιερόπλοιων που έχουν σχεδιαστεί για να ικανοποιούν τις τάσεις.
- Παρά το γεγονός ότι η βιομηχανία κρουαζιερόπλοιων αγκαλιάζει το περιβάλλον με ορθές πρακτικές, είναι σημαντικό να βελτιωθεί η κατανόηση της σχέσης μεταξύ αυτών και του οικοσυστήματος που χαρακτηρίζει έναν προορισμό και τον τουρισμό κρουαζιέρας συνολικά.
- Οι εταιρείες κρουαζιέρας, οι τουρίστες και τα εμπλεκόμενα μέρη θα πρέπει να εξετάσουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας προκειμένου να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα του προορισμού.

5. Η Μελέτη περίπτωσης με θέμα <<Ο ρόλος του λιμένα ως καθοριστικός προορισμός κρουαζιέρας, Κοινωνικοοικονομική βιωσιμότητα >> (Μαρία Σάντος, Έλενα Ράντικι, Πατριτζά Ζαγκνόλι, 21 Αυγούστου 2019) υποστηρίζει ότι οι θύρες του τερματικού σταθμού κρουαζιέρας διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ζωή, την κοινωνικοπολιτισμική βιωσιμότητα των προορισμών, τη γεφύρωση του χερσαίου τουρισμού μεταξύ των εταιρειών κρουαζιέρας, παγκόσμιων επιχειρήσεων, τοπικών επιχειρήσεων και υποδομών. Επίσης υποστηρίζουν την προώθηση τοπικών σημάτων και μειώνουν τη συμφόρηση του πλήθους στις παράκτιες πόλεις. Αυτή η μελέτη στοχεύει στην αποσαφήνιση της δυναμικής που επιτρέπει την βιώσιμη επίσκεψη στην κρουαζιέρα. Χρησιμοποιεί μια προσέγγιση ποιοτικής μελέτης με δυο περιπτώσεις κορυφαίων λιμένων διέλευσης που συνδέονται με τη Μεσόγειο. Τη Λισαβόνα που είναι ένας από τους πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς για την τερματική διεθνή κρουαζιέρα και το Λιβόρνο που είναι πύλη εισόδου στην Τοσκάνη, κυρίως στη Φλωρεντία και την Πίζα. Στα λιμάνια αυτά παρατηρούνται δράσεις διαχείρισης για την προώθηση της τοπικής ανάπτυξης και την αναζωογόνηση του τερματικού σταθμού με υποδομές, ώστε να παρέχουν στους επιβάτες ανέσεις και ψυχαγωγία. Από την έρευνα προέκυψαν τα παρακάτω συμπεράσματα και προτάσεις:

- Το στρατηγικό όραμα, η αναζωογόνηση της λιμενικής υποδομής και η καινοτόμος επικοινωνία εκ μέρους των εταιρειών κρουαζιέρας, βιομηχανικών ενώσεων και ταξιδιωτικών πρακτορείων σε παγκόσμιο επίπεδο από το λιμένα του Λιβόρνο, προκειμένου να προσελκύσει κρουαζιέρες στα ιστορικά του μέρη, είχε ως αποτέλεσμα αυξανόμενες τοπικές επισκέψεις και παρατεταμένα κρουαζιερόπλοια.
- Στο λιμάνι της Λισαβόνας, η ενεργός συμμετοχή στο εμπόριο και οι διεθνείς συναντήσεις επιτρέπουν επίσης την ανάπτυξη κρουαζιερόπλοιων.

- Η Λισαβόνα ηγείται στη διαδικασία του συντονισμού και της ανταλλαγής με πολλούς παράγοντες που εμπλέκονται στον τουρισμό (ιδιωτικές εταιρείες, ενώσεις κρουαζιερόπλοιων, λιμενικές αρχές, τοπική αυτοδιοίκηση, μη κερδοσκοπικές οργανώσεις, κ.λπ.), παρεμβαίνοντας στον περιφερειακό και τοπικό τουριστικό σχεδιασμό και στη διαχείριση του μαζικού τουρισμού.
- Οι τουριστικές πόλεις (Λισαβόνα και Φλωρεντία) έχουν "υπέρ- τουρισμό" με φέρουσα ικανότητα που βρίσκεται κοντά στην κατάρρευση των υπηρεσιών για τους επισκέπτες και την ποιότητα ζωής των τοπικών πολιτών. Μια πιθανή στρατηγική, θα ήταν η υλοποίηση ενός είδους "συνεργασίας" με άλλους τοπικούς χώρους, προκειμένου να εξαπλωθεί αριθμός επισκεπτών στις πόλεις της ενδοχώρας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

### 4.1. Κύριοι και Δευτερεύοντες Ελληνικοί Λιμένες Κρουαζιέρας

Οι ελληνικοί λιμένες την τελευταία δεκαετία αποτελούν τους πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς στη Μεσόγειο και παρουσιάζουν σημαντική τουριστική κίνηση στην αγορά της κρουαζιέρας. Στην Ελλάδα υπάρχουν 43 κύριοι και δευτερεύοντες λιμένες, οι οποίοι κατηγοριοποιούνται με βάση τον συνολικό αριθμό επιβατών κρουαζιέρας που φιλοξενούν ανά έτος. Κύριοι είναι οι λιμένες που έχουν περισσότερους από 100.000 επιβάτες ανά έτος, ενώ δευτερεύοντες είναι οι λιμένες που έχουν λιγότερους από 100.000 (Θάνος Πάλλης, Γιώργος Κ.Βαγγέλας, Κλεοπάτρα Αράπη, Παρασκευή Κλαδάκη, Αιμιλία Παπαχρήστου, 2017), (βλέπε Πίνακα 4.1):

**Πίνακας 4.1** Κύριοι και Δευτερεύοντες Ελληνικοί Λιμένες Κρουαζιέρας (2017)

| Κύριοι Λιμένες        | Σύνολο επιβατών κρουαζιέρας > 100.000 ανά έτος- 8 λιμένες   |
|-----------------------|---|
|                       | Ηράκλειο, Κατάκολο, Κέρκυρα, Μύκονος Πειραιάς, Ρόδος, Σαντορίνη, Χανιά (Σούδα)  |
| Δευτερεύοντες Λιμένες | Σύνολο επιβατών κρουαζιέρας<100.000 ετησίως- 34 λιμένες   |
|                       | Αγ.Νικόλαος, Αλεξανδρούπολη (Σαμοθράκη), Άνδρος, Βόλος, Γύθειο, Ζάκυνθος, Ηγουμενίτσα, Θεσσαλονίκη, Ιτέα, Καβάλα, Καλαμάτα, Κεφαλονιά-Ιθάκη, Κύθηρα, Κως, Λαύριο, Λήμνος, Μήλος, Μονεμβασιά, Μυτιλήνη, Νάξος, Ναύπλιο, Πάρος, Πάτμος, Πάτρα, Πρέβεζα, Πίλος, Ρέθυμνο, Σάμος, Σητεία, Σκιάθος, Σκόπελος, Σύμη, Σύρος, Χίος |

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδας-Ιδία επεξεργασία



## 4.2 Η ΕΛΙΜΕ

Η ΕΛΙΜΕ (Ένωση Λιμένων Ελλάδας) ιδρύθηκε το 2002, είναι αστική εταιρεία μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα και έχει ως στόχο τον συντονισμό των δραστηριοτήτων των μελών της ανεξάρτητα της νομικής τους μορφής. Σκοπός της είναι η ανάπτυξη λιμενικής πολιτικής, η συμμετοχή των λιμένων στην περιφερειακή ανάπτυξη και την δημιουργία εύρωστων και ανταγωνιστικών επιχειρήσεων παροχής λιμενικών υπηρεσιών. Τα μέλη της είναι οι 13 Οργανισμοί Λιμένων Ελλάδας, που είναι ανώνυμες εταιρίες και 10 Λιμενικά Ταμεία. Αντικείμενό της είναι η αντιμετώπιση και προώθηση όλων των θεμάτων που αφορούν τους λιμένες μέσα στο πλαίσιο της Ελληνικής, Ευρωπαϊκής και Διεθνούς νομοθεσίας.

Η ΕΛΙΜΕ, στην συνεδρίαση του Διοικητικού της Συμβουλίου (15 Σεπτεμβρίου 2011), σύστησε την "Επιτροπή Λιμένων Κρουαζιέρας", ένα αποφασιστικό όργανο που θα λειτουργεί υπό την ΕΛΙΜΕ και αποτελείται από τα λιμάνια προορισμού κρουαζιέρας που είναι ήδη μέλη της ΕΛΙΜΕ αλλά και από τα Λιμενικά Ταμεία που διαχειρίζονται λιμάνια προορισμού κρουαζιέρας με πολύ σημαντική κίνηση. Τα Ελληνικά λιμάνια προορισμού κρουαζιέρας που είναι στα ιδρυτικά μέλη της ΕΛΙΜΕ, είναι ο Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Βόλος, Κέρκυρα, Ηγουμενίτσα και Καβάλα. Τα Λιμενικά Ταμεία τα οποία διαχειρίζονται λιμάνια προορισμού κρουαζιέρας και τα οποία προσεκλήθησαν να γίνουν μέλη της ΕΛΙΜΕ και κατά επέκταση να εκπροσωπούνται στην Επιτροπή Λιμένων Κρουαζιέρας αναφέρονται στο πίνακα 4.2. Επιθυμία και πρόθεση της ΕΛΙΜΕ είναι ο προγραμματισμός της ένταξης βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων και άλλων λιμένων κρουαζιέρας στο μέλλον, ώστε όλα τα θέματα που αφορούν τον δυναμικό αυτό κλάδο της οικονομίας μας να αντιμετωπισθούν συλλογικά.

### 4.2.1 Μέλη της ΕΛΙΜΕ

**Πίνακας 4.2 Μέλη της ΕΛΙΜΕ**

|   |  |
|---|--|
| <b>ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ</b>                   | Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Πατρών, Ηγουμενίτσας, Ηρακλείου, Βόλου, Κέρκυρας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ελευσίνας, Ραφήνας, Λαυρίου, Ευβοίας |
| <b>ΔΗΜ.ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ</b>                  | Θήρας, Μήλου, Χανίων, Πύργου (Κατάκολο) Κω, Μυκόνου, Λέσβου, Νομού Δωδεκανήσου, Ρεθύμνου, Σύρου  |
| <b>ΜΕΛΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΕΣ-ΔΗΜ.ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ</b> | Πάτμου, Ναυπλίου, Κεφαλληνίας-Ιθάκης, Σάμου, Αιγιαλείας, Χίου, Καλαμάτας   |

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδας-Ιδία επεξεργασία

Στον πίνακα 4.3, παρουσιάζεται ο αριθμός των επιβατών που συγκέντρωσαν τα 8 μεγαλύτερα και κύρια λιμάνια το 2018. Συνολικά υποδέχτηκαν 4,6 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιέρας, που αντιπροσωπεύουν το 92,8 % του συνόλου των κινήσεων επιβατών της χώρας.

**Πίνακας 4.3** Επιβατική κίνηση κύριων λιμένων Ελλάδας για το 2018

| ΛΙΜΕΝΑΣ         | ΣΥΝΟΛΟ ΚΙΝΗΣΕΩΝ<br>ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΣ<br>ΕΤΟΥΣ 2018 | % ΤΩΝ<br>ΚΙΝΗΣΕΩΝ<br>ΕΠΙΒΑΤΩΝ |
|-----------------|--|-------------------------------|
| ΠΕΙΡΑΙΑΣ        | 961.632  | 20,79%                        |
| ΣΑΝΤΟΡΙΝΙ       | 749.186  | 16,20%                        |
| ΚΕΡΚΥΡΑ         | 735.832  | 15,91%                        |
| ΜΥΚΟΝΟΣ         | 702.256  | 15,18%                        |
| ΚΑΤΑΚΟΛΟ        | 468.086  | 10,12%                        |
| ΡΟΔΟΣ           | 237.808  | 5,14%                         |
| ΗΡΑΚΛΕΙΟ        | 297.929  | 6,44%                         |
| ΧΑΝΙΑ(ΣΟΥΔΑ)    | 139.944  | 3,03%                         |
| ΣΥΝΟΛΑ<br>ΧΩΡΑΣ | 4.625.363  | 92,81%                        |

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδας- Ιδία επεξεργασία

Από τα παραπάνω λιμάνια μόνο ο Πειραιάς, η Ρόδος και το Ηράκλειο λειτουργούν ως λιμένες αφετηρίας κρουαζιέρας (homeport). Οι υπόλοιποι λιμένες λειτουργούν ως ενδιάμεσου προορισμού, οι οποίοι με περαιτέρω ανάπτυξη των απαραίτητων προϋποθέσεων, μπορούν να καθιερωθούν σε λιμένες εκκίνησης και τερματισμού κρουαζιέρας (homeports). Επίσης στο πίνακα 4.4. παρουσιάζονται και άλλοι μικρότεροι λιμένες που εμφανίζουν μικρότερη κίνηση αλλά έχουν ευοίωνα μέλλον στον τομέα της κρουαζιέρας. Από τους πιο σημαντικούς είναι η Κως, ο Άγιος Νικόλαος, η Σάμος, ο Βόλος, η Θεσσαλονίκη κ.α. :

Πίνακας 4.4 Στοιχεία κρουαζιέρας 2015-2018 Ελλάδα

| ΕΝΩΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ                            |                     |                         |  |                         |  |                         |  |                         |  |
|--|---------------------|-------------------------|--|-------------------------|--|-------------------------|--|-------------------------|--|
| ΣΤ ΟΙΚΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ 2015 - 2018 ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΧΩΡΑΣ |                     |                         |  |                         |  |                         |  |                         |  |
| α/α  | ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ        | 2018                    |  | 2017                    |  | 2016                    |  | 2015                    |  |
|  |                     | Αριθμός<br>αγρίτων<br>% | Αριθμός<br>αγρίτων<br>στηθαλάσσης<br>% | Αριθμός<br>αγρίτων<br>% | Αριθμός<br>αγρίτων<br>στηθαλάσσης<br>% | Αριθμός<br>αγρίτων<br>% | Αριθμός<br>αγρίτων<br>στηθαλάσσης<br>% | Αριθμός<br>αγρίτων<br>% | Αριθμός<br>αγρίτων<br>στηθαλάσσης<br>% |
| 1  | ΠΕΡΙΦΡΑΓΑΣ          | 524                     | 9 61,632                               | 576                     | 105 5559                               | 625                     | 109 4135                               | 621                     | 980,149                                |
| 2  | ΞΑΝΘΟΠΟΛΗ           | 474                     | 749 286                                | 406                     | 63 0570                                | 573                     | 783 893                                | 636                     | 791,927                                |
| 3  | ΚΕΡΚΥΡΑ             | 413                     | 7 35832                                | 410                     | 679 681                                | 481                     | 748 916                                | 407                     | 647,347                                |
| 4  | ΜΥΚΟΝΟΣ             | 484                     | 7 02256                                | 501                     | 69 9304                                | 596                     | 722 517                                | 600                     | 649,914                                |
| 5  | ΚΑΤΑΚΩΛΟ            | 221                     | 4 68046                                | 271                     | 56 7047                                | 274                     | 505 111                                | 242                     | 459,882                                |
| 6  | ΗΡΑΚΛΕΙΟ            | 187                     | 2 97929                                | 131                     | 181 693                                | 165                     | 238 780                                | 170                     | 219,805                                |
| 7  | ΡΟΔΟΣ               | 210                     | 2 37808                                | 248                     | 2 749 03                               | 299                     | 314 689                                | 340                     | 342,063                                |
| 8  | ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ    | 90                      | 1 44074                                | 50                      | 61 598                                 | 77                      | 85 463                                 | 112                     | 149,227                                |
| 9  | ΧΑΝΙΑ (ΣΟΥΔΑ)       | 78                      | 1 39944                                | 84                      | 128 067                                | 86                      | 147 915                                | 59                      | 96,612                                 |
| 10   | ΠΑΤΜΟΣ              | 124                     | 1 03126                                | 136                     | 11 0878                                | 147                     | 91 785                                 | 192                     | 134,476                                |
| 11   | ΝΑΥΠΑΓΙΟ            | 75                      | 57894                                  | 86                      | 29 689                                 | 94                      | 51 551                                 | 62                      | 46,075                                 |
| 12   | ΒΟΛΟΣ               | 27                      | 31 236                                 | 9                       | 7 618                                  | 46                      | 37 445                                 | 57                      | 67,096                                 |
| 13   | ΕΥΡΟΣ               | 80                      | 18 071                                 | 75                      | 24 543                                 | 90                      | 26 403                                 | 53                      | 21,986                                 |
| 14   | ΜΗΔΟΣ               | 27                      | 16 667                                 | 23                      | 9 222                                  | 32                      | 14 735                                 | 28                      | 15,394                                 |
| 15   | ΣΑΜΟΣ               | 96                      | 14 737                                 | 39                      | 10 008                                 | 51                      | 43 659                                 | 19                      | 10,893                                 |
| 16   | ΖΑΚΥΝΘΟΣ            | 17                      | 14 284                                 | 17                      | 1 3104                                 | 29                      | 25 175                                 | 8                       | 5,742                                  |
| 17   | ΑΙΤΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ      | 24                      | 13 616                                 | 43                      | 2 8972                                 | 49                      | 26 560                                 | 52                      | 37,762                                 |
| 18   | ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ         | 14                      | 12 650                                 | 8                       | 9 088                                  | 7                       | 7 623                                  | 6                       | 3,090                                  |
| 19   | ΜΟΝΗ ΜΒΑΣΙΑ         | 43                      | 9 154                                  | 39                      | 7 742                                  | 44                      | 12 904                                 | 38                      | 10,391                                 |
| 20   | ΓΥΦΙΟ               | 18                      | 8 642                                  | 16                      | 6 738                                  | 33                      | 13 019                                 | 23                      | 10,448                                 |
| 21   | ΣΚΙΑΘΟΣ             | 8                       | 8 119                                  | 6                       | 3 111                                  | 18                      | 6 232                                  | 23                      | 8,220                                  |
| 22   | ΚΑΛΑΜΑΤΑ            | 8                       | 7 281                                  | 11                      | 8 020                                  | 28                      | 28 132                                 | 31                      | 38,549                                 |
| 23   | ΣΥΜΗ                | 17                      | 6 669                                  | 10                      | 5 580                                  | 30                      | 14 206                                 | 36                      | 16,728                                 |
| 24   | ΚΩΣ                 | 10                      | 4 153                                  | 16                      | 6 451                                  | 41                      | 19 222                                 | 41                      | 18,277                                 |
| 25   | ΠΕΛΑ                | 35                      | 3 628                                  | 74                      | 14 423                                 | 92                      | 14 848                                 | 83                      | 17,851                                 |
| 26   | ΝΑΞΟΣ               | 22                      | 3 459                                  | 16                      | 4 236                                  | 27                      | 2 470                                  | 23                      | 4,738                                  |
| 27   | ΠΥΔΟΣ               | 13                      | 2 662                                  | 9                       | 1 601                                  | 5                       | 1 060                                  | 11                      | 3,080                                  |
| 28   | ΠΑΡΟΣ               | 17                      | 2 476                                  | 16                      | 3 916                                  | 23                      | 3 127                                  | 25                      | 3,679                                  |
| 29   | ΣΚΟΠΕΛΟΣ            | 5                       | 2 192                                  | 3                       | 1 038                                  | 8                       | 7 55                                   | 8                       | 7,35                                   |
| 30   | ΚΑΒΑΛΑ              | 5                       | 1 954                                  | 6                       | 3 226                                  | 19                      | 6 042                                  | 22                      | 12,783                                 |
| 31   | ΧΙΟΣ                | 10                      | 1 766                                  | 7                       | 1 6445                                 | 43                      | 21 933                                 | 42                      | 25,229                                 |
| 32   | ΠΑΤΡΑ               | 2                       | 1 647                                  | 2                       | 952                                    | 2                       | 743                                    | 3                       | 1,090                                  |
| 33   | ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ         | 5                       | 1 502                                  | 4                       | 2 424                                  | 23                      | 18 876                                 | 35                      | 26,356                                 |
| 34   | ΣΗΤΕΙΑ              | 3                       | 1 447                                  | 0                       | 0                                      | 0                       | 0                                      | 1                       | 444                                    |
| 35   | ΡΕΘΥΜΝΟ             | 16                      | 741                                    | 21                      | 1 301                                  | 3                       | 400                                    | 11                      | 1,076                                  |
| 36   | ΙΟΣ                 | 1                       | 680                                    | 8                       | 5 048                                  | 17                      | 7 113                                  | 13                      | 6,700                                  |
| 37   | ΑΛΕΞ/ΛΗ (ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ) | 2                       | 584                                    | 0                       | 0                                      | 0                       | 0                                      | 1                       | 278                                    |
| 38   | ΔΗΜΝΟΣ              | 2                       | 346                                    | 2                       | 381                                    | 14                      | 4 072                                  | 41                      | 15,787                                 |
| 39   | ΜΥΤΙΛΗΝΗ            | 1                       | 260                                    | 5                       | 2 482                                  | 29                      | 13 923                                 | 53                      | 24,894                                 |
| 40   | ΚΥΘΕΡΑ              | 2                       | 92                                     | 5                       | 1 298                                  | 18                      | 4 479                                  | 4                       | 1,050                                  |
| 41   | ΔΑΥΦΙΟ              | 0                       | 0                                      | 26                      | 1 7406                                 | 65                      | 43 236                                 | 55                      | 44,815                                 |
| 42   | ΠΕΡΙΒΕΖΑ            | 0                       | 0                                      | 0                       | 0                                      | 4                       | 556                                    | 5                       | 967                                    |
| 43   | ΑΝΔΡΟΣ              | 0                       | 0                                      | 0                       | 0                                      | 1                       | 528                                    | 2                       | 838                                    |
|  | <b>ΣΥΝΟΛΟ:</b>      | <b>34 10</b>            | <b>4 788,642</b>                       | <b>34 15</b>            | <b>4 625,363</b>                       | <b>43 07</b>            | <b>5 204,231</b>                       | <b>42 94</b>            | <b>4 964,44 3</b>                      |

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδας

Επίσης, η μεγάλη ζήτηση των ελληνικών λιμένων-τουριστικών προορισμών κρουαζιέρας καταδεικνύεται από τη σειρά κατάταξης ως λιμάνια προορισμού και εκκίνησης στη Μεσόγειο. Ειδικά, ο Πειραιάς κατέχει την 4η θέση σε κίνηση (βλέπε Πίνακα 4.5 και 4.6), τόσο στην κατηγορία homeport όσο και ως λιμένας ενδιάμεσου προορισμού. Παρατηρείτε επίσης από τους Πίνακες 4.5 και 4.6, ότι στα κορυφαία μεσογειακά λιμάνια κρουαζιέρας δεν περιλαμβάνονται αρκετά λιμάνια της χώρας όπως του Ηρακλείου, της Θεσσαλονίκης, της Αλεξανδρούπολης κ.α. Το γεγονός αυτό είναι

ανησυχητικό και πρέπει οι αρμόδιοι φορείς να στοχεύσουν στην ανάδειξη των λιμένων αυτών σε τουριστικούς προορισμούς κρουαζιέρας με τις κατάλληλες στρατηγικές και πολιτικές ενέργειες.

**Πίνακας 4.5** Κορυφαίοι Λιμένες Κρουαζιέρας το 2017 -Χιλιάδες Επιβάτες

| Port                          | Revenue Passengers, 2017 |           |           | Total |
|-------------------------------|--------------------------|-----------|-----------|-------|
|                               | Embarking                | Disembark | Port Call |       |
| <b>Mediterranean Top 12</b>   |                          |           |           |       |
| Barcelona                     | 720                      | 720       | 1,272     | 2,712 |
| Civitavecchia                 | 425                      | 425       | 1,354     | 2,204 |
| Palma                         | 371                      | 371       | 931       | 1,673 |
| Majorca                       |                          |           |           |       |
| Marseille                     | 207                      | 208       | 1,072     | 1,487 |
| Venice                        | 613                      | 613       | 201       | 1,428 |
| Piraeus                       | 166                      | 166       | 723       | 1,056 |
| Naples                        | 56                       | 57        | 814       | 927   |
| Genoa                         | 270                      | 270       | 385       | 925   |
| Savona                        | 259                      | 260       | 336       | 854   |
| Las Palmas                    | 173                      | 173       | 469       | 815   |
| Valletta                      | 108                      | 108       | 563       | 779   |
| Dubrovnik                     | 34                       | 34        | 681       | 749   |
| <b>Northern Europe Top 12</b> |                          |           |           |       |
| Southampton                   | 900                      | 900       | 200       | 2,000 |
| Copenhagen                    | 265                      | 265       | 319       | 849   |
| Hamburg                       | 382                      | 383       | 45        | 810   |
| Rostock/<br>Warnemunde        | 195                      | 195       | 252       | 642   |
| Stockholm                     | 88                       | 88        | 445       | 621   |
| St Petersburg                 | 13                       | 13        | 547       | 573   |
| Bergen                        | 25                       | 25        | 509       | 559   |
| Tallinn                       | 0                        | 0         | 543       | 543   |
| Lisbon                        | 29                       | 30        | 462       | 521   |
| Kiel                          | 236                      | 240       | 38        | 514   |
| Helsinki                      | 2                        | 3         | 473       | 478   |
| Cadiz                         | 0                        | 0         | 387       | 387   |

Πηγή: MedCruise, Cruise Europe και μεμονωμένα δεδομένα λιμένων

Πίνακας 4.6 Έσοδα Επιβατών - Μεγάλα Ευρωπαϊκά Λιμάνια Αφειτηρίας 2015-17

| Home Port              | Country     | 2015      | 2016      | 2017      |
|------------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|
| <b>Mediterranean</b>   |             |           |           |           |
| Barcelona              | Spain       | 2,540,302 | 2,683,594 | 2,712,247 |
| Civitavecchia          | Italy       | 2,271,652 | 2,339,676 | 2,204,336 |
| Palma Majorca          | Spain       | 1,721,906 | 1,627,373 | 1,673,210 |
| Venice                 | Italy       | 1,582,481 | 1,605,660 | 1,427,812 |
| Piraeus (Athens)       | Greece      | 980,049   | 1,094,135 | 1,055,559 |
| Genoa                  | Italy       | 848,227   | 1,017,368 | 925,188   |
| Savona                 | Italy       | 982,226   | 910,244   | 854,443   |
| <b>Northern Europe</b> |             |           |           |           |
| Southampton            | UK          | 1,750,000 | 1,860,000 | 2,000,000 |
| Copenhagen             | Denmark     | 680,000   | 740,000   | 849,000   |
| Hamburg                | Germany     | 519,453   | 722,015   | 810,000   |
| Kiel                   | Germany     | 458,152   | 485,497   | 513,909   |
| Amsterdam              | Netherlands | 281,941   | 331,532   | 383,000   |

Πηγή: MedCruise, Cruise Europe και μεμονωμένα δεδομένα λιμένων

Η Ελλάδα με τα επίσημα στοιχεία της Παγκόσμιας Ένωσης Κρουαζιέρας (CLIA–Cruise Lines Association Europe 2017), ανήκει στους δέκα δημοφιλέστερους προορισμούς κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα, από την έρευνα προκύπτει ότι η Ελλάδα είναι ο 3ος δημοφιλέστερος προορισμός στη Μεσόγειο, με 4,8 εκατομμύρια επισκέψεις το έτος 2018 και ποσοστό 14,8%, αντί 4.1 εκατομμύρια επιβάτες το 2017, αντιπροσωπεύοντας το 12% του συνόλου της Ευρώπης (βλέπε πίνακα 4.7.):

**Πίνακας 4.7** Επισκέπτες κρουαζιέρας ανά χώρα προορισμού  
(στοιχεία έτους 2017) ανά Χώρα

| <b>Επισκέπτες κρουαζιέρας ανά χώρα προορισμού (στοιχεία έτους 2017) Χώρα</b> | <b>Επιβάτες</b> | <b>Μερίδιο Επί του Συνόλου</b> |
|--|-----------------|--------------------------------|
| Ιταλία   | 6.795.500       | 19.9%                          |
| Ισπανία  | 6.672.200       | 19.5%                          |
| Ελλάδα   | 4.090.000       | 12.0%                          |
| Νορβηγία   | 3.004.000       | 8.8%                           |
| Γαλλία   | 3.013.500       | 8.8%                           |
| Πορτογαλία   | 1.260.200       | 3.7%                           |
| Ηνωμένο Βασίλειο   | 1.415.500       | 4.1%                           |
| Σουηδία  | 590.900         | 1.7%                           |
| Εσθονία  | 543.800         | 1.6%                           |
| Δανία  | 556.500         | 1.6%                           |
| Εσθονία  | 543.800         | 1.6%                           |
| Φιλανδία   | 496.800         | 1.5%                           |
| Μάλτα  | 564.600         | 1.7%                           |
| Γερμανία   | 390.100         | 1.1%                           |

|                   |                   |              |
|-------------------|-------------------|--------------|
| Γιβραλτάρ         | 405.000           | 1.1%         |
| Κύπρος            | 214.000           | 0.7%         |
| Ιρλανδία          | 262.000           | 0.8%         |
| Ισλανδία          | 359.900           | 1.1%         |
| Πολωνία           | 138.800           | 0.4%         |
| Άλλες χώρες       | 203.600           | 0.6%         |
| <b>Ευρώπη + 3</b> | <b>32.664.600</b> | <b>95.7%</b> |

|   |                   |               |
|---|-------------------|---------------|
| Υπόλοιπη Ευρώπη<br>(Κροατία, Ρωσία<br>κτλ.) | 1.483.500         | 4.3%          |
| <b>Σύνολο</b>                               | <b>34.148.100</b> | <b>100.0%</b> |

Πηγή: CLIA-Ιδία Επεξεργασία

#### 4.3 Ελληνικό και Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο Κρουαζιέρας

Το θεσμικό πλαίσιο για τη διαμόρφωση και την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα συγκροτείται από πληθώρα νόμων και υπουργικών αποφάσεων. Στο συγκεκριμένο μέρος της εργασίας παρουσιάζονται τα διάφορα στάδια εξέλιξης της νομοθεσίας για την κρουαζιέρα και χωρίζεται σε τρεις χρονικά περιόδους, ανάλογα με τα θεσπισμένα νομοθετικά εργαλεία της κάθε περιόδου:

Έως και την δεκαετία του 90', το νομοθετικό πλαίσιο της κρουαζιέρας αποτελούταν από κανόνες δικαίου (άρθρα 164-165 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου – ΦΕΚ Α' 261/03.10.73) οι οποίοι διακατέχονταν από την έντονη κρατική παρέμβαση. Οι κανόνες αυτοί θεσπίστηκαν για την προστασία της ελληνικής κρουαζιέρας που είχε το αποκλειστικό δικαίωμα πλόων στους ελληνικούς λιμένες. Το συγκεκριμένο φαινόμενο είναι γνωστό ως 'Καμποτάζ' (Cabotage), όπου σύμφωνα με αυτό ορίζεται η εξασφάλιση της εξυπηρέτησης της εγχώριας ακτοπλοϊκής αγοράς από πλοία που υψώνουν την εθνική σημαία, παρέχοντας το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης των

ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και προστατεύοντας την εθνική ναυτιλία από πρακτικές ανταγωνισμού άλλων χωρών (ΦΕΚ Α' 314/31.12.03, ΦΕΚ Α' 145/27.06.01).

Η δεύτερη χρονικά περίοδος του νομοθετικού πλαισίου έρχεται με τη θέσπιση του ευρωπαϊκού κανονισμού 3577/92, καταργώντας το αποκλειστικό αυτό δικαίωμα του Καμποτάζ, στην προσπάθεια της ΕΕ να δημιουργήσει μια ισχυρή ναυτιλιακή πολιτική. Σύμφωνα με τον κανονισμό αυτόν παρέχόταν η δυνατότητα ελεύθερων πλόων σε ελληνικά λιμάνια και σε πλοία με κοινοτική σημαία ή και σημαία των χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ).

Η τρίτη χρονικά περίοδος του νομοθετικού πλαισίου ορίζεται με τη θέσπιση του Νόμου 3872/2010. Ο νόμος αυτός όμως περιείχε κάποιες απαιτήσεις που καθιστούσαν δύσκολη και πάλι την επιλογή των ελληνικών λιμένων ως λιμένες (home port). Οι απαιτήσεις αυτές όριζαν ως ελάχιστη χωρητικότητα των κρουαζιερόπλοιων τους 49 επιβάτες, την ελάχιστη διάρκεια των προγραμμάτων κρουαζιέρας σε 48 ώρες, την ελάχιστη παραμονή του κρουαζιερόπλοιου στο λιμάνι σε 8 ώρες και την υπογραφή συμφωνίας μεταξύ των εταιρειών κρουαζιέρας και του ελληνικού κράτους διάρκειας έως και τριών ετών. Οι συγκεκριμένοι περιορισμοί δημιούργησαν αρνητικό κλίμα για την Ελληνική κρουαζιέρα και θεωρήθηκαν από τις εταιρείες κρουαζιέρας ως «δωρο-άδωρο». Τέλος η οριστική άρση του Καμποτάζ στην Ελλάδα έγινε με το άρθρο 222 του Ν. 4072/2012 (ΦΕΚ Α' 86/11.04.12). Όλες αυτές οι καθυστερημένες νομικές μεταρρυθμίσεις δημιούργησαν εμπόδια στην Ελληνική κρουαζιέρα, με αποτέλεσμα να είναι μη ανταγωνιστική και οι ελληνικοί λιμένες να μην περιλαμβάνονται ως λιμένες κρουαζιέρων (home port).

Σε ότι αφορά τον στρατηγικό σχεδιασμό σε εθνικό επίπεδο για την κρουαζιέρα, οι προτεινόμενες κατευθύνσεις δίνονται από τα αντίστοιχα χωροταξικά σχέδια. Μία πρώτη αναφορά γίνεται στο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Άρθρο 6 του ΦΕΚ Α' 128/03.07.2008), όπου παρουσιάζεται η χωρική διάρθρωση της στρατηγικής σημασίας δικτύων και υποδομών.

Επίσης, το αναθεωρημένο Ειδικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό και η συμβολή του Υπουργείου Ναυτιλίας (Εθνική Λιμενική Στρατηγική, 2012), θέτει στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης της κρουαζιέρας με βασικές προτεραιότητες να αποτελούν: η δημιουργία λιμένων εκκίνησης (homeports) και η σύνδεσή τους με αεροδρόμια που εξυπηρετούν διεθνείς πτήσεις, ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών σε λιμάνια που εμφανίζουν τουριστικό ενδιαφέρον όπως προαναφέρθηκε παραπάνω και η εξασφάλιση των μετακινήσεων (ΦΕΚ 3155/12.12.2013

Ακόμη, Διεθνείς οργανισμοί όπως ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (International Maritime Organisation-IMO) αλλά και εθνικές κυβερνήσεις, είτε ως κράτη στα οποία είναι νηολογημένα τα πλοία (flag-states) είτε ως κράτη στα οποία ελλιμενίζονται κρουαζιερόπλοια (port-states), είναι ιδιαίτερα δραστήρια κυρίως μετά την προσάραξη και βύθιση του Costa Concordia αλλά και με δεδομένη τη διεύρυνση της κρουαζιέρας. Σημαντικές παράμετροι της σχετικής ατζέντας ρύθμισης της διεθνούς αγοράς είναι : η ασφάλεια, οι διαδικασίες πλοήγησης, η προετοιμασία για τις συνθήκες έκτακτης ανάγκης, οι εκπομπές των κρουαζιερόπλοιων, η ποιότητα και ο τύπος των καυσίμων που χρησιμοποιούνται, το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που δημιουργείται και ο χειρισμός των αποβλήτων που παράγονται κατά την πραγματοποίηση μιας κρουαζιέρας και οι νομοθετικές πρωτοβουλίες με αντικείμενο την οργάνωση της αγοράς μέσω της απορύθμισης της παροχής υπηρεσιών κρουαζιέρας. Σημαντική



εξέλιξη τόσο για τις εταιρείες κρουαζιέρας όσο και για τους λιμένες κρουαζιέρας αποτελεί η τάση για αύξηση της χρήσης LNG (Liquified Natural Gas) ως καύσιμο από τα κρουαζιερόπλοια, ώστε να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις διεθνών (στο πλαίσιο του IMO) και περιφερειακών κανονισμών (π.χ. της Ευρωπαϊκής Ένωσης) με στόχο τη μείωση των αέριων ρύπων (και κυρίως του CO<sub>2</sub>) από τα πλοία. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ήδη διαμορφώσει στρατηγική για τη χρήση καθαρότερων καυσίμων, σύμφωνα με την οποία μέχρι το 2020 όλοι οι λιμένες που ανήκουν στο κύριο δίκτυο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (core TEN-T network) θα πρέπει να διαθέτουν εγκαταστάσεις ή και εξοπλισμό για τον ανεφοδιασμό πλοίων με LNG. Για το ελληνικό λιμενικό σύστημα, η συγκεκριμένη πρωτοβουλία της Ε.Ε. σημαίνει ότι οι λιμένες Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Ηγουμενίτσας, Ηρακλείου και Πάτρας θα πρέπει υποχρεωτικά, να αποκτήσουν τη δυνατότητα ανεφοδιασμού πλοίων με καύσιμο LNG.

#### 4.4 Η οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας στην Ελληνική οικονομία

Η αγορά της κρουαζιέρας έχει σημαντικές επιπτώσεις στην οικονομία των τοπικών κοινωνιών, επηρεάζει διάφορους επαγγελματικούς κλάδους και δημιουργεί αυξανόμενα οφέλη και έσοδα στο χώρο όπου δραστηριοποιείται. Στην ενότητα αυτή της εργασίας παρατίθενται οικονομικά στοιχεία βάσει διάφορων μελετών για την απεικόνιση της συμβολής του κλάδου της κρουαζιέρας στην οικονομία της χώρας.

Η Ελλάδα αν και είναι από τους δημοφιλέστερους προορισμούς στην Ευρώπη, σύμφωνα με μελέτη της Εθνικής Τράπεζας, παρουσιάζει σχετικά μικρό όφελος από την βιομηχανία της κρουαζιέρας. Αυτό οφείλεται σε δυο λόγους που είναι:

- Η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων με ποσοστό συνεισφοράς 26% στο σύνολο των εσόδων της βιομηχανίας κρουαζιέρας στην Ευρώπη, δεν υφίσταται στην Ελλάδα. Η συγκεκριμένη δραστηριότητα πραγματοποιείται κυρίως στην Ιταλία και την Γερμανία με ποσοστό 50% των εσόδων.
- Οι Έλληνες επιβάτες έχουν μικρό μερίδιο στην ευρωπαϊκή ζήτηση για κρουαζιέρα εντός και εκτός ευρωπαϊκών προορισμών. Αυτό περιορίζει τα έσοδα που απορροφά η Ελλάδα από τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Επίσης τα διαρθρωτικά προβλήματα που παρουσιάζει η Ελλάδα, της στερούν ένα ποσοστό περίπου 50% των ευρωπαϊκών εσόδων ως ο 3ος δημοφιλέστερος προορισμός κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν κυρίως λιμάνια διέλευσης (transit) και όχι λιμάνια εκκίνησης (homeport), με αποτέλεσμα οι δαπάνες των επιβατών και των εταιρειών κρουαζιέρας που πραγματοποιούνται στη χώρα να είναι χαμηλές. Πιο συγκεκριμένα, η μέση δαπάνη σε ένα λιμάνι αφετηρίας είναι 300 ευρώ ανά επιβάτη (δαπάνες διαμονής, αεροπορικά εισιτήρια, καύσιμα, τρόφιμα και υπόλοιπο εξοπλισμό), ενώ σε ένα λιμάνι διέλευσης είναι περίπου 60 ευρώ ανά επιβάτη και αφορούν κυρίως τρόφιμα, τουριστικά είδη, μεταφορές και αξιοθέατα (Μυλωνάς Π., 2012:6). Συμπερασματικά, η μελέτη καταλήγει ότι τα πρόσθετα έσοδα για τη χώρα θα ήταν ιδιαίτερα σημαντικά αν οι τουρίστες χρησιμοποιούσαν κάποιο ελληνικό λιμάνι για να ξεκινήσουν την κρουαζιέρα τους. Η Ελλάδα παρότι διαθέτει πολύ ελκυστικό προϊόν για την προσέλκυση κρουαζιερόπλοιων, το οικονομικό όφελος που αποκομίζει είναι σχετικά χαμηλό, ειδικά εάν συγκριθεί με άλλους προορισμούς όπως την Ισπανία και την Ιταλία (βλέπε πίνακα 4.8):

Πίνακας 4.8 Συνολική αποζημίωση ανά χώρα, 2017

| Country       | Total Compensation Millions | Share of Total |
|---------------|-----------------------------|----------------|
| Italy         | € 3,686                     | 28.9%          |
| UK            | € 3,159                     | 24.7%          |
| Germany       | € 1,804                     | 14.1%          |
| Spain         | € 959                       | 7.5%           |
| France        | € 925                       | 7.2%           |
| Norway        | € 567                       | 4.4%           |
| Finland       | € 405                       | 3.2%           |
| Netherlands   | € 270                       | 2.1%           |
| Greece        | € 204                       | 1.6%           |
| Portugal      | € 148                       | 1.2%           |
| <b>Top 10</b> | <b>€ 12,127</b>             | <b>95.0%</b>   |
| Sweden        | € 141                       | 1.1%           |
| Denmark       | € 121                       | 0.9%           |
| Croatia       | € 60                        | 0.5%           |
| Switzerland   | € 41                        | 0.3%           |
| Malta         | € 38                        | 0.3%           |
| <b>Next 5</b> | <b>€ 400</b>                | <b>3.1%</b>    |
| Rest of EU+3  | € 242                       | 1.9%           |
| <b>Total</b>  | <b>€ 12,769</b>             | <b>100.0%</b>  |

Πηγή: CLIA, 2018 (Contribution of cruise tourism to the economies of Europe 2017)

Όπως βλέπουμε στον παραπάνω πίνακα, από τα 12,76 δισεκατομμύρια ευρώ που υπολογίστηκαν τα άμεσα έσοδα από τον κλάδο της κρουαζιέρας, η χώρα μας συγκέντρωσε μόνο το 1,6 % (204 εκατομμύρια ευρώ) σε αντίθεση με την Ιταλία που απορρόφησε το 28,9% (3,68 δις ευρώ) και την Ισπανία με 7,5% (959 εκατομμύρια ευρώ) αντίστοιχα.

Η Ελλάδα έχει διατηρήσει την κατάταξή της ως τον τρίτο δημοφιλέστερο προορισμό κρουαζιέρας στην Ευρώπη με 4,8 εκατομμύρια επισκέψεις το έτος 2018 και ποσοστό 14,8% αντί 4.1 εκατομμύρια το 2017 (βλέπε πίνακα 4.8), αντιπροσωπεύοντας το 12% του συνόλου της Ευρώπης σύμφωνα με την έκθεση που δημοσιεύει η Διεθνής Ένωση Κρουαζιερόπλοιων (CLIA). Ο τομέας της ελληνικής κρουαζιέρας αντιστοιχούσε σε 10.721 θέσεις εργασίας το 2017 ή 2,7% του συνόλου, σημειώνοντας αύξηση 7,4% από το 2015. Περίπου το 59% αυτών των θέσεων απασχολήθηκαν στον τομέα των μεταφορών και του εμπορίου και στο μεταποιητικό τομέα. Επίσης η Μύκονος, η Κέρκυρα, η Σαντορίνη και το Κατάκολο ήταν μεταξύ των κορυφαίων ευρωπαϊκών λιμένων κατά την περίοδο 2015-2017 με τη Μασσαλία (Γαλλία), την Τενερίφη (Ισπανία), τη Νάπολη (Ιταλία), τη Βαλέτα (Μάλτα) Ντουμπρόβνικ (Κροατία) στην κορυφή. Τα ιταλικά λιμάνια με επικεφαλής τη Βενετία ήταν ηγέτες στην Ευρώπη με 1,8 εκατομμύρια επιβάτες το 2017, ακολουθούμενη από Ισπανία (Βαρκελώνη και Πάλμα) με 1,45 εκατομμύρια, Ηνωμένο Βασίλειο (Southampton, Dover και Tilbury) με 1,09 εκατομμύρια και Ελλάδα με 228.000 από τον Πειραιά. Το έτος 2018, καταγράφηκαν στο σύνολο των προορισμών κρουαζιέρας της Ελλάδας 3.410 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων (έναντι 3.415 το 2017) και 4.788.642 επισκέψεις επιβατών κρουαζιέρας (έναντι 4.625.363 το 2017). Η πρώτη δεκάδα των προορισμών διατηρείται η ίδια τα τελευταία οκτώ χρόνια (παρά τις μικρές ανακατατάξεις).

Συμπερασματικά, διατηρείται η ίδια εικόνα με το 2017 καταγράφοντας ίδιο αριθμό αφίξεων πλοίων και μία ελαφρά άνοδο στις επισκέψεις επιβατών της τάξης του 3,5% περίπου, που αποδεικνύει ότι παρά τα προβλήματα που είχαν δημιουργηθεί τα τελευταία δύο χρόνια από τις γεωπολιτικές αναταράξεις στην Ανατολική Μεσόγειο, η Ελληνική κρουαζιέρα διατηρεί την δυναμική της έχοντας υποστεί μικρή διαφοροποίηση από τα υψηλά επίπεδα του 2015-2016.

#### **4.5 Χαρακτηριστικά Ελληνικών Λιμένων Αφετηρίας (Home-ports)**

Παρακάτω, παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά των έξι ελληνικών λιμένων (homeport) συγκριτικά με: τις υποδομές τους, το ιδιοκτησιακό καθεστώς που τους διακατέχει, το μέγεθος τους, την ελκυστικότητα τους και την κατηγορία λειτουργίας τους ως λιμένα Υβριδικό χρήσης home-porting, Υβριδικό περιορισμένης χρήσης home-porting και Υβριδικό οριακής χρήσης home-porting.

1. Ο Πειραιάς διαθέτει τρεις τερματικούς σταθμούς κρουαζιέρας τους οποίους διαχειρίζεται η εταιρεία COSCO, το μέγεθος του λιμένα είναι πολύ μεγάλο με διάσημη ελκυστικότητα και λειτουργεί ως Υβριδικός με χρήση home-porting.

2. Η Κέρκυρα διαθέτει ένα τερματικό σταθμό κρουαζιέρας με διαχείριση από τη Δημόσια αρχή (Μονομετοχική Ανώνυμος Εταιρεία), το μέγεθος του λιμένα είναι μεγάλο με διάσημη ελκυστικότητα και λειτουργεί ως Υβριδικός με περιορισμένη χρήση home-porting.

3. Η Ρόδος δεν διαθέτει τερματικό σταθμό κρουαζιέρας αλλά εγκαταστάσεις πολλαπλών χρήσεων, με διαχείριση από τη Δημόσια αρχή (Λιμενικό Ταμείο), το μέγεθος του λιμένα είναι μεγάλο με διάσημη ελκυστικότητα και λειτουργεί ως Υβριδικός με περιορισμένη χρήση home-porting.

4. Το Ηράκλειο διαθέτει δυο τερματικούς σταθμούς κρουαζιέρας, με διαχείριση από τη Δημόσια αρχή (Μονομετοχική Ανώνυμος Εταιρεία), το μέγεθος του λιμένα είναι μεγάλο με διάσημη ελκυστικότητα και λειτουργεί ως Υβριδικός με περιορισμένη χρήση home-porting.

5. Η Θεσσαλονίκη διαθέτει εγκαταστάσεις πολλαπλών χρήσεων, με διαχείριση από τη Δημόσια αρχή, το μέγεθος του λιμένα είναι μικρό με ιδιαίτερη ελκυστικότητα και λειτουργεί ως Υβριδικός με οριακή χρήση home-porting.

6. Τέλος το Λαύριο διαθέτει εγκαταστάσεις πολλαπλών χρήσεων, με διαχείριση από τη Δημόσια αρχή (Μονομετοχική Ανώνυμος Εταιρεία), το μέγεθος του λιμένα είναι μικρό με ιδιαίτερη ελκυστικότητα και λειτουργεί ως Υβριδικός με οριακή χρήση home-porting.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΩΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ

### 5.1 Γενικά χαρακτηριστικά νομού

Ο Νομός Ηρακλείου είναι ο μεγαλύτερος νομός της Κρήτης, κατοικείται από τα προϊστορικά χρόνια και έχει πληθυσμό περίπου 300.000 κατοίκους. Οι κυριότερες πόλεις είναι το Ηράκλειο και οι Μοίρες. Βρίσκεται ανάμεσα στις οροσειρές Ίδη και Δίκτη. Ο σπουδαιότερος αρχαιολογικός χώρος είναι η Κνωσός με το μεγαλύτερο ανάκτορο της Μινωικής Κρήτης. Ο Νομός Ηρακλείου διαθέτει πληθώρα καθαρών παραλιών, σημαντικές τουριστικές υποδομές και επιχειρήσεις εστίασης για τη διαμονή των επισκεπτών. Επίσης περιλαμβάνει κατάφυτες κοιλάδες, λόφους, πεδιάδες με σημαντικότερη την πεδιάδα της Μεσαράς και διαρρέεται από πολλούς ποταμούς. Στο νομό ανήκει και η νησίδα Δία στα βόρεια παράλια. Το κλίμα χαρακτηρίζεται από ήπιους χειμώνες και δροσερά καλοκαίρια, με υψηλές θερμοκρασίες όπου η μέση μέγιστη θερμοκρασία κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού αγγίζει τους 28 - 30 °C. ([www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org))

### 5.2 Η πόλη του Ηρακλείου

Το Ηράκλειο είναι η μεγαλύτερη πόλη της Κρήτης, με τον τέταρτο πολυπληθέστερο πληθυσμό της χώρας, 180.000 κατοίκων περίπου. Απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας σ' ένα λιμένα-προορισμό είναι η διάθεση κάποιων βασικών χαρακτηριστικών-πόρων τουριστικής ζήτησης (βλέπε Πίνακα 5.1) σύμφωνα με τους (Τσάρτας και Κοκκώσης, 1999):

Πίνακας 5.1.

| Φυσικοί και Περιβαλλοντικοί πόροι  | Πολιτισμικοί – Ιστορικοί χώροι  | Ανθρωπογενείς πόροι  | Υποδομές και υπηρεσίες  |
|--|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Φυσικό περιβάλλον</li> <li>• Κλίμα</li> <li>• Ακτές</li> <li>• Ορεινοί όγκοι – Τοπία – Λίμνες</li> <li>• Φαράγγια</li> <li>• Σπηλιές</li> <li>• Θάλασσα</li> <li>• Άγρια φύση</li> <li>• Εθνικοί δρυμοί</li> <li>• Περιβαλλοντικά Πάρκα και Προστατευόμενες Περιοχές</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Μνημεία</li> <li>• Ιστορία περιοχής</li> <li>• Παράδοση</li> <li>• Ήθη και Έθιμα</li> <li>• Θρησκεία</li> <li>• Πολιτιστικές Δραστηριότητες</li> <li>• Γλώσσα</li> <li>• Μορφές τέχνης</li> <li>• Παραδοσιακά παραγόμενα προϊόντα</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Παραδοσιακοί οικισμοί</li> <li>• Κτίρια</li> <li>• Παραδοσιακή αρχιτεκτονική</li> <li>• Μουσεία</li> <li>• Ιστορικά κέντρα</li> <li>• Θεματικά πάρκα</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ξενοδοχεία</li> <li>• Πρακτορεία</li> <li>• Εταιρείες μεταφορών</li> <li>• Λιμάνια</li> <li>• Αεροδρόμια</li> <li>• Οδικό δίκτυο</li> <li>• Υποδομές αθλητισμού</li> <li>• Επιχειρήσεις εστίασης και αναψυχής</li> <li>• Άλλες τουριστικές δραστηριότητες</li> </ul> |

Πηγή: Τσάρτας και Κοκκώσης, 1999

Παρακάτω στις επόμενες παραγράφους αναφέρονται οι σπουδαιότεροι πόροι. Η οικονομία της πόλης στηρίζεται στους κλάδους του τουρισμού, της γεωργίας και του εμπορίου. Διαθέτει ένα λιμάνι με μεγάλη ακτοπλοϊκή συγκοινωνία, κυρίως με τον

Πειραιά και τα άλλα νησιά, ένα από τα μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ελλάδας, το αεροδρόμιο "Νίκος Καζαντζάκης", καθώς και μια βιομηχανική ζώνη. Η πόλη του Ηρακλείου ανακηρύχθηκε για το έτος 2017 ως η ταχύτερα τουριστικά αναπτυσσόμενη περιοχή στην Ευρώπη, 20η σε περιοχή επισκεψιμότητας, 6δη περιοχή στον Πλανήτη, 2η στην Ελλάδα με 3,2 εκατομμύρια επισκέπτες και 19η στην Ευρώπη για το 2018 με 3,4 εκατομμύρια επισκέπτες. Στο Ηράκλειο βρίσκονται οι Σχολές Θετικών Επιστημών και Επιστημών Υγείας του Πανεπιστημίου Κρήτης, εδρεύει το Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας (ΙΤΕ-FORTH), ένα από τα μεγαλύτερα ερευνητικά κέντρα της χώρας, καθώς και το Ελληνικό Μεσογειακό Πανεπιστήμιο (ΕΛ.ΜΕ.ΠΑ.). ([www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org))

#### 5.2.1 Μνημεία-Μουσεία-Ιστορικά Κτήρια- Αρχαιολογικοί χώροι

Τα σημαντικότερα αξιοθέατα της πόλης και της ευρύτερης περιοχής είναι το Αρχαιολογικό Μουσείο Ηρακλείου, οι αρχαιολογικοί χώροι της Κνωσού και της Φαιστού. Τα αρχαιολογικά εκθέματα του Μουσείου συνθέτουν την ιστορία του νησιού για περισσότερο από 5.500 χρόνια κατά τη μινωική περίοδο. Η Κνωσός μόλις 5 χιλιόμετρα από το κέντρο της πόλης, περιλαμβάνει το μεγαλύτερο μινωικό ανάκτορο της περιόδου 2000 - 1400 π.Χ. Η αρχαία πόλη της Φαιστού απέχει 60 χιλιόμετρα νοτιοδυτικά του Ηρακλείου, με ένα ανάκτορο παρόμοιο με αυτό της Κνωσού και έχει έκταση 8.400 τ.μ. Η αρχαία πόλη της Φαιστού ήταν το θρησκευτικό και οικονομικό κέντρο των μινωικών χρόνων. Επίσης, η Κνωσός και οι Ενετικές Οχυρώσεις του Ηρακλείου βρίσκονται στα υπό ένταξη μνημεία της Ουνέσκο. Στην πόλη του Ηρακλείου υπάρχουν επίσης:

- λαογραφικά και εθνολογικά μουσεία όπως το Ιστορικό Μουσείο Κρήτης, το Μουσείο Φυσικής Ιστορίας, το Μουσείο Μάχης Κρήτης και Εθνικής Αντίστασης, το Μουσείο Εικαστικών Τεχνών Ηρακλείου και το Μουσείο Χριστιανικής Τέχνης της Κρητικής Σχολής,
- ιστορικά Κτήρια όπως η Λότζια που στεγάζει το Δημαρχείο δίπλα από την πλατεία Λιονταριών (βλέπε φωτογραφία 5.1), το ενετικό φρούριο Κούλες στο λιμάνι του Ηρακλείου, ο ναός του Αγίου Τίτου επί της οδού 25ης Αυγούστου, η Βασιλική του Αγίου Μάρκου, ο μητροπολιτικός ναός του Αγίου Μηνά, ο ναός του Αγίου Πέτρου των Δομινικανών (βλέπε φωτογραφία 5.2), τα Ενετικά Νεώρια στο Ενετικό λιμάνι κτλ. ([www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org))

#### 5.2.2 Οδικά δίκτυα-Αεροπορικές και Ακτοπλοϊκές γραμμές

Το λιμάνι του Ηρακλείου αποτελεί το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνιστην Ελλάδα και παρέχει δρομολόγια από και προς τον Πειραιά, τη Σαντορίνη, τη Μύκονο, την Ίο, τη Σητεία, την Κάρπαθο, τη Ρόδο και άλλα νησιά. Το Ηράκλειο διαθέτει δυο ακτοπλοϊκές εταιρείες, τις "Μινωικές Γραμμές" (Minoan Lines) και την εταιρεία Α.Ν.Ε.Κ για τη γραμμή Ηράκλειο - Πειραιάς. Επίσης, το Διεθνές Αεροδρόμιο Νίκος Καζαντζάκης συνδέει την πόλη του Ηρακλείου με ολόκληρη την Ευρώπη. Το 2017 κατατάχθηκε ως το 65ο αεροδρόμιο σε αριθμό επιβατών στην Ευρώπη με 7.480.408 επιβάτες και το 2ο στην Ελλάδα. Το 2018, το εσωτερικό του αεροδρομίου επεκτάθηκε κατά 3.000 τ.μ. και ανακαινίστηκαν άλλα 8.000 τ.μ. Το οδικό δίκτυο του Ηρακλείου αποτελείτε από το Βόρειο Οδικό Άξονα και συνδέει τις μεγαλύτερες πόλεις του νησιού. Η Εθνική Οδός 97 συνδέει τη πόλη του Ηρακλείου με το νότο και η Εθνική Οδός 99 ενώνει την πόλη με την Κνωσό. Το αστικό ΚΤΕΛ Ηρακλείου εκτελεί δρομολόγια από το κέντρο προς όλη την πόλη, τις γύρω περιοχές και τα αξιοθέατα μέσω 39 γραμμών. ([www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org))



Εικόνα 5.1 Η Λότζια.



Εικόνα 5.2 Ο Άγιος Πέτρος των Δομινικανών.

Εικόνα-Χάρτης 5.3



Πηγή: [www.portheraclion.gr](http://www.portheraclion.gr)

### 5.3 Λιμάνι Ηρακλείου

Η εισαγωγή του ΟΛΗ Α.Ε. στον Οργανισμό «Med Cruise της Ευρώπης» που αποτελείτε από 60 μέλη, έγινε στην έκθεση «Med Cruise 2010» που διεξήχθη στις Κάννες, λαμβάνοντας έτσι μέρος σε σημαντικές αποφάσεις για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας και της οικονομίας στη πόλη του Ηρακλείου. Το λιμάνι του Ηρακλείου είναι ένα από τα δέκα ελληνικά λιμάνια εθνικής στρατηγικής σημασίας, αφού βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων. Είναι η κύρια πύλη της πόλης και του νησιού, βρίσκεται μέσα στην πόλη και έχει άμεση οδική σύνδεση με τη πόλη του Ηρακλείου, το διεθνές αερολιμένα Ηρακλείου “Νίκος Καζαντζάκης” και τη Νέα Εθνική Οδό (Α90) - Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης.

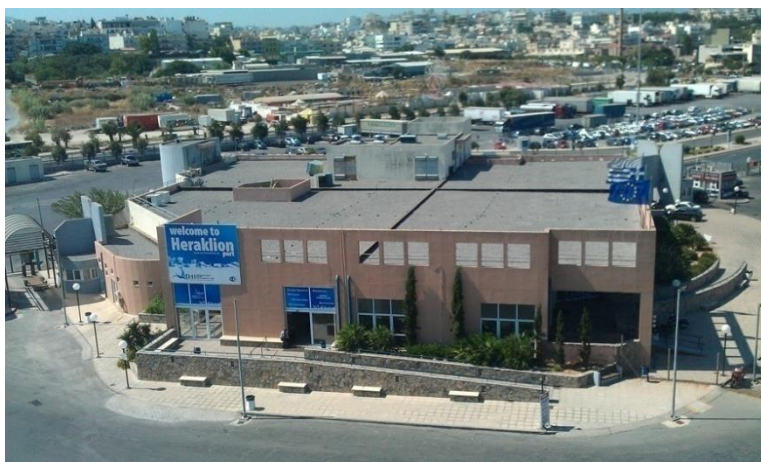
Το λιμάνι του Ηρακλείου για πολλά χρόνια εξυπηρετεί την μετακίνηση επιβατών, τουριστών και εμπορευμάτων και παίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομία της χώρας και της Κρήτης. Η ιστορία του λιμανιού του Ηρακλείου ξεκινά από την εποχή του Μινωικού Πολιτισμού όπου η Κρήτη λειτούργησε ως η «Πύλη» που ένωνε την Ανατολή με τη Δύση. Επί Αραβοκρατίας, η οικονομία της Κρήτης ήταν αυτόνομη και συντέλεσε στην ανάπτυξη του εμπορίου και στην κατασκευή εγκαταστάσεων υποδομής και αποθηκών στο λιμάνι του Ηρακλείου. Τη Βυζαντινή Περίοδο, η κρητική οικονομία αναπτύχθηκε αργά αλλά σταθερά και η πόλη είχε αστική οργάνωση με οργανωμένο λιμάνι, από το οποίο γινόταν η διεξαγωγή του εμπορίου με τις εκτός Κρήτης αγορές. Αργότερα, ως πρωτεύουσα της βενετοκρατούμενης Κρήτης και για τους δύο τελευταίους αιώνες της Ενετοκρατίας, υπήρξε το σημαντικότερο λιμάνι όλης της ανατολικής Μεσογείου. Οργανώθηκε επίσης ώστε να λειτουργήσει ως ο σημαντικότερος ναύσταθμος του πολεμικού στόλου της Γαληνοτάτης στην περιοχή, με τη κατασκευή των νεωρίων και το φρούριο Κούλε όπως επικράτησε να ονομάζεται (βλέπε φωτογραφία 5.4).([www.portheraclion.gr](http://www.portheraclion.gr))



Εικόνα 5.4 Κούλες

### 5.3.1 Υπηρεσίες λιμένα Ηρακλείου

Ο Ο.Λ.Η Α.Ε παρέχει υψηλού επιπέδου ανταγωνιστικές υπηρεσίες στον τομέα της κρουαζιέρας (homeport & transit) και λειτουργεί 24 ώρες. Εφαρμόζει σύγχρονες πρακτικές για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας και ειδικές δράσεις (projects) για την βελτίωση της εμπειρίας των επισκεπτών της πόλης του Ηρακλείου. Παράλληλα συμμετέχει σε όλες τις διεθνείς εκθέσεις κρουαζιέρας για την προώθηση της πόλης του Ηρακλείου και της Κρήτης γενικότερα ως προορισμού. Στους προβλήτες II, III και IV του λιμένος (βλέπε φωτογραφία 5.6), μπορούν να φιλοξενηθούν με ασφάλεια σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα ISPS, ως και 5 κρουαζιερόπλοια. Στις εγκαταστάσεις των δυο επιβατικών σταθμών του λιμένα συνολικής επιφάνειας 3.625 m<sup>2</sup> (βλέπε φωτογραφία 5.5-5.6), μπορούν να εξυπηρετηθούν περισσότεροι από 10.000 επιβάτες και μέλη πληρώματος στην διάρκεια μιας ημέρας. Παράλληλα, συνεργάζεται με ιδιωτικές εταιρείες για την διαχείριση απορριμμάτων και υγρών αποβλήτων των πλοίων. Το μήκος των προβλητών κρουαζιέρας είναι αντίστοιχα 200μ/ 147μ/ 311μ/ 290μ/ 250μ και το βάθος τους 9μ/ 9μ/ 11,5μ/ 12μ/ 10μ. Οι Λιμενικές Υπηρεσίες του διαθέτουν Ρυμουλκά, Πλοηγούς και Φρέσκο νερό με σταθερή πίεση δικτύου. Υπάρχουν ειδικά οργανωμένοι και διαμορφωμένοι χώροι για στάθμευση των ταξί, λεωφορείων προπληρωμένων εκδρομών και του αστικού ΚΤΕΛ, για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών. Ανάμεσα στις καινοτομίες που εφαρμόζει ο ΟΛΗ είναι η δωρεάν παροχή προς όλους, της εφαρμογής Heraklion Guide App για κινητά με λειτουργικό σύστημα Android και iOS (smart phones), με πληροφορίες για την ιστορία, τον πολιτισμό, τα αξιοθέατα και την αγορά του Ηρακλείου. Ο Επιβατικός σταθμός διαθέτει Γραφείο Πληροφοριών, Φύλαξη βαλιτσών, Καφετέρια, Καταστήματα περιλαμβανομένου ενός Αφορολογητών Ειδών. ([www.porthera.klion.gr](http://www.porthera.klion.gr))



Εικόνα 5.5 Επιβατικός Σταθμός





Εικόνα 5.6 Προβλήτες Κρουαζιέρας

#### 5.4 Στατιστικά στοιχεία

Στο πίνακα 5.2 εμφανίζεται η διακίνηση του Λιμένα κατά το χρονικό διάστημα 2009-2017:

Πίνακας 5.2 Διακίνησης Λιμένα Ηρακλείου 2009-2017

| ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ |                           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
|-------------------------------------|---------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                                     |                           | 2009      | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      | 2015      | 2016      | 2017      | 2018      |
| <b>ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ</b>             |                           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
|                                     | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ                 | 1,580     | 1,448     | 1,465     | 2,341     | 2,230     | 2,344     | 2,214     | 2,372     | 2,260     | 2,806     |
|                                     | ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ                | 287       | 247       | 209       | 156       | 177       | 160       | 170       | 165       | 131       | 187       |
| <b>ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ</b>           |                           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
|                                     | ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ                 | 1,939,460 | 1,865,317 | 1,744,937 | 1,471,283 | 1,454,937 | 1,627,842 | 1,455,575 | 1,398,077 | 1,542,244 | 1,582,474 |
|                                     | ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ                | 401,292   | 305,000   | 231,562   | 215,700   | 270,020   | 242,951   | 219,805   | 238,780   | 181,693   | 297,929   |
| <b>ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ</b>           |                           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
|                                     | ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΙΧ              | *432,048  | *390,499  | *353,071  | *278,421  | *282,155  | *390,110  | 148,287   | 160,639   | 183,061   | 181,776   |
|                                     | ΦΟΡΤΗΓΑ                   |           |           |           |           |           |           | 119,932   | 120,509   | 123,059   | 124,744   |
|                                     | ΔΙΚΥΚΛΑ                   |           |           |           |           |           |           | 20,585    | 21,966    | 21,696    | 21,065    |
|                                     | ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ                 | 32,523    | 31,226    | 30,948    | 24,761    | 24,456    | 24,935    | 3,785     | 3,214     | 3,549     | 3,106     |
| <b>ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ</b>         |                           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
|                                     | ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ (ΤΕΥΣ) | 21,286    | 19,330    | 17,464    | 15,561    | 18,300    | 18,730    | 19,551    | 21,000    | 21,353    | 22,291    |

\* ΑΦΟΡΑ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΑΡΙΘΜΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΙΧ ΚΑΙ ΔΙΚΥΚΛΩΝ

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδας

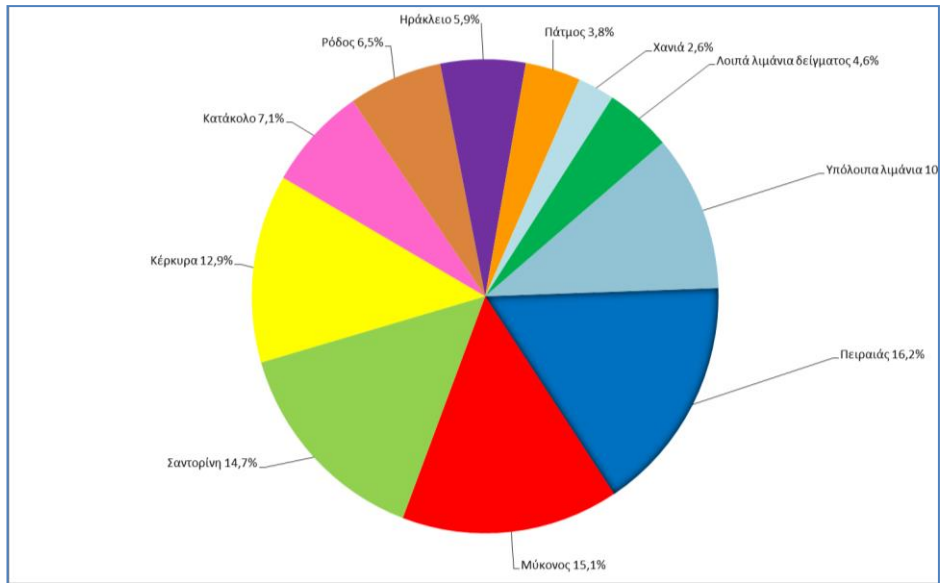
Στο παρακάτω πίνακα 5.3 παρουσιάζονται ο αριθμός των επιβατών και κρουαζιερόπλοιων στο Λιμάνι του Ηρακλείου για τα έτη 2010-2018:

Πίνακας 5.3

| Έτος | Αριθμός επιβατών | Αριθμός κρουαζιερόπλοιων |
|------|------------------|--------------------------|
| 2018 | 297.929          | 187                      |
| 2017 | 181.693          | 131                      |
| 2016 | 238.780          | 165                      |
| 2015 | 219.805          | 170                      |
| 2014 | 242.951          | 160                      |
| 2013 | 270.020          | 177                      |
| 2012 | 215.700          | 156                      |
| 2011 | 224.571          | 209                      |
| 2010 | 305.675          | 247                      |

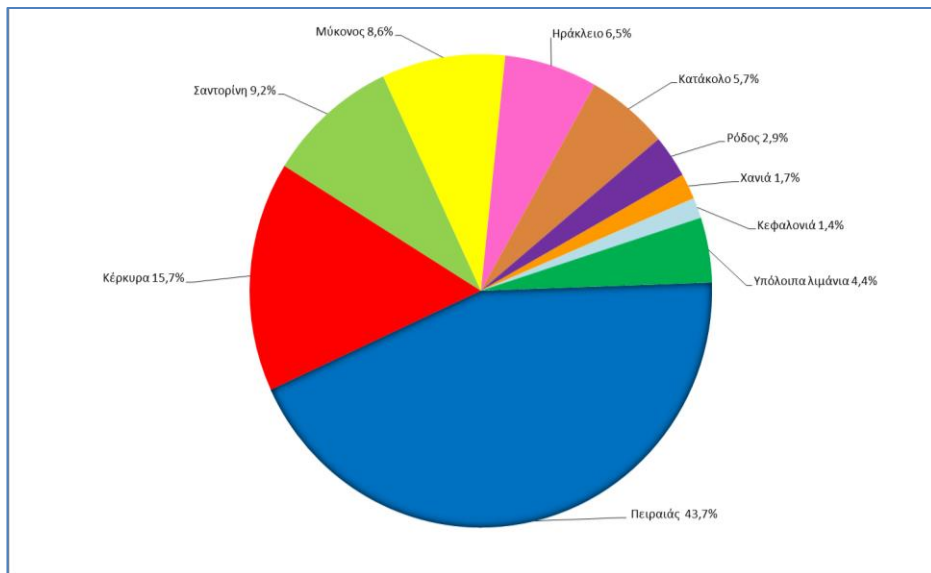
Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδας-Ιδία επεξεργασία

Όπως παρατηρούμε, ο λιμένας Ηρακλείου το 2018 παρουσίασε μεγάλη αύξηση σε σχέση με το 2017 όσον αφορά τον αριθμό των κρουαζιερόπλοιων που το επισκέφτηκαν, αφού είχαμε αύξηση 30% με 56 πλοία. Επίσης όσον αφορά τους επιβάτες κρουαζιέρας, το 2018 καταγράφηκε αύξηση 39% σε σχέση με το 2017, με 116.236 χιλιάδες επιβάτες περισσότερους. Παρατηρούμε ότι το 2017 ήταν η χειρότερη χρονιά της κρουαζιέρας την τελευταία δεκαετία. Επίσης στο διάγραμμα 5.1 παρατηρούμε ότι το Ηράκλειο απέσπασε το 5,9% των συνολικών αφίξεων κρουαζιερόπλοιων συγκριτικά με τους υπόλοιπους λιμένες κρουαζιέρας το 2018,



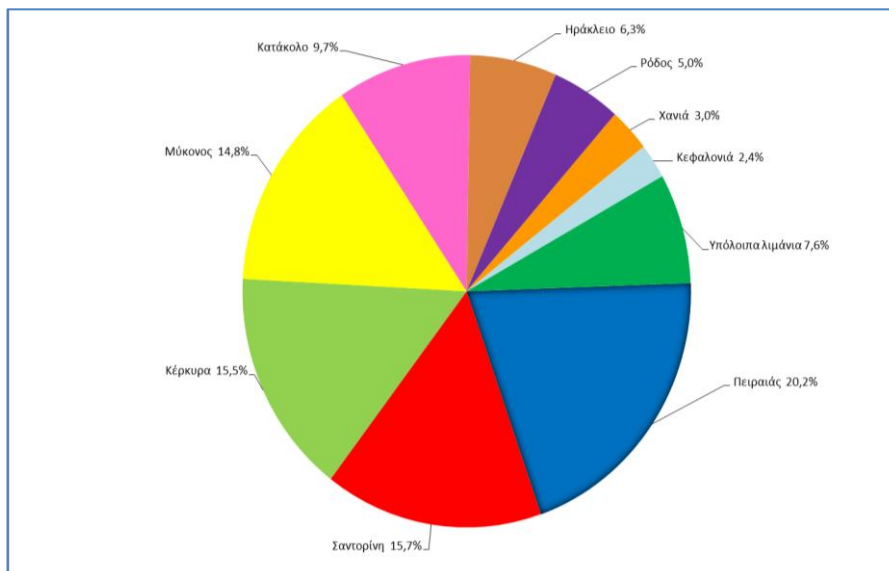
Διάγραμμα 5.1 Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος "Εξελίξεις στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο πληρωμών" Δελτία Τύπου-10/04/2019

στο διάγραμμα 5.2 παρατηρούμε ότι είχε μερίδιο το 6,5% των συνολικών εισπράξεων κρουαζιέρας ανά λιμάνι το ίδιο έτος,



Διάγραμμα 5.2 Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος "Εξελίξεις στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο πληρωμών" Δελτία Τύπου-10/04/2019

και στο διάγραμμα 5.3, το 6,3% των συνολικών επισκέψεων επιβατών κρουαζιέρας ανά λιμάνι.



Διάγραμμα 5.3 Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος "Εξελίξεις στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο πληρωμών" Δελτία Τύπου-10/04/2019

Σημειώνεται ότι τον Απρίλιο του 2019 πραγματοποιήθηκε διπλό Homeport σε μία ημέρα και στις 7/5/2019 στο λιμάνι βρισκόνταν 3 κρουαζιερόπλοια. Η πορεία που καταγράφεται την τελευταία τριετία στην κρουαζιέρα είναι ανοδική, με βάση τα στοιχεία που διαθέτει ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου. Ο αριθμός των επιβατών συνολικά τους πρώτους πέντε μήνες του 2019 παρουσιάζεται αυξημένος σχεδόν 40% σε σχέση με το πρώτο πεντάμηνο του 2018 και περίπου 73% σε σχέση με το 2017. Στο Παράρτημα Α παρουσιάζονται οι εταιρείες κρουαζιέρας που θα προσεγγίσουν το λιμάνι του Ηρακλείου μέσα στο 2019 (βλέπε αναλυτικό πρόγραμμα) και ο αντίστοιχος αριθμός επιβατών. ([www.porthraklion.gr](http://www.porthraklion.gr))

Στο παρακάτω πίνακα 5.4 παρουσιάζεται το σύνολο των εσόδων και το ποσοστό συμμετοχής της κρουαζιέρας συγκριτικά με το σύνολο των δραστηριοτήτων του λιμένα Ηρακλείου για τα έτη 2016-2018.

Παρατηρούμε ότι η δραστηριότητα της κρουαζιέρας στο λιμάνι Ηρακλείου αποτελεί ένα πολύ μικρό ποσοστό 5,12-8,99% στα συνολικά έσοδα του λιμένα, με αρκετή πτώση το 2017, περίπου στο 37% συγκριτικά με το 2018 και 43% με το 2016.

Πίνακας 5.4

| Τουριστικό Λιμάνι | Σύνολο εσόδων | % Συμμετοχής στο Σύνολο Εσόδων της Κατηγορίας |
|-------------------|---------------|---|
| 01.01.18-31.12.18 | 573.221,30    | 6,08%   |
| 01.01.17-31.12.17 | 357.105,74    | 5,12%   |
| 01.01.16-31.12.16 | 632.186,87    | 8,99%   |

Πηγή: [www.portheraclion.gr](http://www.portheraclion.gr)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ-ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται : η μεθοδολογία έρευνας που χρησιμοποιήθηκε, τα ευρήματα των συνεντεύξεων και η ανάλυση των ερευνητικών αποτελεσμάτων των συνεντεύξεων των stakeholders με τα οποία θα κατατεθούν προτάσεις για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο λιμένα και τη πόλη του Ηρακλείου .

### 6.1 Σκοπός και στόχοι της έρευνας

**Ο σκοπός** της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση των προοπτικών ανάπτυξης της κρουαζιέρας στο λιμένα Ηρακλείου και των απόψεων των εμπλεκόμενων φορέων (stakeholders).

Επίσης οι **στόχοι** σε αυτή την έρευνα είναι:

- Η διερεύνηση της υφιστάμενης κατάστασης των τάσεων και των λειτουργικών δομών) της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Ηράκλειου και οι προοπτικές ανάπτυξής του ως σημείο <<αφετηρίας>> κρουαζιέρας (homeport).
- Η διερεύνηση της στάσης των εμπλεκόμενων φορέων (stakeholders) του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα της περιοχής του Ηρακλείου απέναντι στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας.
- Να προσδιοριστούν τα ανταγωνιστικά και αδιαμφισβήτητα σημεία του λιμένα Ηρακλείου για την περαιτέρω αξιοποίηση τους.
- Η διερεύνηση των δυνατοτήτων διαμόρφωσης των κατάλληλων ενεργειών από την διοίκηση του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου, για την αύξηση της κρουαζιέρας και των ωφελειών της στην ευρύτερη περιοχή του νομού Ηρακλείου.

### 6.2 Μεθοδολογία έρευνας

Μέσω της επιστημονικής έρευνας αποκτάμε γνώσεις, δηλαδή μέσω μιας συστηματικής διαδικασίας συλλογής, ανάλυσης και ερμηνείας δεδομένων (Ghauri και Gronhaug,2010).Η επιστημονική έρευνα μπορεί να ταξινομηθεί σε διάφορες επιμέρους κατηγορίες ανάλογα με διάφορα κριτήρια.

Τα είδη αυτά είναι: η πρωτογενής και δευτερογενής έρευνα, η εφαρμοσμένη και βασική επιστημονική έρευνα, η ποσοτική και ποιοτική έρευνα και τέλος η νατουραλιστική και πειραματική έρευνα.

Ανάλογα με τις πηγές από όπου συλλέγονται τα στοιχεία που μας ενδιαφέρουν, η έρευνα διαχωρίζεται σε πρωτογενή και δευτερογενή έρευνα. Η συλλογή των πληροφοριακών δεδομένων για την δευτερογενή έρευνα πραγματοποιήθηκε μέσα από ιστοσελίδες όπου διατίθενται ιστορικά και στατιστικά στοιχεία της εξεταζόμενης περίπτωσης .

Η πρωτογενής έρευνα πραγματοποιείται όταν από την δευτερογενή έρευνα δεν είναι δυνατόν να βρεθούν τα στοιχεία που αναζητούνται. Οι συνηθέστεροι τρόποι συλλογής πρωτογενών δεδομένων είναι μέσω ερωτηματολογίου (King,2004).

Η διεξαγωγή ποιοτικής έρευνας με συνεντεύξεις, επιτρέπει στους συνεντευξιζόμενους να εκφράζονται ελεύθερα και να καταθέτουν τις προτάσεις τους αναφορικά με την ανάπτυξη και τις προοπτικές της κρουαζιέρας στο νομό Ηρακλείου. Η διεξαγωγή συνεντεύξεων επιλέχθηκε ως ερευνητικό εργαλείο για την επίτευξη του βασικότερου στόχου, ο οποίος είναι η καταγραφή και κατανόηση των υποκειμενικών απόψεων, εμπειριών και προτάσεων των εμπλεκόμενων φορέων.

Η δειγματοληψία για τα συνεντευξιζόμενα πρόσωπα ήταν **δειγματοληψία ευκολίας με την τήρηση τυπικών και προσεκτικών κριτηρίων**, ώστε να προκύψουν ποιοτικά και ουσιαστικά ευρήματα για την έρευνα. Το ποσοστό απόκρισης των ατόμων που ζητήθηκε συνέντευξη ήταν 80%, δηλαδή (8 στους 10). Τα πρόσωπα που επιλέχθηκαν έχουν τα περισσότερα άμεση σχέση με την κρουαζιέρα στο Ηράκλειο. Οι περισσότερες συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν στο γραφείο του μεταπτυχιακού φοιτητή, στον επιβατικό σταθμό του λιμένα Ηρακλείου, πλην δυο οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στα γραφεία των συνεντευξιζόμενων. Ο μέσος χρόνος των συνεντεύξεων ήταν 25 λεπτά και καταγράφηκαν μέσω δημοσιογραφικού κασετοφώνου και ενός κινητού.

Το ερωτηματολόγιο των συνεντεύξεων περιλάμβανε 9 κύρια ερευνητικά ερωτήματα (ανοικτού τύπου ερωτήσεις), από τα οποία αρκετά είχαν και βοηθητικές ερωτήσεις ώστε ο ερευνητής να βοηθήσει τον συνεντευξιζόμενο στην κατανόηση της κύριας ερώτησης και να απαντήσει περιεκτικότερα. Ειδικότερα, το ερωτηματολόγιο αναφέρετε στο Παράρτημα Β όπως ακριβώς τέθηκε στους συνεντευξιζόμενους.

### 6.3 Αποτελέσματα ποιοτικής έρευνας – Συνεντεύξεις ερωτηματολογίου

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των συνεντεύξεων από τους stakeholders του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα που εμπλέκονται με την κρουαζιέρα. Η μέθοδος ανάλυσης των απαντήσεων έγινε με **περιγραφική (αφηγηματική) ανάλυση περιεχομένου**. Στο παράρτημα Β που βρίσκεται στο τέλος της παρούσας εργασίας, παρατίθενται το ερωτηματολόγιο των συνεντεύξεων και οι απομαγνητοφωνημένες απαντήσεις των συνεντευξιζόμενων. Οι ερωτήσεις σε όλες τις συνεντεύξεις ήταν εννέα, ανοικτού τύπου και υποβλήθηκαν με τον ίδιο τρόπο σε όλους τους ερωτώμενους. Ο ερευνητής παρείχε στους συμμετέχοντες: απόλυτη ελευθερία έκφρασης χωρίς να διακόπτει, τον χρόνο που χρειάζονταν για τις απαντήσεις των ερωτημάτων της έρευνας και την επιλογή του χώρου της συνέντευξης. Έτσι οι ερωτώμενοι διέθεταν την άνεση να σκεφτούν και να απαντήσουν εκφράζοντας τις απόψεις τους στον ερευνητή .

Συγκεκριμένα:

Στο πρώτο ερώτημα <<Ποια είναι η άποψή σας για την κίνηση της κρουαζιέρας στο λιμένα Ηρακλείου σήμερα;>> όλοι οι συνεντευξιζόμενοι συμφωνούν ότι το Ηράκλειο είναι σημαντικός κόμβος για την κρουαζιέρα στη νοτιοανατολική Μεσόγειο και ότι η πορεία που καταγράφεται την τελευταία πενταετία στην κρουαζιέρα είναι ανοδική. Τρεις συνεντευξιζόμενοι αναφέρουν ότι έρχονται πλέον μεγαλύτερα πλοία χωρίς προβλήματα στην εξυπηρέτησή τους και ότι οι εταιρείες έχουν αυξήσει τον χρόνο παραμονής τους. Επίσης σύμφωνα με ένα συνεντευξιζόμενο, οι ναυτιλιακές εταιρείες

κάνουν μια προσπάθεια να επεκτείνουν τα δρομολόγια των πλοίων πέραν του καθιερωμένου τέλους Οκτωβρίου.

Μια συνεντευξιαζόμενη, σύμφωνα με ένα απόσπασμα από την συνέντευξη της αναφέρει <<Θα ήταν άδικο να μην την θεωρήσουμε σημαντική, υπάρχουν όμως και δυνατότητες ανάπτυξης περαιτέρω, με ένα καλό σχεδιασμό νομίζω ότι αυτός ο στόχος δεν είναι ανέφικτος. Υπάρχει βελτίωση στην κίνηση σε σχέση με πριν 5 χρόνια και παράλληλα δύνονται δυνατότητες οι επισκέπτες της κρουαζιέρας να μένουν στην πόλη του Ηρακλείου και είναι για μας πολύ σημαντικό>>. Τέλος μια άλλη συνεντευξιαζόμενη αναφέρει ότι υπάρχουν πολλοί φορείς που μπορούν να συμβάλλουν στην αύξηση της κίνησης των κρουαζιερόπλοιων εκτός τον ΟΛΗ ΑΕ, όπως η Περιφέρεια και ο Δήμος.

Στο δεύτερο ερώτημα <<Ποιοι παράγοντες θεωρείται ότι επηρεάζουν τις εταιρίες κρουαζιέρας στη διαδικασία επιλογής του λιμένα Ηρακλείου ως προορισμού κρουαζιέρας;>> όλοι οι συνεντευξιαζόμενοι λίγο πολύ, θεωρούν ότι οι παράγοντες είναι:

- τα χαρακτηριστικά του λιμένα που του προσδίδουν ιδιαίτερη σημασία όπως: υποδομές λιμένα, προσφερόμενες υπηρεσίες προς επιβάτες και πλοίο, κόστος λιμενικών υπηρεσιών (**θεωρούν ότι είναι μεγαλύτερο συγκριτικά με άλλα λιμάνια**).
- τα χαρακτηριστικά που διαθέτει η ευρύτερη περιοχή και την καθιστούν ελκυστικό προορισμό για τον τουρισμό: αρχαιολογικοί χώροι, μουσεία, οι παροχές/υποδομές του προορισμού (εστιατόρια, ξενοδοχεία, χώροι αναψυχής) καθώς και η επάρκεια του υφιστάμενου δικτύου μεταφορών (αεροδρόμιο, λεωφορεία, ταξί κλπ.).

Μια συνεντευξιαζόμενη σύμφωνα με ένα απόσπασμα από την συνέντευξη της αναφέρει <<Η θέση του λιμανιού είναι πολύ βασική και είναι πρωταρχικός παράγοντας, βοηθάει στο στήσιμο των λιμανιών και για εξοικονόμηση πετρελαίου δικού τους ,τα πλοία που θα προσεγγίσουν το λιμάνι του Ηρακλείου ξέρουν ότι θα βρουν όλες τις υπηρεσίες που είναι απαραίτητες ,έχει ένα πάρα πολύ σημαντικό αρχαιολογικό χώρο να πουλήσει, αισθάνονται ασφαλής ,κοντινές αποστάσεις, το αεροδρόμιο μας είναι κοντά σε εταιρείες που αποφασίζουν να αλλάζουν κόσμο εδώ και σίγουρα πιστεύω και η πόλη>>.

Στο τρίτο ερώτημα <<Κατά πόσο πιστεύετε ότι η δραστηριότητα της κρουαζιέρας συμβάλλει στην ανάπτυξη της οικονομίας και στη δημιουργία απασχόλησης στην πόλη του Ηρακλείου σήμερα;>> όλοι οι ερωτώμενοι συμφωνούν ότι συμβάλλει σε πολύ μεγάλο βαθμό στην οικονομία διότι επωφελούνται πάρα πολλοί οικονομικοί κλάδοι της πόλης του Ηρακλείου. Συγκεκριμένα αναφέρουν ότι :

- οι επιβάτες και το πλήρωμα που κατεβαίνουν από τα πλοία, αγοράζουν εκδρομές, αναμνηστικά και πολλά άλλα είδη λιανικής.
- οι κρουαζιέρες αγοράζουν μια ποικιλία προϊόντων για την υποστήριξη των κρουαζιερόπλοιων τους, συμπεριλαμβανομένων των τροφίμων και ποτών, των καυσίμων και των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας.
- οι κρουαζιέρες πραγματοποιούν πληρωμές για λιμενικά τέλη ,προμήθειες ταξιδιωτικών πρακτόρων κ.α.

Ένας συνεντευξιαζόμενος, σύμφωνα με ένα απόσπασμα από την συνέντευξη του αναφέρει <<Φανταστείτε ένα κρουαζιερόπλοιο με 2000 επιβάτες συν το πλήρωμα του, αν ο καθένας ξοδέψει 10 ευρώ το ελάχιστον, τι τόνωση δίνεται στην τοπική αγορά ( Έσοδα για τον ΟΛΗ –Λεωφορεία- ταξί- τουριστικό τρενάκι, είσοδοι σε Κνωσό, Μουσεία



κλπ)>>. Με την ολοένα αύξηση των αφίξεων κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών της κρουαζιέρας, τα οικονομικά οφέλη αυξάνονται για όλους τους stakeholders της κρουαζιέρας και της αγοράς της πόλης του Ηρακλείου. Δυο συνεντευξιαζόμενες πρόσθεσαν ότι αν αναπτυχθούν κάποιες δράσεις που έχουν σχέση με τον αγροτουρισμό, θα μπορούν και άλλες παραγωγικές τάξεις να έχουν το μερίδιό τους από όλη αυτήν την δραστηριότητα, δηλαδή η ανάδειξη των αγροτικών προϊόντων με τους παραγωγούς και ένα σωρό άλλα παρελκόμενα αυτών.

Στο τέταρτο ερώτημα <<Ποιες ενέργειες, κατά την άποψή σας, απαιτούνται ώστε οι επιβάτες κρουαζιέρας να ξοδεύουν χρόνο και χρήμα στην πόλη του Ηρακλείου;>> οι περισσότεροι ερωτώμενοι τόνισαν ότι οι επιβάτες πρέπει να έχουν:

- σωστή πληροφόρηση μέσα και έξω από το πλοίο, τόσο για τα τοπικά προϊόντα που μπορούν να δοκιμάσουν και να αγοράσουν με την άφιξή τους, όσο και για τα σημεία ενδιαφέροντος τα οποία μπορούν να επισκεφτούν με εύκολη και γρήγορη πρόσβαση σε αυτά,
- μεγαλύτερο χρόνο παραμονής στο νησί,
- οι επιβάτες θέλουν να αντικρίζουν χώρους καθαρούς, φιλόξενους κατοίκους και να νιώθουν ασφάλεια.

Τέλος ένας συνεντευξιαζόμενος, σύμφωνα με ένα απόσπασμα από την συνέντευξη του αναφέρει <<Στην συγκεκριμένη περίπτωση θα έλεγα ότι πρέπει η κρουαζιέρα να είναι *cost efficient* για το δημογραφικό που στοχεύει η κάθε εταιρία. Δηλαδή, η αναγνώριση του κόστους ευκαιρίας του εκάστοτε πελάτη. Για παράδειγμα, αν ένας ταξιδιώτης έχει σκοπό να πάει κρουαζιέρα με ένα προϋπολογισμό της τάξεως των 2000 ευρώ την εβδομάδα και τα ναύλα ανέρχονται σε 1800 ευρώ, τότε ο ταξιδιώτης θα έχει στην διάθεση του 200 ευρώ για όλα τα λιμάνια>>.

Στο πέμπτο ερώτημα <<Υπάρχουν δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο λιμάνι και την πόλη του Ηρακλείου;>> όλοι οι ερωτώμενοι συμφωνούν ότι υπάρχουν πολλές δυνατότητες για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο Ηράκλειο και μάλιστα αυτό καταδεικνύεται από την αυξητική τάση που παρουσιάζει ο αριθμός του κατάπλου κρουαζιερόπλοιων αλλά και του αριθμού επιβατών κρουαζιέρας.

Ένας συνεντευξιαζόμενος, σύμφωνα με ένα απόσπασμα από την συνέντευξη του αναφέρει <<θα πρέπει να γίνει κατανοητό από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη ότι και μόνο η αλλαγές που έχουν θεσμοθετηθεί και πρόκειται να ισχύσουν στο άμεσο μέλλον αναφορικά με τους ελέγχους στο πλαίσιο της Συνθήκης Schengen ωθούν στο να καθοριστεί ο λιμένας Ηρακλείου ως πρωταγωνιστής στη δραστηριότητα της κρουαζιέρας στην περιοχή, λαμβάνοντας υπόψη τα μειονεκτήματα των εγχώριων ανταγωνιστικών λιμένων>>.

Οι περισσότεροι ερωτώμενοι ισχυρίζονται ότι:

- εάν προβληθεί περισσότερο η τοποθεσία του λιμένα και της πόλης γενικότερα,
- εάν προβληθούν περισσότερο τα μέτρα ασφαλείας του,
- εάν οι υφιστάμενες υποδομές μεγαλώσουν και βελτιωθούν,
- εάν προβληθεί περισσότερο η πληθώρα επιλογών που έχει ο επισκέπτης,

τότε υπάρχουν πολλές προοπτικές ανάπτυξης. Επίσης αναφέρουν όλοι ότι για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας, πρέπει να υπάρξει ένα πλάνο το οποίο να εφαρμόζεται πιστά από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς (Ο.Λ.Η.Α.Ε., επιχειρήσεις, εμπορικό

σύλλογο, Δήμο Ηρακλείου, Περιφέρεια Κρήτης). Τέλος, ένας συνεντευξιαζόμενος σχολίασε ότι ένα εμπόδιο της ανάπτυξης είναι η νοοτροπία, συγκεκριμένα αναφέρει <<να αλλάξουμε τον τρόπο που σκεφτόμαστε και να ξεβολευτούμε. Δεν γίνεται να μην αλλάζουμε σε ότι αφορά το επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών και παράλληλα να απαιτούμε περισσότερα>>.

Στο έκτο ερώτημα <<Κάτω από ποιες προϋποθέσεις ο λιμένας του Ηρακλείου μπορεί να γίνει λιμένας αφετηρίας για τις δραστηριότητες κρουαζιέρας;>> οι έξι από τους οκτώ ερωτώμενους απαντούν θετικά λόγω της δεδομένης του θέσης συγκριτικά με άλλα λιμάνια, όπως η Αίγυπτος και το Ισραήλ και της υψηλής ασφάλειας που προσφέρει. Ειδικά αναφέρουν, ότι αυτό θα επιτευχθεί εάν προστεθούν νέες λιμενικές υποδομές για τη διευκόλυνση της διακίνησης των επιβατών, αυξηθεί η συνεργασία των αρμόδιων φορέων, ενταθεί η προσπάθεια προβολής του λιμένα από τον ΟΛΗ Α.Ε. με τη συμμετοχή του σε διεθνή συνέδρια και εκθέσεις και τέλος δοθούν ανταποδοτικά κίνητρα στις εταιρείες με μορφή εκπνώσεων, συμπληρωματικές υπηρεσίες, νηρ υπηρεσίες κτλ.

Ένας συνεντευξιαζόμενος, σύμφωνα με ένα απόσπασμα από την συνέντευξη του αναφέρει <<Η κατασκευή του νέου αεροδρομίου θα δώσει μια ώθηση στο λιμένα Ηρακλείου, επίσης πρέπει να μειωθεί ο χρόνος έλεγχου των επιβατών κρουαζιέρας στο υπάρχον αεροδρόμιο, ακόμα με την έναρξη της εφαρμογής ελέγχου των επιβατών με τα βιομετρικά στοιχεία τους από το 2021 αντιλαμβάνεστε πόσο χρόνος αλλά και πόσος χώρος χρειάζεται ένας επιβατικός σταθμός για να εξυπηρετήσει μια διαδικασία ελέγχου αποεπιβίβασης επιβατών κρουαζιερόπλοιου>>.

Δuo συνεντευξιαζόμενοι θεωρούν ότι το κόστος των υπηρεσιών του λιμένα είναι πολύ υψηλό σε σχέση με γειτονικές χώρες και πρέπει να μειωθεί.

Στο έβδομο ερώτημα <<Πιστεύετε ότι οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι επιβάτες/πληρώματα κρουαζιερόπλοιων στην πόλη του Ηρακλείου θα αυξηθούν από τη χρήση του λιμένα Ηρακλείου ως λιμένα αφετηρίας;>> οι έξι ερωτώμενοι απαντούν θετικά ως προς την αύξηση των δαπανών που πραγματοποιούν οι επιβάτες και τα πληρώματα κρουαζιέρας στα homeporting λόγω της μεγαλύτερης παραμονής τους στο λιμένα. Ένας συνεντευξιαζόμενος διαφωνεί και επιμένει ότι οι εταιρείες κρουαζιέρας πρέπει να διαμορφώσουν το κόστος ανά επιβάτη διαφορετικά ο επισκέπτης δεν θα έχει την δυνατότητα να ξοδέψει παραπάνω χρήματα.

Επίσης, μια συνεντευξιαζόμενη σύμφωνα με ένα απόσπασμα από την συνέντευξη της αναφέρει <<Δυστυχώς στα homeporting δεν αφήνουν πολλά χρήματα οι επιβάτες γιατί αναλόγως με τις πτήσεις ,με τις αφίξεις και τις ώρες που φτάνουν, αναλόγως τον πληθυσμό που φέρνουν, έρχονται, είναι κουρασμένοι, θα μπουν μέσα ,δεν θα βγουν έξω, ούτε στις εκδρομές θα πάνε, παρατηρώ ότι δεν βγάζουν πολλές εκδρομές. Τα πληρώματα αναλόγως της χώρας προέλευσης τους, ειδικά όταν είναι Φιλιππινέζοι, δεν αφήνουν πολλά ,γενικά ξοδεύουν ελάχιστα χρήματα>>.

Στο όγδοο ερώτημα <<Ποια η άποψή σας για το επενδυτικό πρόγραμμα (Masterplan) του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου ΑΕ στον τομέα της κρουαζιέρας;>> οι μισοί ερωτώμενοι απάντησαν ότι δεν το γνωρίζουν και ούτε έχουν συμμετάσχει και οι άλλοι μισοί απάντησαν ότι το πρόγραμμα αυτό είναι αρκετά φιλόδοξο, το οποίο επιλύει την γενικότερη απαίτηση για εξειδικευμένους προβλήτες κρουαζιέρας με καλύτερες υποδομές και εγκαταστάσεις. Τους προβληματίζει όμως το μεγάλο κόστος κατασκευής και η συνεργασία πολλών φορέων του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα για την εφαρμογή

του. Ένας συνεντευξιαζόμενος προσθέτει επίσης ότι θεωρεί σκόπιμη την διαρκή επικαιροποίησή του.

Μια συνεντευξιαζόμενη σύμφωνα με ένα απόσπασμα από την συνέντευξη της αναφέρει <<Αυτό που μας προβληματίζει όλους στον Ο.Λ.Η. είναι το μεγάλο κόστος κατασκευής και η συνεργασία πολλών διαφορετικών φορέων του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα>>.

Στο ένατο ερώτημα <<Ποιο πιστεύετε ότι είναι το μέλλον της κρουαζιέρας τόσο σε τοπικό όσο και σε γενικό επίπεδο;>> πέντε ερωτώμενοι απάντησαν ότι η κρουαζιέρα ως προϊόν είναι πολύ ευαίσθητο και επηρεάζεται πάρα πολύ από γεωπολιτικές αλλαγές (πολέμους, φυσικές καταστροφές, μεταναστευτικά κύματα κλπ). Με απουσία όλων των παραπάνω, τότε η κρουαζιέρα στην Ελλάδα μόνο ανοδική πορεία θα έχει. Μια συνεντευξιαζόμενη τόνισε ότι αν λειτουργήσει ένα κοινό πλάνο μάρκετινγκ με από όλους τους φορείς της κρουαζιέρας, λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη πολιτικοκοινωνική κατάσταση, θα λάβουμε ένα αυξημένο μερίδιο της αγοράς.

Ένας συνεντευξιαζόμενος σύμφωνα με ένα απόσπασμα από την συνέντευξη του αναφέρει <<Δεν πρέπει να χαθεί καθόλου χρόνος όμως σε όλα τα επίπεδα, γιατί η κρουαζιέρα πάντα κοιτάει 3 με 5 χρόνια μπροστά και πρέπει να είμαστε έτοιμοι τώρα για επωμισθούμε τους καρπούς της δουλειάς μας μετά από 3 χρόνια. Θέλει επιμονή, υπομονή και συνεχή αναβάθμιση με γνώμονα και τα χαμηλά κόστη για όλες τις εμπλεκόμενες εταιρείες στο κομμάτι της κρουαζιέρας>>.

Ένας συνεντευξιαζόμενος εστιάζει πάλι στο μεγάλο κόστος των υπηρεσιών και συγκεκριμένα ότι η ποιότητα και η εμπειρία πρέπει να είναι μεγαλύτερη από το κόστος και όχι το αντίστροφο που συνήθως κάνουν όλοι.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

### 7.1 Συμπεράσματα-Περιορισμοί

Στο προηγούμενο κεφάλαιο παρουσιάστηκαν με λεπτομέρεια τα αποτελέσματα των συνεντεύξεων από τους stakeholders του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα που εμπλέκονται με την κρουαζιέρα. Από την καταγραφή των αποτελεσμάτων αυτών, προέκυψαν σημαντικά και ουσιώδη στοιχεία για την διεξαγωγή συμπερασμάτων, τα οποία θα στοιχειοθετήσουν τις προτάσεις για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην πόλη και την ευρύτερη περιοχή του Ηρακλείου.

Τα γενικά συμπεράσματα είναι :

- ότι το λιμάνι του Ηρακλείου μπορεί να αναπτυχθεί και να εδραιωθεί ως λιμένας κρουαζιέρας αφετηρίας στην περιοχή της ανατολικής Μεσογείου και
- ότι αδιαμφισβήτητα αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα χωρητικότητας και υποδομών για τη λειτουργία και εξυπηρέτηση αυτού του είδους κρουαζιέρας.

Επίσης η σύμπραξη της διοίκησης του Ο.Λ.Η. Α.Ε. με τον Δήμο, την Περιφέρεια και όλων των ιδιωτικών φορέων, σε ένα κοινό σχέδιο προώθησης και προβολής του λιμένα και της πόλης του Ηρακλείου, είναι πρωταρχική ανάγκη ώστε ο λιμένας Ηρακλείου να καθιερωθεί στο χώρο της κρουαζιέρας και ως λιμένας home port. Ένας από τους σπουδαιότερους λόγους για την καθιέρωση του λιμένα ως home port, όπως καταδεικνύεται από την δευτερογενή έρευνα, είναι ότι ένας λιμένας home port αποκομίζει περισσότερα οικονομικά οφέλη από τους επισκέπτες από έναν λιμένα διέλευσης. Αυτό το αποτέλεσμα των αυξημένων ωφελειών προκύπτει και από την πρωτογενή έρευνα που διενεργήθηκε σ' αυτήν την εργασία (βλέπε κεφ. 4.4).

Τα παραπάνω συμπεράσματα, συμφωνούν σε κάθε περίπτωση με τα ευρήματα από την πρωτογενή και δευτερογενή έρευνα που διενεργήθηκε στο πλαίσιο της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Μέσα από την βιβλιογραφία που έχει παρατεθεί αλλά και από τις μελέτες περίπτωσης (βλέπε μελέτες περίπτωσης κεφ.3.6) των λιμένων της Καραϊβικής, Βαλένθιας, Sorrento, Βενετίας, Λισαβόνας και Λιβόρνο, καταδεικνύεται ότι η σύμπραξη όλων των ενδιαφερόμενων και οι υποδομές κρουαζιέρας είναι αναγκαίες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη. Επίσης από την μελέτη περίπτωσης καταδείχθηκαν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα του λιμένα Ηρακλείου και διαπιστώθηκε ότι αν και οι υφιστάμενες δυνατότητες είναι πολλές, απαιτούνται περισσότερες ενέργειες από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

Συγκεκριμένα:

Από τις απαντήσεις του πρώτου ερωτήματος <<Ποια είναι η άποψή σας για την κίνηση της κρουαζιέρας στο λιμένα Ηρακλείου σήμερα;>> προκύπτει ότι το Ηράκλειο είναι σημαντικός κόμβος για την κρουαζιέρα στη νοτιοανατολική Μεσόγειο και ότι η πορεία που καταγράφεται την τελευταία πενταετία στην κρουαζιέρα είναι ανοδική.

Από τις απαντήσεις του δεύτερου ερωτήματος <<Ποιοι παράγοντες θεωρείται ότι επηρεάζουν τις εταιρίες κρουαζιέρας στη διαδικασία επιλογής του λιμένα Ηρακλείου ως προορισμού κρουαζιέρας;>> προκύπτει ότι οι παράγοντες επηρεασμού είναι :

- τα χαρακτηριστικά του λιμένα που του προσδίδουν ιδιαίτερη σημασία, όπως οι υποδομές λιμένα, οι προσφερόμενες υπηρεσίες προς επιβάτες και πλοίο, το κόστος λιμενικών υπηρεσιών **όπου θεωρούν ότι είναι μεγαλύτερο συγκριτικά με άλλα λιμάνια** κλπ,
- τα χαρακτηριστικά που διαθέτει η ευρύτερη περιοχή και την καθιστούν ελκυστικό προορισμό για τον τουρισμό (αρχαιολογικοί χώροι, μουσεία) ,
- οι παροχές και οι υποδομές του προορισμού (εστιατόρια, ξενοδοχεία, χώροι αναψυχής),
- η επάρκεια του υφιστάμενου δικτύου μεταφορών (αεροδρόμιο, λεωφορεία, ταξί κλπ.),
- και η πολιτική σταθερότητα στην περιοχή γενικότερα ( χωρίς πολέμους κλπ.).

Από τις απαντήσεις του τρίτου ερωτήματος <<Κατά πόσο πιστεύετε ότι η δραστηριότητα της κρουαζιέρας συμβάλει στην ανάπτυξη της οικονομίας και στη δημιουργία απασχόλησης στην πόλη του Ηρακλείου σήμερα;>> προκύπτει ότι η δραστηριότητα της κρουαζιέρας συμβάλει σε πολύ μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη της οικονομίας όπως και της αναζήτησης νέων θέσεων εργασίας, διότι επωφελούνται πάρα πολλοί οικονομικοί κλάδοι της πόλης, συμπεριλαμβανομένων όλων των εμπλεκόμενων φορέων στο χώρο της κρουαζιέρας και των επιχειρήσεων στην αγορά του Ηρακλείου. Αναφέρουμε ενδεικτικά το λιμάνι της Βενετίας (βλέπε μελέτη περίπτωσης 4 κεφ.3.6) όπου η τοπική αγορά επωφελείται από τους χιλιάδες επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων σε τέτοιο βαθμό ώστε να μην την ενδιαφέρουν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του τόπου τους.

Από τις απαντήσεις του τέταρτου ερωτήματος <<Ποιες ενέργειες, κατά την άποψή σας, απαιτούνται ώστε οι επιβάτες κρουαζιέρας να ξοδεύουν χρόνο και χρήμα στην πόλη του Ηρακλείου;>> προκύπτει ότι οι επιβάτες πρέπει να έχουν:

- σωστή πληροφόρηση μέσα και έξω από το πλοίο τόσο για τα τοπικά προϊόντα που μπορούν να δοκιμάσουν και να αγοράσουν με την άφιξή τους, όσο και για τα σημεία ενδιαφέροντος τα οποία μπορούν να επισκεφτούν με εύκολη και γρήγορη πρόσβαση σε αυτά,
- μεγαλύτερο χρόνο παραμονής στο νησί,
- η καλή εικόνα της πόλης και των κατοίκων της έχει μεγάλη σημασία και
- ο σχεδιασμός των εταιρειών για κρουαζιέρες cost efficient .

Από τις απαντήσεις του πέμπτου ερωτήματος <<Υπάρχουν δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο λιμάνι και την πόλη του Ηρακλείου;>> προκύπτει ότι υπάρχουν εάν γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες από τους εμπλεκόμενους φορείς. Μάλιστα αυτές θα ενισχυθούν από το θεσμοθετημένο πλαίσιο της Συνθήκης Schengen που θα ωθήσει στο να καθοριστεί ο λιμένας Ηρακλείου ως πρωταγωνιστής στη δραστηριότητα της κρουαζιέρας στην περιοχή, λαμβάνοντας υπόψη τα μειονεκτήματα των εγχώριων ανταγωνιστικών λιμένων.

Από τις απαντήσεις του έκτου ερωτήματος <<Κάτω από ποιες προϋποθέσεις ο λιμένας του Ηρακλείου μπορεί να γίνει λιμένας αφετηρίας για τις δραστηριότητες κρουαζιέρας;>> προκύπτει ότι δεδομένης της θέσης του συγκριτικά με άλλα λιμάνια, όπως η Αίγυπτος και το Ισραήλ, της υψηλής ασφάλειας που προσφέρει και ειδικά:

- εάν προστεθούν νέες λιμενικές υποδομές για τη διευκόλυνση της διακίνησης των επιβατών,
- εάν αυξηθεί η συνεργασία των αρμόδιων φορέων,

- εάν ενταθεί η προσπάθεια προβολής του λιμένα από τον ΟΛΗ Α.Ε. με τη συμμετοχή του σε διεθνή συνέδρια και εκθέσεις
- και τέλος εάν δοθούν ανταποδοτικά κίνητρα στις εταιρείες με μορφή εκπνώσεων, συμπληρωματικές υπηρεσίες, νηρ υπηρεσίες κτλ.

Από τις απαντήσεις του έβδομου ερωτήματος <<Πιστεύετε ότι οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι επιβάτες/ πληρώματα κρουαζιερόπλοιων στην πόλη του Ηρακλείου θα αυξηθούν από τη χρήση του λιμένα Ηρακλείου ως λιμένα αφετηρίας;>> προκύπτει ότι θα αυξηθούν οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι επιβάτες και τα πληρώματα κρουαζιέρας στα homerothing λόγω της μεγαλύτερης παραμονής τους στο λιμένα για τους λόγους που προαναφέρθηκαν παραπάνω.

Από τις απαντήσεις του όγδοου ερωτήματος <<Ποια η άποψή σας για το επενδυτικό πρόγραμμα (Masterplan) του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου ΑΕ στον τομέα της κρουαζιέρας;>> προκύπτει ότι το πρόγραμμα αυτό είναι αρκετά φιλόδοξο και επιλύει την γενικότερη απαίτηση για εξειδικευμένους προβλήτες κρουαζιέρας με καλύτερες υποδομές και εγκαταστάσεις. Υπάρχει όμως μεγάλος προβληματισμός για το μεγάλο κόστος υλοποίησης του και την απαραίτητη συνεργασία πολλών φορέων του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα για την εφαρμογή του.

Από τις απαντήσεις του ένατου ερωτήματος <<Ποιο πιστεύετε ότι είναι το μέλλον της κρουαζιέρας τόσο σε τοπικό όσο και σε γενικό επίπεδο;>> προκύπτει ότι η κρουαζιέρα ως προϊόν είναι πολύ ευαίσθητο και επηρεάζεται πάρα πολύ από γεωπολιτικές αλλαγές (πολέμους, φυσικές καταστροφές, μεταναστευτικά κύματα κλπ). Επιβάλλεται η δημιουργία ενός κοινού πλάνου μάρκετινγκ από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς της κρουαζιέρας, λαμβάνοντας υπόψη τη σημερινή παγκόσμια πολιτικοκοινωνική κατάσταση, ώστε ο λιμένας και η πόλη του Ηρακλείου να έχουν ένα αυξημένο μερίδιο της αγοράς.

Η έρευνα που πραγματοποιήθηκε, αναπόφευκτα περιορίστηκε ως προς το μέγεθος της δειγματοληψίας του δείγματος των συνεντευξιαζόμενων (δειγματοληψία ευκολίας). Οι συνεντευξιαζόμενοι που επιλέχθηκαν όμως για την εργασία αυτή, είναι οι περισσότεροι άμεσα εμπλεκόμενοι στην αγορά της κρουαζιέρας και αυτοί οι οποίοι εκπροσωπούν τις απόψεις και τις ανάγκες των εταιριών κρουαζιέρας. Ένας άλλος περιορισμός ήταν η αδυναμία συμμετοχής ορισμένων φορέων στην παρούσα έρευνα λόγω των επαγγελματικών τους υποχρεώσεων. Επίσης, η παρούσα διπλωματική εργασία παρατάθηκε χρονικά λόγω δικαιολογημένης καθυστέρησης της διεξαγωγής των συνεντεύξεων από τον ερευνητή με τους εμπλεκόμενους φορείς. Οι εμπλεκόμενοι, οι οποίοι είτε διαθέτουν είτε εργάζονται σε τουριστικά πρακτορεία, αδυνατούσαν να συμμετάσχουν λόγω φόρτου εργασίας εν μέσω της αυξημένης τουριστικά περιόδου. Γι' αυτό και ο μεταπτυχιακός φοιτητής έγινε κουραστικός, ενοχλητικός πολλές φορές και εντέλει οι περισσότερες συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν στο χώρο του επιβατικού σταθμού κρουαζιέρας, στο γραφείο του μεταπτυχιακού φοιτητή.

Σε μια μελλοντική έρευνα του ίδιου θέματος, προτείνεται ο ερευνητής να έχει συντάξει το ερωτηματολόγιο στην αρχή της διπλωματικής εργασίας του και εν συνεχεία να το προωθήσει στους αρμόδιους φορείς, έτσι ώστε στην διεξαγωγή των συνεντεύξεων να είναι προετοιμασμένοι για τις απαντήσεις τους και να μην πιέζονται χρονικά. Έτσι, ο ερευνητής θα είχε και το χρονικό περιθώριο να απευθυνθεί στους υπεύθυνους των εταιριών κρουαζιέρας, (που χρησιμοποιούν ή όχι το λιμένα Ηρακλείου ως προορισμό κρουαζιέρας) για την αναζήτηση των κριτηρίων επιλογής ή μη του λιμένα Ηρακλείου ως λιμένα (home port). Επίσης λόγω της προσωπικής φύσης των συνεντεύξεων,

ορισμένοι συνεντευξιαζόμενοι θα μπορούσαν να έχουν παράσχει μια μερική εκπροσώπηση των δικών τους σκέψεων. Έτσι, οι περαιτέρω μελέτες για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας θα μπορούσαν να επικυρώσουν τα συμπεράσματά της παρούσας, χρησιμοποιώντας άλλες ερευνητικές τεχνικές και τρόπους συλλογής δεδομένων.

## 7.2 Προτάσεις για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας στο Ηράκλειο

Με την παρούσα εργασία διαπιστώθηκε ότι ο λιμένας και η πόλη του Ηρακλείου ως τουριστικός προορισμός κρουαζιέρας, αναμφισβήτητα χρήζουν εκσυγχρονισμού σε επίπεδο υποδομών και λειτουργίας. Η πόλη πρέπει να βελτιώσει την εικόνα της σε όλα τα επίπεδα (πεζοδρομήσεις, όψεις κτηρίων, πολιτιστικές δράσεις, καθαριότητα, ασφάλεια, φιλικούς κατοίκους κτλ) και αυτό θα επιτευχθεί με την σύμπραξη του δήμου, των επιχειρήσεων, των κατοίκων της και με <<σκληρή δουλειά>> όπως αναφέρθηκε από μια συνεντευξιαζόμενη. Από την μεριά της η διοίκηση του λιμένα Ηρακλείου, πρέπει να αναβαθμίσει τον υφιστάμενο επιβατικό σταθμό και να τον επεκτείνει, ώστε να μειωθεί ο χρόνος εξυπηρέτησης των επιβατών με την ίδια παροχή ποιοτικών υπηρεσιών. Επίσης επιβάλλεται η συνεχής εκπαίδευση του προσωπικού της στο αντικείμενο του τουριστικού προϊόντος της κρουαζιέρας. Αυτό είναι εφικτό και μπορεί να επιτευχθεί με ίδια οικονομικά μέσα του Ο.Λ.Η. Α.Ε. Επιτακτική ανάγκη είναι η εξασφάλιση χρηματοδότησης του επικαιροποιημένου σχεδίου MASTERPLAN από κρατικούς πόρους, ευρωπαϊκά προγράμματα ή και από ιδιωτικές εταιρείες.

Όλοι οι ερωτώμενοι συμφωνούν ότι η γεωστρατηγική θέση και η ιστορική κληρονομιά της πόλης του Ηρακλείου, τη καθιστούν σημαντικό τουριστικό προορισμό, ότι ο λιμένας Ηρακλείου έχει προοπτικές ώστε να αναδειχθεί σε λιμένα αφετηρίας αλλά αναγνωρίζουν και την ανάγκη εκσυγχρονισμού των υποδομών του αεροδρομίου, της λειτουργίας του με περισσότερο προσωπικό, με μεγαλύτερους χώρους και παρκινγκ ώστε ο χρόνος εξυπηρέτησης των επισκεπτών να μειωθεί σημαντικά. Επιτακτική ανάγκη και όνειρο όλων των εμπλεκόμενων φορέων της κρουαζιέρας είναι η κατασκευή ενός μεγαλύτερου αεροδρομίου στο νομό του Ηρακλείου όπως και η κατάλληλη συγκοινωνιακή σύνδεση του με το λιμάνι. Όλοι οι συνεντευξιαζόμενοι επισήμαναν την αναγκαιότητα της σύμπραξης όλων των εμπλεκόμενων δημοσίων και ιδιωτικών φορέων για την προώθηση και προβολή της κρουαζιέρας στο Ηράκλειο.

Από την ποιοτική έρευνα προέκυψε επίσης ότι οι επιβάτες πρέπει να έχουν σωστή πληροφόρηση μέσα και έξω από το πλοίο τόσο για τα τοπικά προϊόντα που μπορούν να δοκιμάσουν και να αγοράσουν με την άφιξή τους, όσο και για τα σημεία ενδιαφέροντος τα οποία μπορούν να επισκεφτούν με εύκολη και γρήγορη πρόσβαση σε αυτά. Επιτακτική ανάγκη είναι η δημιουργία ενός info-desk αποκλειστικά για την κρουαζιέρα, η στελέχωση του με υπάλληλους με γνώση ξένων γλωσσών και η διανομή δωρεάν φυλλαδίων και χάρτη με τα σημεία ενδιαφέροντος της πόλης. Επίσης πέραν της ενεργής συμμετοχής του Ο.Λ.Η.Α.Ε. στις διεθνείς εκθέσεις τουριστικού ενδιαφέροντος για την ανάδειξη του τουριστικού προϊόντος της πόλης του Ηρακλείου και την συνεχή του προσπάθεια, επιβάλλεται η συμμετοχή και η συμβολή όλων των φορέων της πόλης με κοινή κατεύθυνση στις εκθέσεις αυτές.

Από την παρούσα εργασία προέκυψε ακόμα, ότι οι εταιρείες κρουαζιέρας πρέπει να σχεδιάζουν κρουαζιέρες cost efficient για το δημογραφικό των επιβατών που στοχεύουν, δηλαδή η αναγνώριση του κόστους ευκαιρίας του εκάστοτε πελάτη. Ο Ο.Λ.Η. Α.Ε. και αυτός με την σειρά του πρέπει να δώσει ανταποδοτικά κίνητρα στις εταιρείες με μορφή εκπτώσεων, συμπληρωματικές υπηρεσίες και να βελτιώνει συνεχώς

την σχέση ποιότητας-τιμής σύμφωνα με την απαίτηση των τουριστικών πρακτόρων προς όφελος όλων.

Τέλος η Διεύθυνση Ανάπτυξης και Προγραμματισμού του Ο.Λ.Η. Α.Ε, πρέπει να στελεχώσει το τμήμα προώθησης της κρουαζιέρας του με προσωπικό που να διαθέτει γνώσεις στο τομέα της κρουαζιέρας και του μάρκετινγκ. Το τμήμα κρουαζιέρας καλείται να προβάλλει το τουριστικό προϊόν της πόλης του Ηρακλείου και της ευρύτερης περιοχής του μέσω των διεθνών εκθέσεων, του διαδικτύου, του έντυπου τύπου, των δημόσιων σχέσεων κτλ.

### 7.3 Προβληματισμοί

Από τις απαντήσεις των αρμόδιων φορέων και την ανάλυση της ποιοτικής έρευνας διαπιστώθηκε ότι οι τοποθετήσεις και οι προτάσεις των τουριστικών πρακτόρων ήταν ουσιαστικές λόγω της πολυετής πείρας τους, ενώ των υπόλοιπων ενδιαφερομένων ήταν επιφανειακές για τις λύσεις των υφιστάμενων προβλημάτων. Το γεγονός αυτό δημιουργεί ένα προβληματισμό για το αν οι εμπλεκόμενοι φορείς κατανοούν πλήρως το προϊόν της κρουαζιέρας και αν μπορεί να υπάρξει μια κοινή πορεία ως προς την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο λιμένα του Ηρακλείου. Να αναφέρουμε ενδεικτικά ότι το νούμερο των αρμοδίων που συμμετέχουν κάθε χρόνο για τις συζητήσεις και την χάραξη πολιτικής για την νέα σεζόν της κρουαζιέρας αριθμεί περίπου τους πενήντα. Τέλος η έλλειψη ενός κοινού προσανατολισμού ενεργειών και στρατηγικών για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο λιμένα Ηρακλείου, δεν είναι δυνατό να αποφέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα και τις οικονομικές ωφέλειες στη πόλη και την ευρύτερη περιοχή του Ηρακλείου.

Ένας άλλος προβληματισμός που δημιουργείτε είναι ότι, η χάραξη της τιμολογιακής πολιτικής του ΟΛΗ ελέγχεται και εγκρίνεται από το υπουργείο Οικονομικών. Αυτό σημαίνει ότι δεν είναι ευέλικτη και εύκολα προσαρμόσιμη στο κόστος υπηρεσιών της, ώστε να ανταπεξέλθει στο διεθνή ανταγωνισμό και τα δεδομένα που αλλάζουν συνεχώς. Έτσι, ο λιμένας Ηράκλειου λόγω της κρατικής εποπτείας παραμένει ένας μικρότερης σημασίας τουριστικός προορισμός στην ανατολική Μεσόγειο.

Ακόμα, η κατασκευή ενός μεγαλύτερου αεροδρομίου απαιτείται για την ώθηση του τουρισμού κρουαζιέρας και του homerorting στο λιμένα του Ηρακλείου. Η συγκοινωνιακή σύνδεση του όμως με το λιμάνι απαιτεί ένα νέο οδικό δίκτυο για την γρήγορη εξυπηρέτηση των επιβατών κρουαζιέρας. Αυτά τα έργα δυστυχώς είναι πολυδάπανα και μακροχρόνια, με συνέπεια ο λιμένας-προορισμός του Ηρακλείου να μένει πίσω στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας homerorting.

Τέλος η εξασφάλιση χρηματοδότησης του επικαιροποιημένου σχεδίου MASTERPLAN από κρατικούς πόρους, ευρωπαϊκά προγράμματα ή και από ιδιωτικές εταιρείες είναι δύσκολη λόγω της δεδομένης γραφειοκρατίας και του πλήθους των εμπλεκόμενων φορέων του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

### Ελληνόγλωσσες

- 1.Βελισσαρίου, Ε.(2000). Μάνατζμεντ Ειδικών και Εναλλακτικών μορφών Τουρισμού, Πάτρα: ΕΑΠ .
- 2.Γεωργαντόπουλος – Βλάχος , (1997).Ναυτιλιακή Οικονομική, Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.
- 3.Διακομιχάλης Μ., (2006: 36,37,38). Διδακτορική διατριβή : «Ο Θαλάσσιος τουρισμός : Η εκτίμηση των επιδράσεων του στην Ελληνική οικονομία μέσω του δορυφορικού λογαριασμού τουρισμού και της σύνδεσής του με το εθνικολογιστικό σύστημα», Χίος: Πανεπιστήμιο Αιγαίου.
- 4.Διακομιχάλης Μ.,(2009:62,64).Θαλάσσιος τουρισμός κι Οικονομικές Επιδράσεις, εκδόσεις Σταμούλη.
- 5.Δαναμπάσης, Ε. Α. (2010). Το Νομικό και Θεσμικό Πλαίσιο της Κρουαζιέρας, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στη Ναυτιλία, Πειραιάς
- 6.Ευθυμιάτου-Πουλάκου, (2009) .Τουριστικό δίκαιο σ. 218.
- 7.Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος (2012). Κλαδική Μελέτη: Κρουαζιέρα - Ένας κλάδος με δυνητικά έσοδα ύψους €2δισ, Εθνική Τράπεζα, Αθήνα Χ.
- 8.Κοκκώσης, Π. Τσάρτας (1999), Ανάπτυξη και Περιβάλλον στον Τουρισμό, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, ΠΑΤΡΑ, σελ. 302.
- 9.Κοκκώσης Χ., Τσάρτας Π., Γκρίμπα Ε.,(2011:301,302,303,321) .Ειδικές και Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού – Ζήτηση και προσφορά νέων προϊόντων τουρισμού, εκδόσεις Κριτική ΑΕ, Αθήνα .
- 10.Μυλωνόπουλος Δ. (2004).Ναυτιλία: έννοιες, τομείς, δομές, εκδόσεις Σταμούλη.
- 11.Μοίρα, Π. & Μυλωνόπουλος, Δ.,(2006). Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία. Κοινωνιολογική προσέγγιση. e- Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας. 1 (2), σ. 28-38.
- 12.Μυλωνάς Π., (2012:5-6) 'Κρουαζιέρα: Ένας κλάδος με δυνητικά έσοδα ύψους 2δισ', Κλαδικές Μελέτες, Εκδ. Εθνική Τράπεζα , Αθήνα
- 13.Μοίρα, Π., Μυλωνόπουλος, Δ. (2014). Τουρισμός υγείας και ταξίδι υγείας. Κοινωνιολογική προσέγγιση και εννοιολογική διασαφήνιση, e περιοδικό επιστήμης και τεχνολογίας.
- 14.Πάλλης, Θ., Βαγγέλας, Γ.Κ., Αράπη, Κ., Κλαδάκη, Π. & Παπαχρήστου, Α. (2017). Η αναπτυξιακή Προοπτική της Κρουαζιέρας Αφιερώσεως στην Ελλάδα, Διανέοσις, Οργανισμός Έρευνας & Ανάλυσης .

## Ξενόγλωσσες

1. Boniface, B. – Cooper, C. (1996). *The Geography of Travel and Tourism*, 2nd Edition, BH., page 49.
2. Diakomihalis, M. (2007). *Maritime Transport: The Greek Paradigm. Research in Transportation Economics*, Volume 21, 419–455. Elsevier Ltd.
3. Dickinson, B., - Vladimir, A., (1997) . *Selling the Sea : An Inside Look at the Cruise Industry*. New York: Wiley, σελ. 37.
4. Dowling, R. (2006). *Cruise Ship Tourism*, Publisher: CABI.
5. Dawson, P. (2000). *Cruise Ships: An Evolution in Design*, Conway Maritime.
6. Economist (1998) . *Survey Travel and Tourism floating Fantasy*, 10 January, σελ. 14.
7. Foster, D. (1994) . *First Class: An Introduction to Travel and Tourism*, McGraw-Hill International Editions, , σελ. 141-142.
8. Ghauri και Gronhaug, 2010, (King, 2004) διαθέσιμα στο Mark Saunders, Philip Lewis, Adrian Thornhill, Εκδόσεις ΔΙΣΙΓΜΑ "Μέθοδοι έρευνας στις Επιχειρήσεις & την Οικονομία 2014", Σελ 5.
9. Gibson P., (2006:45). 'Cruise Operations Management', Elsevier.
10. Lekakou M. B. and Pallis A. A., (2004). 'Cruising the Mediterranean Sea: Market Structures and EU Policy Initiatives', *Aegean Working Papers*, 2(1), 45-61
11. Lekakou M.B., Pallis, A. A., Vaggelas, G., K., (2009a), "Is this a home – port? An analysis of the cruise industry's selection criteria", *Proceedings of the International Association of Maritime Economists (IAME) Conference, Copenhagen, Denmark* Lekakou M.B.
12. Lekakou M. B., Pallis A. A., Vaggelas G. K., (2010:9) 'Which homeport in Europe: The cruise industry's selection criteria', *Tourismos Policy Research Corporation (2009) 'Tourist facilities in ports: The economic factor'*, Διαθέσιμο στο: <URL:[http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/economic\\_factor\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/economic_factor_en.pdf)> {Τελευταία πρόσβαση στις 16/08/19}
13. Lekakou, M., Pallis, A. and Vaggelas, G. (2010) "Which Homeport in Europe: The cruise industry's selection criteria". *Tourismos*, 4 (4) 215-240.
14. Lundberg, D.E. and Lundberg, C.B. (1993). *International Travel and Tourism*. John Wiley and Sons, New York.
15. Marti B., (1990) 'Geography and the cruise ship port selection process', *Maritime Policy and Management*, 17(3), 157-164
16. McCalla R., (1996) 'An investigation into site and situation: cruise ship ports', *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 89(1), 44-55

17. Peisley, T. (2003). Cruising – A global view of the challenge and the opportunity. Paper presented at the International Association Cities and Ports Days. Le Port, La Reunion, 19-22 November.
18. Starr, N. (1993) . Viewpoint. *An Introduction to Travel, Tourism and Hospitality*, Houghton Mifflin Company.
19. Di Vaio A., Medda F. R., (2010) . '*Governance and efficiency of Mediterranean cruise terminals*', World Conference on Transport Research, Lisbon.
20. Wild and Dearing, 2005, διαθέσιμο στο Gibson P. (2006) 'Cruise Operations Management', Elsevier.
21. Wild, P. and Dearing, J. (2000). "*Development of and prospects for cruising in Europe*". *Maritime Policy and Management*, 27 (4) 315-333.
22. Ioannidis, S.A.K. (2019). "An overview of yachting tourism and its role in the development of coastal areas of Croatia", *Journal of Hospitality and Tourism Issues*, 1(1), 30-43.

## Ηλεκτρονικές Πηγές

Cruise Lines International Association (CLIA) (2014), [www.cruising.org](http://www.cruising.org), The Global contribution of Cruise Tourism 2013. Washington DC: CLIA. {Τελευταία πρόσβαση στις 06/09/19}

CLIA/ CLIA Europe 2016, [www.cruising.org/www.cliaeurope.eu](http://www.cruising.org/www.cliaeurope.eu), Μέλη CLIA {Τελευταία πρόσβαση στις 08/09/19}

Cruise Industry News (2017). *Cruise Industry Infographic, August*, <https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/17566-2017-cruise-industryinfographic.html>, {τελευταία πρόσβαση 02/04/2019}

CLIA (2017). Market reports: 2017 Year in Review .Ανακτήθηκε από: <https://cruising.org/docs/default-source/annual-reports/clia-yr-infographic-2018-v3-02.jpg?sfvrsn=2> {τελευταία πρόσβαση 05/07/2019}

CLIA/ CLIA Europe 2018, [www.cruising.org/www.cliaeurope.eu](http://www.cruising.org/www.cliaeurope.eu), {Τελευταία πρόσβαση στις 02/04/19}, διαθέσιμα από Royal Caribbean Cruises, Ltd., Carnival Corporation και plc, NCL Corporation Ltd., Thomson / First Call, Διεθνής Ένωση Κρουαζιερόπλοιων (CLIA), Φλόριντα-Καραϊβική Ένωση Κρουαζιέρας (FCCA), DVB Bank και Cruise Pulse <sup>TM</sup>.

Cruise Lines International Association (CLIA) (2018), [www.cruising.org](http://www.cruising.org), The Global contribution of Cruise Tourism 2017. Washington DC: CLIA. {τελευταία πρόσβαση 05/07/2019}

CLIA/ CLIA Europe 2018, [www.cruising.org/www.cliaeurope.eu](http://www.cruising.org/www.cliaeurope.eu) {τελευταία πρόσβαση 05/07/2019}

CLIA (2018). Consumer Research: 2018 CLIA Travel Report. Ανακτήθηκε από: <https://www.cruising.org/about-the-industry/research> {τελευταία πρόσβαση 05/07/2019}

CLIA, 2018, [www.cruising.org/www.cliaeurope.eu](http://www.cruising.org/www.cliaeurope.eu) (Contribution of cruise tourism to the economies of Europe 2017), {τελευταία πρόσβαση 20/08/2019}

Cruise Market Watch 2018, [www.cruisemarketwatch.com](http://www.cruisemarketwatch.com), {Τελευταία πρόσβαση στις 05/07/19}

Hellenic Ports Association 2019, [www.elime.gr](http://www.elime.gr), Κύριοι και Δευτερεύοντες Ελληνικοί Λιμένες Κρουαζιέρας .Κατανομή Λιμένων Κρουαζιέρας ανά Περιφέρεια ,Μέλη της ΕΛΙΜΕ, Επιβατική κίνηση κύριων λιμένων Ελλάδας για το 2018, Στοιχεία κρουαζιέρας 2015-2018 Ελλάδας {τελευταία πρόσβαση 16/08/2019}

Hellenic Ports Association 2019, [www.elime.gr](http://www.elime.gr), 'Κύριοι και Δευτερεύοντες Ελληνικοί Λιμένες Κρουαζιέρας', {τελευταία πρόσβαση 16/08/2019}

Hellenic Ports Association 2019, [www.elime.gr](http://www.elime.gr), 'Κατανομή Λιμένων Κρουαζιέρας ανά Περιφέρεια', {τελευταία πρόσβαση 16/08/2019}

Hellenic Ports Association 2019, [www.elime.gr](http://www.elime.gr), 'Μέλη της ΕΛΙΜΕ, Επιβατική κίνηση κύριων λιμένων Ελλάδας για το 2018', {τελευταία πρόσβαση 16/08/2019}

Hellenic Ports Association 2019, [www.elime.gr](http://www.elime.gr), 'Επιβατική κίνηση κύριων λιμένων Ελλάδας για το 2018', {τελευταία πρόσβαση 16/08/2019}

Hellenic Ports Association 2019, [www.elime.gr](http://www.elime.gr), 'Στοιχεία κρουαζιέρας 2015-2018 Ελλάδας', {τελευταία πρόσβαση 16/08/2019}

Florida-Caribbean Cruise Association 2015, [www.f-cca.com](http://www.f-cca.com), Χαρακτηριστικά επιβατών Κρουαζιέρας στη Βόρεια Αμερική {Τελευταία πρόσβαση στις 07/07/19}

Lekakou M. B., Pallis A. A., Vaggelas G. K., (2010) 'Which homeport in Europe: The cruise industry's selection criteria', *Tourismos Policy Research Corporation* (2009) 'Tourist facilities in ports: The economic factor', Διαθέσιμο στο: <URL:[http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/economic\\_factor\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/economic_factor_en.pdf)> {Τελευταία πρόσβαση στις 15/07/19}

MedCruise Association 2018, [www.medcruise.com](http://www.medcruise.com), Cruise Europe και μεμονωμένα δεδομένα λιμένων {τελευταία πρόσβαση 02/08/2019}

Τράπεζα της Ελλάδος "Εξελίξεις στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο πληρωμών" Δελτία Τύπου-10/04/2019

<https://www.bankofgreece.gr/enimerosi/grafeio-typou/anazhthsh-enhmerwsewn/enhmerwseis?announcement=39df63ac-60f8-45b4-8457-071c50a49829> {πρόσβαση 22/9/2019}

[www.porthera.klion.gr](http://www.porthera.klion.gr), Λιμάνι, Υπηρεσίες, Στατιστικά Στοιχεία {τελευταία πρόσβαση 27/08/2019}

Δημοσίευμα του τμήματος έρευνας Statista, [www.statista.com](http://www.statista.com) (2018), « *Cruise Industry Statistics and Facts*», <https://www.statista.com/topics/1004/cruise-industry/> {Πρόσβαση 9/08/2019}

[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), Γενικά χαρακτηριστικά νομού, η πόλη του Ηρακλείου {τελευταία πρόσβαση 25/08/2019}

[https://www.researchgate.net/publication/229662617\\_Stakeholders\\_the\\_natural\\_environment\\_and\\_the\\_future\\_of\\_Caribbean\\_cruise\\_tourism](https://www.researchgate.net/publication/229662617_Stakeholders_the_natural_environment_and_the_future_of_Caribbean_cruise_tourism) {Πρόσβαση 25/03/2020}

<http://archives.marketing-trends-congress.com/2013/pages/PDF/720.pdf> {Πρόσβαση 25/03/2020}

<http://archives.marketing-trends-congress.com/2013/pages/PDF/720.pdf> {Πρόσβαση 25/03/2020}

<https://doi.org/10.1177/1467358415619672> {Πρόσβαση 25/03/2020}

<https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/1467358415619672> {Πρόσβαση 25/03/2020}

<http://dx.doi.org/10.5772/intechopen.71459> {Πρόσβαση 25/03/2020}

<https://www.mdpi.com/2071-1050/11/17/4542> {Πρόσβαση 25/03/2020}

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

## Παράρτημα Α. Πρόγραμμα κρουαζιερόπλοιων 2019-2020

| ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ / FEBRUARY 2019 |                    |              |                      |                   |                     |              |                   |
|-----------------------------|--------------------|--------------|----------------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| Α/Α<br>S/N                  | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP        | ΩΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΩΡΑ ΑΝΑΚ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>PAX | ΠΡΟΒΛΗΤΑ<br>BERTH |
| 1                           | 17/2/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | MCS S INRO NIA       | 7:00              | 14:30               | 2.679        | P1W-V NORTH       |
| ΜΑΡΤΙΟΣ / MARCH 2019        |                    |              |                      |                   |                     |              |                   |
| Α/Α<br>S/N                  | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP        | ΩΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΩΡΑ ΑΝΑΚ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>PAX | ΠΡΟΒΛΗΤΑ<br>BERTH |
| 1                           | 12/3/2019          | ΤΡΙ/ΤΥΕ      | COSTA VENEZIA        | 7:00              | 12:00               | 3.260        | P1W-V NORTH       |
| 2                           | 17/3/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTIA LOLYMPIA    | 5:20              | 12:00               | 1.664        | P11 EAST          |
| 3                           | 21/3/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTIA LOLYMPIA    | 5:20              | 12:00               | 1.664        | P11 EAST          |
| 4                           | 22/3/2019          | ΠΑΡ/ΦΡΙ      | MCS S INRO NIA       | 6:00              | 14:00               | 2.679        | P1W-V NORTH       |
| 5                           | 23/3/2019          | ΣΑΒ/ΣΑΤ      | COSTA FORTUNA        | 7:00              | 14:00               | 2.720        | P1W-V NORTH       |
| 6                           | 24/3/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTIA LOLYMPIA    | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P11 EAST          |
| 7                           | 27/3/2019          | ΤΕΤ/ΠΕΔ      | WIKING JUPITER       | 13:00             | 19:00               | 930          | P11 EAST          |
| 8                           | 28/3/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTIA LOLYMPIA    | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P11 EAST          |
| 9                           | 29/3/2019          | ΠΑΡ/ΦΡΙ      | AIDA BLU             | 0:15              | 12:00 (30/3)        | 2.392        | P1W-V NORTH       |
| 10                          | 31/3/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTIA LOLYMPIA    | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P11 EAST          |
| ΑΠΡΙΛΙΟΣ / APRIL 2019       |                    |              |                      |                   |                     |              |                   |
| Α/Α<br>S/N                  | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP        | ΩΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΩΡΑ ΑΝΑΚ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>PAX | ΠΡΟΒΛΗΤΑ<br>BERTH |
| 1                           | 4/4/2019           | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTIA LOLYMPIA    | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P11 EAST          |
| 2                           | 6/4/2019           | ΣΑΒ/ΣΑΤ      | COSTA VICTORIA       | 7:00              | 12:00               | 2.394        | P1W-V NORTH       |
| 3                           | 7/4/2019           | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTIA LOLYMPIA    | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P11 EAST          |
| 4                           | 8/4/2019           | ΘΕΤ/ΜΟΝ      | COSTA neoRIMERA      | 7:00              | 17:00               | 1.727        | P1W-V NORTH       |
| 5                           | 11/4/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | MCS S INRO NIA       | 9:00              | 12:00               | 2.679        | P1W-V NORTH       |
| 6                           | 11/4/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTIA LOLYMPIA    | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P11 EAST          |
| 7                           | 14/4/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTIA LOLYMPIA    | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P11 EAST          |
| 8                           | 16/4/2019          | ΤΡΙ/ΤΥΕ      | MEIN SCHIFF HERZ     | 7:00              | 22:00               | 1.912        | P1W-V WEST        |
| 9                           | 16/4/2019          | ΤΡΙ/ΤΥΕ      | MEIN SCHIFF 4        | 8:00              | 22:30               | 2.306        | P1W-V NORTH       |
| 10                          | 16/4/2019          | ΤΡΙ/ΤΥΕ      | AIDA VITA            | 9:00              | 23:00               | 1.266        | P1W-V EAST        |
| 11                          | 18/4/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTIA LOLYMPIA    | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P11 EAST          |
| 12                          | 19/4/2019          | ΠΑΡ/ΦΡΙ      | MEIN SCHIFF 4        | 8:00              | 22:00               | 2.306        | P1W-V NORTH       |
| 13                          | 20/4/2019          | ΣΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTIA LCRYSTAL    | 7:00              | 20:30               | 1.200        | P11 EAST          |
| 14                          | 21/4/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTIA LOLYMPIA    | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P11 EAST          |
| 15                          | 23/4/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTIA LOLYMPIA    | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P11 EAST          |
| 16                          | 26/4/2019          | ΠΑΡ/ΦΡΙ      | SEVEN SEAS NAVIGATOR | 6:00              | 17:00               | 490          | P11 EAST          |
| 17                          | 26/4/2019          | ΠΑΡ/ΦΡΙ      | COSTA neoRIMERA      | 7:00              | 12:00               | 1.727        | P1W-V WEST        |
| 18                          | 26/4/2019          | ΠΑΡ/ΦΡΙ      | MEIN SCHIFF 4        | 8:00              | 22:30               | 2.306        | P1W-V NORTH       |
| 19                          | 27/4/2019          | ΣΑΒ/ΣΑΤ      | MEIN SCHIFF 3        | 8:00              | 22:30               | 2.306        | P1W-V NORTH       |
| 20                          | 27/4/2019          | ΣΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTIA LCRYSTAL    | 7:00              | 20:30               | 1.200        | P11 EAST          |
| 21                          | 28/4/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | ABIGAIL NO DYSEY     | 8:00              | 22:00               | 378          | P11 EAST          |
| 22                          | 29/4/2019          | ΘΕΤ/ΜΟΝ      | MCS MAGNIFICA        | 8:00              | 12:00               | 3.603        | P1W-V NORTH       |
| 23                          | 30/4/2019          | ΤΡΙ/ΤΥΕ      | MEIN SCHIFF HERZ     | 7:00              | 22:00               | 1.912        | P1W-V NORTH       |
| ΜΑΪΟΣ / MAY 2019            |                    |              |                      |                   |                     |              |                   |
| Α/Α<br>S/N                  | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP        | ΩΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΩΡΑ ΑΝΑΚ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>PAX | ΠΡΟΒΛΗΤΑ<br>BERTH |
| 1                           | 2/5/2019           | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTIA LOLYMPIA    | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P11 EAST          |
| 2                           | 2/5/2019           | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | LE LYRIAL            | 12:30             | 19:15               | 264          | P11 EAST          |
| 3                           | 4/5/2019           | ΣΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTIA LCRYSTAL    | 7:00              | 20:30               | 1.200        | P11 EAST          |
| 4                           | 5/5/2019           | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTIA LOLYMPIA    | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P11 EAST          |
| 5                           | 5/5/2019           | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | SEVEN SEAS VOYAGER   | 16:30             | 18:00 (6/5)         | 700          | P11 EAST          |
| 6                           | 7/5/2019           | ΤΡΙ/ΤΥΕ      | MEIN SCHIFF 3        | 8:00              | 22:30               | 2.306        | P1W-V NORTH       |
| 7                           | 7/5/2019           | ΤΡΙ/ΤΥΕ      | OCEANA               | 7:00              | 12:00               | 2.272        | P1W-V EAST        |
| 8                           | 7/5/2019           | ΤΡΙ/ΤΥΕ      | HORDON               | 8:30              | 12:30               | 1.228        | P11 EAST          |
| 9                           | 9/5/2019           | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTIA LOLYMPIA    | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P11 EAST          |
| 10                          | 11/5/2019          | ΣΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTIA LCRYSTAL    | 7:00              | 20:30               | 1.200        | P11 EAST          |
| 11                          | 12/5/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTIA LOLYMPIA    | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P11 EAST          |
| 12                          | 13/5/2019          | ΤΕΤ/ΠΕΔ      | MEIN SCHIFF HERZ     | 7:00              | 22:00               | 1.912        | P1W-V NORTH       |
| 13                          | 16/5/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTIA LOLYMPIA    | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P11 EAST          |

|    |           |         |                    |      |       |       |              |
|----|-----------|---------|--------------------|------|-------|-------|--------------|
| 14 | 18/5/2019 | ΕΑΒ/ΣΑΤ | CELESTYA LCRYSTA L | 7.00 | 20.30 | 1.200 | P II EAST    |
| 15 | 19/5/2019 | ΚΥΡ/ΣΥΝ | CELESTYA LOLYMPIA  | 5.20 | 11.30 | 1.664 | P II EAST    |
| 16 | 20/5/2019 | ΔΕΥ/ΜΟΝ | WEENDAM            | 7.00 | 18.00 | 1.330 | P IV-V NORTH |
| 17 | 23/5/2019 | ΠΕΜ/ΤΗΥ | CELESTYA LOLYMPK   | 5.20 | 11.30 | 1.664 | P II EAST    |
| 18 | 25/5/2019 | ΕΑΒ/ΣΑΤ | CELESTYA LCRYSTA L | 7.00 | 20.30 | 1.200 | P II EAST    |
| 19 | 26/5/2019 | ΚΥΡ/ΣΥΝ | CELESTYA LOLYMPIA  | 5.20 | 11.30 | 1.664 | P II EAST    |
| 20 | 29/5/2019 | ΤΕΤ/ΨΕΔ | MEIN SCHIFF HE RZ  | 7.00 | 22.00 | 1.912 | P IV-V NORTH |
| 21 | 30/5/2019 | ΠΕΜ/ΤΗΥ | CELESTYA LOLYMPK   | 5.20 | 11.30 | 1.664 | P II EAST    |

ΙΟΥΝΙΟΣ / JUNE 2019

| Α/Α<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP      | ΟΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΟΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>PAK | ΠΡΟΒΛΗΤΗ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|--------------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 1/6/2019           | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTYA LCRYSTA L | 5.45              | 20.30               | 1.200        | P II EAST         |
| 2          | 2/6/2019           | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYA LOLYMPK   | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |
| 3          | 6/6/2019           | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYA LOLYMPIA  | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |
| 4          | 8/6/2019           | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTYA LCRYSTA L | 5.45              | 20.30               | 1.200        | P II EAST         |
| 5          | 9/6/2019           | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | MARELLA DECO VE RY | 7.00              | 18.00               | 2.076        | P IV-V NORTH      |
| 6          | 9/6/2019           | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYA LOLYMPK   | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |
| 7          | 12/6/2019          | ΤΕΤ/ΨΕΔ      | MEIN SCHIFF HE RZ  | 7.00              | 17.30               | 1.912        | P IV-V NORTH      |
| 8          | 13/6/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYA LOLYMPIA  | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |
| 9          | 15/6/2019          | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTYA LCRYSTA L | 5.45              | 20.30               | 1.200        | P II EAST         |
| 10         | 16/6/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYA LOLYMPIA  | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |
| 11         | 20/6/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYA LOLYMPK   | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |
| 12         | 21/6/2019          | ΠΑΡ/ΡΡΙ      | CROWN IRIS         | 8.00              | 17.00               | 2.000        | P II EAST         |
| 13         | 22/6/2019          | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTYA LCRYSTA L | 5.45              | 20.30               | 1.200        | P II EAST         |
| 14         | 23/6/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYA LOLYMPIA  | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |
| 15         | 26/6/2019          | ΤΕΤ/ΨΕΔ      | MEIN SCHIFF HE RZ  | 7.00              | 22.00               | 1.912        | P IV-V NORTH      |
| 16         | 27/6/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYA LOLYMPK   | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |
| 17         | 29/6/2019          | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTYA LCRYSTA L | 5.45              | 20.30               | 1.200        | P II EAST         |
| 18         | 30/6/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYA LOLYMPIA  | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |

ΙΟΥΛΙΟΣ / JULY 2019

| Α/Α<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP      | ΟΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΟΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>PAK | ΠΡΟΒΛΗΤΗ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|--------------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 4/7/2019           | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYA LOLYMPIA  | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |
| 2          | 6/7/2019           | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTYA LCRYSTA L | 5.45              | 20.30               | 1.200        | P II EAST         |
| 3          | 7/7/2019           | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | MARELLA DECO VE RY | 7.00              | 18.00               | 2.076        | P IV-V NORTH      |
| 4          | 7/7/2019           | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYA LOLYMPK   | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |
| 5          | 7/7/2019           | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | WEENDAM            | 7.00              | 18.00               | 1.330        | P IV-V WEST       |
| 6          | 10/7/2019          | ΤΕΤ/ΨΕΔ      | MEIN SCHIFF HE RZ  | 7.00              | 17.30               | 1.912        | P IV-V NORTH      |
| 7          | 11/7/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYA LOLYMPIA  | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |
| 8          | 13/7/2019          | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTYA LCRYSTA L | 5.45              | 20.30               | 1.200        | P II EAST         |
| 9          | 14/7/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYA LOLYMPK   | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |
| 10         | 14/7/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | OCEANA             | 7.00              | 17.00               | 2.272        | P IV-V NORTH      |
| 11         | 18/7/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYA LOLYMPK   | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |
| 12         | 20/7/2019          | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTYA LCRYSTA L | 5.45              | 20.30               | 1.200        | P II EAST         |
| 13         | 21/7/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYA LOLYMPIA  | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |
| 14         | 24/7/2019          | ΤΕΤ/ΨΕΔ      | MEIN SCHIFF HE RZ  | 7.00              | 22.00               | 1.912        | P IV-V NORTH      |
| 15         | 25/7/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYA LOLYMPK   | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |
| 16         | 27/7/2019          | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTYA LCRYSTA L | 5.45              | 20.30               | 1.200        | P II EAST         |
| 17         | 28/7/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYA LOLYMPIA  | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ / AUGUST 2019

| Α/Α<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP      | ΟΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΟΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>PAK | ΠΡΟΒΛΗΤΗ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|--------------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 1/8/2019           | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYA LOLYMPIA  | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |
| 2          | 3/8/2019           | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTYA LCRYSTA L | 5.45              | 20.30               | 1.200        | P II EAST         |
| 3          | 4/8/2019           | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | MARELLA DECO VE RY | 7.00              | 18.00               | 2.076        | P IV-V NORTH      |
| 4          | 4/8/2019           | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYA LOLYMPK   | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |
| 5          | 6/8/2019           | ΤΡΥ/ΤΥΕ      | OCEANA             | 6.00              | 18.00               | 2.272        | P IV-V WEST       |
| 6          | 7/8/2019           | ΤΕΤ/ΨΕΔ      | MEIN SCHIFF HE RZ  | 7.00              | 22.00               | 1.912        | P IV-V NORTH      |
| 7          | 8/8/2019           | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYA LOLYMPIA  | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |
| 8          | 10/8/2019          | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTYA LCRYSTA L | 5.45              | 20.30               | 1.200        | P II EAST         |
| 9          | 11/8/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYA LOLYMPK   | 5.20              | 11.30               | 1.664        | P II EAST         |

|    |           |         |                    |      |              |       |              |
|----|-----------|---------|--------------------|------|--------------|-------|--------------|
| 10 | 13/8/2019 | ΠΕΜ/ΤΗΥ | CELESTIA LOLYMPKA  | 520  | 11:30        | 1.664 | P II EAST    |
| 11 | 17/8/2019 | ΕΑΒ/ΣΑΤ | CELESTIA LCRYSTA L | 543  | 20:30        | 1.200 | P II EAST    |
| 12 | 18/8/2019 | ΚΥΡ/ΣΥΝ | CELESTIA LOLYMPIA  | 520  | 11:30        | 1.664 | P II EAST    |
| 13 | 20/8/2019 | ΤΡΙ/ΤΥΕ | MSC MUSICA         | 6:00 | 19:00        | 3.060 | P IV-V NORTH |
| 14 | 21/8/2019 | ΤΕΤ/ΠΕΔ | MEIN SCHIFF HE RZ  | 7:00 | 17:30        | 1.912 | P IV-V NORTH |
| 15 | 22/8/2019 | ΠΕΜ/ΤΗΥ | CELESTIA LOLYMPKA  | 520  | 11:30        | 1.664 | P II EAST    |
| 16 | 24/8/2019 | ΕΑΒ/ΣΑΤ | CELESTIA LCRYSTA L | 543  | 20:30        | 1.200 | P II EAST    |
| 17 | 25/8/2019 | ΚΥΡ/ΣΥΝ | CELESTIA LOLYMPIA  | 520  | 11:30        | 1.664 | P II EAST    |
| 18 | 28/8/2019 | ΤΕΤ/ΠΕΔ | MSC OPERA          | 7:00 | 01:00 (29/8) | 2.679 | P IV-V NORTH |
| 19 | 29/8/2019 | ΠΕΜ/ΤΗΥ | CELESTIA LOLYMPKA  | 520  | 11:30        | 1.664 | P II EAST    |
| 20 | 31/8/2019 | ΕΑΒ/ΣΑΤ | CELESTIA LCRYSTA L | 543  | 20:30        | 1.200 | P II EAST    |

ΣΕΠΤ ΕΜΒΡΙΚΕΣ / SEPT EMBER 2019

| Α/Α<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP      | ΟΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΟΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>PAK | ΠΡΟΒΛΗΤΑ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|--------------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 1/9/2019           | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | MARELLA DISCOVERY  | 7:00              | 20:00               | 2.076        | P IV-V NORTH      |
| 2          | 1/9/2019           | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTIA LOLYMPKA  | 520               | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |
| 3          | 4/9/2019           | ΤΕΤ/ΠΕΔ      | MEIN SCHIFF HE RZ  | 7:00              | 22:00               | 1.912        | P IV-V NORTH      |
| 4          | 5/9/2019           | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTIA LOLYMPIA  | 520               | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |
| 5          | 7/9/2019           | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTIA LCRYSTA L | 543               | 20:30               | 1.200        | P II EAST         |
| 6          | 8/9/2019           | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTIA LOLYMPKA  | 520               | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |
| 7          | 12/9/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTIA LOLYMPIA  | 520               | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |
| 8          | 13/9/2019          | ΠΑΡ/ΠΡΙ      | AZAMARA PURESUIT   | 7:00              | 16:00               | 777          | P IV-V NORTH      |
| 9          | 13/9/2019          | ΠΑΡ/ΠΡΙ      | CELESTIA LCRYSTA L | 5:00              | 20:00 (14/9)        | 1.200        | P II EAST         |
| 10         | 14/9/2019          | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | HO RDON            | 7:00              | 18:00               | 1.828        | P IV-V WEST       |
| 11         | 15/9/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTIA LOLYMPIA  | 520               | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |
| 12         | 18/9/2019          | ΤΕΤ/ΠΕΔ      | MEIN SCHIFF HE RZ  | 7:00              | 22:00               | 1.912        | P IV-V NORTH      |
| 13         | 19/9/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTIA LOLYMPKA  | 520               | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |
| 14         | 19/9/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | SALOME RHOXENIA    | 9:00              | 21:00               | 737          | P III WEST        |
| 15         | 21/9/2019          | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTIA LCRYSTA L | 543               | 20:30               | 1.200        | P II EAST         |
| 16         | 22/9/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTIA LOLYMPIA  | 520               | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |
| 17         | 24/9/2019          | ΤΡΙ/ΤΥΕ      | MEIN SCHIFF 3      | 8:00              | 22:30               | 2.790        | P IV-V NORTH      |
| 18         | 25/9/2019          | ΤΕΤ/ΠΕΔ      | CROWN IRIS         | 10:00             | 20:00               | 2.000        | P II EAST         |
| 19         | 25/9/2019          | ΤΕΤ/ΠΕΔ      | SEA CLOUD          | 17:00             | 14:00 (26/9)        | 64           | P IV-V NORTH      |
| 20         | 26/9/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTIA LOLYMPKA  | 520               | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |
| 21         | 28/9/2019          | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTIA LCRYSTA L | 543               | 20:30               | 1.200        | P II EAST         |
| 22         | 29/9/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | MARELLA DISCOVERY  | 7:00              | 18:00               | 2.076        | P IV-V NORTH      |
| 23         | 29/9/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTIA LOLYMPIA  | 520               | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |

ΟΚΤΩΒΡΙΚΕΣ / OCTOBER 2019

| Α/Α<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP      | ΟΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΟΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>PAK | ΠΡΟΒΛΗΤΑ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|--------------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 1/10/2019          | ΤΡΙ/ΤΥΕ      | ARGEA NO DISSEY    | 8:00              | 22:00               | 378          | P II EAST         |
| 2          | 2/10/2019          | ΤΕΤ/ΠΕΔ      | MEIN SCHIFF HE RZ  | 7:00              | 17:30               | 1.912        | P IV-V NORTH      |
| 3          | 3/10/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | SEVENS EAS VOYAGER | 7:00              | 18:00               | 700          | P IV-V NORTH      |
| 4          | 3/10/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTIA LOLYMPIA  | 520               | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |
| 5          | 4/10/2019          | ΠΑΡ/ΠΡΙ      | MEIN SCHIFF 3      | 8:00              | 22:30               | 2.790        | P IV-V NORTH      |
| 6          | 5/10/2019          | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTIA LCRYSTA L | 543               | 20:30               | 1.200        | P II EAST         |
| 7          | 6/10/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | OCEANA             | 7:00              | 17:00               | 2.272        | P IV-V NORTH      |
| 8          | 6/10/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTIA LOLYMPKA  | 520               | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |
| 9          | 7/10/2019          | ΔΕΥ/ΜΟΝ      | COSTA MEDITERRANEA | 7:00              | 18:00               | 2.680        | P IV-V NORTH      |
| 10         | 9/10/2019          | ΤΕΤ/ΠΕΔ      | ARGEA NO DISSEY    | 8:00              | 22:00               | 378          | P II EAST         |
| 11         | 10/10/2019         | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTIA LOLYMPKA  | 520               | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |
| 12         | 11/10/2019         | ΠΑΡ/ΠΡΙ      | MARINA             | 8:00              | 18:00               | 1.232        | P IV-V NORTH      |
| 13         | 12/10/2019         | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTIA LCRYSTA L | 543               | 20:30               | 1.200        | P II EAST         |
| 14         | 13/10/2019         | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTIA LOLYMPIA  | 520               | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |
| 15         | 14/10/2019         | ΔΕΥ/ΜΟΝ      | AIDA VITA          | 7:00              | 19:30               | 1.266        | P II EAST         |
| 16         | 15/10/2019         | ΤΡΙ/ΤΥΕ      | BERLIN             | 6:00              | 18:00               | 432          | P II EAST         |
| 17         | 16/10/2019         | ΤΕΤ/ΠΕΔ      | MEIN SCHIFF HE RZ  | 7:00              | 17:30               | 1.912        | P IV-V NORTH      |
| 18         | 17/10/2019         | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | COSTA VENTURA      | 7:00              | 19:00               | 2.394        | P IV-V NORTH      |
| 19         | 17/10/2019         | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTIA LOLYMPKA  | 520               | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |
| 20         | 18/10/2019         | ΠΑΡ/ΠΡΙ      | MSC POESIA         | 8:00              | 18:00               | 3.223        | P IV-V NORTH      |
| 21         | 19/10/2019         | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTIA LCRYSTA L | 543               | 20:30               | 1.200        | P II EAST         |



|    |            |          |                    |       |       |       |              |
|----|------------|----------|--------------------|-------|-------|-------|--------------|
| 22 | 19/10/2019 | ΕΑΒ/ΣΑΤ  | LE BOUGAINVILLE    | 8:30  | 10:00 | 184   | P IV-V NORTH |
| 23 | 20/10/2019 | ΚΥΡ/ΣΥΝ  | AIDA CARA          | 7:00  | 8:30  | 1.266 | P IV-V NORTH |
| 24 | 20/10/2019 | ΚΥΡ/ΣΥΝ  | CELESTYA LOLYMPIA  | 5:20  | 11:30 | 1.664 | P II EAST    |
| 25 | 21/10/2019 | ΘΕ Ψ/ΜΟΝ | AIDA BELLA         | 7:00  | 8:00  | 2.090 | P IV-V NORTH |
| 26 | 24/10/2019 | ΠΕΜ/ΤΗΥ  | CELESTYA LOLYMPIA  | 5:20  | 11:30 | 1.664 | P II EAST    |
| 27 | 26/10/2019 | ΕΑΒ/ΣΑΤ  | CELESTYA LCRYSTA L | 12:30 | 23:38 | 1.200 | P II EAST    |
| 28 | 27/10/2019 | ΚΥΡ/ΣΥΝ  | MEINSCIFF 6        | 8:00  | 22:30 | 2.384 | P IV-V NORTH |
| 29 | 27/10/2019 | ΚΥΡ/ΣΥΝ  | ARGEA NO DISSE Y   | 7:00  | 8:00  | 1.764 | P IV-V EAST  |
| 30 | 27/10/2019 | ΚΥΡ/ΣΥΝ  | CELESTYA LOLYMPIA  | 5:20  | 11:30 | 1.664 | P II EAST    |
| 31 | 30/10/2019 | ΤΕΤ/ΨΕΔ  | AIDA PRIMA         | 7:00  | 8:00  | 3.300 | P IV-V NORTH |
| 32 | 31/10/2019 | ΠΕΜ/ΤΗΥ  | MSC URICA          | 8:00  | 8:00  | 1.984 | P IV-V NORTH |
| 33 | 31/10/2019 | ΠΕΜ/ΤΗΥ  | CELESTYA LOLYMPIA  | 5:20  | 11:30 | 1.664 | P II EAST    |

NOEMBRIOS / NOVEMBER 2019

| Α/Α<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP      | ΟΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΟΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>PAK | ΠΡΟΒΛΗΤΗ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|--------------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 1/11/2019          | ΠΑΡ/ΦΡΙ      | CROWN IRIS         | 12:00             | 21:00               | 2.000        | P II EAST         |
| 2          | 2/11/2019          | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTYA LCRYSTA L | 12:30             | 23:38               | 1.200        | P II EAST         |
| 3          | 3/11/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | AIDA BLU           | 4:00              | 22:00               | 2.392        | P IV-V NORTH      |
| 4          | 3/11/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYA LOLYMPIA  | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |
| 5          | 3/11/2019          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | MARELLA DREAM      | 7:00              | 8:00                | 1.706        | P IV-V EAST       |
| 6          | 7/11/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | COSTA DIADEMA      | 7:00              | 8:00                | 3.693        | P IV-V NORTH      |
| 7          | 7/11/2019          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYA LOLYMPIA  | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |
| 8          | 8/11/2019          | ΠΑΡ/ΦΡΙ      | MARELLA DREAM      | 7:00              | 8:00                | 1.706        | P IV-V NORTH      |
| 9          | 9/11/2019          | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTYA LCRYSTA L | 12:30             | 23:38               | 1.200        | P II EAST         |
| 10         | 10/11/2019         | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYA LOLYMPIA  | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |
| 11         | 10/11/2019         | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | VIKING SHY         | 13:00             | 8:00                | 930          | P II EAST         |
| 12         | 10/11/2019         | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | VIKING STAR        | 8:00              | 14:00               | 930          | P III WEST        |
| 13         | 10/11/2019         | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | MSC POESIA         | 8:00              | 8:00                | 3.223        | P IV-V NORTH      |
| 14         | 11/11/2019         | ΘΕ Ψ/ΜΟΝ     | EUROPA             | 7:00              | 8:00                | 408          | P II EAST         |
| 15         | 12/11/2019         | ΤΡΥΤΥΕ       | MSC URICA          | 8:00              | 8:00                | 1.984        | P IV-V WEST       |
| 16         | 12/11/2019         | ΤΡΥΤΥΕ       | COSTA FORTUNA      | 7:00              | 8:00                | 2.720        | P IV-V NORTH      |
| 17         | 14/11/2019         | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYA LOLYMPIA  | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |
| 18         | 16/11/2019         | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | MARINA             | 8:00              | 23:00               | 1.272        | P IV-V EAST       |
| 19         | 16/11/2019         | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTYA LCRYSTA L | 12:30             | 23:38               | 1.200        | P II EAST         |
| 20         | 16/11/2019         | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | MARELLA DREAM      | 7:00              | 8:00                | 1.706        | P IV-V WEST       |
| 21         | 16/11/2019         | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | MSC BELLESIMA      | 13:30             | 8:30                | 4.700        | P IV-V NORTH      |
| 22         | 17/11/2019         | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYA LOLYMPIA  | 5:20              | 11:30               | 1.664        | P II EAST         |
| 23         | 17/11/2019         | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | LE PONTANT         | 8:00              | 8:00                | 67           | P III WEST        |
| 24         | 20/11/2019         | ΤΕΤ/ΨΕΔ      | NAUTICA            | 9:00              | 8:00                | 634          | P II EAST         |
| 25         | 23/11/2019         | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTYA LCRYSTA L | 12:30             | 23:38               | 1.200        | P II EAST         |
| 26         | 23/11/2019         | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | MSC OPERA          | 10:30             | 8:00                | 2.679        | P IV-V NORTH      |
| 27         | 23/11/2019         | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | MARELLA DREAM      | 7:00              | 8:00                | 1.706        | P IV-V EAST       |
| 28         | 23/11/2019         | ΘΕ Ψ/ΜΟΝ     | MSC URICA          | 8:00              | 8:00                | 1.984        | P IV-V NORTH      |
| 29         | 29/11/2019         | ΠΑΡ/ΦΡΙ      | HORIZON            | 8:00              | 8:00                | 1.828        | P II EAST         |
| 30         | 30/11/2019         | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | MARELLA DREAM      | 7:00              | 8:00                | 1.706        | P IV-V NORTH      |
| 31         | 30/11/2019         | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | VIKING SHY         | 8:00              | 14:00               | 930          | P III WEST        |
| 32         | 30/11/2019         | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | CELESTYA LCRYSTA L | 12:30             | 23:38               | 1.200        | P II EAST         |

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ / DECEMBER 2019

| Α/Α<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP  | ΟΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΟΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>PAK | ΠΡΟΒΛΗΤΗ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|----------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 13/12/2019         | ΠΑΡ/ΦΡΙ      | NOEWEGIANSPRIT | 6:00              | 8:00                | 1.986        | P IV-V NORTH      |
| 2          | 14/12/2019         | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | MARELLA DREAM  | 7:00              | 8:00                | 1.706        | P IV-V NORTH      |
| 3          | 15/12/2019         | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | MSC OPERA      | 10:30             | 8:00                | 2.679        | P IV-V NORTH      |
| 4          | 16/12/2019         | ΘΕ Ψ/ΜΟΝ     | AMERA          | 8:00              | 8:00                | 740          | P II EAST         |
| 5          | 26/12/2019         | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | MSC OPERA      | 10:30             | 8:00                | 2.679        | P IV-V NORTH      |
| 6          | 28/12/2019         | ΕΑΒ/ΣΑΤ      | MARELLA DREAM  | 7:00              | 8:00                | 1.706        | P IV-V NORTH      |

## ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ / JANUARY 2020

| A/A<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP | ΩΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΩΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>ΡΑΧ | ΠΡΟΒΛΗΤΑ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|---------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 18/1/2020          | ΣΑΒ/SAT      | MSC OPERA     | 10:30             | 18:00               | 2.679        | P IV-V NORTH      |

## ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ / FEBRUARY 2020

| A/A<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP | ΩΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΩΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>ΡΑΧ | ΠΡΟΒΛΗΤΑ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|---------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 9/2/2020           | ΚΥΡ/SUN      | MSC OPERA     | 10:30             | 18:00               | 2.679        | P IV-V NORTH      |

## ΜΑΡΤΙΟΣ / MARCH 2020

| A/A<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP       | ΩΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΩΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>ΡΑΧ | ΠΡΟΒΛΗΤΑ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|---------------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 2/3/2020           | ΔΕΥ/MON      | MSC OPERA           | 10:30             | 18:00               | 2.679        | P IV-V NORTH      |
| 2          | 7/3/2020           | ΣΑΒ/SAT      | BOUDICCA            | 06:00             | 19:00               | 536          | P II EAST         |
| 3          | 19/3/2020          | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 4          | 22/3/2020          | ΚΥΡ/SUN      | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 5          | 23/3/2020          | ΔΕΥ/MON      | COSTA VICTORIA      | 07:00             | 17:00               | 2.114        | P IV-V NORTH      |
| 6          | 23/3/2020          | ΔΕΥ/MON      | MARELLA CELEBRATION | 07:00             | 16:00               | 1.254        | P II EAST         |
| 7          | 24/3/2020          | ΤΡΙ/TUE      | MSC OPERA           | 10:30             | 18:00               | 2.679        | P IV-V NORTH      |
| 8          | 26/3/2020          | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 9          | 27/3/2020          | ΠΑΡ/FRI      | AIDA BLU            | 04:00             | 22:00               | 2.050        | P IV-V NORTH      |
| 10         | 29/3/2020          | ΚΥΡ/SUN      | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 11         | 31/3/2020          | ΤΡΙ/TUE      | COSTA DIADEMA       | 07:00             | 18:00               | 3.693        | P IV-V NORTH      |

## ΑΠΡΙΛΙΟΣ / APRIL 2020

| A/A<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP       | ΩΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΩΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>ΡΑΧ | ΠΡΟΒΛΗΤΑ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|---------------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 2/4/2020           | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 2          | 4/4/2020           | ΣΑΒ/SAT      | MARELLA CELEBRATION | 07:00             | 17:00               | 1.254        | P II EAST         |
| 3          | 4/4/2020           | ΣΑΒ/SAT      | COSTA MEDITERRANEA  | 07:00             | 17:00               | 2.114        | P IV-V NORTH      |
| 4          | 5/4/2020           | ΚΥΡ/SUN      | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 5          | 6/4/2020           | ΔΕΥ/MON      | COSTA VICTORIA      | 07:00             | 18:00               | 2.114        | P IV-V NORTH      |
| 6          | 8/4/2020           | ΤΕΤ/WED      | MEIN SCHIFF 5       | 03:00             | 22:30               | 2.790        | P IV-V NORTH      |
| 7          | 9/4/2020           | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 8          | 9/4/2020           | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL CRYSTAL   | 12.30             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 9          | 10/4/2020          | ΠΑΡ/FRI      | MARELLA CELEBRATION | 07:00             | 17:00               | 1.254        | P II EAST         |
| 10         | 12/4/2020          | ΚΥΡ/SUN      | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 11         | 16/4/2020          | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 12         | 16/4/2020          | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL CRYSTAL   | 12.30             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 13         | 18/4/2020          | ΣΑΒ/SAT      | MEIN SCHIFF 5       | 03:00             | 22:30               | 2.790        | P IV-V NORTH      |
| 14         | 18/4/2020          | ΣΑΒ/SAT      | MARELLA CELEBRATION | 07:00             | 17:00               | 1.254        | P IV-V EAST       |
| 15         | 18/4/2020          | ΣΑΒ/SAT      | AEGEAN ODYSSEY      | 08:00             | 12:00 (19/4)        | 350          | P II EAST         |
| 16         | 19/4/2020          | ΚΥΡ/SUN      | MEIN SCHIFF 6       | 03:00             | 22:30               | 2.534        | P IV-V NORTH      |
| 17         | 22/4/2020          | ΤΕΤ/WED      | AZAMARA QUEST       | 07:00             | 15:30               | 686          | P II EAST         |
| 18         | 22/4/2020          | ΤΕΤ/WED      | COSTA VICTORIA      | 07:00             | 14:00               | 2.114        | P IV-V NORTH      |
| 19         | 23/4/2020          | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |

|    |           |         |                     |       |       |       |              |
|----|-----------|---------|---------------------|-------|-------|-------|--------------|
| 20 | 23/4/2020 | ΠΕΜ/THU | CELESTYAL CRYSTAL   | 12.30 | 23.59 | 1.200 | P II EAST    |
| 21 | 23/4/2020 | ΠΕΜ/THU | COSTA DELIZIOSA     | 07:00 | 18:00 | 2.828 | P IV-V NORTH |
| 22 | 24/4/2020 | ΠΑΡ/FRI | MARELLA CELEBRATION | 07:00 | 17:00 | 1.254 | P II EAST    |
| 23 | 24/4/2020 | ΠΑΡ/FRI | COSTA MEDITERRANEA  | 07:00 | 17:00 | 2.114 | P IV-V NORTH |
| 24 | 26/4/2020 | ΚΥΡ/SUN | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 25 | 26/4/2020 | ΚΥΡ/SUN | MEIN SCHIFF 5       | 03:00 | 23:00 | 2.790 | P IV-V NORTH |
| 26 | 29/4/2020 | ΤΕΤ/WED | SEABOURN OVATION    | 07:00 | 18:00 | 604   | P II EAST    |
| 27 | 30/4/2020 | ΠΕΜ/THU | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 28 | 30/4/2020 | ΠΕΜ/THU | CELESTYAL CRYSTAL   | 12.30 | 23.59 | 1.200 | P II EAST    |

## ΜΑΙΟΣ / MAY 2020

| A/A<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP      | ΩΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΩΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>ΡΑΧ | ΠΡΟΒΛΗΤΑ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|--------------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 1/5/2020           | ΠΑΡ/FRI      | COSTA VICTORIA     | 07:00             | 18:00               | 2.114        | P IV-V NORTH      |
| 2          | 3/5/2020           | ΚΥΡ/SUN      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 3          | 3/5/2020           | ΚΥΡ/SUN      | MARELLA EXPLORER   | 07:00             | 18:00               | 1.924        | P IV-V NORTH      |
| 4          | 7/5/2020           | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 5          | 7/5/2020           | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL CRYSTAL  | 12.30             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 6          | 8/5/2020           | ΠΑΡ/FRI      | ZUIDERDAM          | 07:00             | 18:00               | 1.916        | P IV-V WEST       |
| 7          | 8/5/2020           | ΠΑΡ/FRI      | MEIN SCHIFF HERZ   | 03:00             | 23:00               | 1.912        | P IV-V NORTH      |
| 8          | 10/5/2020          | ΚΥΡ/SUN      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 9          | 11/5/2020          | ΔΕΥ/MON      | AZAMARA JOURNEY    | 06:00             | 15:30               | 694          | P II EAST         |
| 10         | 11/5/2020          | ΔΕΥ/MON      | COSTA VICTORIA     | 07:00             | 18:00               | 2.114        | P IV-V NORTH      |
| 11         | 11/5/2020          | ΔΕΥ/MON      | OCEAN DREAM II     | 06:30             | 18:00               | 1.450        | P IV-V EAST       |
| 12         | 14/5/2020          | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 13         | 14/5/2020          | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL CRYSTAL  | 12.30             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 14         | 15/5/2020          | ΠΑΡ/FRI      | MEIN SCHIFF HERZ   | 03:00             | 23:00               | 1.912        | P IV-V NORTH      |
| 15         | 16/5/2020          | ΣΑΒ/SAT      | SEVEN SEAS VOYAGER | 10:00             | 21:00               | 706          | P II EAST         |
| 16         | 17/5/2020          | ΚΥΡ/SUN      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 17         | 18/5/2020          | ΔΕΥ/MON      | OCEANA             | 07:00             | 18:00               | 2.016        | P IV-V NORTH      |
| 18         | 19/5/2020          | ΤΡΙ/TUE      | CELESTYAL CRYSTAL  | 07.00             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 19         | 20/5/2020          | ΤΕΤ/WED      | CROWN IRIS         | 11:00             | 19:00               | 2.000        | P II EAST         |
| 20         | 21/5/2020          | ΠΕΜ/THU      | COSTA MEDITERRANEA | 07:00             | 18:00               | 2.114        | P IV-V NORTH      |
| 21         | 21/5/2020          | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 22         | 24/5/2020          | ΚΥΡ/SUN      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 23         | 27/5/2020          | ΤΕΤ/WED      | CELESTYAL CRYSTAL  | 07.00             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 24         | 27/5/2020          | ΤΕΤ/WED      | NIEUW AMSTERDAM    | 07:00             | 18:00               | 2.106        | P IV-V NORTH      |
| 25         | 28/5/2020          | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 26         | 31/5/2020          | ΚΥΡ/SUN      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |

## ΙΟΥΝΙΟΣ / JUNE 2020

| A/A<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP     | ΩΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΩΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>ΡΑΧ | ΠΡΟΒΛΗΤΑ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|-------------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 2/6/2020           | ΤΡΙ/TUE      | CELESTYAL CRYSTAL | 07.00             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 2          | 2/6/2020           | ΤΡΙ/TUE      | SIRENA            | 07:00             | 18:00               | 826          | P IV-V NORTH      |
| 3          | 4/6/2020           | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 4          | 5/6/2020           | ΠΑΡ/FRI      | NAUTICA           | 06:00             | 16:00               | 824          | P II EAST         |
| 5          | 7/6/2020           | ΚΥΡ/SUN      | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |

|    |           |         |                   |       |       |       |              |
|----|-----------|---------|-------------------|-------|-------|-------|--------------|
| 6  | 10/6/2020 | ΤΕΤ/ΤΕΤ | CELESTYAL CRYSTAL | 07.00 | 23.59 | 1.200 | P II EAST    |
| 7  | 10/6/2020 | ΤΕΤ/ΤΕΤ | MSC MUSICA        | 08:00 | 18:00 | 3.173 | P IV-V NORTH |
| 8  | 11/6/2020 | ΠΕΜ/ΤΗΥ | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 9  | 14/6/2020 | ΚΥΡ/ΣΥΝ | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 10 | 14/6/2020 | ΚΥΡ/ΣΥΝ | MARELLA EXPLORER  | 07:00 | 18:00 | 1.924 | P IV-V NORTH |
| 11 | 15/6/2020 | ΔΕΥ/ΜΟΝ | OCEANA            | 07:00 | 18:00 | 2.016 | P IV-V NORTH |
| 12 | 16/6/2020 | ΤΡΙ/ΤΥΕ | DISNEY MAGIC      | 07:00 | 17:00 | 2.700 | P IV-V NORTH |
| 13 | 17/6/2020 | ΤΕΤ/ΤΕΤ | CELESTYAL CRYSTAL | 07.00 | 23.59 | 1.200 | P II EAST    |
| 14 | 18/6/2020 | ΠΕΜ/ΤΗΥ | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 15 | 21/6/2020 | ΚΥΡ/ΣΥΝ | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 16 | 24/6/2020 | ΤΕΤ/ΤΕΤ | CELESTYAL CRYSTAL | 07.00 | 23.59 | 1.200 | P II EAST    |
| 17 | 25/6/2020 | ΠΕΜ/ΤΗΥ | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 18 | 28/6/2020 | ΚΥΡ/ΣΥΝ | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 19 | 30/6/2020 | ΤΡΙ/ΤΥΕ | MSC SINFONIA      | 10:00 | 17:00 | 2.679 | P IV-V NORTH |
| 20 | 30/6/2020 | ΤΡΙ/ΤΥΕ | CELESTYAL CRYSTAL | 07.00 | 23.59 | 1.200 | P II EAST    |

## ΙΟΥΛΙΟΣ / JULY 2020

| A/A<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP     | ΩΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΩΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>ΡΑΧ | ΠΡΟΒΛΗΤΑ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|-------------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 2/7/2020           | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 2          | 2/7/2020           | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | NIEUW AMSTERDAM   | 07:00             | 18:00               | 2.106        | P IV-V NORTH      |
| 3          | 3/7/2020           | ΠΑΡ/ΦΡΙ      | MEIN SCHIFF HERZ  | 03:00             | 23:00               | 1.912        | P IV-V NORTH      |
| 4          | 5/7/2020           | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 5          | 7/7/2020           | ΤΡΙ/ΤΥΕ      | CELESTYAL CRYSTAL | 07.00             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 6          | 9/7/2020           | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 7          | 10/7/2020          | ΠΑΡ/ΦΡΙ      | MEIN SCHIFF HERZ  | 03:00             | 23:00               | 1.912        | P IV-V NORTH      |
| 8          | 12/7/2020          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 9          | 12/7/2020          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | MARELLA EXPLORER  | 07:00             | 18:00               | 1.924        | P IV-V NORTH      |
| 10         | 15/7/2020          | ΤΕΤ/ΤΕΤ      | CELESTYAL CRYSTAL | 07.00             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 11         | 16/7/2020          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 12         | 19/7/2020          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 13         | 21/7/2020          | ΤΡΙ/ΤΥΕ      | CELESTYAL CRYSTAL | 07.00             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 14         | 21/7/2020          | ΤΡΙ/ΤΥΕ      | MSC SINFONIA      | 10:00             | 17:00               | 2.679        | P IV-V NORTH      |
| 15         | 23/7/2020          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 16         | 26/7/2020          | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 17         | 28/7/2020          | ΤΡΙ/ΤΥΕ      | CELESTYAL CRYSTAL | 07.00             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 18         | 30/7/2020          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |

## ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ / AUGUST 2020

| A/A<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP     | ΩΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΩΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>ΡΑΧ | ΠΡΟΒΛΗΤΑ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|-------------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 2/8/2020           | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 2          | 5/8/2020           | ΤΕΤ/ΤΕΤ      | CELESTYAL CRYSTAL | 07.00             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 3          | 6/8/2020           | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 4          | 9/8/2020           | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 5          | 9/8/2020           | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | MARELLA EXPLORER  | 07:00             | 18:00               | 1.924        | P IV-V NORTH      |
| 6          | 11/8/2020          | ΤΡΙ/ΤΥΕ      | CELESTYAL CRYSTAL | 07.00             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 7          | 13/8/2020          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |

|    |           |         |                   |       |       |       |              |
|----|-----------|---------|-------------------|-------|-------|-------|--------------|
| 8  | 16/8/2020 | ΚΥΡ/SUN | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 9  | 17/8/2020 | ΔΕΥ/MON | OCEANA            | 07:00 | 18:00 | 2.016 | P IV-V NORTH |
| 10 | 19/8/2020 | ΤΕΤ/WED | CELESTYAL CRYSTAL | 07.00 | 23.59 | 1.200 | P II EAST    |
| 11 | 20/8/2020 | ΠΕΜ/THU | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 12 | 23/8/2020 | ΚΥΡ/SUN | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 13 | 25/8/2020 | ΤΡΙ/TUE | CELESTYAL CRYSTAL | 07.00 | 23.59 | 1.200 | P II EAST    |
| 14 | 26/8/2020 | ΤΕΤ/WED | CROWN IRIS        | 07.00 | 18:00 | 2.000 | P II EAST    |
| 15 | 27/8/2020 | ΠΕΜ/THU | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 16 | 28/8/2020 | ΠΑΡ/FRI | MEIN SCHIFF HERZ  | 03:00 | 23:00 | 1.912 | P IV-V NORTH |
| 17 | 30/8/2020 | ΚΥΡ/SUN | CELESTYAL OLYMPIA | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 18 | 31/8/2020 | ΔΕΥ/MON | NIEUW AMSTERDAM   | 07:00 | 18:00 | 2.106 | P IV-V NORTH |

## ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ / SEPTEMBER 2020

| A/A<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP      | ΩΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΩΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>PAX | ΠΡΟΒΛΗΤΑ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|--------------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 1/9/2020           | ΤΡΙ/TUE      | MSC SINFONIA       | 10:00             | 17:00               | 2.679        | P IV-V NORTH      |
| 2          | 2/9/2020           | ΤΕΤ/WED      | CELESTYAL CRYSTAL  | 07.00             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 3          | 3/9/2020           | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 4          | 4/9/2020           | ΠΑΡ/FRI      | MEIN SCHIFF HERZ   | 03:00             | 23:00               | 1.912        | P IV-V NORTH      |
| 5          | 6/9/2020           | ΚΥΡ/SUN      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 6          | 7/9/2020           | ΔΕΥ/MON      | OCEANA             | 07:00             | 18:00               | 2.016        | P IV-V NORTH      |
| 7          | 8/9/2020           | ΤΡΙ/TUE      | CELESTYAL CRYSTAL  | 07.00             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 8          | 10/9/2020          | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 9          | 13/9/2020          | ΚΥΡ/SUN      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 10         | 15/9/2020          | ΤΡΙ/TUE      | CELESTYAL CRYSTAL  | 07.00             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 11         | 17/9/2020          | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 12         | 19/9/2020          | ΣΑΒ/SAT      | CROWN IRIS         | 11:00             | 21:30               | 2.000        | P II EAST         |
| 13         | 20/9/2020          | ΚΥΡ/SUN      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 14         | 20/9/2020          | ΚΥΡ/SUN      | MARELLA EXPLORER   | 07:00             | 18:00               | 1.924        | P IV-V NORTH      |
| 15         | 22/9/2020          | ΤΡΙ/TUE      | CELESTYAL CRYSTAL  | 07.00             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 16         | 23/9/2020          | ΤΕΤ/WED      | MSC MUSICA         | 08:00             | 18:00               | 3.173        | P IV-V NORTH      |
| 17         | 24/9/2020          | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 18         | 24/9/2020          | ΠΕΜ/THU      | SEVEN SEAS VOYAGER | 07:00             | 18:00               | 706          | P IV-V NORTH      |
| 19         | 26/9/2020          | ΣΑΒ/SAT      | LE BOUGAINVILLE    | 07:00             | 09:00               | 184          | P II EAST         |
| 20         | 27/9/2020          | ΚΥΡ/SUN      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 21         | 29/9/2020          | ΤΡΙ/TUE      | CELESTYAL CRYSTAL  | 07.00             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 22         | 29/9/2020          | ΤΡΙ/TUE      | MEIN SCHIFF 6      | 03:00             | 23:00               | 2.534        | P IV-V NORTH      |

## ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ / OCTOBER 2020

| A/A<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP      | ΩΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΩΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>PAX | ΠΡΟΒΛΗΤΑ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|--------------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 1/10/2020          | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 2          | 4/10/2020          | ΚΥΡ/SUN      | CELESTYAL OLYMPIA  | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 3          | 4/10/2020          | ΚΥΡ/SUN      | SEVEN SEAS VOYAGER | 07:00             | 18:00               | 706          | P IV-V NORTH      |
| 4          | 5/10/2020          | ΚΥΡ/SUN      | LE BOUGAINVILLE    | 08:00             | 19:00               | 184          | P II EAST         |
| 5          | 6/10/2020          | ΤΡΙ/TUE      | AIDA PRIMA         | 07:00             | 18:00               | 3.300        | P IV-V NORTH      |
| 6          | 6/10/2020          | ΤΡΙ/TUE      | CELESTYAL CRYSTAL  | 07.00             | 23.59               | 1.200        | P II EAST         |
| 7          | 6/10/2020          | ΤΡΙ/TUE      | NIEUW AMSTERDAM    | 07:00             | 18:00               | 2.106        | P IV-V WEST       |

|    |            |         |                     |       |       |       |              |
|----|------------|---------|---------------------|-------|-------|-------|--------------|
| 8  | 8/10/2020  | ΠΕΜ/THU | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 9  | 9/10/2020  | ΠΑΡ/FRI | MEIN SCHIFF 6       | 03:00 | 23:00 | 2.534 | P IV-V NORTH |
| 10 | 9/10/2020  | ΠΑΡ/FRI | LE BELLOT           | 12:00 | 18:00 | 184   | P II EAST    |
| 11 | 10/10/2020 | ΣΑΒ/SAT | COSTA MEDITERRANEA  | 07:00 | 14:00 | 2.114 | P IV-V NORTH |
| 12 | 11/10/2020 | ΚΥΡ/SUN | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 13 | 12/10/2020 | ΔΕΥ/MON | AIDA VITA           | 07:00 | 19:30 | 1.266 | P II EAST    |
| 14 | 15/10/2020 | ΠΕΜ/THU | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 15 | 15/10/2020 | ΠΕΜ/THU | CELESTYAL CRYSTAL   | 12.30 | 23.59 | 1.200 | P II EAST    |
| 16 | 16/10/2020 | ΠΑΡ/FRI | COSTA MEDITERRANEA  | 12:00 | 21:00 | 2.114 | P IV-V NORTH |
| 17 | 17/10/2020 | ΣΑΒ/SAT | OCEANA              | 06:00 | 17:00 | 2.016 | P IV-V NORTH |
| 18 | 18/10/2020 | ΚΥΡ/SUN | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 19 | 19/10/2020 | ΔΕΥ/MON | SPIRIT OF ADVENTURE | 07:00 | 17:00 | 999   | P IV-V EAST  |
| 20 | 19/10/2020 | ΔΕΥ/MON | AIDA BELLA          | 07:00 | 18:00 | 2.500 | P IV-V NORTH |
| 21 | 19/10/2020 | ΔΕΥ/MON | AIDA CARA           | 07:00 | 17:00 | 1.180 | P II EAST    |
| 22 | 22/10/2020 | ΠΕΜ/THU | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 23 | 22/10/2020 | ΠΕΜ/THU | CELESTYAL CRYSTAL   | 12.30 | 23.59 | 1.200 | P II EAST    |
| 24 | 25/10/2020 | ΚΥΡ/SUN | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 25 | 26/10/2020 | ΔΕΥ/MON | SILVER SPIRIT       | 08:00 | 18:00 | 540   | P II EAST    |
| 26 | 26/10/2020 | ΔΕΥ/MON | NORWEGIAN STAR      | 07:00 | 17:00 | 2.348 | P IV-V NORTH |
| 27 | 28/10/2020 | ΤΕΤ/WED | MSC MUSICA          | 10:00 | 18:00 | 3.173 | P IV-V NORTH |
| 28 | 28/10/2020 | ΤΕΤ/WED | VIKING SUN          | 13:00 | 19:00 | 930   | P II EAST    |
| 29 | 28/10/2020 | ΤΕΤ/WED | OCEANA              | 07:00 | 18:00 | 2.016 | P IV-V EAST  |
| 30 | 29/10/2020 | ΠΕΜ/THU | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 31 | 29/10/2020 | ΠΕΜ/THU | CELESTYAL CRYSTAL   | 12.30 | 23.59 | 1.200 | P II EAST    |
| 32 | 29/10/2020 | ΠΕΜ/THU | MARINA              | 07:00 | 18:00 | 1.250 | P IV-V NORTH |
| 33 | 30/10/2020 | ΠΑΡ/FRI | AIDA BLU            | 04:00 | 22:00 | 2.050 | P IV-V NORTH |

## ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ / NOVEMBER 2020

| A/A<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP        | ΩΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΩΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>PAX | ΠΡΟΒΛΗΤΑ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|----------------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 1/11/2020          | ΚΥΡ/SUN      | CELESTYAL OLYMPIA    | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 2          | 1/11/2020          | ΚΥΡ/SUN      | VIKING SEA           | 13:00             | 19:00               | 930          | P II EAST         |
| 3          | 1/11/2020          | ΚΥΡ/SUN      | MARELLA CELEBRATION  | 07:00             | 18:00               | 1.254        | P IV-V NORTH      |
| 4          | 2/11/2020          | ΔΕΥ/MON      | MSC LIRICA           | 08:00             | 16:00               | 2.679        | P IV-V NORTH      |
| 5          | 4/11/2020          | ΤΕΤ/WED      | CROWN IRIS           | 07:00             | 18:00               | 2.000        | P II EAST         |
| 6          | 4/11/2020          | ΤΕΤ/WED      | ARTANIA              | 07:00             | 18:00               | 1.188        | P IV-V NORTH      |
| 7          | 4/11/2020          | ΤΕΤ/WED      | NAUTICA              | 09:00             | 19:00               | 824          | P IV-V EAST       |
| 8          | 5/11/2020          | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL OLYMPIA    | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 9          | 5/11/2020          | ΠΕΜ/THU      | STAR LEGEND          | 07:00             | 16:00               | 208          | P IV-V NORTH      |
| 10         | 6/11/2020          | ΠΑΡ/FRI      | MARELLA CELEBRATION  | 07:00             | 17:00               | 1.254        | P II EAST         |
| 11         | 7/11/2020          | ΣΑΒ/SAT      | MARELLA DISCOVERY II | 07:00             | 18:00               | 1.836        | P IV-V NORTH      |
| 12         | 8/11/2020          | ΚΥΡ/SUN      | CELESTYAL OLYMPIA    | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 13         | 12/11/2020         | ΠΕΜ/THU      | CELESTYAL OLYMPIA    | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 14         | 13/11/2020         | ΠΑΡ/FRI      | MSC OPERA            | 7:00              | 18:00               | 2.679        | P IV-V NORTH      |
| 15         | 14/11/2020         | ΣΑΒ/SAT      | MARELLA CELEBRATION  | 07:00             | 17:00               | 1.254        | P II EAST         |
| 16         | 15/11/2020         | ΚΥΡ/SUN      | CELESTYAL OLYMPIA    | 05.30             | 12.00               | 1.664        | P II EAST         |
| 17         | 17/11/2020         | ΤΡΙ/TUE      | VIKING SUN           | 08:00             | 14:00               | 930          | P IV-V NORTH      |

|    |            |         |                     |       |       |       |              |
|----|------------|---------|---------------------|-------|-------|-------|--------------|
| 18 | 19/11/2020 | ΠΕΜ/ΤΗΥ | CELESTYAL OLYMPIA   | 05:30 | 12:00 | 1.664 | P II EAST    |
| 19 | 19/11/2020 | ΠΕΜ/ΤΗΥ | ΑΕΓΕΑΝ ΟΔΥΣΣΕΥ      | 08:00 | 22:00 | 350   | P III WEST   |
| 20 | 21/11/2020 | ΣΑΒ/ΣΑΤ | MSC POESIA          | 08:00 | 18:00 | 3.223 | P IV-V NORTH |
| 21 | 21/11/2020 | ΣΑΒ/ΣΑΤ | VIKING SEA          | 08:00 | 14:00 | 930   | P IV-V EAST  |
| 22 | 21/11/2020 | ΣΑΒ/ΣΑΤ | MARELLA CELEBRATION | 07:00 | 17:00 | 1.254 | P II EAST    |
| 23 | 22/11/2020 | ΚΥΡ/ΣΥΝ | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 24 | 25/11/2020 | ΤΕΤ/ΤΕΔ | CROWN IRIS          | 11:00 | 19:00 | 2.000 | P II EAST    |
| 25 | 26/11/2020 | ΠΕΜ/ΤΗΥ | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |
| 26 | 29/11/2020 | ΚΥΡ/ΣΥΝ | CELESTYAL OLYMPIA   | 05.30 | 12.00 | 1.664 | P II EAST    |

## ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ / DECEMBER 2020

| A/A<br>S/N | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ<br>DATE | ΗΜΕΡΑ<br>DAY | ΠΛΟΙΟ<br>SHIP   | ΩΡΑ ΑΦ.<br>E.T.A. | ΩΡΑ ΑΝΑΧ.<br>E.T.D. | ΕΠΙΒ.<br>ΡΑΧ | ΠΡΟΒΛΗΤΑ<br>BERTH |
|------------|--------------------|--------------|-----------------|-------------------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1          | 2/12/2020          | ΤΕΤ/ΤΕΔ      | COSTA MAGICA    | 06:00             | 16:00               | 3.470        | P IV-V NORTH      |
| 2          | 3/12/2020          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | MSC MAGNIFICA   | 09:00             | 16:00               | 3.223        | P IV-V NORTH      |
| 3          | 3/12/2020          | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | ARTANIA         | 07:00             | 18:00               | 1.188        | P II EAST         |
| 4          | 11/12/2020         | ΠΑΡ/ΤΕΡ      | COSTA FORTUNA   | 09:00             | 17:00               | 2.702        | P IV-V NORTH      |
| 5          | 13/12/2020         | ΚΥΡ/ΣΥΝ      | VIKING SEA      | 13:00             | 19:00               | 930          | P IV-V NORTH      |
| 6          | 15/12/2020         | ΤΡΙ/ΤΕΤ      | MSC POESIA      | 08:00             | 18:00               | 3.223        | P IV-V NORTH      |
| 7          | 25/12/2020         | ΠΑΡ/ΤΕΡ      | MSC MAGNIFICA   | 09:00             | 16:00               | 3.223        | P IV-V NORTH      |
| 8          | 31/12/2020         | ΠΕΜ/ΤΗΥ      | COSTA DELIZIOSA | 07:00             | 18:00               | 2.828        | P IV-V NORTH      |

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β. Οδηγός Συνέντευξης-Απομαγνητοφώνηση

### Ερωτηματολόγιο Συνεντεύξεων

#### Εισαγωγή

Το παρόν ερωτηματολόγιο αφορά συνεντεύξεις σε ιδιοκτήτες ή υπεύθυνους επιχειρήσεων / οργανισμών που σχετίζονται με την κρουαζιέρα που αφορά στην μεταπτυχιακή διατριβή με τίτλο 'Η ανάπτυξη και οι προοπτικές της κρουαζιέρας στο Ηράκλειο: Η άποψη των εμπλεκομένων φορέων'

#### ΜΕΡΟΣ Α: ΚΥΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ / ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

|   |  |
|---|--|
| Όνοματεπώνυμο                               |  |
| Θέση στην επιχείρηση                        |  |
| Ηλικία ερωτώμενου                           |  |
| Χρόνια εργασίας στην επιχείρηση / οργανισμό |  |
| Περιοχή έδρας της επιχείρησης               |  |

#### ΜΕΡΟΣ Β: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΚΑΙ ΤΑΚΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

1. Ποια είναι η άποψή σας για την κίνηση της κρουαζιέρας στο λιμένα Ηρακλείου σήμερα;

Υποστηρικτικές ερωτήσεις και προτάσεις:

- Υπάρχει βελτίωση στην κίνηση σε σχέση με πριν 5 χρόνια;
- Θεωρείται σήμερα το Ηράκλειο ένας σημαντικός κόμβος / σταθμός κρουαζιέρας στην Ελλάδα; Στην νοτιοανατολική Μεσόγειο;

2. Ποιοι παράγοντες θεωρείται ότι επηρεάζουν τις εταιρίες κρουαζιέρας στη διαδικασία επιλογής του λιμένα Ηρακλείου ως προορισμού κρουαζιέρας;

3. Κατά πόσο πιστεύετε ότι η δραστηριότητα της κρουαζιέρας συμβάλει στην ανάπτυξη της οικονομίας και στη δημιουργία απασχόλησης στην πόλη του Ηρακλείου σήμερα;



Υποστηρικτικές ερωτήσεις και προτάσεις:

- Ποιοι κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας θεωρείται ότι έχουν περισσότερα οφέλη;
- Θεωρείται ότι η κρουαζιέρα λειτουργεί συμπληρωματικά με τα ξενοδοχειακά καταλύματα ή απειλεί τον κλάδο;

**4. Ποιες ενέργειες, κατά την άποψή σας, απαιτούνται ώστε οι επιβάτες κρουαζιέρας να ξοδεύουν χρόνο και χρήμα στην πόλη του Ηρακλείου;**

**5. Υπάρχουν δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο λιμάνι και την πόλη του Ηρακλείου;**

**6. Κάτω από ποιες προϋποθέσεις ο λιμένας του Ηρακλείου μπορεί να γίνει λιμένας αφετηρίας για τις δραστηριότητες κρουαζιέρας;**

**7. Πιστεύετε ότι οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι επιβάτες/ πληρώματα κρουαζιερόπλοιων στην πόλη του Ηρακλείου θα αυξηθούν από τη χρήση του λιμένα Ηρακλείου ως λιμένα αφετηρίας;**

**8. Ποια η άποψή σας για το επενδυτικό πρόγραμμα (Masterplan) του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου ΑΕ στον τομέα της κρουαζιέρας;**

Υποστηρικτικές ερωτήσεις και προτάσεις:

- Κατά πόσο το γνωρίζετε;
- Έχετε συμμετάσχει στην διαμόρφωσή του ως ενδιαφερόμενο μέρος (stakeholder);
- Το κρίνετε επαρκές, σύγχρονο, φιλόδοξο;
- Με ποια κριτήρια χρειάζεται να εκπονηθεί και ποιοι πρέπει να συμμετάσχουν στο επόμενο masterplan;

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

## Ερωτήσεις Συνέντευξης (απομαγνητοφωνημένες)

### Συνέντευξη 1<sup>η</sup>:

#### 1. Ποια είναι η άποψή σας για την κίνηση της κρουαζιέρας στο λιμένα Ηρακλείου σήμερα;

Το Ηράκλειο είναι σημαντικός κόμβος για την κρουαζιέρα στη νοτιοανατολική Μεσόγειο. Η πορεία που καταγράφεται την τελευταία πενταετία στην κρουαζιέρα είναι ανοδική, με βάση τα στοιχεία που διαθέτει ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου. Από τις 160 αφίξεις πλοίων που είχαμε πήγαμε στις 200 και από τους 240.000 επιβάτες φτάσαμε τους 300.000. Το 2020 θα ξεπεράσουμε τα 200 πλοία και είμαστε πολύ ικανοποιημένοι από τα νούμερα αυτά. Πιστεύω ότι με σκληρή δουλειά και επιμονή θα συνεχιστεί αυτή η ανοδική πορεία.

#### 2. Ποιοι παράγοντες θεωρείται ότι επηρεάζουν τις εταιρίες κρουαζιέρας στη διαδικασία επιλογής του λιμένα Ηρακλείου ως προορισμού κρουαζιέρας;

Εάν ο επιβάτης μείνει ευχαριστημένος, πιστεύω ότι μπορεί να επαναλάβει την κρουαζιέρα ή και να την προτείνει στους οικείους του. Αυτό θα μεταφερθεί στην εταιρεία της κρουαζιέρας και πιθανόν να ενταχθεί αυτός ο προορισμός στο πρόγραμμά της. Για αυτό πρέπει να προβάλλουμε τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της περιοχής, τις λιμενικές υποδομές και τα σημεία ενδιαφέροντος για τους επιβάτες. Σημαντική είναι και η συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς για τη προσέλκυση των εταιρειών κρουαζιέρας.

#### 3. Κατά πόσο πιστεύετε ότι η δραστηριότητα της κρουαζιέρας συμβάλει στην ανάπτυξη της οικονομίας και στη δημιουργία απασχόλησης στην πόλη του Ηρακλείου σήμερα;

Ασφαλώς και συμβάλει στην οικονομία διότι επωφελούνται πάρα πολλοί οικονομικοί κλάδοι της πόλης μας. Οι επιβάτες που κατεβαίνουν από τα πλοία αγοράζουν εκδρομές, αναμνηστικά και πολλά άλλα είδη λιανικής όπως και το πλήρωμα αγοράζει παρόμοιο σύνολο αγαθών. Επιπλέον οι κρουαζιέρες αγοράζουν μια ποικιλία προϊόντων για την υποστήριξη των κρουαζιερόπλοιων τους συμπεριλαμβανομένων των τροφίμων και ποτών, των καυσίμων και των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας. Επίσης οι κρουαζιέρες πραγματοποιούν πληρωμές για λιμενικά τέλη, προμήθειες ταξιδιωτικών πρακτόρων κ.α. Με την ολοένα αύξηση των αφίξεων κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών της κρουαζιέρας τα οικονομικά οφέλη αυξάνονται για όλους τους εμπλεκόμενους της κρουαζιέρας και της αγοράς της πόλης του Ηρακλείου.

#### 4. Ποιες ενέργειες, κατά την άποψή σας, απαιτούνται ώστε οι επιβάτες κρουαζιέρας να ξοδεύουν χρόνο και χρήμα στην πόλη του Ηρακλείου;

Πρέπει να προβάλλουμε τα τοπικά προϊόντα και τα σημεία που μπορεί να επισκεφθεί ο επιβάτης με την άφιξή του και τη προσβασιμότητα του σε αυτά. Επίσης αν δει έναν χώρο καθαρό, έναν τόπο με φιλόξενους κατοίκους, αν νιώσει ασφάλεια, θα κατέβει και θα ξοδέψει και κάτι παραπάνω. Από εκεί και πέρα, βλέπουμε ότι χρειάζεται καλύτερη πληροφόρηση και μέσα στο πλοίο. Όχι ότι δεν υπάρχει, αλλά πρέπει να βελτιωθεί. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι τα πλοία της κρουαζιέρας είναι επιχειρήσεις, με φαγητό, καταστήματα και πολλές υπηρεσίες. Πρέπει λοιπόν να βελτιώσουμε την πληροφόρηση μέσα στα πλοία. Και, επίσης, να δώσουμε στους επιβάτες κρουαζιέρας μεγαλύτερο χρόνο παραμονής στο νησί. Η κρουαζιέρα μπορεί να γίνει πιο ανταποδοτική, να αφήνει

περισσότερα χρήματα στην τοπική κοινωνία. Μέσα από την συνεργασία των φορέων, μπορούμε να τα καταφέρουμε καλύτερα.

#### **5. Υπάρχουν δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο λιμάνι και την πόλη του Ηρακλείου;**

Η αύξηση του αριθμού των Κ/Ζ πλοίων αλλά και του αριθμού επιβατών κρουαζιέρας δείχνει ότι το λιμάνι έχει δυνατότητες. Επίσης θεωρώ ότι το λιμάνι του Ηρακλείου εκμεταλλευόμενο τα συγκριτικά του πλεονεκτήματα θα λαμβάνει συνεχώς μεγαλύτερο ποσοστό τόσο στην εγχώρια όσο και στην παγκόσμια αγορά. Πρέπει οπωσδήποτε να προβληθεί περισσότερο η τοποθεσία, να τονιστεί η ασφάλεια που παρέχει, οι υποδομές που διαθέτει και ασφαλώς οι πολλαπλές επιλογές που έχει ο επισκέπτης κατά την επίσκεψή του. Για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας πιστεύω ότι πρέπει να υπάρξει ένα κοινό πλάνο προβολής από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς του νομού Ηρακλείου.

#### **6. Κάτω από ποιες προϋποθέσεις ο λιμένας του Ηρακλείου μπορεί να γίνει λιμένας αφετηρίας για τις δραστηριότητες κρουαζιέρας;**

Πιστεύω ακράδαντα ότι υπάρχουν οι κατάλληλες συνθήκες ώστε να αναπτύξει το λιμάνι του Ηρακλείου το home port, λόγω της θέσης του σε σχέση με άλλα λιμάνια καθώς και της υψηλής ασφάλειας που παρέχει. Ειδικά όταν επεκταθούν οι υφιστάμενες λιμενικές υποδομές για την κάλυψη της αύξησης της κρουαζιέρας και με τη συνεργασία όλων των αρμόδιων φορέων προβάλλουμε το λιμάνι και την πόλη του Ηρακλείου σε όλα τα επίπεδα. Χρειάζονται κατάλληλες υποδομές στο αεροδρόμιο για την εξυπηρέτηση απευθείας πτήσεων και η κατάλληλη συνδεσιμότητα με το λιμάνι για την ανάπτυξη του home porting. Επιπλέον πρέπει να δώσουμε ανταποδοτικά κίνητρα στις εταιρείες με διάφορες επιπλέον υπηρεσίες χωρίς χρέωση.

#### **7. Πιστεύετε ότι οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι επιβάτες/ πληρώματα κρουαζιερόπλοιων στην πόλη του Ηρακλείου θα αυξηθούν από τη χρήση του λιμένα Ηρακλείου ως λιμένα αφετηρίας;**

Χωρίς καμία αμφιβολία, θα αυξηθούν λόγω του περισσότερου χρόνου παραμονής των επιβατών της κρουαζιέρας στη πόλη και η τοπική αγορά με τα εμπορικά καταστήματα θα τονωθεί περισσότερο.

#### **8. Ποια η άποψή σας για το επενδυτικό πρόγραμμα (Masterplan) του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου ΑΕ στον τομέα της κρουαζιέρας;**

Ο Ο.Λ.Η. με το επενδυτικό πρόγραμμα (Masterplan) θα αποκτήσει ένα μεγαλύτερο σταθμό επιβατών, φυσούνες αποεπιβίβασης των επιβατών στον επιβατικό σταθμό, θα αντικατασταθούν τα δίκτυα ρεύματος-ύδρευσης για τη κάλυψη μεγαλύτερων μελλοντικών αναγκών. Επίσης θα αυξηθούν κατά δυο οι θέσεις πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων και θα τοποθετηθούν ασφαλή παραβλήματα (προσκρουστήρες) στους προβλήτες. Αυτό που μας προβληματίζει όλους στον Ο.Λ.Η. είναι το μεγάλο κόστος κατασκευής και η συνεργασία πολλών διαφορετικών φορέων.

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

Η κρουαζιέρα γενικά έχει μεγάλο ανταγωνισμό, γι' αυτό θέλει συνεχώς κυνήγι και ειδικά η κρουαζιέρα home port που αφήνει περισσότερα έσοδα. Αν εφαρμόσουμε ένα κοινό

πλάνο μάρκετινγκ όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς του τουρισμού λαμβάνοντας υπόψη τα σημάδια των καιρών θα λάβουμε ένα αυξημένο μερίδιο της αγοράς.

## **Συνέντευξη 2<sup>η</sup>:**

### **1. Ποια είναι η άποψή σας για την κίνηση της κρουαζιέρας στο λιμένα Ηρακλείου σήμερα;**

Η κρουαζιέρα στη νοτιοανατολική Μεσόγειο παρουσιάζει μια ιδιαίτερη ευαισθησία δεδομένης της επίδρασης της κοινωνικοοικονομικής κατάστασης και της εν γένει γεωπολιτικής αστάθειας που επικρατεί στο περιβάλλον δραστηριοποίησης. Ιδιαίτερα για το λιμένα Ηρακλείου η κρουαζιέρα παρουσίασε κατά τη τελευταία δεκαετία μια σταδιακή μείωση αναφορικά με τους κατάπλους κρουαζιερόπλοιων, η οποία σαφώς είχε άμεση αντανάκλαση στους διακινηθέντες επιβάτες κρουαζιέρας. Την τελευταία διετία διαφαίνεται ανάκαμψη του τομέα στο λιμένα του Ηρακλείου, η οποία σύμφωνα με τον υφιστάμενο προγραμματισμό πρόκειται να διατηρηθεί σε ανοδική πορεία για την επόμενη τουλάχιστον διετία. Θεωρώ ότι το Ηράκλειο είναι σημαντικός κόμβος για την κρουαζιέρα στη νοτιοανατολική Μεσόγειο, με συγκριτικά πλεονεκτήματα τα οποία μπορούν να παγιώσουν το λιμένα αυτό ως το μεγαλύτερο σταθμό κρουαζιέρας της περιοχής.

### **2. Ποιοι παράγοντες θεωρείτε ότι επηρεάζουν τις εταιρείες κρουαζιέρας στη διαδικασία επιλογής του λιμένα Ηρακλείου ως προορισμού κρουαζιέρας;**

Ένας λιμένας κρουαζιέρας κατηγοριοποιείται ως λιμένας-αφετηρίας (homeport) όταν ένα κρουαζιερόπλοιο χρησιμοποιεί τις λιμενικές εγκαταστάσεις για υπηρεσίες αφετηρίας και τερματισμού κρουαζιέρας, ή ως ενδιάμεσος λιμένας (portofcall). Στην περίπτωση της κρουαζιέρας το λιμάνι πρέπει να εξυπηρετεί τόσο τις ανάγκες του χρήστη / εταιρεία κρουαζιέρας όσο και του χρήστη / επιβάτη κρουαζιέρας. Οι παράγοντες που επηρεάζουν τις εταιρείες κρουαζιέρας στη διαδικασία επιλογής του λιμένα Ηρακλείου ως προορισμού κρουαζιέρας είναι αφενός τα χαρακτηριστικά του λιμένα που του προσδίδουν ιδιαίτερη σημασία, όπως βάθη λιμενολεκάνης, υποδομές λιμένα, προσφερόμενες υπηρεσίες προς επιβάτες και πλοίο, κόστος λιμενικών υπηρεσιών κλπ και αφετέρου τα χαρακτηριστικά που διαθέτει η ευρύτερη περιοχή και την καθιστούν ελκυστικό προορισμό για τουρισμό (αρχαιολογικοί χώροι, μουσεία) , όπως φυσικά και οι παροχές/υποδομές του προορισμού (εστιατόρια, ξενοδοχεία, χώροι αναψυχής καθώς και η επάρκεια του υφιστάμενου δικτύου μεταφορών (αεροδρόμιο, λεωφορεία, ταξί κ.λ.π).

### **3. Κατά πόσο πιστεύετε ότι η δραστηριότητα της κρουαζιέρας συμβάλει στην ανάπτυξη της οικονομίας και στη δημιουργία απασχόλησης στην πόλη του Ηρακλείου σήμερα;**

Σε τοπικό επίπεδο, τα οικονομικά οφέλη που αναπτύσσονται σχετίζονται με τις δαπάνες των επιβατών κρουαζιέρας στον προορισμό που επισκέπτονται, τις δαπάνες που πραγματοποιεί η εταιρία κρουαζιέρας για την εξυπηρέτηση του κρουαζιερόπλοιού της στο λιμάνι που προσεγγίζει και τις δαπάνες των μελών του πληρώματος του κρουαζιερόπλοιου. Κατά ακολουθία οι δείκτες απασχόλησης και ανάπτυξης αναμφισβήτητα ωφελούνται από τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας. Επιπλέον μέσω της θετικής εμπειρίας μιας κρουαζιέρας αυξάνεται η πιθανότητα ο επιβάτης να επιλέξει ως μελλοντικό προορισμό το Ηράκλειο οπότε αποκομίζεται προστιθέμενο και πολυεπίπεδο όφελος στην τοπική οικονομία.

#### **4. Ποιες ενέργειες, κατά την άποψή σας, απαιτούνται ώστε οι επιβάτες κρουαζιέρας να ξοδεύουν χρόνο και χρήμα στην πόλη του Ηρακλείου;**

Ειδικά στον τομέα της κρουαζιέρας είναι πολύ σημαντική η συνεργασία ανάμεσα στην αλυσίδα των εμπλεκομένων φορέων (υπουργεία -λιμάνι- αυτοδιοίκηση - εμπορικές/τουριστικές επιχειρήσεις κλπ.) για να νιώθει ασφαλής ο επισκέπτης αλλά και για να θέλει να δει, να μάθει και να "ξοδέψει" περισσότερο και ακόμα καλύτερα για να επιστρέψει στην πόλη κάνοντας συμβατικό τουρισμό σε κάποιο ξενοδοχειακό κατάλυμα.

Η επιτυχία μιας περιοχής και η καταξίωση της ως ταξιδιωτικός προορισμός κρουαζιέρας αλλά και κυρίως ως σταθμός homeroport στηρίζεται στην πραγματική δικτύωση και συνεργασία όλων των αρμόδιων φορέων. Από τη στρατηγική προώθησης μέχρι τα έργα ανάπλασης, από τις εκδηλώσεις υποδοχής των επισκεπτών σε κάποιο λιμάνι μέχρι τη λειτουργία των μνημείων και των λοιπών επισκέψιμων προορισμών, μέχρι ακόμα και την αυτόνομη εξατομικευμένη συμπεριφορά των Δημοτών της πόλης. Εξάλλου στην περίπτωση της χρήσης του λιμένα Ηρακλείου ως σταθμό homeroport δεν πρέπει να αγνοούμε ότι τα πολυεπίπεδα οφέλη πολλαπλασιάζονται κατακόρυφα.

#### **5. Υπάρχουν δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο λιμάνι και την πόλη του Ηρακλείου;**

Ο λιμένας του Ηρακλείου έχει βασικά συγκριτικά πλεονεκτήματα τα οποία του προσδίδουν ιδιαίτερη σημασία και ρόλο στον τομέα της κρουαζιέρας στην νοτιοανατολική Μεσόγειο. Πέραν της στρατηγικής θέσης που έχει, τις λιμενικές υπηρεσίες και υποδομές, τον πολιτισμικό και αρχαιολογικό πλούτο και το πλήθος προσφερόμενων τουριστικών υπηρεσιών, θα πρέπει να γίνει κατανοητό από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη ότι και μόνο η αλλαγές που έχουν θεσμοθετηθεί και πρόκειται να ισχύσουν στο άμεσο μέλλον αναφορικά με τους ελέγχους στο πλαίσιο της Συνθήκης Schengen ωθούν στο να καθοριστεί ο λιμένας Ηρακλείου ως πρωταγωνιστής στη δραστηριότητα της κρουαζιέρας στην περιοχή, λαμβάνοντας υπόψη τα μειονεκτήματα των εγχώριων ανταγωνιστικών λιμένων. Επιπροσθέτως δεν χωρά εφησυχασμός καθώς πρέπει να πιάσουμε την ευκαιρία από τα μαλλιά και να ενισχύσουμε τόσο τις ανωδομές του λιμένα, ιδιαίτερα με τον εκσυγχρονισμό του επιβατηγού σταθμού όσο και με λύσεις τύπου νέου cruise terminal όπως λειτουργεί στον προβλήτα IV-V σε συνδυασμό με κατάλληλη εκμετάλλευση των χώρων της λιμενικής εγκατάστασης. Τέλος ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στη χρήση του λιμένα ως homeroport με τα πρώτα μηνύματα να είναι άκρως αισιόδοξα αναλύοντας την αυξητική τάση που παρουσιάζεται από το 2018 και η οποία αναμένεται το 2021 να ξεπερνά τον αριθμό των 40. Εχθρός στο εγχείρημα αυτό μπορεί να είναι μόνο ο κακός συντονισμός και έλλειψη κοινής συνιστώσας από πλευράς εμπλεκομένων φορέων.

#### **6. Κάτω από ποιες προϋποθέσεις ο λιμένας του Ηρακλείου μπορεί να γίνει λιμένας αφετηρίας για τις δραστηριότητες κρουαζιέρας;**

Πρωταρχικό ρόλο για την παγίωση του λιμένα Ηρακλείου ως λιμένας αφετηρίας για τις δραστηριότητες κρουαζιέρας είναι η συνδυασμένη άψογη λειτουργία όλων των υπηρεσιών και φορέων που εμπλέκονται. Βασική προϋπόθεση η άριστη συνδεσιμότητα ενός σύγχρονου αεροδρομίου και ενός σύγχρονου τερματικού σταθμού κρουαζιέρας έτσι ώστε να επιτυγχάνονται χωρίς δυσλειτουργίες οι αεροπορικές ανταποκρίσεις προς το Ηράκλειο, καθώς και η διενέργεια χωρίς χρονοτριβή όλων των προβλεπόμενων τελωνειακών διαδικασιών και διαβατηριακών ελέγχων καθώς και η

διαχείριση των αποσκευών των επιβατών. Επιπλέον απαιτείται σημαντική αναβάθμιση υποδομών σε σχέση με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο προκειμένου να παρέχονται υψηλής ποιότητας και απόδοσης μεταφορικές υπηρεσίες, ενώ η αρτιότητα των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών (πλοήγηση, ρυμούλκηση, ανεφοδιασμός κλπ) θεωρείται δεδομένη και ως εκ τούτου επιβάλλεται η ανάληψη κατάλληλων ενεργειών συντήρησης και αναβάθμισης. Δηλαδή όλα εκείνα τα στοιχεία που θα συντείνουν ώστε να έχει μια ευχάριστη εμπειρία τόσο ο χρήστης/εταιρεία κρουαζιέρας όσο και ο χρήστης/επιβάτης, χωρίς τούτο να επιτυγχάνεται με εκπτώσεις κυρίως σε ότι αφορά θέματα ασφαλείας θα συμβάλουν στην αναβάθμιση της σχέσης με τις εταιρείες κρουαζιέρας με την επιλογή από τις τελευταίες του λιμένα Ηρακλείου ως homeport, η οποία μπορεί να θεμελιωθεί και στο πλαίσιο ειδικών προνομίων για τους χρήστες αυτούς.

**7. Πιστεύετε ότι οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι επιβάτες / πληρώματα κρουαζιερόπλοιων στην πόλη του Ηρακλείου θα αυξηθούν από τη χρήση του λιμένα Ηρακλείου ως λιμένα αφετηρίας;**

Αναντίρρητα παράγονται αυξημένες ωφέλειες από την πολλαπλότητα των υπηρεσιών που καλούνται να εξυπηρετήσουν τη συγκεκριμένη λειτουργία του λιμένα ως homeport. Τα κρουαζιερόπλοια σε αυτή την περίπτωση ελλιμενίζονται για μεγάλο χρονικό διάστημα, οπότε η προσφερόμενες υπηρεσίες επιμηκύνονται και εξακολουθούν να είναι πολυεπίπεδες και διακρινόμενες σε υπηρεσίες προς το πλοίο/πλοιοκτήτρια εταιρεία, προς τους επιβάτες κρουαζιέρας και προς τα μέλη πληρώματος. Η σημαντικότητα της χρήσης ενός λιμένα ως homeport επιβεβαιώνεται από τα πολλαπλασιαζόμενα οικονομικά οφέλη που αποκομίζει η τοπική κοινωνία προσαυξανόμενα ανάλογα με το χρόνο παραμονής του κρουαζιερόπλοιου προ απόπλου.

**8. Ποια η άποψή σας για το επενδυτικό πρόγραμμα (Masterplan) του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου Α.Ε. στον τομέα της κρουαζιέρας.**

Το masterplan του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου Α.Ε. αποτελεί θεσμοθετημένο κείμενο το οποίο ως προς την τελική διαμόρφωσή του εγκρίνεται αρμοδίως από την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων και αφού ληφθούν οι γνώμες των αρμοδίων Υπηρεσιών, ενώ περιλαμβάνει συγκεκριμένο Τομέα Κρουαζιέρας, γεγονός το οποίο επιλύει την γενικότερη απαίτηση για εξειδικευμένους προβλήτες στο λιμένα Ηρακλείου. Σίγουρα η υλοποίησή του αναμένεται να οδηγήσει στην επίτευξη συγκεκριμένων στρατηγικών στόχων, ενώ λόγω της συνεχούς δυναμικής των δεδομένων θεωρώ σκόπιμη την διαρκή επικαιροποίησή του.

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

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας αναμφισβήτητα αναπτύσσεται, ιδιαίτερα στην Ευρώπη. Οφείλουμε ως ένας κατεξοχήν τουριστικός προορισμός να αφουγκραστούμε τις απαιτήσεις της εποχής και να δεχθούμε τις προκλήσεις του μέλλοντος ώστε να αυξήσουμε το μερίδιο στην αγορά του τομέα. Επισημαίνεται η μεγέθυνση των κρουαζιερόπλοιων η οποία γεννά ανάγκη αναβάθμισης λιμενικών υποδομών και ανωδομών, το marketing προσέλκυσης εταιρειών κρουαζιέρας και κυρίως για homeporting, ενώ η διεύδυση στην τεράστια αγορά της Ασίας (Κίνα) θα πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο στοχευμένου στρατηγικού σχεδιασμού, με παράλληλη εκμετάλλευση των δυναμικών μεταβολών της γεωγραφικής περιοχής, αλλά και τις προοπτικές που ανοίγονται ένεκα της περιβαλλοντικής ευαισθησίας και της υψηλής

τεχνολογίας που ήδη έχει κατακτήσει τον τομέα. Φρονώ ότι έχουν γίνει σοβαρά βήματα και υπάρχει η εμπειρία, η τεχνογνωσία και τεχνοκρατική οπτική που θα σταθεροποιήσουν το λιμάνι του Ηρακλείου ως ένα λιμένα προσέγγισης κρουαζιέρας και θα του προσδώσουν πρωταγωνιστικό ρόλο ως λιμένα αφετηρίας στις κρουαζιέρες στην Νοτιοανατολική Μεσόγειο.

### **Συνέντευξη 3<sup>η</sup>:**

#### **1. Ποια είναι η άποψή σας για την κίνηση της κρουαζιέρας στο λιμένα Ηρακλείου σήμερα;**

Θα ήταν άδικο να μην την θεωρήσουμε σημαντική, υπάρχουν όμως και δυνατότητες ανάπτυξης περαιτέρω, με ένα καλό σχεδιασμό νομίζω ότι αυτός ο στόχος δεν είναι ανέφικτος. Υπάρχει βελτίωση στην κίνηση σε σχέση με πριν 5 χρόνια και παράλληλα δύνονται δυνατότητες οι επισκέπτες της κρουαζιέρας να μένουν στην πόλη του Ηρακλείου και είναι για μας πολύ σημαντικό. Το Ηράκλειο είναι ένας σημαντικός κόμβος / σταθμός κρουαζιέρας στην Ελλάδα διότι είναι ένα από τα κεντρικά σημεία στην νοτιοανατολική Μεσόγειο, έχει ένα αξιόλογο πολιτισμό και συνάδει με την δυτική πλευρά της μεσόγειου αλλά είναι κατεξοχήν επηρεασμένος από την ανατολή, επίσης το Ηράκλειο έχει μια μακρά και σημαντική ιστορία, έχει δυνατότητες, έχει μνημεία έχει το παλάτι του πρώτου ευρωπαϊκού πολιτισμού τη Κνωσό που όλα αυτά πρέπει να αναδειχτούν περαιτέρω και να λάβουν τη θέση που τους αξίζει.

#### **2. Ποιοι παράγοντες θεωρείται ότι επηρεάζουν τις εταιρίες κρουαζιέρας στη διαδικασία επιλογής του λιμένα Ηρακλείου ως προορισμού κρουαζιέρας;**

Πρώτος παράγοντας είναι ο τρόπος υποδοχής των επιβατών κρουαζιέρας, να υπάρχουν οι ανάλογες υποδομές στο λιμάνι του Ηρακλείου για την ευκολότερη και ανετότερη πρόσβαση των επισκεπτών.

Δεύτερον θα πρέπει να τονίσουμε ότι εκτός το πρώτο αξιολογότερο παγκοσμίως μουσείο στο είδος του, το μουσείο του Ηρακλείου με τα σημαντικότερα ευρήματα, τον αρχαιολογικό χώρο στην Κνωσό ο οποίος γειτονεύει με το Ηράκλειο, της ανάδειξης όλων των μνημείων και των σύγχρονων ακόμη όπως το πολιτιστικό κέντρο Ηρακλείου, οι θεσμοί που προσπαθούμε να καθιερώσουμε στο δήμο με τα φεστιβάλ και η δημιουργία της πινακοθήκης του δήμου Ηρακλείου νομίζω ότι θα γίνουν επιπλέον πόλοι έλξης των επισκεπτών της κρουαζιέρας. Επίσης η πόλη διαμορφώνεται καθημερινά, γίνεται ωραιότερη και αποβάλλει τον μανδύα της άσχημης πόλης σιγά σιγά, πράγμα που είναι και στον οραματικό σχεδιασμό που έχουμε κάνει για να γίνει πιο θελκτική.

#### **3. Κατά πόσο πιστεύετε ότι η δραστηριότητα της κρουαζιέρας συμβάλει στην ανάπτυξη της οικονομίας και στη δημιουργία απασχόλησης στην πόλη του Ηρακλείου σήμερα;**

Θα έλεγα ότι κατέχει ένα μεγάλο ποσοστό και στην ανάπτυξη και στην αγορά εργασίας αλλά λειτουργεί και ως πρέσβης για τον υπόλοιπο κόσμο πράγμα που σημαίνει ότι εν δυνάμει μπορούμε να θεωρήσουμε ότι υπάρχει ακόμα μεγαλύτερη δυνατότητα ανάπτυξης που συνεπάγεται και την αγορά εργασίας και διευκόλυνση της αγοράς εργασίας. Πρέπει να βάλουμε πρώτα τον κλάδο που ασχολείται με τον τουρισμό, βεβαία δεν είναι μόνο αυτός διότι αν καταφέρουμε να δείξουμε ότι εκτός από τον ήλιο και τη θάλασσα και το μακρύ καλοκαίρι και τον ήπιο χειμώνα που διαθέτουμε ως τόπος και αναπτύξουμε κάποιες δράσεις που έχουν σχέση με τον αγροτουρισμό, με τα

μνημεία της υπαίθρου που ανήκουν στο δήμο Ηρακλείου, θα μπορούν και άλλες παραγωγικές τάξεις να έχουν το μερίδιό τους από όλη αυτήν την δραστηριότητα δηλαδή ο αγροτουρισμός, η ανάδειξη των αγροτικών προϊόντων με τους παραγωγούς και ένα σωρό άλλα παρελκόμενα αυτών. Επίσης η κρουαζιέρα δεν θα έλεγα ότι απειλεί τον κλάδο των ξενοδοχειακών καταλυμάτων, θα έλεγα ότι είναι ένας αυτόνομος τομέας του τουρισμού ο οποίος άλλωστε έχει δώσει μια πρακτική σε όλο τον κόσμο, είναι ένας συνήθης τρόπος διακοπών πλέον και θα έλεγα ότι είναι διαφορετική αυτό το είδος των επισκεπτών της πόλης που επιλέγουν την κρουαζιέρα, από εκείνους οι οποίοι επιλέγουν την διαμονή σε ένα ξενοδοχείο, δηλαδή οι επισκέπτες της κρουαζιέρας θέλουν να δουν πολλούς τόπους, έρχονται εάν είμαστε άξιοι και ικανοί τους δίνουμε για να απολαύσουν αυτό το τουριστικό και πολιτιστικό προϊόν το οποίο διαθέτουμε, οι άλλοι έρχονται περισσότερο χωρίς να αποκλείεται αυτός ο τομέας για να κάνουν διακοπές.

#### **4. Ποιες ενέργειες, κατά την άποψή σας, απαιτούνται ώστε οι επιβάτες κρουαζιέρας να ξοδεύουν χρόνο και χρήμα στην πόλη του Ηρακλείου;**

Ήδη βρισκόμαστε σε καλό δρόμο ,δηλαδή προσπαθούμε να κάνουμε ελκυστική την πόλη του Ηρακλείου, δημιουργούμε πεζοδρομήσεις ,με ανάδειξη κτηρίων, αναβάθμιση των πολιτιστικών θεσμών που έχει η πόλη, με τις προσόψεις των κτηρίων και νομίζω ότι όλα αυτά βρίσκονται σε πολύ καλό δρόμο .Έτσι όποιος έρχεται και διαθέτει κάποιες ώρες στο Ηράκλειο να έχει πολλά ενδιαφέροντα και όμορφα να δει.

#### **5. Υπάρχουν δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο λιμάνι και την πόλη του Ηρακλείου;**

Βεβαίως ,θα μπορούσαμε με ένα καλό σχεδιασμό θα μπορούσαμε να αναδείξουμε τις πολιτιστικές διαδρομές και στην πόλη του Ηρακλείου και γιατί όχι και στην ύπαιθρο του Ηρακλείου, ο χρόνος επαρκεί γιατί είναι κοντά στο λιμάνι όπου θα μπορούσαν να επισκεφτούν στο Χουδέτσι τον λαβύρινθο, αλλά ακόμα και πράγματα που είναι κοντύτερα, τη Ρόκα ,το κάστρο του Νικηφόρου Φωκά. Όλα αυτά μισή ώρα απόσταση από το Ηράκλειο με ένα καλό σχεδιασμό οι επισκέπτες θα μπορούσαν να αφιερώσουν κάποιο χρόνο για να επισκεφτούν αυτά τα μέρη. Τοπικό χαρακτήρα αναμφισβήτητα έχει η Περιφέρεια, ο δήμος Ηρακλείου και ο Οργανισμός Λιμένα Ηρακλείου .Νομίζω όμως ότι η εξωστρέφεια που επιβάλλεται να επιδείξουμε έχει να κάνει με το τουριστικό μέρος της δραστηριότητας, διότι αυτοί μπορούν να διαφημίσουν τα προσόντα και τα προϊόντα εντός εισαγωγικών της πόλης σε όλο τον κόσμο, έτσι ώστε να διαδοθεί πλέον ότι η πόλη του Ηρακλείου δεν είναι τυχαία πόλη και είναι πολύ σημαντική. Εγώ θα έλεγα ότι ένα εμπόδιο πάλι εντός εισαγωγικών είναι το ότι δεν έχουν προσλάβει τα τουριστικά γραφεία της οργάνωσης της κρουαζιέρας ένα σχέδιο το οποίο να περιλαμβάνει το Ηράκλειο και την περιφέρεια του, δηλαδή ξέρουν για την Κνωσό ,ξέρουν για το αρχαιολογικό μουσείο και το συνιστούν και το προτείνουν στους επιβάτες της κρουαζιέρας, αλλά παράλληλα υπάρχουν και άλλα αξιόλογα πράγματα που θα μπορούσαν να δουν, όπως το ιστορικό μουσείο Κρήτης, όπως είναι το χριστιανικό μουσείο της Αγίας Αικατερίνης. Συνεπώς το κυριότερο εμπόδιο είναι, το οποίο μπορούμε να ανατρέψουμε ,ότι θα πρέπει να δώσουμε σε όλους αυτούς τους ανθρώπους να καταλάβουν ότι το Ηράκλειο μπορεί να προσφέρει και άλλα πράγματα εκτός της επίσκεψης στην Κνωσό και στο αρχαιολογικό μουσείο ότι είναι μια ενδιαφέρουσα πόλη για να μείνει κανείς, να την περιηγηθεί και συνεπώς να κερδίσουμε μεγαλύτερη επισκεψιμότητα στην πόλη και τους θεσμούς της.



**6. Κάτω από ποιες προϋποθέσεις ο λιμένας του Ηρακλείου μπορεί να γίνει λιμένας αφετηρίας για τις δραστηριότητες κρουαζιέρας;**

Αυτό χρειάζεται μια συνολική τουριστική ανάπτυξη, δεν είναι εύκολο να το απαντήσει κανείς με τα σημερινά δεδομένα. Θα πρέπει να υπάρξει μια συνεργασία όλων των φορέων ξεκινώντας από την Περιφέρεια πάλι, τον δήμο Ηρακλείου και τον Οργανισμό Λιμένα Ηρακλείου, όλου του δυναμικού που λειτουργεί και δραστηριοποιείται στην πόλη, το οποίο δεν είναι και λίγο και βεβαίως με προεξέχοντα έναν συνολικό τουριστικό σχεδιασμό.

**7. Πιστεύετε ότι οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι επιβάτες/ πληρώματα κρουαζιερόπλοιων στην πόλη του Ηρακλείου θα αυξηθούν από τη χρήση του λιμένα Ηρακλείου ως λιμένα αφετηρίας;**

Βεβαίως με την ανάδειξη όλων αυτών που είπαμε προηγουμένως, με την παραμονή περισσότερο χρόνο και με την αξιοποίηση όλων αυτών των θεσμών που συζητήσαμε και πριν, ασφαλώς θα γίνει μια αύξηση της δαπάνης.

**8. Ποια η άποψή σας για το επενδυτικό πρόγραμμα (Masterplan) του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου ΑΕ στον τομέα της κρουαζιέρας;**

Νομίζω ότι είναι ένα εφικτό πρόγραμμα το οποίο δεν έχω συμμετάσχει, το οποίο στηρίζεται σε στέρεες βάσεις και επιδέχεται προφανώς βελτίωσης, αλλά θα έλεγα εν κατακλείδι ότι είναι μια καλή αρχή.

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

Νομίζω ότι εάν δεν μας ταραξουν οι γεωστρατηγικοί κίνδυνοι που ελλοχεύουν, η κρουαζιέρα θα κερδίζει ολοένα και περισσότερο έδαφος. Ο γεωστρατηγικός παράγοντας όμως παίζει πολύ σημαντικό ρόλο, δεν θα πρέπει να τον αγνοούμε αλλά ως ελπίζουμε να πάνε όλα καλά.

**Συνέντευξη 4<sup>η</sup>:**

**1. Ποια είναι η άποψή σας για την κίνηση της κρουαζιέρας στο λιμένα Ηρακλείου σήμερα;**

Σίγουρα είναι καλύτερη την τελευταία πενταετία, το λιμάνι του Ηρακλείου θεωρείται κόμβος, είναι στην κατάλληλη θέση για να χρησιμοποιηθεί από όλες τις εταιρείες της κρουαζιέρας που είτε θέλουν το χειμώνα να κάνουν το πέρασμα τους μέσω της διώρυγας του Σουέζ είτε σε οποιαδήποτε περίπτωση θέλουν να ανέβουν προς την Ευρώπη και τα υπόλοιπα λιμάνια της Μεσογείου. Είναι σε πολύ καλύτερη μοίρα από ότι ήταν πριν, έχουν γίνει σημαντικά βήματα και έχει πάρει την θέση που της αξίζει. Βοηθάει πολύ στην πόλη του Ηρακλείου, έρχονται μεγάλα πλοία.

**2. Ποιοι παράγοντες θεωρείται ότι επηρεάζουν τις εταιρίες κρουαζιέρας στη διαδικασία επιλογής του λιμένα Ηρακλείου ως προορισμού κρουαζιέρας;**

Η θέση του λιμανιού είναι πολύ βασική και είναι πρωταρχικός παράγοντας, βοηθάει στο στήσιμο των λιμανιών και για εξοικονόμηση πετρελαίου δικού τους, τα πλοία που θα προσεγγίσουν το λιμάνι του Ηρακλείου, ξέρουν ότι θα βρουν όλες τις υπηρεσίες που

είναι απαραίτητες ,έχει ένα πάρα πολύ σημαντικό αρχαιολογικό χώρο να πουλήσει, αισθάνονται ασφαλής ,κοντινές αποστάσεις, το αεροδρόμιο μας είναι κοντά σε εταιρείες που αποφασίζουν να αλλάζουν κόσμο εδώ και σίγουρα πιστεύω και η πόλη.

### **3. Κατά πόσο πιστεύετε ότι η δραστηριότητα της κρουαζιέρας συμβάλει στην ανάπτυξη της οικονομίας και στη δημιουργία απασχόλησης στην πόλη του Ηρακλείου σήμερα;**

Πάρα πολύ, σε πολύ μεγάλο βαθμό. Έχουν δημιουργηθεί θέσεις εργασίας που δεν υπήρχαν και σίγουρα βρίσκει ένα κρουαζιερόπλοιο επειδή πλέον οι προσεγγίσεις τους είναι πλέον ολοήμερες, δηλαδή έρχονται νωρίς το πρωί και αν δεν φύγουν το βράδυ θα φύγουν το απόγευμα στις έξι επτά, αυτό επιτρέπει στον κόσμο, σχεδόν όλου ενός πλοίου να επισκεφθεί την πόλη μας η οποία είναι σε πολύ κοντινή απόσταση και θα ψωνίσουν και ένα μεγάλο ποσοστό θα φάει στην πόλη ,θα αγοράσουνεκδρομές,θαδουλέψουνξεναγοί,πούλμαν,ταξί,καφετέριες,εστιατόρια,security ,όλο το υπαλληλικό προσωπικό του λιμανιού, εμείς. Η κρουαζιέρα δεν απειλεί τον ξενοδοχειακό κλάδο γιατί έτσι όπως έχουν πλέον στηθεί τα προγράμματα της κρουαζιέρας, ένας επιβάτης μπορεί να επισκεφθεί πριν ένα ξενοδοχειακό κατάλυμα που τον ενδιαφέρει και μετά να πάρει και την κρουαζιέρα του ή μπορεί και μετά να το συνδυάσει. Υπάρχουν πάντοτε και οι ευέλικτες κρουαζιέρες της εβδομάδας που είναι και αυτές προτιμητέες από τους αλλοδαπούς που μας επισκέπτονται και μπορούν κάλλιστα να κάνουν και διπλή εκδρομή, δηλαδή να αγοράσουν μια κρουαζιέρα και χωριστά να αγοράσουν την εκδρομή τους στο ξενοδοχείο, αν όχι σε συνδυασμό.

### **4. Ποιες ενέργειες, κατά την άποψή σας, απαιτούνται ώστε οι επιβάτες κρουαζιέρας να ξοδεύουν χρόνο και χρήμα στην πόλη του Ηρακλείου;**

Η πόλη πρέπει να είναι σωστά διαφημισμένη, σε όλους αρέσει να κινούνται σε μια ασφαλή πόλη η οποία θα πρέπει να έχει διαφημιστεί σωστά, πρέπει και όλοι οι κλάδοι που έχουν να κάνουν με την κρουαζιέρα όπως π.χ. εστιατόρια, καταστήματα με τη σωστή τους συμπεριφορά να βοηθήσουν τον κόσμο, να αισθάνεται καλά, να είναι φιλικόι, οι πεζοδρομήσεις που έχουν γίνει βοηθάνε αρκετά γιατί ο ξένος μπορεί να περπατήσει με ασφάλεια ,να χρησιμοποιήσει τις ράμπες κ.τ.λ. οπότε θέλουμε λίγο δρόμο ακόμη αλλά η πόλη εξελίσσεται .

### **5. Υπάρχουν δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο λιμάνι και την πόλη του Ηρακλείου;**

Βέβαια υπάρχουν, είμαστε ένα από τα λίγα λιμάνια της χώρας που μπορεί να θεωρηθεί λιμάνι εισόδου –εξόδου οπότε με τις κατάλληλες ενέργειες σίγουρα μπορεί να ανέβει το ποσοστό προσεγγίσεων. Ένα εμπόδιο είναι ο συνδυασμός όλων των φορέων προς ένα κοινό σκοπό. Πολλές φορές χρειάζεται πολιτική βούληση και παρέμβαση ούτε σώστε να συνδυαστούν οι τοπικοί παράγοντες όπως ο δήμος της πόλης ,το εμπορικό επιμελητήριο ,το αντίστοιχο υπουργείο, η λιμενική αρχή, όλοι μπορούν να βοηθήσουν με τη σειρά τους. Επίσης πρέπει να τραβήξουμε τις μεγάλες εταιρείες, να τους δείξουμε ότι αν και περιφερειακό λιμάνι μπορούμε να κάνουμε την ίδια εξυπηρέτηση όπως κάποιες άλλες μεγάλες πόλεις δεξιά και αριστερά μας.

### **6. Κάτω από ποιες προϋποθέσεις ο λιμένας του Ηρακλείου μπορεί να γίνει λιμένας αφετηρίας για τις δραστηριότητες κρουαζιέρας;**

Και τώρα είναι, έχει γίνει μια πολύ καλή αρχή με την εταιρεία της TUI, θα ακολουθήσουν και άλλες μεγάλες εταιρείες οι οποίες είχαν φύγει και σίγουρα παίζει μεγάλο ρόλο ο συνδυασμός καλών υπηρεσιών λιμανιού- ηρακλείου –αεροδρομίου. Οπότε αν εκεί καταφέρουμε να κερδίσουμε όσον αφορά την σωστή εξυπηρέτηση, τον προγραμματισμό των αεροπλάνων τους, το να μπορούν να βρίσκουν τις ώρες που χρειάζονται ,τα λεγόμενα σλοπ για να ξέρουν ότι έχουν σχετικά μια λογική τιμή για να έχουν την δυνατότητα να προσεγγίσουν και στο αεροδρόμιο και στο λιμάνι, αυτό είναι εύκολο, γίνεται. Οι εγκαταστάσεις έχουν εξελιχθεί αρκετά αλλά έχουμε δρόμο ακόμα δηλαδή χρειάζεται επειδή το λιμάνι του Ηρακλείου ξεκίνησε πριν πολλά χρόνια εξυπηρετώντας ουσιαστικά ferryboat, εκ των υστέρων γίνονται ενέργειες και νομίζω ότι μπορούν να επιτρέψουν τη παραβολή ταυτόχρονα περισσότερων πλοίων.

**7. Πιστεύετε ότι οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι επιβάτες/ πληρώματα κρουαζιερόπλοιων στην πόλη του Ηρακλείου θα αυξηθούν από τη χρήση του λιμένα Ηρακλείου ως λιμένα αφετηρίας;**

Βέβαια, γιατί ένα πλοίο που έρχεται το πρωί στις πέντε και φεύγει στις δέκα το βράδυ ,του δίνει την δυνατότητα και στον κόσμο που ταξιδεύει με το αεροπλάνο που αργά το απόγευμα να κατέβει να επισκεφθεί την πόλη σαν εκδρομή ή μεμονωμένα την ίδια δυνατότητα δίνει και σε αυτούς που μπαίνουν, οπότε σίγουρα μπορεί.

**8. Ποια η άποψή σας για το επενδυτικό πρόγραμμα (Masterplan) του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου ΑΕ στον τομέα της κρουαζιέρας;**

Το έχω δει, το γνωρίζω, για να υλοποιηθεί είναι πολλοί οι εμπλεκόμενοι φορείς ,εκτός του ΟΛΗ ΑΕ, είναι η λιμενική αρχή, είναι το τμήμα αλλοδαπών ,οι αντιπρόσωποι των τουριστικών πρακτόρων, το Εμπορικό Επιμελητήριο, ο δήμος Ηρακλείου, είναι ο σύλλογος ξεναγών. Νομίζω ότι είναι ένα σχέδιο το οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί, δεν θα το έλεγα φιλόδοξο, είναι αυτό που πρέπει να γίνει.

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

Θα παίξει ένα πολύ σημαντικό παράγοντα, ήδη τα νούμερα των επισκεπτών μιλούν από μόνα τους, έχουμε μια αύξηση γύρω στο 35% την τελευταία εξαετία στο μέγεθος των πλοίων που προσεγγίζουν και νομίζω αυτό το ποσοστό μπορεί ακόμα και να διπλασιαστεί.

**Συνέντευξη 5<sup>η</sup>:**

**1.Ποια είναι η άποψή σας για την κίνηση της κρουαζιέρας στο λιμένα Ηρακλείου σήμερα;**

Τα τελευταία (5) χρόνια υπάρχει μια σταθερή άνοδος στον αριθμό των αφίξεων των κρουαζιερόπλοιων και μια προσπάθεια των Ναυτιλιακών Εταιριών να επεκτείνουν τα δρομολόγια των πλοίων πέραν του καθιερωμένου τέλους Οκτωβρίου. Για παράδειγμα φέτος η Celestyal Cruises έχει αφίξεις στο λιμάνι μας όλο τον Νοέμβριο και σε συνδυασμό με τα πλοία που διέρχονται του λιμένος μας για την κάθοδο του στα ΗΑΕ ή αλλού παρουσιάζουν μια αξιόλογη και χωρίς προηγούμενο κίνηση για το λιμάνι μας.

**2. Ποιοι παράγοντες θεωρείται ότι επηρεάζουν τις εταιρίες κρουαζιέρας στη διαδικασία επιλογής του λιμένα Ηρακλείου ως προορισμού κρουαζιέρας;**

Πρώτον η θέση του λιμένα και η πολιτική σταθερότητα στην περιοχή γενικότερα ( χωρίς πολέμους κλπ)

Δεύτερον η ασφάλεια που παρέχετε ,πρώτον για την ασφαλή πρόσδεση του πλοίου, δηλαδή ισχυρά ρυμουλκά και ασφαλείς προβλήτες πρόσδεσης με μπαλόνια παραβλήματα καθώς επίσης η ασφαλής διακίνηση των επιβατών του πλοίου μέσα και έξω από το λιμάνι.

Τρίτον τα προσφερόμενα αξιοθέατα (Κνωσός), οι εκδρομές και οι δράσεις γενικότερα για την ευχάριστη διαμονή των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων.

### **3. Κατά πόσο πιστεύετε ότι η δραστηριότητα της κρουαζιέρας συμβάλει στην ανάπτυξη της οικονομίας και στη δημιουργία απασχόλησης στην πόλη του Ηρακλείου σήμερα;**

Πιστεύω, και είναι πλέον κατανοητό ότι δύο κλάδοι στην Ελληνική οικονομία είναι οι ισχυρότεροι και αυτοί δεν είναι άλλοι από την Ναυτιλία και τον Τουρισμό. Βεβαίως και θα αυξηθούν. Το κρουαζιερόπλοιο λοιπόν είναι ο συνδυασμός αυτών των δύο και πρέπει να διαφυλαχθεί ο κόρη οφθαλμού. Φανταστείτε ένα κρουαζιερόπλοιο με 2000 επιβάτες συν το πλήρωμα του αν ο καθένας θα ξοδέψει 10 ευρώ το ελάχιστον τι τόνωση δίνεται στην τοπική αγορά. Έσοδα για τον ΟΛΗ –Λεωφορεία-ταξί-τουριστικό τρενάκι, Είσοδοι σε Κνωσό, Μουσεία κλπ.

### **4. Ποιες ενέργειες, κατά την άποψή σας, απαιτούνται ώστε οι επιβάτες κρουαζιέρας να ξοδεύουν χρόνο και χρήμα στην πόλη του Ηρακλείου;**

Α) Η δική μου άποψη είναι διαχρονικά, επειδή σαράντα τέσσερα χρόνια ασχολούμαι με τις 3ημερες και 4ημερες κρουαζιέρες, η εύκολη πρόσβαση στο κέντρο της πόλης λόγω του μικρού χρόνου παραμονής των κρουαζιερόπλοιων που πραγματοποιούν τις συγκεκριμένες κρουαζιέρες , οι οποίες σημειώσατε δεν έχουν αλλάξει το πρόγραμμα τους από το 1970 οπότε και ξεκίνησαν να πουλιούνται στις ΗΠΑ και έπειτα στην Δυτική Ευρώπη. Μπορεί δηλαδή με μία αύξηση στα τέλη επιβατών ( 0,50 € ) ο ΟΛΗ να παρέχει μετακίνηση από το πλοίο στη πλατεία 18 Άγγλων για να μεγαλώσει ο χρόνος παραμονής των επιβατών, που δεν συμμετέχουν στις εκδρομές, στο κέντρο της πόλης με όλα τα θετικά πρόσημα αυτής της παραμονής.

### **5. Υπάρχουν δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο λιμάνι και την πόλη του Ηρακλείου;**

Ναι, αλλά αυτό προϋποθέτει αύξηση του μεγέθους του λιμένα (κατασκευή προβλητών κρουαζιερόπλοιων), νέο μεγαλύτερο επιβατικό Σταθμό με όσο μεγαλύτερη ασφάλεια και σε ευρωπαϊκά πρότυπα δηλαδή φυσούνες, ζώνες μεταφοράς αποσκευών κλπ, υδροδότηση πλοίων που να καλύπτει τουλάχιστον την ημερήσια κατανάλωσή τους, μεγάλα ρυμουλκά και ασφαλή παραβλήματα. Να προταθούν από τους Τουριστικούς Πράκτορες και άλλοι μη προβεβλημένα σημάια στην πόλη και στο νησί γενικότερα , Μουσείο Φυσικής Ιστορίας – Ενυδρείο κλπ και να προταθούν στα ανάλογα γραφεία των Ναυτ. Εταιρειών .

### **6. Κάτω από ποιες προϋποθέσεις ο λιμένας του Ηρακλείου μπορεί να γίνει λιμένας αφετηρίας για τις δραστηριότητες κρουαζιέρας;**

Η κατασκευή του νέου αεροδρομίου θα δώσει μια ώθηση στο λιμένα Ηρακλείου, επίσης πρέπει να μειωθεί ο χρόνος έλεγχου των επιβατών κρουαζιέρας στο υπάρχον

αεροδρόμιο, ακόμα με την έναρξη της εφαρμογής ελέγχου των επιβατών με τα βιομετρικά στοιχεία τους από το 2021 αντιλαμβάνεστε πόσο χρόνος αλλά και πόσος χώρος χρειάζεται ένας επιβατικός σταθμός για να εξυπηρετήσει μια διαδικασία ελέγχου αποεπιβίβασης επιβατών κ/ζ πλοίου. Όλα τα παραπάνω που αναφέρω σχετικά με την κατασκευή Νέου ή επέκταση του υπάρχοντος είναι αναγκαία και έπρεπε να είχαν μελετηθεί και υλοποιηθεί από ΧΘΕΣ εάν θέλουμε να έχουμε την εικόνα σύγχρονου λιμανιού. Διαφορετικά ,λυπάμαι αλλά ο χώρος, τουριστικός προορισμός, είναι πολύ ανταγωνιστικός και ερχόμαστε δεύτεροι ίσως και τρίτοι για μια τέτοια επιχείρηση. Τέλος όλοι οι αρμόδιοι φορείς πρέπει να συνεργάζονται και να συντονίζουν ενέργειες για την λύση των υπαρχόντων προβλημάτων της κρουαζιέρας πριν την έναρξη της νέας σεζόν.

**7. Πιστεύετε ότι οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι επιβάτες/ πληρώματα κρουαζιερόπλοιων στην πόλη του Ηρακλείου θα αυξηθούν από τη χρήση του λιμένα Ηρακλείου ως λιμένα αφετηρίας;**

Βεβαίως και θα αυξηθούν. Και μόνο η διαδικασία αποεπιβίβασης είναι κερδοφόρα σε μια σειρά εργαζομένων, ΟΛΗ, Σύνδεσμος Αχθοφόρων , Λεωφορεία μετακίνησης των επιβατών από και προς το Αεροδρόμιο, ταξί κλπ. Το ωράριο των πληρωμάτων είναι τετράωρο οπότε έχουν αρκετό χρόνο ώστε να βγουν και να ξοδέψουν χρήματα.

**8. Ποια η άποψή σας για το επενδυτικό πρόγραμμα (Masterplan) του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου ΑΕ στον τομέα της κρουαζιέρας;**

Είναι ένα πλάνο το οποίο έχει σαν στόχο την απελευθέρωση του προβλήτα 3 που βρίσκονται οι ηλεκτρικοί γερανοί ώστε να σταθμεύουν κρουαζιερόπλοια, προβλέπει την κατασκευή ενός νέου τέρμιναλ για την αποεπιβίβαση επιβατών, το θεωρώ επαρκές και σημαντικό αλλά με προβληματίζει το κόστος κατασκευής, επίσης πρέπει να συντονιστούν όλοι οι αρμόδιοι φορείς για να πετύχει το πλάνο αυτό.

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

Η άποψή μου είναι και παραμένει « Πιστεύω ότι είναι πλέον κατανοητό δύο κλάδοι στην Ελληνική οικονομία είναι οι ισχυρότεροι και αυτοί δεν είναι άλλοι από την Ναυτιλία και τον Τουρισμό» άρα νομίζω ότι εάν υπάρχει πολιτική σταθερότητα στην περιοχή μας γενικότερα η κρουαζιέρα έχει μέλλον και θα συνεχίσει να είναι ένα κλειδί για την ανάπτυξη του τόπου μας.

(Και μια εντελώς δική μου παρατήρηση – σκοπτική ματιά - για τα παραπάνω- όσο υπάρχει η Αγία Κνωσός και ο Άγιος Μίνωας μη φοβάστε)

**Συνέντευξη 6<sup>η</sup>:**

**1. Ποια είναι η άποψή σας για την κίνηση της κρουαζιέρας στο λιμένα Ηρακλείου σήμερα;**

Οφείλουμε να αναφέρουμε ότι την τελευταία πενταετία έχει σημειωθεί μια σημαντική αύξηση στον αριθμό των κρουαζιερόπλοιων και των επισκεπτών με ολοένα αύξηση του μεγέθους των πλοίων. Έχουμε μεγάλες εταιρείες οι οποίες έχουν αυξήσει τον χρόνο παραμονής τους και τα σημάδια είναι πολύ ενθαρρυντικά για το μέλλον με μεγαλύτερη αύξηση του ποσοστού των προσεγγίσεων.

**2. Ποιοι παράγοντες θεωρείται ότι επηρεάζουν τις εταιρίες κρουαζιέρας στη διαδικασία επιλογής του λιμένα Ηρακλείου ως προορισμού κρουαζιέρας;**

Με σειρά προτεραιότητας:

- 1.Κόστος για υπηρεσίες ελλιμενισμού,
- 2.Ποιότητα και ποσότητα παροχών ανεφοδιασμού ,
- 3.Δυνατότητα προσφοράς εμπειριών και εκδρομών σε κοντινές αποστάσεις

**3. Κατά πόσο πιστεύετε ότι η δραστηριότητα της κρουαζιέρας συμβάλει στην ανάπτυξη της οικονομίας και στη δημιουργία απασχόλησης στην πόλη του Ηρακλείου σήμερα;**

Μόνο λαμβάνοντας τον αριθμό των επισκεπτών ανά σεζόν φτάνει κάποιος να καταλάβει πόσο αυτοί αποτελούν δυνητικούς καταναλωτές και επομένως πηγές εσόδων για όλη την κοινωνία του Ηρακλείου. Περισσότερος κόσμος στην αγορά περισσότερες πιθανότητες για αγορές και κατανάλωση σε καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος

**4. Ποιες ενέργειες, κατά την άποψή σας, απαιτούνται ώστε οι επιβάτες κρουαζιέρας να ξοδεύουν χρόνο και χρήμα στην πόλη του Ηρακλείου;**

Στην συγκεκριμένη περίπτωση θα έλεγα ότι πρέπει η κρουαζιέρα να είναι cost efficient για το δημογραφικό που στοχεύει η κάθε εταιρία. Δηλαδή, η αναγνώριση του κόστους ευκαιρίας του εκάστοτε πελάτη. Για παράδειγμα, αν ένας ταξιδιώτης έχει σκοπό να πάει κρουαζιέρα με ένα προϋπολογισμό της τάξεως των 2000 ευρώ την εβδομάδα και τα ναύλα ανέρχονται σε 1800 ευρώ τότε ο ταξιδιώτης θα έχει στην διάθεση του 200 ευρώ για όλα τα λιμάνια. Αυτό βέβαια αποτελεί μια γενίκευση και ίσως μια υπόθεση για το μέσο καταναλωτή (χωρίς να λαμβάνουμε υπόψη τις πιστώσεις). Επομένως, συγκεκριμένες προτάσεις είναι πάρα πολλές, άρα αυτό που θα έλεγα, είναι ότι πρέπει να γνωρίζουμε το στόχο και ο εκάστοτε εμπλεκόμενος να σκέφτεται το κόστος επί του συνόλου και όχι μονομερώς.

**5. Υπάρχουν δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο λιμάνι και την πόλη του Ηρακλείου;**

Πάντα υπάρχουν δυνατότητες και πάντα υπάρχει διάθεση , αυτό που είναι πολύ δύσκολο και το παρατηρούμε συνεχώς, είναι ότι δεν υπάρχει όρεξη να αλλάξουμε τον τρόπο που σκεφτόμαστε και να ξεβολευτούμε. Δεν γίνεται να μην αλλάζουμε και παράλληλα να απαιτούμε περισσότερα. Για καλύτερες υπηρεσίες πρέπει εμείς , ο κάθε φορέας, να έχει την θέληση να κάνει το παραπάνω, ίσως αλτρουιστικά στην αρχή, και στην πορεία να διαμορφώσει την εμπιστοσύνη για να μπορεί να ζητήσει περισσότερα.

**6. Κάτω από ποιες προϋποθέσεις ο λιμένας του Ηρακλείου μπορεί να γίνει λιμένας αφετηρίας για τις δραστηριότητες κρουαζιέρας;**

Πιστεύω ότι η ερώτηση αυτή αποτελεί αντικείμενο διδακτορικού από μόνη της καθώς περιλαμβάνει ατελείωτες πτυχές που απαιτούν συγχρονισμό και οργάνωση. Κάποιες προσπάθειες γίνονται ήδη αλλά θεωρώ ότι το κόστος είναι πολύ υψηλό σε σχέση με γειτονικές χώρες και άρα δύσκολο να επιτευχθεί με αυτό τον ανταγωνισμό. Δύσκολο αλλά σε καμία περίπτωση αδύνατο!

**7. Πιστεύετε ότι οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι επιβάτες/ πληρώματα κρουαζιερόπλοιων στην πόλη του Ηρακλείου θα αυξηθούν από τη χρήση του λιμένα Ηρακλείου ως λιμένα αφητηρίας;**

Λογικά αν και εφόσον λάβουμε υπόψη την ερώτηση 4 ως προς την διαμόρφωση του κόστους ανά επιβάτη.

**8. Ποια η άποψή σας για το επενδυτικό πρόγραμμα (Masterplan) του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου ΑΕ στον τομέα της κρουαζιέρας;**

Δεν έχω συμμετάσχει, ούτε το γνωρίζω.

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

Αν η κρουαζιέρα διαμορφωθεί σε ευκαιρία να ζήσει την εμπειρία πολλών προορισμών σε μικρό χρονικό διάστημα αλλά και σε ποιοτικό επίπεδο υψηλό, τότε το μέλλον των All-inclusive hotels θα μετατοπιστεί στην κρουαζιέρα. Τρεις κανόνες πρέπει να είναι απαραίτατοι ωστόσο

1. Χαμηλό κόστος για τις εταιρίες προκειμένου να δημιουργούν κίνητρα για την επιλογή των λιμανιών

2. Ποιοτικές υπηρεσίες από το δευτερόλεπτο που πατάει το πόδι του στην προβλήτα μέχρι να φύγει. Αυτό περιλαμβάνει, σωστά διαμορφωμένους χώρους (αρχαιολογικούς, πόλεις κτλ.), εύκολη ενημέρωση και λεπτομερής,

3. Διαμόρφωση τις παραμονής του πελάτη σε εμπειρία. Repeatertaxιδιώτες είναι το καλύτερο marketingπου μπορεί να πετύχει μια εταιρία και ένας οργανισμός.

Ο στόχος είναι η ποιότητα και η εμπειρία να ξεπερνάνε το κόστος και όχι το αντίστροφο που συνήθως κάνουμε όλοι.

**Συνέντευξη 7<sup>η</sup>:**

**1. Ποια είναι η άποψή σας για την κίνηση της κρουαζιέρας στο λιμένα Ηρακλείου σήμερα;**

Την τελευταία πενταετία έχει βελτιωθεί αρκετά σε σχέση με πριν, όπου είχαμε μια κάμψη, νομίζω ότι έχει βελτιωθεί αρκετά, μπορεί φυσικά να αυξηθεί και να γίνουν καλύτερα πράγματα. Χρειάζεται αρκετή βελτίωση, υπάρχουν πολλοί παράγοντες που μπορούν να συμβάλλουν εκτός τον ΟΛΗ ΑΕ, όπως η Περιφέρεια, ο Δήμος και όλοι μαζί με μια συλλογική δουλειά να αυξηθεί η κίνηση.

**2. Ποιοι παράγοντες θεωρείται ότι επηρεάζουν τις εταιρίες κρουαζιέρας στη διαδικασία επιλογής του λιμένα Ηρακλείου ως προορισμού κρουαζιέρας;**

Αρχικά η Κνωσός, είναι ένα brand name για μας και τη δουλειά μας, για τις εκδρομές είναι ένα ισχυρό όνομα, είναι ένας σημαντικός πόλος έλξης, η πόλη οπωσδήποτε, το κέντρο της πόλης το οποίο τώρα έχει αρχίσει και διαμορφώνεται προς το καλύτερο. Για παράδειγμα στα Χάνια, έχουν ένα πολύ ωραίο κέντρο αλλά δεν έχουν ένα brand name του τύπου Κνωσού. Παλιά στη κρουαζιέρα μια δεκαετία πριν, βοηθούσε το ότι η Κρήτη ειδικά το Ηράκλειο ήταν ένα σταυροδρόμι μεταξύ Αιγύπτου και Ευρώπης. Από τότε

που έκλεισε και η αγορά της Αιγύπτου και τώρα με την Τουρκία λιγάκι μειώθηκε η κίνηση σε σχέση με τις σταθερές προσεγγίσεις στο λιμάνι του Ηρακλείου. Ελπίζουμε τώρα με τις βελτιώσεις που έχουν γίνει και στο Ηράκλειο, στην πόλη στον Οργανισμό Λιμένος να κάνουμε το πακέτο πιο ελκυστικό. Επίσης θεωρώ ότι πέραν την Κνωσό ,πρέπει να αλλάξουμε και τις εκδρομές, λιγάκι πιο εναλλακτικές, οι tour operators να αλλάξουμε λιγάκι το προϊόν.

### **3. Κατά πόσο πιστεύετε ότι η δραστηριότητα της κρουαζιέρας συμβάλει στην ανάπτυξη της οικονομίας και στη δημιουργία απασχόλησης στην πόλη του Ηρακλείου σήμερα;**

Η κρουαζιέρα βοηθάει παρά πολύ, όπως τον ΟΛΗ ΑΕ και τους εργαζόμενους του, επίσης τους εμπλεκόμενους στις εκδρομές, είναι μια ζωντανή διαφήμιση η κρουαζιέρα μιας πόλης ,έρχομαι ,το βλέπω, μου αρέσει, άρα μπορώ να ξαναέρθω, είναι η μονή ζωντανή διαφήμιση μιας πόλης. Κατεβαίνει ο πελάτης στο κέντρο, πάει μια εκδρομή στη Κνωσό που είναι ένα ηχηρό όνομα ή μπορεί να πάει σε ένα οιοποιοί, μπορεί να δει την ενδοχώρα, αν του αρέσει και αν το αποτέλεσμα είναι θετικό και περνάει όμορφα νομίζω ότι μπορεί να ξαναρθεί .

### **4. Ποιες ενέργειες, κατά την άποψή σας, απαιτούνται ώστε οι επιβάτες κρουαζιέρας να ξοδεύουν χρόνο και χρήμα στην πόλη του Ηρακλείου;**

Εκεί χρειάζονται ενέργειες και από τις δυο πλευρές, αρχικά οι εταιρείες πρέπει να δίνουν περισσότερο χρόνο διαμονής στο λιμάνι. Οι περισσότερες δεν κάθονται περισσότερο από 8-10 ώρες. Το Ηράκλειο είναι μια μεγάλη πόλη, ένας μεγάλος νομός ,οι αποστάσεις είναι μεγάλες, δεν είναι σαν νησιά του αιγαίου που είναι πιο συγκεντρωτικά .Χρειάζεται χρόνο η πόλη του Ηρακλείου για να κάνουμε εκδρομές πιο εναλλακτικές, οι επισκέπτες να πάνε στα ορεινά, να δουν τα οιοποιοί μας, να μπουν στην ενδοχώρα, να αναπτύξουμε ένα άλλο είδος εναλλακτικού τουρισμού, να αναδείξουμε τα προϊόντα μας, το λαδί ,τα κρασιά μας, ένα είδος αλιευτικού τουρισμού. Σίγουρα χρειάζεται διαφήμιση, χρειάζεται δουλειά από την Περιφέρεια αλλά το κυριότερο τα πλοία να μένουν περισσότερο χρόνο, πρέπει να αλλάξουμε το προϊόν.

### **5. Υπάρχουν δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο λιμάνι και την πόλη του Ηρακλείου;**

Πάντα υπάρχουν δυνατότητες αρκεί να υπάρχει θέληση, να υπάρχουν προτάσεις. Στη πόλη γίνεται τώρα μια προσπάθεια βελτίωσης της εικόνας της, παλιά ήταν ένα μεγάλο αγκάθι. Λέγαμε σε κάποιες εταιρείες γιατί δεν στρέφεται την κρουαζιέρα στο Ηράκλειο και μας λέγανε ότι έχουν ωραίες εκδρομές αλλά η πόλη δεν είναι ωραία για τους μεμονωμένους επισκέπτες. Γιατί πάντα ένα πλοίο που φέρνει ένα πληθυσμό, πρέπει να σκεφθεί και τι δυο πλευρές, τώρα που γίνεται μια σημαντική προσπάθεια θα δείξει.

### **6. Κάτω από ποιες προϋποθέσεις ο λιμένας του Ηρακλείου μπορεί να γίνει λιμένας αφετηρίας για τις δραστηριότητες κρουαζιέρας;**

Πρώτα από όλα οι εγκαταστάσεις κάτω στον ΟΛΗ ΑΕ, η τέντα, τα X-RAY, τα μηχανήματα γενικώς, η ασφάλεια, όλα αυτά παίζουν ρολό. Πρέπει οπωσδήποτε να μεγαλώσει η τέντα. Έχουμε πολύ καλή συνεργασία με τον ΟΛΗ ΑΕ, ειδικά τα τελευταία δυο χρόνια όπου υπάρχει μια πολύ καλή προσπάθεια σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια κυρίως στις εγκαταστάσεις και στην μορφή του επιβατικού σταθμού. Στα ξενοδοχεία θεωρώ ότι δεν χρειαζόμαστε βελτίωση, είναι πολύ καλά και κοντά .Το



αεροδρόμιο δημιουργεί πρόβλημα στο homeporting με τις εγκαταστάσεις του και τα παρκινγκ.

**7. Πιστεύετε ότι οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι επιβάτες/ πληρώματα κρουαζιερόπλοιων στην πόλη του Ηρακλείου θα αυξηθούν από τη χρήση του λιμένα Ηρακλείου ως λιμένα αφετηρίας;**

Δυστυχώς στα homeporting δεν αφήνουν πολλά χρήματα οι επιβάτες γιατί αναλόγως με τις πτήσεις ,με τις αφίξεις και τις ώρες που φτάνουν, αναλόγως τον πληθυσμό που φέρνουν, έρχονται, είναι κουρασμένοι, θα μπουν μέσα ,δεν θα βγουν έξω, ούτε στις εκδρομές θα πάνε, παρατηρώ ότι δεν βγάζουν πολλές εκδρομές. Τα πληρώματα αναλόγως της χώρας προέλευσης τους, ειδικά όταν είναι φιλιππινέζοι, δεν αφήνουν πολλά ,γενικά ξοδεύουν ελάχιστα χρήματα.

**8. Ποια η άποψή σας για το επενδυτικό πρόγραμμα (Masterplan) του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου ΑΕ στον τομέα της κρουαζιέρας;**

Προσωπικά δεν έχω συμμετάσχει στο πρόγραμμα αυτό, δεν το γνωρίζω.

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

Εάν συνεχιστεί η καλή δουλειά θα έχουμε καλή πορεία, σίγουρα υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης, σίγουρα μπορούν να γίνουν πράγματα. Αν αλλάξουμε και κάποια πράγματα ,όλα θα πάνε καλύτερα. Σίγουρα θα επηρεαστούμε με τα ανατολικά ζητήματα και την Τουρκία, γιατί η Κρήτη και ειδικά το Ηράκλειο είναι το σταυροδρόμι που περνάμε απέναντι .

**Συνέντευξη 8<sup>η</sup> :**

**1. Ποια είναι η άποψή σας για την κίνηση της κρουαζιέρας στο λιμένα Ηρακλείου σήμερα;**

Είναι σε καλό επίπεδο, έχει αυξηθεί εντυπωσιακά την τελευταία πενταετία αλλά θα μπορούσε να είναι πάρα πολύ καλύτερα. Έχει τις υποδομές να υποδέχεται καθημερινά μεγάλα κρουαζιερόπλοια και να εξυπηρετεί τις χιλιάδες των επισκεπτών χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα.

**2. Ποιοι παράγοντες θεωρείται ότι επηρεάζουν τις εταιρίες κρουαζιέρας στη διαδικασία επιλογής του λιμένα Ηρακλείου ως προορισμού κρουαζιέρας;**

Ο πιο σπουδαίος παράγοντας είναι οι τιμές των παρεχόμενων υπηρεσιών λιμανιού συγκριτικά με άλλα λιμάνια οι οποίες είναι πιο αυξημένες σε όλα τα επίπεδα. Επίσης θεωρώ ότι η παρουσία του λιμανιού πρέπει να είναι πιο αισθητή σε όλες τις εκθέσεις κρουαζιέρας παγκοσμίως. Ακόμα όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς στην κρουαζιέρα πρέπει να συνδράμουν σε μια κοινή προσπάθεια για ένα καλύτερο αποτέλεσμα.

**3. Κατά πόσο πιστεύετε ότι η δραστηριότητα της κρουαζιέρας συμβάλει στην ανάπτυξη της οικονομίας και στη δημιουργία απασχόλησης στην πόλη του Ηρακλείου σήμερα;**

Επηρεάζει πάρα πολύ την οικονομία της πόλης και του νησιού, λόγω των χιλιάδων επιβατών που μπορούν να επισκεφτούν και να κάνουν πάρα πολλά διαφορετικά πράγματα εντός της πόλης και εκτός ,στην ενδοχώρα με τις διάφορες εκδρομές. Είναι πάρα πολλοί αυτοί που εμπλέκονται, από τον τουριστικό πράκτορα ,τα ταξί, τον ΟΛΗ ΑΕ, τα καταστήματα της πόλης και πολλούς άλλους.

**4. Ποιες ενέργειες, κατά την άποψή σας, απαιτούνται ώστε οι επιβάτες κρουαζιέρας να ξοδεύουν χρόνο και χρήμα στην πόλη του Ηρακλείου;**

Το πιο σημαντικό είναι η εύκολη προσβασιμότητα των επισκεπτών στην πόλη του Ηρακλείου με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς ή με ίδια μέσα του ΟΛΗ ΑΕ, να υπάρχει προσωπικό ή άλλα μέσα για την πληροφόρηση των επισκεπτών στο τι μπορεί να κάνουν στην πόλη (ψώνια, φαγητό , καφέ κλπ) και τι μπορούν να επισκεφτούν σε μικρό χρονικό διάστημα.

**5. Υπάρχουν δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο λιμάνι και την πόλη του Ηρακλείου;**

Βεβαίως, χρειάζεται και η συνδρομή των αρχών του λιμανιού, του Δήμου, της Περιφέρειας και όχι μόνο των εταιρειών που εκπροσωπούν την κρουαζιέρα. Με κοινούς στόχους και σοβαρή προσπάθεια θα υπάρξει ανάπτυξη.

**6. Κάτω από ποιες προϋποθέσεις ο λιμένας του Ηρακλείου μπορεί να γίνει λιμένας αφετηρίας για τις δραστηριότητες κρουαζιέρας;**

Θεωρώ ότι η αναπροσαρμογή των πάγιων τιμών χρέωσης των κρουαζιερόπλοιων ( φόροι, νερό, αποχέτευση κλπ), η συνεχής παρουσία του ΟΛΗ ΑΕ σε διεθνείς εκθέσεις για την κρουαζιέρα και κάποιες προσφορές στις ήδη υπάρχουσες εταιρείες έτσι ώστε να αυξήσουν τις αφίξεις τους, θα είναι σημαντικά βήματα για την καθιέρωση του λιμένα ως λιμένα αφετηρίας και για άλλες εταιρείες.

**7. Πιστεύετε ότι οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι επιβάτες/πληρώματα κρουαζιερόπλοιων στην πόλη του Ηρακλείου θα αυξηθούν από τη χρήση του λιμένα Ηρακλείου ως λιμένα αφετηρίας;**

Βεβαίως θα αυξηθούν , λόγω του χρόνου παραμονής των επισκεπτών κρουαζιέρας στο λιμάνι μας και της κοντινής απόστασης του αεροδρομίου από το λιμάνι. Θα υπάρχει περισσότερος χρόνος για να κατέβουν στο κέντρο και οι επιβάτες και τα πληρώματα για φαγητό, ψώνια και οτιδήποτε άλλο επιθυμούν. Αρκεί να υπάρχει εύκολη προσβασιμότητα των επισκεπτών στην πόλη του Ηρακλείου και σωστή ενημέρωση.

**8. Ποια η άποψή σας για το επενδυτικό πρόγραμμα (Masterplan) του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου ΑΕ στον τομέα της κρουαζιέρας;**

Δεν το γνωρίζω επισήμως, δεν μας έχει γίνει επίσημη ενημέρωση. Από αυτά που έχω ακούσει θεωρώ ότι δεν είναι τόσο εύκολο να πραγματοποιηθεί λόγω των πολλών συμμετεχόντων φορέων και του μεγάλου κόστους.

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

Η κρουαζιέρα είναι ένα πολύ ευαίσθητο προϊόν και επηρεάζεται πάρα πολύ από γεωπολιτικές αλλαγές (πολέμους, φυσικές καταστροφές, μεταναστευτικά κύματα κλπ). Αν και όλα είναι εντάξει ,τότε μόνο αύξηση θα έχουμε στην Ελλάδα. Δεν πρέπει να χαθεί καθόλου χρόνος όμως σε όλα τα επίπεδα, γιατί η κρουαζιέρα πάντα κοιτάει 3 με 5 χρόνια μπροστά και πρέπει να είμαστε έτοιμοι τώρα για επωμισθούμε τους καρπούς της δουλειάς μας μετά από 3 χρόνια. Θέλει επιμονή , υπομονή και συνεχή αναβάθμιση με γνώμονα και τα χαμηλά κόστη για όλες τις εμπλεκόμενες εταιρείες στο κομμάτι της κρουαζιέρας