

ΤΕΙ ΚΡΗΤΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ:

«Οι προοπτικές ανάπτυξης της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο»



ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΑΡΑΜΠΑΤΖΟΓΛΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Α.Μ. 6332)

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ

ΗΡΑΚΛΕΙΟ 2015

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η έννοια του θαλάσσιου τουρισμού διεθνώς εμπεριέχει και περιλαμβάνει το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων, ψυχαγωγίας και αναψυχής, που διεξάγονται στο θαλάσσιο χώρο μιας χώρας υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών. Στις δραστηριότητες αυτές περιλαμβάνονται η διαμονή, τα εστιατόρια, και τα καταστήματα διατροφής γενικά, καθώς και κάθε είδους έργα υποδομής, απαραίτητα για την τουριστική ανάπτυξη, όπως οι μαρίνες, οι επιχειρήσεις, οι εξοπλισμοί. Περιλαμβάνονται επίσης δραστηριότητες ψυχαγωγίας, όπως οι θαλάσσιες εκδρομές, ο παράκτιος και ο θαλάσσιος οικοτουρισμός, οι κρουαζιέρες, το κολύμπι, το ψάρεμα, οι καταδύσεις κλπ. (Miller M.L. and Ayong J., 1991:80-99 και Miller M., 1993:183-190).

Στη δύσκολη περίοδο της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, ο θαλάσσιος τουρισμός ήταν από τις ελάχιστες βιομηχανίες διεθνώς, που παρουσίασε ανάπτυξη. Οι κρουαζιέρες είναι ο υποτομέας τουρισμού που παρουσιάζει το υψηλότερο ποσοστό ανάπτυξης. Ο κλάδος της κρουαζιέρας συνδέεται άμεσα με τη ναυτιλία, την τουριστική οικονομική δραστηριότητα γενικότερα και το θαλάσσιο τουρισμό ειδικότερα, αφού δεν προσφέρει μόνο μεταφορικές υπηρεσίες αλλά και υπηρεσίες διαμονής και αναψυχής.

Η Μεσόγειος είναι η δεύτερη επιλογή προορισμού για θαλάσσια αναψυχή και έχει όλες τις δυνατότητες να γίνει η νέα «Καραϊβική». Στη χώρα μας, λόγω των ιδιαίτερων γεωγραφικών και κλιματικών συνθηκών, το cruising & yachting, είναι οι κύριες μορφές θαλάσσιου τουρισμού που μπορούν να αναπτυχθούν.

Παρά τις ελλείψεις σε υποδομές και τις όποιες συνθήκες παροχής υπηρεσιών προς τους επισκέπτες, τα ελληνικά νησιά και οι παράκτιες περιοχές, αποτελούν ελκυστικούς προορισμούς και οι ελληνικοί λιμένες συγκεντρώνουν επιχειρηματικό ενδιαφέρον εταιρειών του κλάδου, ιδιαίτερα μετά την άρση του «cabotage».

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	1
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	3
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	5
ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο – Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ.....	7
1.1. ΕΙΔΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	9
1.2 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	11
1.3 ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	13
1.4 Η ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΟ ΑΕΠ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο – Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΤΟ 2000 ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ.....	17
2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	18
2.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	19
2.3 ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	20
2.4 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΟΛΟΙΑ	22
2.5 ΤΥΠΟΙ ΚΑΜΠΙΝΩΝ/ ΠΑΡΟΧΕΣ	23
2.6 Η ΖΩΗ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ	24
2.7 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	24
2.8 Ο ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	26
2.8.1 Η ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΑΥΤΟΥ	27
2.8.2 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	28
2.9 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	30
2.10 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	32
2.11 ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΟΦΕΛΟΣ ΟΠΩΣ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ ΑΠΟ ΜΕΛΕΤΕΣ.....	33
2.12 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	34
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο – ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ	36
3.1 Η ΕΤΑΙΡΙΑ CANDIA MAR.....	41

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο – ΑΡΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΕΡΔΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	43
4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	43
4.2 Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	44
4.3 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	46
4.3.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΥΡΩΠΗΣ	46
4.3.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΛΛΑΔΑΣ	48
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ	51
5.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	51
5.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	53
5.3 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ	55
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ^ο – ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	56
6.1 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	56
6.2 ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	57
6.3 ΙΣΤΟΠΟΓΡΑΦΙΑ	58

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: ΑΕΠ Ελλάδας ετών 2013 – 2014	15
Πίνακας 2: Τουρισμός και ισοζύγιο πληρωμών.....	16

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Άμεση συνεισφορά ευρωπαϊκού κλάδου κρουαζιέρας (2011).....	46
Διάγραμμα 2: Έσοδα από τον ευρωπαϊκό κλάδο κρουαζιέρας (2011)	47
Διάγραμμα 3: Ζήτηση Ευρωπαίων για κρουαζιέρα* το 2011	48

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση του περιβάλλοντος της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Ειδικότερα μελετάμε όλες τις αλλαγές που έχουν συμβεί στο περιβάλλον της κρουαζιέρας τα τελευταία χρόνια, πώς κινείται η ελληνική αγορά σε σχέση με άλλες αγορές αλλά και αν υπάρχουν και ποιες είναι οι προοπτικές της αγοράς της κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

Ο κλάδος της κρουαζιέρας είναι ο μοναδικός τουριστικός κλάδος που δεν έχει πληγεί σημαντικά από τη διεθνή οικονομική κρίση. Στην εργασία αυτή αρχικά θα γίνει μια αναλυτική περιγραφή της συμβολής του τουρισμού στην ελληνική οικονομία καθώς και μια ευρύτερη ανάλυση του όρου «τουρισμού».

Στη συνέχεια θα παρουσιαστεί αναλυτικά ο κλάδος της κρουαζιέρας τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Ελλάδα από το 2000 μέχρι σήμερα. Έπειτα, θα ακολουθήσει η παρουσίαση των ελληνικών εταιριών κρουαζιέρας.

Στο δεύτερο μέρος της εργασίας μας αναλύονται τα οικονομικά στοιχεία του κλάδου της κρουαζιέρας, ενώ στο τελευταίο κομμάτι αναφέρονται ορισμένες προτάσεις που θα βοηθήσουν κατά τη γνώμη μας στην ανάκαμψη του συγκεκριμένου κλάδου και στην εξάλειψη των αδυναμιών του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο – Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Ο τουρισμός περιγράφεται από πολλούς ως εξαιρετικά πολύπλευρος τομέας, γιατί είναι μια ανθρώπινη δραστηριότητα που συνδυάζει ένα σύνολο κλάδων. Οι σύγχρονες επιδράσεις του τουρισμού οδήγησαν πολλούς επιστήμονες διαφόρων ειδικοτήτων να διερευνήσουν όλες τις πτυχές του τουριστικού κλάδου, ώστε να διατυπωθούν οι οικονομικές και άλλες ωφέλειες που απορρέουν τόσο για τον άνθρωπο όσο και για την οικονομία. (WTO, 1994)

Η τουριστική βιομηχανία είναι από τους σημαντικότερους κλάδους της ελληνικής βιομηχανίας. Η μεγάλη σημασία του τουρισμού ως παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης άρχισε να συνειδητοποιείται παγκοσμίως τις τελευταίες δεκαετίες. Η πολιτιστική κληρονομιά, η μεγάλη ακτογραμμή και το φυσικό κάλλος προσδίδουν στην Ελλάδα σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα και την κατατάσσουν στη λίστα των 100 καλύτερων περιοχών παγκοσμίως. Βασικό χαρακτηριστικό του ελληνικού τουριστικού προϊόντος αποτελεί ο γεωγραφικός προσδιορισμός της ζήτησης από το εξωτερικό.

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας σε συνδυασμό με την πλούσια γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά της, την κατατάσσουν ήδη από τα πρώτα κιάλας μεταπολεμικά χρόνια ανάμεσα στις πιο τουριστικές χώρες της Ευρώπης. Η Ελλάδα φημίζεται ως χώρα υποδοχής τουριστών λόγω του φυσικού της περιβάλλοντος, της πολιτιστικής κληρονομιάς της και της πλούσιας ιστορίας της. Αυτοί είναι και οι παράγοντες που έχουν μετατρέψει τον τουριστικό τομέα σε ένα αρκετά δυναμικό κομμάτι της ελληνικής οικονομίας, οι άμεσες και έμμεσες επιδράσεις του οποίου συνεισφέρουν το 18-20% του ΑΕΠ.

Μεταξύ των πλέον σημαντικών βιομηχανιών, με ταχείς ρυθμούς αύξησης του κύκλου εργασιών του, κατατάσσεται ο τουρισμός σήμερα και με ουσιαστική συμβολή στην άνοδο του εθνικού εισοδήματος, στην αύξηση της απασχόλησης και στην περιφερειακή ανάπτυξη. Ειδικά σε χώρες με έντονη τουριστική κίνηση από το εξωτερικό, όπως είναι η Ελλάδα, ο τουρισμός παίζει σημαντικό ρόλο στην εισροή

συναλλάγματος και στη μείωση του ελλείμματος του Ισοζυγίου Πληρωμών.
(Πατσουράτης Β.Α, 2002)

Συνήθως τα κίνητρα για τουρισμό διαφέρουν από λαό σε λαό και από άνθρωπο σε άνθρωπο. Ορισμένα χαρακτηριστικά κίνητρα τουρισμού είναι τα επαγγελματικά, τα ψυχαγωγίας – ευχαρίστησης, της αναζήτησης περιπέτειας, της εκπαίδευσης, της υγείας, του αθλητισμού και της επίσκεψης αρχαιολογικών χώρων.

Τα τελευταία 40 χρόνια παρατηρήθηκε μεγάλη ανάπτυξη του τουρισμού καθώς οδηγηθήκαμε στο μαζικό τουρισμό. Οι λόγοι ήταν πολλοί και ποικίλοι, με βασικότερους την τεχνολογική ανάπτυξη και τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής των εργαζομένων στον ανεπτυγμένο κόσμο.

Σήμερα ο τουρισμός θεωρείται ως ο πιο δυναμικός και ανταγωνιστικός κλάδος της ελληνικής οικονομίας σε διεθνές επίπεδο. Αποτελεί ταυτόχρονα σημαντικό στοιχείο ανάπτυξης για το μέλλον. Ο ελληνικός τουρισμός διατηρεί υψηλή θέση σε μια συνεχή προσπάθεια βελτίωσης του επιπέδου ζωής του πληθυσμού ενώ ταυτόχρονα πετυχαίνει σύγκλιση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο και προσφέρει συγκριτικό πλεονέκτημα στην ελληνική οικονομία.

1.1. ΕΙΔΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Τα είδη τουρισμού στην Ελλάδα είναι τα εξής:

- Θαλάσσιος τουρισμός: Τα νησιά της Ελλάδος θεωρούνται από τα καλύτερα στον κόσμο και για το λόγο αυτό αποτελούν και ελκυστικούς τουριστικούς προορισμούς κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Αυτός ο τουριστικός πλούτος της Ελλάδος είναι μοναδικός στη Μεσόγειο και αξιοποιείται από ξένους επισκέπτες υψηλού εισοδηματικού και ποιοτικού επιπέδου. Ο θαλάσσιος τουρισμός ετησίως αποφέρει πολλά έσοδα στη χώρα.
- Ενδημικός τουρισμός: Ο ενδημικός τουρισμός αφορά κυρίως την Τρίτη ηλικία τουριστών όπως για παράδειγμα συνταξιούχους αλλά και νεότερους που δεν έχουν δεσμεύσεις εργασίας στη χώρα τους και έχουν ανάγκη να ζήσουν σε καλύτερο κλίμα. Η Ελλάδα διαθέτει πολύ καλό κλίμα και ορισμένες περιοχές της χώρας μας είναι παραδείγματα τόπων όπου διαμένουν ξένοι για μακρές περιόδους ή έχουν κάνει τη δεύτερη κατοικία τους.
- Εσωτερικός τουρισμός: Ο εσωτερικός τουρισμός αποτελεί τη βάση της τουριστικής ανάπτυξης μιας περιοχής και ανταποκρίνεται σε ζωτικές ανάγκες του πληθυσμού. Στην Ελλάδα αναπτύσσεται με τη βοήθεια διαφόρων τουριστικών οργανώσεων.
- Κοινωνικός τουρισμός: Ο κοινωνικός τουρισμός επιδιώκει την ενίσχυση από το κράτος, από τους εργοδότες, από τα συνδικάτα και από τα ασφαλιστικά ταμεία, των εργαζομένων και των οικογενειών τους που δεν έχουν τα οικονομικά μέσα εκείνα τα οποία θα τους βοηθήσουν να πραγματοποιήσουν ευχάριστες και φτηνές διακοπές. Η ενίσχυση αυτή πραγματοποιείται με διάφορους τρόπους όπως δημιουργία και λειτουργία κατάλληλων τουριστικών εγκαταστάσεων με χαμηλό κόστος, οικονομικές παροχές, εξασφάλιση καλύτερων τιμών μέσω ομαδικών κρατήσεων κλπ.
- Εναλλακτικός τουρισμός: Ο τουρισμός αυτός σηματοδοτεί μία νέα περίοδο τουριστικής ανάπτυξης και τουριστικής πολιτικής για τον ελληνικό χώρο. Οι πρώτες προσπάθειες ξεκίνησαν από το τέλος της δεκαετίας του 1980. Τα κοινωνικά στρώματα που συμμετέχουν σε αυτό το τουρισμό είναι μέσης και ανωτέρω μόρφωσης αλλά και εισοδήματος.

Τα σημαντικότερα είδη εναλλακτικού τουρισμού που υπάρχουν και τα οποία έχουν τη δυνατότητα να αναπτυχθούν στη χώρα μας για να επιτευχθεί βιώσιμος ο τουρισμός είναι ο Οικοτουρισμός, ο Πολιτιστικός τουρισμός, ο Συνεδριακός τουρισμός, ο Αθλητικός τουρισμός, ο Θρησκευτικός τουρισμός, ο Ιαματικός τουρισμός, ο χιονοδρομικός και κατ' επέκταση ο χειμερινός τουρισμός, ο αγροτουρισμός, ο ορειβατικός τουρισμός και ο περιπατητικός τουρισμός.

1.2 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Τα χαρακτηριστικά του ελληνικού τουρισμού είναι τα παρακάτω:

1. Ανοδική τάση αφίξεων αλλοδαπών τουριστών με συνέπεια τη δημιουργία νέων τουριστικών υποδομών.
2. Σημαντική μείωση του μεριδίου των Αμερικανών τουριστών με αποτέλεσμα την απώλεια υψηλού τουριστικού εισοδήματος και την αναζήτηση νέων αγορών.
3. Αυξανόμενη συμμετοχή εσωτερικού τουρισμού με συνέπεια τη δυνατότητα χρονικής κατανομής της ζήτησης.
4. Μικρή διάρκεια τουριστικής περιόδου με συνέπεια τη θερινή επιβάρυνση των υποδομών και την υπολειτουργία εκτός σεζόν γεγονός που κάνει αναγκαία την ανάπτυξη άλλων μορφών τουρισμού για τους υπόλοιπους μήνες.
5. Μονοδιάστατο τουριστικό προϊόν: «Ήλιος - Θάλασσα».
6. Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του ελληνικού τουρισμού είναι κυρίως κληρονομημένα, όπως για παράδειγμα το φυσικό περιβάλλον και η πολιτισμική κληρονομιά, με συνέπεια να υπάρχει σημαντικό περιθώριο ποιοτικής βελτίωσης με την δημιουργία υποδομών.
7. Υψηλή γεωγραφική συγκέντρωση τουριστικής υποδομής με αποτέλεσμα την άνιση ανάπτυξη των τουριστικών υποδομών.
8. Περιορισμένη διάρθρωση τουριστικής ζήτησης με λίγους τουριστικούς πράκτορες με αποτέλεσμα την ύπαρξη ισχυρών πιέσεων για χαμηλές τιμές.
9. Ξενοδοχειακές μονάδες και καταλύματα τα οποία είναι μικρού ή μεσαίου μεγέθους και προσφέρουν χαμηλή ποιότητα υπηρεσιών με αποτέλεσμα την αδυναμία διαπραγμάτευσης με τους ισχυρούς ταξιδιωτικούς πράκτορες.
10. Διοικητικά εμπόδια εισόδου νέων ξενοδοχειακών επιχειρήσεων σε ανεπτυγμένες τουριστικές περιοχές.
11. Μικρό μέγεθος των μη ξενοδοχειακών τουριστικών επιχειρήσεων με αποτέλεσμα τη δημιουργία προβλημάτων βιωσιμότητας και δυσκολία προσαρμογής στα νέα τεχνολογικά δεδομένα.

Τα πλεονεκτήματα του τουρισμού είναι τα εξής:

1. Η αφθονία και ποικιλομορφία των φυσικών πόρων που επιτρέπουν τουρισμό 12μηνης βάσης.
2. Η θέση της χώρας μας στο παγκόσμιο τουρισμό.
3. Το σημαντικό ιστορικό και πολιτιστικό απόθεμα καθώς και η σύγχρονη πολιτιστική παραγωγή.
4. Ο σημαντικός ρόλος του Τουρισμού στην Περιφερειακή Ανάπτυξη.
5. Η θετική συνεισφορά του Αναπτυξιακού Νόμου στην αναβάθμιση των ξενοδοχειακών και τουριστικών υποδομών γενικότερα.
6. Η δημιουργία κατά ην τελευταία 15ετία σημαντικών επιχειρήσεων που προσφέρουν εμπλουτισμένο προϊόν για την προσέλκυση τουριστών ειδικών ενδιαφερόντων.

Ο τουρισμός μας όμως έχει και αδυναμίες που παρουσιάζονται παρακάτω:

1. Ο έντονος εποχικός χαρακτήρας.
2. Η επιβάρυνση του φυσικού περιβάλλοντος λόγω των τουριστικών δραστηριοτήτων αφού δεν τηρούνται οι περιβαλλοντικοί όροι.
3. Η μείωση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος εξαιτίας της ανάπτυξης νέων αγορών, όπως η Τουρκία.
4. Η αλλοίωση των πολιτιστικών χαρακτηριστικών στις τοπικές κοινωνίες.
5. Η μη διαφοροποίηση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος.
6. Η άνιση τουριστική ανάπτυξη των περιφερειών της χώρας.
7. Οι σημαντικές ελλείψεις σε υποδομές, όπως οι μεταφορές κ.α.
8. Το υψηλό ποσοστό μέσης και χαμηλής τάξης κλινών.
9. Η συντριπτική πλειοψηφία των τουριστικών μονάδων είναι μικρομεσαίες επιχειρήσεις με περιορισμένη ικανότητα προώθησης, αξιοποίησης και αποτελεσματικής οικονομικής διαχείρισης.
10. Δεν υπάρχει επαρκώς ειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό.

1.3 ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Κατά την τελευταία δεκαετία διαπιστώθηκε σε μεγάλο βαθμό η σπουδαιότητα του τουρισμού για τη μελλοντική οικονομική ανάπτυξη και τον περιορισμό της ανεργίας τόσο στην Ευρώπη όσο και στην χώρα μας.

Το Παγκόσμιο Συμβούλιο Τουρισμού και Ταξιδιών σε συνεργασία με την Εταιρεία Παροχής Οικονομικής Πληροφορήσεως και Συμβούλων χρησιμοποιούν δύο έννοιες στην προσπάθειά τους να προσεγγίσουν το πρόβλημα μετρήσεως του τουριστικού προϊόντος.

- Την έννοια του τουριστικού κλάδου, ο οποίος αναφέρεται στις δραστηριότητες που παράγουν αγαθά και υπηρεσίες συνδεδεμένα με τους τουρίστες.
- Την έννοια της τουριστικής οικονομίας, στην οποία περιλαμβάνονται τόσο τα αγαθά και οι υπηρεσίες που συνδέονται άμεσα με τον τουρίστα, όσο και οι παραγωγικές δραστηριότητες που εξαρτώνται σε υψηλό βαθμό, ακόμη και για την ύπαρξή τους, από την τουριστική δαπάνη.

Η τουριστική δραστηριότητα επηρεάζει την κοινωνία, τον πολιτισμό, το φυσικό περιβάλλον αλλά και την οικονομία μιας χώρας. Αποτελεί από τις σημαντικότερες οικονομικές δραστηριότητες σε αρκετές χώρες και η σημασία της είναι εξίσου ίση με άλλους τομείς της οικονομίας, όπως της βιομηχανίας, των τραπεζών, του αγροτικού τομέα. Οι οικονομικές επιπτώσεις ωστόσο του τουρισμού διακρίνονται σε θετικές και αρνητικές. Οι θετικές επιπτώσεις αφορούν βελτίωση σε αρκετά οικονομικά μεγέθη, ενώ αντίθετα οι αρνητικές επιπτώσεις σημαίνουν επιδείνωση κάποιων μεγεθών.

Στις θετικές επιπτώσεις συγκαταλέγονται:

- ❖ Η εισροή συναλλάγματος
- ❖ Η κατανάλωση
- ❖ Η περιφερειακή ανάπτυξη
- ❖ Η απασχόληση
- ❖ Η επιχειρηματική δραστηριότητα
- ❖ Οι διαρθρωτικές αλλαγές

- ❖ Η αύξηση του εισοδήματος

Ενώ στις αρνητικές:

- ❖ Η μεγάλη εξάρτηση
- ❖ Οι πληθωριστικές πιέσεις στις τιμές των αγαθών και της γης

Η επίδραση του τουρισμού στην ελληνική οικονομία διακρίνεται σε:

- ◆ Άμεση
- ◆ Έμμεση
- ◆ Προκαλούμενη

Επιχειρήσεις που επηρεάζονται άμεσα από την αύξηση της τουριστικής δραστηριότητας αντιπροσωπεύουν την άμεση επίδραση από την τουριστική κατανάλωση. Από την αύξηση της τουριστικής δραστηριότητας επηρεάζονται και οι προμηθευτές κάτω από την ανάγκη για κάλυψη της επιπλέον ζήτησης προϊόντων και αποτελούν την έμμεση επίδραση. Προκαλούμενη τέλος είναι η συνεισφορά στα αποτελέσματα όσον αφορά την απασχόληση, το ΑΕΠ και το ισοζύγιο πληρωμών από τη ζήτηση για υπηρεσίες και αγαθά στην οικονομία, ως αποτέλεσμα της μεταβολής του εισοδήματος των νοικοκυριών.

Η μελέτη για την επίδραση του τουρισμού στην οικονομία επικεντρώνεται στην ακαθάριστη προστιθέμενη αξία που είναι η διαφορά μεταξύ της αξίας παραγωγής και της συνολικής ενδιάμεσης κατανάλωσης. Πρόκειται δηλαδή για το καθαρό κέρδος που μένει στην οικονομία για την πληρωμή εργοδοτικών εισφορών, μισθών, φόρων στην παραγωγή, διανομή μερισμάτων στους μετόχους, καθώς και η συσσώρευση κεφαλαίου για μελλοντικές επενδύσεις.

1.4 Η ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΟ ΑΕΠ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ, το ΑΕΠ της χώρας το 2013 διαμορφώθηκε σε € 182,4 δις. Για το 2014 εκτιμάται ότι, σε τρέχουσες τιμές, παρουσιάζει αρνητική ανάπτυξη 2% (που συνίσταται από 2,5% αποπληθωρισμό τιμών και 0,5% ανάπτυξη) και θα διαμορφωθεί σε € 178,9 δις. (www.elstat.gr)

Πίνακας 1: ΑΕΠ Ελλάδας ετών 2013 - 2014

Κατηγορία Δαπάνης	2013	2014
Δαπάνη Εισερχόμενων Τουριστών	€11.739	€13.187
Δαπάνη Τουριστών Κρουαζιέρας	445	468
Δαπάνη Εταιρειών Κρουαζιέρας	216	227
Αερομεταφορές	1.077	1.177
Θαλάσσιες Μεταφορές	132	133
Εγχώριος Τουρισμός	1.434	1.578
Επενδύσεις	200	200
Άμεση Επίπτωση Τουρισμού	€15.243	€16.971
ως % ΑΕΠ	8,4%	9,5%
πολλαπλασιαστής ΙΟΒΕ	2,2	2,2
Έμμεσο και Άμεσο Αποτέλεσμα	€33.534	€37.337
ως % ΑΕΠ	18,4%	20,9%
πολλαπλασιαστής ΚΕΠΕ	2,65	2,65
Έμμεσο και Άμεσο Αποτέλεσμα	€40.393	€44.974
ως % ΑΕΠ	22,1%	25,1%
ΑΕΠ	€182.400	€178.900

Πηγή: SETE Intelligence

Ο τουρισμός αποτελεί μια από τις σημαντικότερες πηγές εσόδων της χώρας που εξισορροπούν το Ισοζύγιο πληρωμών. Η εικόνα αυτή απεικονίζεται στον ακόλουθο πίνακα, σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος.

Πίνακας 2: Τουρισμός και ισοζύγιο πληρωμών

	Ιαν - Δεκ 2013	Ιαν - Νοε 2013	% επί συνόλου	Ιαν - Νοε 2014
Εμπορικό Ισοζύγιο	-17.229	-15.913	92%	-16.830
Ταξιδιωτικές Εισπράξεις ως % ελείμματος Εμπορικού Ισοζυγίου	11.995 70%	11.826 74%	99%	13.262 79%
Εκτίμηση Εσόδων από Μεταφορές	1.425			1.538
Εξαγωγές Αγαθών	22.535	20.670	92%	21.632
Εξαγωγές Αγαθών πλην Πλοίων και Καυσίμων	14.151	12.874	91%	13.519
Ταξιδιωτικές Εισπράξεις / Εξαγωγές	53%	57%		61%
Ταξιδιωτικές Εισπράξεις / Εξαγωγές Αγαθών πλην Πλοίων και Καυσίμων	85%	92%		98%

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας

Όπως μπορούμε να διαπιστώσουμε, οι ταξιδιωτικές εισπράξεις για το 2014 κάλυψαν το 75% του εμπορικού ισοζυγίου. Και αν συνυπολογιστούν τα έσοδα αερομεταφορών, κρουαζιέρας κλπ που η Τράπεζα της Ελλάδος υπολογίζει σε άλλους κωδικούς του Ισοζυγίου Πληρωμών, τότε η συμβολή του εισερχόμενου τουρισμού στην κάλυψη του εμπορικού ισοζυγίου αυξάνεται κατά 10 περίπου ποσοστιαίες μονάδες σε 85% περίπου.

Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι ο τουρισμός είναι ιδιαίτερα σημαντικός για την ελληνική οικονομία. Οι πολιτικές που θα ακολουθηθούν στο μέλλον θα πρέπει να στοχεύουν στην αντιμετώπιση των αδυναμιών του τουρισμού όπως για παράδειγμα η αντιμετώπιση της εποχικότητας. Δηλαδή, η αντιμετώπιση της εποχικότητας δεν μπορεί παρά να γίνει με την συμπλήρωση και τον εμπλουτισμό του βασικού προϊόντος «Ήλιος και Θάλασσα», που άλλωστε αποτελεί και την μεγαλύτερη αγορά τουρισμού (tourism product) σε όλη την Ευρώπη, και όχι με την καταπολέμησή του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο – Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΤΟ 2000 ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ

Ως κρουαζιέρα ορίζονται οι οργανωμένες περιηγήσεις με ειδικά διαμορφωμένα πλοία. Ο τομέας της κρουαζιέρας αποτελεί ξεχωριστό τμήμα της ναυτιλιακής αγοράς και διαφέρει τόσο από τις επιβατικές όσο και από τις εμπορευματικές μεταφορές. Η κρουαζιέρα είναι ο τομέας της ναυτιλίας που εξυπηρετεί τις μετακινήσεις για τουριστικούς καθαρά λόγους είτε σε διεθνές περιφερειακό ή σε τοπικό επίπεδο. Τα πλοία της κρουαζιέρας χαρακτηρίζονται και ως κινητά θέρετρα, καθώς προσφέρουν πολυήμερες διανυκτερεύσεις.

Ένας ορισμός που θέτει επακριβώς τα όρια της κρουαζιέρας αναφέρει ότι «Η κρουαζιέρα είναι ένα κυκλικό περιηγητικό ταξίδι, το οποίο σαν μέσο του έχει το κρουαζιερόπλοιο. Χαρακτηριστικό της κρουαζιέρας είναι ότι πρόκειται για ταξίδι αναψυχής, το οποίο ξεκινάει και τελειώνει στο ίδιο σημείο, δηλαδή στο λιμάνι αφετηρίας. Φυσικά, μπορεί να περιλαμβάνεται και αεροπορική ή άλλη μετάβαση, καθώς και διαμονή σε τουριστικό κατάλυμα, αποκλείοντας έτσι τον κανόνα του κοινού λιμανιού επιβίβασης και αποβίβασης.¹»

Η κρουαζιέρα έχει αναπτυχθεί στη σημερινή της μορφή από το 1970, όταν οι μακρινές πτήσεις κι η εξειδίκευση των πλοίων συνέτειναν στην παροχή διαφοροποιημένων κι εξειδικευμένων υπηρεσιών σε επιβάτες που πληρώνουν για ταξίδια αναψυχής, στα οποία περιλαμβάνουν τουλάχιστον μια διανυκτέρευση σε πλοίο που έχει δυνατότητα² φιλοξενίας τουλάχιστον 100 επιβατών.

Η κρουαζιεροπλοΐα³ συνδέει την ψυχαγωγία του επιβάτη στο πλοίο με την επίσκεψη του σε ένα ή περισσότερα λιμάνια ,ικανοποιώντας του την ανάγκη για γνωριμία με νέους τόπους κι επαφή με πολιτισμούς .Το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο προσφέρει

¹ Νίκος Γ. Ηγουμενάκης, Κώστας Ν. Κραβαρίτης, Περικλής Ν. Λύτρας, «Εισαγωγή στον τουρισμό.»

² Παπαχρήστου ΑΑ. , (2005) “The correlation of port infrastructure and cruise traffic accommodation”.Proceedings of the international association of Maritime Economics (IAME) Conference ; June 2005, Λεμεσός Κύπρος.

³ Μυλωνόπουλος Ν. Δημήτρης (2004) , “Ναυτιλία: Έννοιες ,Τομείς , Δομές ”, Εκδόσεις Σταμούλη

στον επιβάτη θάλασσα, ήλιο, ψυχαγωγία και υπηρεσίες που διαφοροποιούνται από την απλή θαλάσσια μεταφορά ενός επιβατηγού πλοίου.

2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (2003), ο κλάδος της κρουαζιέρας παρουσιάζει αρκετές ομοιότητες με τον αεροπορικό. Μεταξύ άλλων χαρακτηρίζεται από υψηλά σταθερά κόστη και την παρουσία σημαντικών οικονομιών κλίμακας. Τα κρουαζιερόπλοια είναι μεγάλα σε μέγεθος προκειμένου να μειωθεί το μοναδιαίο κόστος.

Όσον αφορά το θέμα του ελλιμενισμού, η ύπαρξη αντίστοιχων υποδομών είναι απαραίτητη προκειμένου να είναι όσο το δυνατόν πιο εφικτή η εξυπηρέτηση τόσο των επιβαινόντων όσο και του σκάφους. Δυστυχώς ο χαρακτήρας των ελληνικών λιμένων και κυρίως το μέγεθός του καθιστούν δύσκολο αν όχι αδύνατο τον ελλιμενισμό μεγάλου μεγέθους κρουαζιερόπλοιων. Μόνο 8 λιμένες συγκεντρώνουν το 85% του συνόλου των ελλιμενισμών της χώρας (ΕΛΣΤΑΤ, 2009). Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις στις οποίες η προσέγγιση στα λιμάνια δημοφιλών προορισμών είναι αδύνατη και οι τουρίστες επισκέπτονται τον προορισμό με μικρά πλωτά μέσα. Η πλειονότητα των ελληνικών λιμένων δε δέχεται περισσότερες από 50 προσεγγίσεις ετησίως.

Μια από τις κυριότερες αιτίες που οδηγούν στο μαρasmus της ελληνικής κρουαζιέρας είναι ο προστατευτισμός (με εκχώρηση δικαιωμάτων cabotage). Επειδή το πακέτο της κρουαζιέρας περιλαμβάνει τα πάντα μέσα στην τιμή, οι τουριστικοί προορισμοί θα πρέπει να αναμένουν πληρωμή σε δύο βασικές περιπτώσεις:

- Όταν η επίσκεψη στα πλαίσια μιας κρουαζιέρας δίνει το έναυσμα σε κάποιον τουρίστα να επισκεφτεί ξανά ένα συγκεκριμένο προορισμό
- Όταν ο συγκεκριμένος προορισμός αποτελεί λιμένα εκκίνησης της κρουαζιέρας

Στη σημερινή εποχή είναι απαραίτητη η συλλογική δράση με απώτερο στόχο την ενίσχυση της ελληνικής κρουαζιέρας, η οποία με τη σειρά της θα επιφέρει πολλαπλά

οφέλη στον ελληνικό τουρισμό και γενικότερα στην ελληνική οικονομία. Εκτός από την εισροή συναλλάγματος, η τόνωση της απασχόλησης τόσο στα κρουαζιερόπλοια όσο και στα λιμάνια προσέγγισης μπορούν να αποτελέσουν μοχλό περιφερειακής ανάπτυξης και να επιμηκύνουν κατά ουσιώδη τρόπο την τουριστική περίοδο.

2.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Λόγω της δημογραφικής διασποράς των πελατών κρουαζιέρας, οι ερευνητές δε μπορούν να καταλήξουν σε κάποιο συγκεκριμένο συμπέρασμα. Ωστόσο, αναφέρουν χαρακτηριστικά ότι ο τυπικός πελάτης μιας κρουαζιέρας εξακολουθεί να είναι πολύ πιο προχωρημένης ηλικίας και πιο εύπορος από τους πελάτες που αγοράζουν πακέτα διακοπών στο εξωτερικό στην ξηρά.

Με βάση έκθεση της Mintel Group: All inclusive holidays, Leisure Intelligence, τον Αύγουστο του 2002, ο «μέσος καταναλωτής που επιλέγει πακέτο διακοπών με όλα τα έξοδα πληρωμένα είναι συνήθως μεταξύ 20 και 34 ετών, είναι εργαζόμενος πλήρους απασχόλησης, υπάρχει ισομερής κατανομή μεταξύ των φύλων και μεταξύ παντρεμένων και ανύπαντρων. Αντίθετα, η μέση ηλικία των επιβατών που έκαναν κρουαζιέρα ήταν τα 53,9 έτη, μόλις το 9% από αυτούς είχαν ηλικία μικρότερη των 35 ετών ενώ το 78% ήταν 45 ετών και άνω.

Από έρευνες που έχουν γίνει σε ελληνικό επίπεδο, οι ηλικίες που επιλέγουν την κρουαζιέρα ως μέσο ψυχαγωγίας είναι κατά μέσο όρο άνω των 50 ετών. Το αποτέλεσμα αυτό είναι απολύτως φυσιολογικό, γιατί πρώτον αυτές οι ηλικίες πλέον αναζητούν πιο ήρεμους τρόπους ψυχαγωγίας και δεύτερον είναι σε θέση να απουσιάσουν για αρκετό χρονικό διάστημα, σε αντίθεση με τις νεότερες ηλικίες που δυσκολεύονται να λείψουν τόσες πολλές ημέρες εξαιτίας επαγγελματικών υποχρεώσεων.

2.3 ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Υπάρχουν πολλών ειδών κρουαζιέρας ανάλογα με την υδάτινη περιοχή στην οποία λαμβάνουν χώρα. Η πιο συχνή μορφή κρουαζιέρας είναι η θαλάσσια, αλλά τα τελευταία χρόνια αναπτύσσονται και οι ποτάμιες και οι λιμναίες κρουαζιέρες σε γνωστά και πλωτά ποτάμια ή λίμνες σε όλον τον κόσμο.

Οι θαλάσσιες κρουαζιέρες με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια (Μοίρα και Μυλωνόπουλος 2005) μπορούν να διακριθούν σε:

α) Τριήμερες κρουαζιέρες.

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

β) Κρουαζιέρες μικρής διάρκειας.

Αυτές καλύπτουν τη χρονική περίοδο μιας εβδομάδας και πραγματοποιούνται μεταξύ λιμένων που βρίσκονται σε όμορες περιοχές. Οι κρουαζιέρες μικρής διάρκειας διακρίνονται σε πενθήμερες και επταήμερες. Οι πενθήμερες πραγματοποιούνται συνήθως από Δευτέρα έως Παρασκευή και συνδυάζουν την προσέγγιση του κρουαζιερόπλοιου σε λιμάνια διαφορετικών χωρών π.χ. η κρουαζιέρα στο Αιγαίο πέλαγος που συνδυάζει ελληνικά και τουρκικά λιμάνια. Οι επταήμερες ή εβδομαδιαίες κρουαζιέρες συνήθως καλύπτουν όλη την εβδομάδα και είναι οι πλέον δημοφιλείς. Το κρουαζιερόπλοιο κατά τη διάρκεια αυτής της κρουαζιέρας προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών κρατών που πολλές φορές παρουσιάζουν πολιτισμικές διαφορές. Η επταήμερη κρουαζιέρα είναι διαδεδομένη στη Μεσόγειο θάλασσα όπου το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια της νότιας Ευρώπης, της

βόρειας Αφρικής, της δυτικής Ασίας και νησιωτικών κρατών όπως είναι αυτά της Κύπρου και της Μάλτας.

γ) Κρουαζιέρες μέσης διάρκειας (8-14 ημερών)

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

δ) Κρουαζιέρες μακράς διάρκειας.

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

2.4 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΟΛΟΙΑ

Τα κρουαζιερόπλοια είναι πρακτικά πλωτά ξενοδοχεία, τα οποία βρίσκονται σε κίνηση, δίνοντας τη δυνατότητα στους ταξιδιώτες να πραγματοποιούν επισκέψεις και εκδρομές στα διάφορα λιμάνια που προσεγγίζουν. Ένα κρουαζιερόπλοιο είναι σαν μια μικρή πλωτή πολιτεία. Ο μέσος αριθμός επιβατών σε ένα κρουαζιερόπλοιο μπορεί να φτάσει τους 2.000 – 2.500, ενώ ο αντίστοιχος αριθμός του υπαλληλικού προσωπικού ανέρχεται τουλάχιστον σε 1.000 ανθρώπους.

Στην προσπάθειά τους να μεγιστοποιήσουν την ικανοποίηση των πελατών, τα κρουαζιερόπλοια είναι εξοπλισμένα με το πλέον υπερσύγχρονο εξοπλισμό με σικ μπαρ, μοντέρνα εστιατόρια και πολυτελή σπα που θα μπορούσαν να ξεπεράσουν ακόμα και τα πιο πολυτελή ξενοδοχεία. Επιπλέον, η κρουαζιέρα είναι ένα άνετο σχετικά ταξίδι καθώς ο επιβάτης δεν αντιλαμβάνεται το ταξίδι, αφού τα περισσότερα κρουαζιερόπλοια ταξιδεύουν το βράδυ. Οι πολυπληθείς δραστηριότητες που παρέχει το κάθε κρουαζιερόπλοιο δεν αφήνουν στιγμή ανεκμετάλλευτη γεμίζοντας δημιουργικά το χρόνο των πελατών διασκεδάζοντας, απολαμβάνοντας τις διακοπές του και χαρίζοντας του μοναδικές εμπειρίες.

2.5 ΤΥΠΟΙ ΚΑΜΠΙΝΩΝ/ ΠΑΡΟΧΕΣ

Στα περισσότερα κρουαζιερόπλοια, υπάρχουν τέσσερις βασικοί τύποι καμπινών: εσωτερικές, εξωτερικές, καμπίνες με ιδιωτικό μπαλκόνι και σουίτες με θέα τη θάλασσα. Όλες οι καμπίνες είναι προσεγμένα επιπλωμένες και διακοσμημένες, με λειτουργικούς χώρους, και παρέχουν, μίνι μπαρ, τηλέφωνο, δορυφορική τηλεόραση, χρηματοκιβώτιο, αυτόνομο κλιματισμό, πλήρες εξοπλισμένο μπάνιο.

✓ Inside cabins- Εσωτερικές καμπίνες

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

✓ Outside cabins- Εξωτερικές καμπίνες

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

✓ Private balcony cabins- Καμπίνες με ιδιωτικό μπαλκόνι

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

✓ Sea view suites- Σουίτες με θέα θάλασσα

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

www.letsruise.gr/letsruise/gr/MSC

2.6 Η ΖΩΗ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

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

2.7 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Τις τελευταίες δεκαετίες πολλοί προορισμοί έχουν ενθαρρύνει τις τουριστικές δραστηριότητες που σχετίζονται με την βιομηχανία της κρουαζιέρας, με αποτέλεσμα να παρατηρείται αυξημένη χωρητικότητα στα πλοία. Αυτό συνεπάγεται την ανάπτυξη των σχετικών υποδομών, όπως τερματικοί σταθμοί επιβατών κρουαζιέρας σε πολλές πόλεις. Υπάρχουν οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη που συνδέονται με τον τουρισμό της κρουαζιέρας.

Μια εναλλακτική λύση για την ανεργία και για την εισροή χρημάτων αποτελεί ο τουρισμός κρουαζιέρας για τις πόλεις – λιμάνια, καθώς μπορούν να επωφεληθούν από τα πλεονεκτήματα τους όπως η γεωγραφική τους θέση, το κλίμα και την ιστορική κληρονομιά.

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

Συγκεκριμένα, τα οικονομικά οφέλη που απορρέουν είναι: η αυξημένη αγοραστική ζήτηση από τους τουρίστες, δημιουργία περισσότερων θέσεων απασχόλησης, αναβάθμιση της πόλης που σχετίζεται με τον τουρισμό κρουαζιέρας, την προσέλκυση νέων επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών στην ευρύτερη περιοχή, την επέκταση της τουριστικής επισκεψιμότητας όλο το χρόνο και τα πρόσθετα έσοδα από τους τερματικούς σταθμούς επιβατών, όταν αυτοί περιλαμβάνουν και άλλες χρήσεις, όπως για παράδειγμα καταστήματα και χώρους ψυχαγωγίας, συμβάλλοντας έτσι στην ανάπτυξη των προορισμών.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας μπορεί να αποφέρει και περιβαλλοντικά οφέλη από τη χρήση διάφορων χώρων του λιμανιού. Αυτό μπορεί να προκύψει μέσα από ένα συστηματικό και προσεγμένο χωροταξικό σχεδιασμό που θα δίνει προτεραιότητα στην ενσωμάτωση αυτών των χρήσεων, με βελτιωμένες σχέσεις μεταξύ του λιμανιού και της πόλης.

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

Πέραν όμως από τα οφέλη της κρουαζιέρας για τους προορισμούς υπάρχουν και πολλά οφέλη για τους επιβάτες της κρουαζιέρας. Ο συγκεκριμένος τρόπος αναψυχής είναι σχετικά οικονομικός και παρέχει τη δυνατότητα επίσκεψης παραπάνω από ένα προορισμό στο ίδιο ταξίδι. Οι περισσότερες κρουαζιέρες, εάν όχι όλες, προσφέρουν πακέτα που συμπεριλαμβάνει και φαγητό και ποτό οποιαδήποτε στιγμή της ημέρας. Η ψυχαγωγία και η διασκέδαση σε ένα κρουαζιερόπλοιο αποτελεί σημαντικό παράγοντα και γι' αυτό το λόγο δίνεται ιδιαίτερη προσοχή σε αυτό.

Μολονότι τα οφέλη από τον κλάδο της κρουαζιέρας είναι πολυπληθή και για τους προορισμούς αλλά και για τους επιβάτες, υπάρχουν κάποια μειονεκτήματα που δυσχεραίνουν την ανάπτυξη του κλάδου αυτού. Η γρήγορη ανάπτυξη του κλάδου βρίσκει αρκετά λιμάνια απροετοίμαστα για να μπορούν να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις των διαφόρων εταιρειών κρουαζιέρας και αυτό έχει ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση της ανάπτυξης της κρουαζιέρας στον επιθυμητό βαθμό. Οι υποδομές, η

στρατηγική ενός λιμανιού, οι συνθήκες σε ένα προορισμό επηρεάζουν την προετοιμασία του κάθε προορισμού. Λόγω της διαρκούς εμφάνισης ολοένα και περισσότερων νέων προορισμών στο παγκόσμιο χάρτη της κρουαζιέρας, δημιουργείται ένα κλίμα ανταγωνισμού μεταξύ των προορισμών αυτών. Η εξασφάλιση μιας θέσης στο χάρτη της κρουαζιέρας είναι πολύ σημαντική για τον κάθε προορισμό και την ανάπτυξη του.

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

Όπως είναι φυσικό, ο κάθε επιβάτης έχει να αντιμετωπίσει και ορισμένες δυσκολίες, όπως για παράδειγμα η προσαρμογή στο τρόπο ζωής επάνω στο κρουαζιερόπλοιο ή το πρόγραμμα της κρουαζιέρας που πρέπει να ακολουθείται πιστά.

2.8 Ο ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

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

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

2.8.1 Η ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΑΥΤΟΥ

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

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

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

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

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

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

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

(www.touristiki-agera.gr/article.asp?ID=442)

2.8.2 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Κατόπιν μελέτης της Εθνικής Τράπεζας, το γεγονός ότι το όφελος της ελληνικής οικονομίας από το συγκεκριμένο κλάδο είναι σχετικά χαμηλό, παρά την ελκυστικότητα της ως προορισμός κρουαζιέρας, αντανακλά σε μεγάλο βαθμό δυο διαρθρωτικά ζητήματα. (Εθνική Τράπεζα 2012)

Το πρώτο ζήτημα αφορά την κατασκευή κρουαζιερόπλοιων, η οποία συνεισφέρει το 26% των συνολικών εσόδων του ευρωπαϊκού κλάδου της κρουαζιέρας, η οποία ουσιαστικά δεν υφίσταται στην Ελλάδα. Η συγκεκριμένη δραστηριότητα πραγματοποιείται κυρίως στην Ιταλία και τη Γερμανία, οι οποίες συγκεντρώνουν το 50% των εν λόγω εσόδων, ενώ η Ελλάδα περιορίζεται σε μικροεπισκευές. (Εθνική Τράπεζα 2012)

Και το δεύτερο ζήτημα αφορά το χαμηλό μερίδιο των Ελλήνων επιβατών στην ευρωπαϊκή ζήτηση για κρουαζιέρα εντός και εκτός ευρωπαϊκών προορισμών περιορίζοντας τα έσοδα που απορροφά η χώρα μας από τις εταιρείες κρουαζιέρας. Το μεγαλύτερο κομμάτι των εσόδων που αποκομίζουν οι ευρωπαϊκές οικονομίες από τις εταιρείες κρουαζιέρας αφορά δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στις χώρες προέλευσης των επιβατών όπως διαφημίσεις, αμοιβές πρακτορείων, έρευνες αγοράς. (Εθνική Τράπεζα 2012)

Η συνολική επίδραση των παραπάνω παραγόντων σύμφωνα με την μελέτη της Εθνικής Τράπεζας, κρατά την Ελλάδα εκτός δραστηριοτήτων οι οποίες συνεισφέρουν περίπου το 50% των ευρωπαϊκών εσόδων από το κλάδο της κρουαζιέρας και θα μπορούσαν να ωφελήσουν την Ελλάδα. Ωστόσο πέρα από τους διαρθρωτικούς παράγοντες, η Ελλάδα δεν καταφέρνει να απορροφήσει ούτε τα τουριστικά της έσοδα που της αναλογούν ως μιας από τις πιο δημοφιλείς χώρες- προορισμούς κρουαζιέρας. (Εθνική Τράπεζα 2012)

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

Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι οι εταιρείες κρουαζιέρας συνήθως χρησιμοποιούν τα λιμάνια εκκίνησης ως βάσεις από όπου προμηθεύονται καύσιμα, τρόφιμα και λοιπό εξοπλισμό, ενώ πραγματοποιούν και μεγάλο μέρος των επισκευών πλοίων. Σύμφωνα με τη μελέτη της Εθνικής Τράπεζας εκτιμάται ότι η μέση δαπάνη είναι της τάξης των 300 ευρώ ανά επιβάτη στα λιμάνια εκκίνησης, εκ των οποίων τα 2/3 αφορούν κόστος καυσίμων, ενώ στα λιμάνια διέλευσης είναι περίπου 20 ευρώ που αφορούν κυρίως λιμενικά τέλη. (Εθνική Τράπεζα 2012)

Επίσης, στα λιμάνια εκκίνησης οι επιβάτες πραγματοποιούν δαπάνες διαμονής, καθώς παραμένουν συνήθως τουλάχιστον μια ημέρα πριν ή μετά την κρουαζιέρα. Παράλληλα η χώρα όπου βρίσκεται το λιμάνι εκκίνησης καρπώνεται επιπλέον όφελος μέσω των αεροπορικών εισιτηρίων. Σύμφωνα με την μελέτη της Εθνικής Τράπεζας θεωρείται ότι σχεδόν το σύνολο των επιβατών κρουαζιέρας φτάνει στην Ελλάδα αεροπορικώς στο λιμάνι εκκίνησης, ενώ το 1/2 πραγματοποιεί μια διανυκτέρευση, και εκτιμάται ότι η μέση δαπάνη ανά επιβάτη στα λιμάνια εκκίνησης είναι της τάξης των 300 ευρώ συμπεριλαμβάνοντας και διάφορες άλλες δαπάνες που πραγματοποιούν οι τουρίστες στη χώρα. Από την άλλη πλευρά οι επισκέψεις των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης έχουν μικρή διάρκεια, περίπου 4-6 ώρες. Βάσει ευρωπαϊκών στοιχείων και εκτιμήσεων της μελέτης της Εθνικής Τράπεζας, η μέση δαπάνη ανά επιβάτη είναι της τάξης των 60 ευρώ και αφορά κυρίως τρόφιμα, τουριστικά είδη, μεταφορές και αξιοθέατα. (Εθνική Τράπεζα 2012)

Συνεπώς αν οι τουρίστες κρουαζιέρας που τώρα απλά διέρχονται από την Ελλάδα, και αγγίζουν το 1,5 εκατ. ετησίως, επέλεξαν κάποιο ελληνικό λιμάνι για να ξεκινήσουν την κρουαζιέρα τους, τα πρόσθετα έσοδα για την Ελλάδα θα ήταν σημαντικά. Ορισμένα από τα παραπάνω έσοδα προκύπτουν άμεσα από τις δαπάνες των επιβατών, ενώ για να αυξηθούν και οι δαπάνες των εταιρειών κρουαζιέρας απαιτούνται σημαντικές βελτιώσεις υποδομών και υπηρεσιών προς τις συγκεκριμένες εταιρείες. Συγκεκριμένα αθροίζοντας τις δυο παραπάνω επιδράσεις (280ευρώ/ ανά επιβάτη +240 ευρώ/ ανά επιβάτη = 520 ευρώ ανά επιβάτη), τα επιπλέον έσοδα προσεγγίζουν τα 800 εκατ. ευρώ ετησίως στην περίπτωση που και τα 1,5 εκατ. τουρίστες κρουαζιέρας ξεκινούσαν από ελληνικά λιμάνια υποστηρίζεται με βάση της μελέτης της Εθνικής Τράπεζας. (Εθνική Τράπεζα 2012)

2.9 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

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

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα ως εναλλακτική μορφή τουρισμού, αποτελεί ακόμη μια ελπίδα ανάπτυξης και ευημερίας του τουριστικού προϊόντος. Η Ελλάδα και τα ελληνικά νησιά θεωρούνται από τους πιο κορυφαίους προορισμούς κρουαζιερόπλοιων. (Καστελλάνος, 2012)

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

ακτών, η γεωγραφική τοποθεσία και οι μικρές αποστάσεις μεταξύ ελληνικών νησιών την καθιστούν έναν ελκυστικό προορισμό. (Καστελλάνος, 2012)

Δυστυχώς, όμως, ενώ τα πλοία μεγαλώνουν συνεχώς σε μέγεθος, η λιμενική υποδομή παραμένει σχεδόν στάσιμη και ανεπαρκής, με αποτέλεσμα οι δυνατότητες ανάπτυξης της κρουαζιέρας να περιορίζονται σημαντικά. Τα λιμάνια της Ελλάδας παρουσιάζουν σοβαρές ελλείψεις σε υποδομές για τον ελλιμενισμό των μεγάλων πλοίων αλλά και των ήδη υπάρχοντων. Δεν υπάρχουν ουσιαστικά έργα νέων υποδομών σε εξέλιξη και τα ελληνικά νησιά που συμπεριλαμβάνονται στα προγράμματα των κρουαζιερών έχουν ήδη κορεστεί, ενώ παραμένουν ουσιαστικά τα ίδια εδώ και τριάντα χρόνια. Η ανάπτυξη νέων προορισμών κρουαζιέρας θα μπορούσε να προσελκύσει και άλλα πλοία και να αλλάξει το σκηνικό, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην οικονομική άνθηση των ελληνικών νησιών, αλλά και της Ελλάδας γενικότερα. (Καστελλάνος, 2012)

Εκτός από το ασαφές και σε ορισμένες περιπτώσεις πολύπλοκο και μη φιλικό νομικό πλαίσιο και τα σημαντικά θέματα έλλειψης υποδομών, υπάρχει άμεση ανάγκη αναδιάρθρωσης της ναυτικής εκπαίδευσης αλλά και η παροχή και διατήρηση των κινήτρων στους νέους για καριέρα στη θάλασσα. Θα πρέπει να γνωρίζουμε ότι η αχίλλειος πτέρνα της ναυτιλίας μας είναι η έλλειψη κατάλληλων και έμπειρων ελληνικών πληρωμάτων και αξιωματικών. Χωρίς αυτούς η συνέχιση της ναυτικής παράδοσής μας δεν θα είναι εφικτή και η απώλεια του μεγαλύτερου εθνικού πόρου μας που είναι η ελληνική ναυτιλία θα είναι αναπόφευκτη. (Καστελλάνος, 2012)

Η κρουαζιέρα αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς ως τρόπος διακοπών, και για το λόγο αυτό επιβάλλεται η αντίστοιχη βελτίωση των υποδομών τόσο στον Πειραιά, που είναι ο κεντρικός σταθμός επιβίβασης και αποβίβασης, όσο και γενικά στα ελληνικά νησιά για την προσέλκυση περισσότερων και μεγαλύτερων πλοίων καθώς επίσης και, μεγαλύτερου αριθμού τουριστών. (Καστελλάνος, 2012)

Το λιμάνι του Πειραιά είναι περιορισμένης χωρητικότητας τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε εγκαταστάσεις επιβατών. Παρά τις προσπάθειες βελτίωσης, οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις αδυνατούν να ανταποκριθούν στον όγκο της κίνησης. Η ανάπτυξη των χερσαίων υποδομών με παράλληλη βελτίωση των υπαρχουσών είναι καθοριστικής σημασίας για τον επιβάτη, ούτως ώστε ο Πειραιάς να γίνει κόμβος για τα σημερινά μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Ακόμα υπάρχει η ανάγκη για λειτουργικές λιμενικές υποδομές με αίθουσες υποδοχής τουριστών, εστιατόρια, καταστήματα,

παροχές τουριστικών πληροφοριών, συστήματα ασφαλείας και ελέγχων χωρίς καθυστερήσεις, ταλαιπωρίες και γραφειοκρατικές διαδικασίες και στελέχωση των υπηρεσιών με κατάλληλο προσωπικό και μέσα. (Καστελλάνος, 2012)

Η αυξημένη ακτοπλοϊκή κίνηση του Πειραιά γίνεται αιτία για σημαντικές καθυστερήσεις στις αφίξεις και αναχωρήσεις των κρουαζιερόπλοιων. Επιπλέον, τις ημέρες αιχμής, η διακίνηση χιλιάδων επιβατών κρουαζιερόπλοιων μαζί με αντίστοιχο αριθμό ταξιδιωτών από και προς τα νησιά δημιουργούν ασφυκτικές συνθήκες σε λιμάνι και πόλη, υποβαθμίζοντας το περιβάλλον. (Καστελλάνος, 2012)

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

2.10 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Ο κλάδος της κρουαζιέρας συγκαταλέγεται ανάμεσα στους πλέον αναπτυσσόμενους τομείς της τουριστικής βιομηχανίας. Η βιομηχανία της κρουαζιέρας στην αρχή της δεκαετίας του '80 είχε 1,5 εκατ. επιβάτες και το 2009 είχε 15,5 εκατ., διατηρώντας πολύ υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Το στοιχείο αυτό, σύμφωνα με προβλέψεις σημαντικών αναλυτών του χώρου, αναμένεται να διατηρηθεί, αφού εκτιμάται ένας μέσος ρυθμός ανάπτυξης για τα επόμενα χρόνια της τάξης του 5,5% (Mitchell Duplessis Projects (PTY) LTD, 2010, Royal Caribbean Cruises, 2010, Kwag and Lee, 2009).

Η μεγέθυνση της κρουαζιέρας τις προηγούμενες δεκαετίες ήταν απόρροια κυρίως της εξέλιξης του κλάδου στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και ιδιαίτερα στο Βόρειο τμήμα τους. Η ευρωπαϊκή αγορά ακολουθεί με αρκετή απόσταση ή οποία όμως είναι συνεχώς μειωμένη τα τελευταία χρόνια. Αναδυόμενες και πολλά υποσχόμενες είναι οι αγορές της Ασίας, της Αυστραλίας και της Λατινικής Αμερικής που με την γρήγορη αύξηση της μεσαίας τάξης και την γενικότερη ανάπτυξη που γνωρίζουν τελευταία δημιουργούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας (ΕΥΤΕΠΟΑ, 2010).

Ενδεικτικό των μεγάλων δυνατοτήτων εξέλιξης είναι το γεγονός ότι εκείνοι που προτιμούν την κρουαζιέρα ως τρόπο διακοπών είναι μόλις το 3% του συνόλου για την Βόρεια Αμερική και λιγότερο του 1% για τις υπόλοιπες αγορές (ΕΥΤΕΠΟΑ, 2010). Το παραπάνω στοιχείο σε συνδυασμό με το μεγάλο βαθμό ικανοποίησης του κοινού από τον κλάδο και την στροφή της κρουαζιέρας στις χαμηλότερες εισοδηματικά κοινωνικές τάξεις, απόρροια των δημιουργούμενων οικονομιών κλίμακας από την αύξηση των μεγεθών των πλοίων και των εταιρειών, συνηγορούν σε ένα ευοίωνο μέλλον (Wild and Dearing, 2000, Κυκλαδίτης, 2007).

2.11 ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΟΦΕΛΟΣ ΟΠΩΣ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ ΑΠΟ ΜΕΛΕΤΕΣ

Το οικονομικό όφελος της κρουαζιέρας για καθένα από τους εμπλεκόμενους παράγοντες (εταιρείες, κράτη, επιχειρήσεις, τοπικές κοινωνίες κλπ) αποτελεί ίσως τον βασικότερο λόγο ενασχόλησης τους με τον κλάδο. Το γεγονός αυτό βέβαια δεν είναι καθόλου τυχαίο αφού η δραστηριοποίηση της κρουαζιέρας μόνο στην Γηραιά Ήπειρο συνεπάγεται 32,2 δις ευρώ ολικά έσοδα και περίπου 14,2 δις ευρώ άμεσες δαπάνες (στοιχεία του 2008), προερχόμενες από επιβάτες και εταιρείες. Εντυπωσιακή είναι και η μεταβολή των συγκεκριμένων οικονομικών στοιχείων σε σχέση με το έτος 2005 αφού σημειώθηκε αύξηση 69% στα ολικά έσοδα και 71% στις άμεσες δαπάνες (G.P. Wild & BREAA, 2007, G.P. Wild & BREAA, 2009). Σημαντικό θετικό οικονομικό αντίκτυπο έχει η κρουαζιέρα επίσης και στην δημιουργία θέσεων απασχόλησης (συνολικά 311.512 θέσεις εργασίας στην Ευρώπη το 2008) (G.P. Wild & BREAA, 2009).

Το μεγάλο ζητούμενο είναι πως κατανέμεται το οικονομικό όφελος και από τι εξαρτάται το ύψος του. Από μελέτες έχει αποδειχτεί ότι το όφελος συγκεντρώνεται κυρίως σε χώρες που συγκεντρώνουν κατασκευαστικές κλίνες για κρουαζιερόπλοια αλλά ταυτόχρονα φιλοξενούν τα γραφεία των εταιρειών και προσφέρουν μία σειρά υπηρεσιών προς αυτές (G.P. Wild & BREAA, 2009:4-12). Μια άλλη παράμετρος είναι αν ο λιμένας μίας περιοχής είναι home-port, οπότε ο κάθε επιβάτης ξοδεύει κατά μέσο όρο γύρω στα 100 € ενώ αν είναι port of call, το ποσό αυτό ανέρχεται στα 50 € (στοιχεία από την μελέτη του European Cruise Council), με αντίστοιχη πορεία να

ακολουθούν και οι δαπάνες της εταιρείας προς το λιμένας και την ευρύτερη περιοχή (*Ναυτεμπορική*, 27/04/10, *AIGAIO.edu*, 2010). Τέλος, το οικονομικό όφελος εξαρτάται από την τουριστική ωριμότητα ενός προορισμού και από τις πολιτικές του τοπικού χώρου προκειμένου να επωφεληθεί από τον κλάδο. Από τα προαναφερθέντα εξηγείται εν μέρει η υστέρηση και η ανακολουθία ανάμεσα στην μεγάλη παρουσία της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και στον φτωχό οικονομικό αντίκτυπο που παρουσιάζει (G.P. Wild & BREA, 2009).

2.12 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η κρουαζιεροπλοΐα στην Ελλάδα σήμερα προσφέρεται με:

- ❖ Σύγχρονα, μεγάλου μεγέθους πλοία, με αφετηρία τον Πειραιά ή ξένα λιμάνια που εκτελούν περιηγήσεις προσεγγίζοντας εθνικά λιμάνια ή και άλλων γειτονικών χωρών.
- ❖ Μικρότερα πλοία, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, κατασκευασμένα από χάλυβα, ξύλο ή πλαστική ύλη, τα οποία έχουν αφετηρία ελληνικά λιμάνια, με ενδιάμεσους σταθμούς επίσκεψης επίσης ελληνικά λιμάνια και εκτελούν περιηγήσεις μικρότερων αποστάσεων από ότι η κύρια κρουαζιεροπλοΐα σε προορισμούς εντός της χώρας επί το πλείστον, αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις και σε λιμάνια γειτονικών χωρών, όπως της Τουρκίας.
- ❖ Κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία ή και ξένη σημαία, πραγματοποιούν τριήμερες, τετραήμερες, εβδομήμερες και πολυήμερες κρουαζιέρες σε ελληνικά λιμάνια και σε λιμάνια άλλων χωρών της Ανατολικής Μεσογείου, τόσο στο χώρο του Αιγαίου όσο και του Ιονίου Πελάγους. Η περίοδος κατά την οποία πραγματοποιούνται κρουαζιέρες εκτός ελληνικών υδάτων ξεκινά το Νοέμβριο και τελειώνει τον Απρίλιο, ενώ εντός ελληνικών υδάτων από Απρίλιο έως Νοέμβριο.

Το κόστος της μετακίνησης αποτελεί ένα βασικό παράγοντα που επηρεάζει τη ζήτηση της κρουαζιέρας. Τα βασικά στοιχεία του κόστους διακίνησης είναι δύο: α) το κόστος διακίνησης των τουριστών από τον τόπο προέλευσης τους μέχρι το λιμάνι επιβίβασης στο πλοίο και β) ο ναύλος που περιλαμβάνει το ταξίδι, τη διατροφή, τα έξοδα

αποβίβασης στα λιμάνια προσέγγισης και τις ξεναγήσεις. Επίσης επηρεάζεται από τα χαρακτηριστικά του πλοίου, τη θέση της καμπίνας, τη περίοδο που πραγματοποιείται η κρουαζιέρα, τον προορισμό της κρουαζιέρας αλλά και το είδος/διάρκεια της κρουαζιέρας.

- ✚ Η τιμή της κρουαζιέρας περιλαμβάνει:
- ✚ Εγκαταστάσεις στο πλοίο
- ✚ Ισχύοντες φόρους
- ✚ Διασκεδάσεις στο πλοίο, παιχνίδια, διαλέξεις και διάφορες επιδείξεις
- ✚ Όλα τα γεύματα στο πλοίο
- ✚ Καμαρώτο και υπηρεσία δωματίου επι 24ώρου βάσεως
- ✚ Βραδινή διασκέδαση, θεάματα, ζωντανή ορχήστρα και night club
- ✚ Γυμναστήριο και aqua spa
- ✚ Κοκτέιλ πάρτι του πλοιάρχου και μπουφέ γκαλά
- ✚ Την εμπειρία επίσκεψης πολλών προορισμών σε μία μόνο κρουαζιέρα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο – ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Τη δεκαετία του 1950 πραγματοποιήθηκε η πρώτη κρουαζιέρα στο Αιγαίο. Οι διοργανωτές ήταν ο Βασιλιάς Παύλος και η τέως Βασίλισσα Φρειδερίκη, οι οποίοι είχαν καλεσμένους από όλους του Βασιλικούς οίκους της Ευρώπης. Το κρουαζιερόπλοιο ήταν δωρεά της εταιρείας του εφοπλιστή Ποταμιάνου, που ήταν η πρώτη εταιρεία που δραστηριοποιήθηκε και οργάνωσε κρουαζιέρες στην Ελλάδα. Τα πλοία της εταιρείας «Ηπειρωτική», όπως λεγόταν είχαν μπλε χρώμα, μπλε τσιμινιέρα και ως έμβλημα τον βυζαντινό σταυρό. Ιδρυτής της εταιρείας ήταν ο Τάσος Ποταμιάνος, ο οποίος όταν έφυγε το 1850 από την Κεφαλονιά, ασχολήθηκε με τη ναυτιλία στην πόλη Braila της Ρουμανίας μεταφέροντας φορτία με ποταμόπλοια μέσω του Δούναβη.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, οι απόγονοί του, ίδρυσαν την «Ηπειρωτική» που αρχικά δραστηριοποιήθηκε στην ακτοπλοΐα με τα πλοία «ΑΔΡΙΑΣ», «ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ», «ΠΙΝΔΟΣ», «ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ» και «ΑΤΡΕΥΣ».

Το 1953 σε συνεργασία με τον ΕΟΤ και με τα πλοία «ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ» και «ΑΤΡΕΥΣ» πραγματοποιεί κρουαζιέρες στα Ελληνικά νησιά και την Ανατολική Μεσόγειο.

Το 1960 επεκτείνει την δραστηριότητά της στη Μεσόγειο με τα αδέρφια πλοία «PRINCESS ELIZABETH» και «PRINCESS JOAN».

Το 1995 η εταιρεία έπειτα από μια σειρά άτυχων συμβάντων, συγχωνεύεται με την άλλη σπουδαία εταιρεία στον τομέα της ελληνικής κρουαζιέρας την «Sun line» και δημιουργούν μια νέα εταιρεία την «ROYAL OLYMPIC CRUISERS», η οποία εισάγεται και στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

Το 2002 η ROC ναυπηγεί τα «OLYMPIA EXPLORER» και «OLYMPIA VOYAGER» τα οποία ήταν τα ταχύτερα κρουαζιερόπλοια στον κόσμο. Σταδιακά όμως τα υπερήλικα πλοία της αρχίζουν να παροπλίζονται στις ντάνες της Ελευσίνας. Ενώ το 2004 η εταιρεία μετά από οικονομικά προβλήματα σταματά τη λειτουργία της πουλώντας όλα της τα πλοία. Οι μετοχές της εταιρείας πουληθήκαν στην κυπριακή εταιρεία «Louis Cruises» η οποία συνεχίζει να παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στον ελλαδικό χώρο, αλλά και ευρύτερα. Το μόνο πλοίο που δεν πουλήθηκε ήταν ο

«ΕΡΜΗΣ» το οποίο για ένα διάστημα κάνει πλόες στο Σαρωνικό. Αυτό ήταν το τελευταίο πλοίο που φορούσε τον χαρακτηριστικό βυζαντινό σταυρό το οποίο 2010 πήγε για scrap, μετά από τρία χρόνια παροπλισμού. (www.arxipelagos.com)

Πλέον η «Ηπειρωτική» ασχολείται με την εμπορική ναυτιλία την οποία είχε διαχωρίσει από την επιχείρηση της κρουαζιέρας το 1980. Ότι απέμεινε να θυμίζει την ηπειρωτική στον Πειραιά είναι τα γραφεία της απέναντι από την χαρακτηριστική «παγόδα». Άλλη μια οικογένεια που ανέπτυξε σημαντική δράση στον τομέα της κρουαζιέρας και η οποία πλέον έπαψε να υφίσταται, ήταν η εταιρεία Καραγεώργη με το πλοίο «NAVARINO» κ.α. καθώς και η οικογένεια του εφοπλιστή Χανδρή.

❖ CELEBRITY CRUISES

Η Celebrity Cruises ιδρύθηκε το 1989 και από τότε έχει κρατήσει αληθινή τη δέσμευσή της να συνδυάζει τα καλύτερα στοιχεία της κλασσικής και κομψής κρουαζιέρας και να τα αναβαθμίζει στο σύγχρονο τρόπο διακοπών.

Το 1997 συγχωνεύτηκε με την Royal Caribbean International δημιουργώντας την Royal Caribbean Cruises LTD, η οποία αναδείχθηκε σε έναν από τους μεγαλύτερους ομίλους κρουαζιέρας στον κόσμο.

Η εταιρεία φημίζεται για την αφοσίωσή της στους φιλοξενούμενους μιας κρουαζιέρας καθώς και τις παροχές υψηλού επιπέδου που ορισμένες φορές υπερβαίνουν και τις προσδοκίες των πελατών της. Έχει αναδειχθεί σε ένα σύγχρονο διεθνές πρότυπο κρουαζιέρας, προσφέροντας υψηλή ποιότητα, κορυφαία αισθητική και διαρρύθμιση εσωτερικών χώρων, προσεκτικό service, άνετη διαμονή και εξαιρετική κουζίνα.

Ο στόλος της εταιρείας σήμερα αποτελείται από 11 σύγχρονα κρουαζιερόπλοια που μπορούν να φιλοξενήσουν από 1.300 έως 2.300 επιβάτες και προσφέρουν μοναδικές κρουαζιέρες σ' όλον τον κόσμο.

(www.cruiseexperts.gr/companies/celebrity-cruises)

❖ Festival Cruises

Η εταιρεία Festival Cruises είναι μια ευρωπαϊκή επιχείρηση κρουαζιέρας που πραγματοποιεί κρουαζιέρες στη Μεσόγειο, στη Βόρεια Θάλασσα καθώς και στην Καραϊβική.

Το εμπορικό της δίκτυο περιλαμβάνει περίπου 37.000 ταξιδιωτικούς πράκτορες, ενώ ο στόλος της αποτελείται από έξι κρουαζιερόπλοια που προσφέρουν 3.310 καμπίνες για περίπου 6.700 κρεβάτια ανά ημέρα. Παρέχει ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών: από αθλητικά κέντρα έως προσομοιωτές γκολφ και αναρρίχησης τοίχων.

Η Festival Cruises στην προσπάθειά της να αποκτήσει μια ξεχωριστή εικόνα, προσφέρει μια χαρακτηριστική ευρωπαϊκή ατμόσφαιρα από άποψη υπηρεσιών και φιλοξενίας. Για παράδειγμα η κουζίνα της έχει μια πιο παραδοσιακή γεύση, το προσωπικό της μιλάει πέντε γλώσσες ενώ ταυτόχρονα είναι φιλικό και ευγενικό με τους πελάτες.

❖ Zeus Group

Ο όμιλος των εταιρειών Zeus Group ιδρύθηκε το 1951 και εξειδικεύεται στα σκάφη αναψυχής. Το 2002 είχε το μεγαλύτερο στόλο στην Ελλάδα μηχανοκίνητων yachts, αφού τα σκάφη της εταιρείας μπορούν να φιλοξενήσουν από 20 έως 49 επιβάτες.

Ο όμιλος των εταιρειών Zeus Group προσφέρει ένα εξειδικευμένο και υψηλής ποιότητας προϊόν, με αποτέλεσμα να δίνει την εντύπωση ενός ταξιδιού προσαρμοσμένο στις ανάγκες του εκάστοτε πελάτη λόγω του μικρού αριθμού επιβατών που μπορεί να φιλοξενήσει κάθε φορά. Το κόστος πραγματοποίησης μιας κρουαζιέρας ορισμένες φορές είναι απαγορευτικό, με αποτέλεσμα η κοινή γνώμη να επηρεάζεται άλλοτε θετικά και άλλοτε αρνητικά.

❖ Golden Star Cruises

Ιδρυτής της εταιρείας Golden Star Cruises είναι ο Ανάργυρος Αγγελόπουλος, ο οποίος συνεχίζει μέχρι και σήμερα ως διευθύνων σύμβουλος της συγκεκριμένης εταιρείας. Η εταιρεία αποτελεί ένα κλασσικό παράδειγμα ελληνικής πλοιοκτήτριας

εταιρείας καθώς το κύριο χαρακτηριστικό της είναι η πρωτοβουλία και η επιχειρηματικότητα του Έλληνα πλοιοκτήτη.

❖ Louis Cruises Lines & Louis Hellenic Cruises

Η Louis Public Company Ltd αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες ευρωπαϊκές εταιρείες στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού καθώς και την εταιρεία με την πιο γρήγορα αναπτυσσόμενη τουριστική δραστηριότητα παγκοσμίως. Η εταιρεία διαθέτει ισχυρή παρουσία τόσο στην Κύπρο όσο και στη Μεσόγειο. Τα πλοία της εταιρείας Louis Public Company Ltd ανακαινίζονται και αναβαθμίζονται συνεχώς, προκειμένου να διατηρήσουν σε υψηλά επίπεδα την ποιότητα και τις υπηρεσίες που προσφέρουν.

❖ ANEK

Η εταιρεία ANEK δε μπορεί να χαρακτηριστεί ως εταιρεία που εστιάζει μόνο στον κλάδο της κρουαζιέρας αλλά γενικότερα σε αυτόν των θαλάσσιων μεταφορών. Κύριος προορισμός της είναι είτε η Μαύρη Θάλασσα και η Κωνσταντινούπολη είτε η Δυτική Μεσόγειος. Τα δρομολόγια πραγματοποιούνται με τη μορφή ναύλωσης ενός ή περισσότερων πλοίων διενεργώντας μία ή δύο κρουαζιέρες το χρόνο.

Η εταιρεία διαθέτει μια πολυμετοχική βάση που τη διαφοροποιεί από όλες τις άλλες εταιρείες στο χώρο. Δημιουργήθηκε από ανθρώπους της Μεγαλονήσου που ήθελαν ένα ασφαλές μέσο για να ταξιδεύουν προς την ηπειρωτική Ελλάδα.

Σήμερα, η ANEK παραμένει στις πρώτες εταιρείες αλλά όχι η μοναδική καθώς δημιουργήθηκαν πολλές νέες εταιρείες που παραδειγματίστηκαν από αυτήν. Διαθέτει ένα μεγάλο και σύγχρονο στόλο που την καθιστά πρότυπο σε όλη την Ευρώπη, ακολουθώντας πάντα τους κανόνες και τα πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

❖ HYDRAIKI NAVL COMPANY

Η Υδραϊκή Ναυτική Εταιρεία ιδρύθηκε το 1995 με στόχο την προσφορά υψηλότερης ποιότητας υπηρεσιών στον τομέα της Μονοήμερης Κρουαζιέρας. Προσφέρει

καλοσχεδιασμένα προγράμματα, κομψά πλοία, καινούργιες ιδέες και προϊόντα, δυνατότητες επιλογής ευέλικτων προγραμμάτων και προσαρμοσμένων στις εκάστοτε ανάγκες.

www.gayhellas.gr/gh/athens-one-day-cruise-3-islands-the-most-beloved-greek-cruise)

❖ Louis Hellenic Cruises

Η εταιρεία Louis Hellenic Cruises είναι μια εταιρεία 25 ετών που προσφέρει μια μοναδική εμπειρία κρουαζιέρας στα μεσαίου μεγέθους κλασσικά πλοία της. Συνδυάζει την ποιοτική εξυπηρέτηση και τη γνήσια φιλοξενία, με την ανταποδοτικότητα σε μια μοναδική σχέση, τιμής και παρεχόμενων υπηρεσιών.

www.letscruise.gr/letscruise/gr/LouisCruises)

❖ ROYAL CARIBBEAN

Τα κρουαζιερόπλοια της Royal Caribbean International είναι τα μεγαλύτερα ναυπηγικά θαύματα, καθώς είναι τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια που ναυπηγήθηκαν ποτέ στον κόσμο με ολική χωρητικότητα 220.000 τόνους και με δυνατότητα φιλοξενίας 5.400 επιβατών. Διαθέτει σύγχρονες και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες που περιλαμβάνουν το πρώτο υδάτινο θέατρο στη βιομηχανία της κρουαζιέρας με επιδείξεις καταδύσεων και συγχρονισμένης κολύμβησης.

3.1 Η ΕΤΑΙΡΙΑ CANDIA MAR

Η Candia Mar S.A. ιδρύθηκε το 1974 από τον κ. Ιωάννη Αραμπατζόγλου με έδρα το Ηράκλειο Κρήτης, και δραστηριοποιείται με τουριστικές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η εταιρεία διοργανώνει μονοήμερες και διήμερες κρουαζιέρες με ναυλωμένα πλοία και αναλαμβάνει επίσης την πρακτόρευση ναυτιλιακών εταιρειών που ασχολούνται με αυτήν την δραστηριότητα. Είχε αντιπροσωπεύσει την Karagiorgis Lines, Arcadia Lines, Epirotiki Cruises, Aegean Cruises, Strintzis Lines, Vergina Cruises και άλλες εταιρίες. Επίσης συμμετείχε ως ιδρυτής και μέτοχος σε ναυτικές εταιρείες:

A) Kallisti Cruises N.E με πλοιοκτησία το M.T.S KALLISTI, το οποίο εκτελούσε μονοήμερες κρουαζιέρες με αναχώρηση το Ηράκλειο και το Ρέθυμνο προς Σαντορίνη και επιστροφή,

B) Golden Princess Cruises N.E με πλοιοκτησία το M.T.S Golden Prince και εκτελούσε τις ίδιες κρουαζιέρες με το KALLISTI.

Σήμερα, συνεργάζεται με τη Hellenic Sea Ways. Τα πλοία της εκτελούν πλόες προς Κυκλάδες και επιστροφή την ίδια μέρα.

Την μονοήμερη κρουαζιέρα Σαντορίνη από Κρήτη την ξεκίνησε η Candia Mar S.A. το 1981 με το πλοίο Ιλλίρια, ο αριθμός τουριστών που συμμετείχε στην εκδρομή εκείνου του έτους ανήλθε τα 15.000 άτομα. Έκτοτε προοδευτικά ο αριθμός αυτός αυξήθηκε σημαντικά και έφθασε το 2014 τις 170.000 εκδρομέων, ήτοι ποσοστό 5 % - 6 % επί των αφίξεων 3.200.000 τουριστών που έρχονται την Κρήτη. Η προοπτική είναι να αυξήσουμε το ποσοστό 8 % - 10 % επί των αφίξεων τουριστών που επισκέπτονται το νησί. Η Κάντια Μάρ Α.Ε. δραστηριοποιείται επίσης με μικρά πλοία και σε άλλες μονοήμερες κρουαζιέρες, όπως :

1. Άγιος Νικόλαος – Σπιναλόγκα , Ελούντα – Σπιναλόγκα, διακινούν περίπου 200.000 -240.000 επιβάτες .
2. Ιεράπετρα – Χρυσή διακινούνται περίπου 80.000 – 90.000 επιβάτες.
3. Καστέλι Κίσσαμου (νομός Χανίων) – Μπάλος – Γραμβούσα, διακινούνται κάθε χρόνο 120.000 – 130.000 επιβάτες.

Στα πλάνα της εταιρείας είναι να δραστηριοποιηθεί και να εκτελεί το 2016 τις παρακάτω κρουαζιέρες:

A) Άγιο Νικόλαο – Σητεία με επίσκεψη Μονή Τοπλού και Βαΐ ,

B) Διήμερες και τριήμερες κρουαζιέρες από Κρήτη προς τα νησιά του Αιγαίου (Σαντορίνη – Μύκονος – Πάτμος – Ρόδος)

Υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον από tour – operators για 3 - 4 ημέρες κρουαζιέρες, με αναχώρηση από Κρήτη προς τα νησιά του Αιγαίου. Σίγουρα είναι κάτι που πρέπει να γίνει, διότι η Κρήτη δέχεται κάθε σαιζόν 3.300.000 τουρίστες με προοπτική να υπάρξει περαιτέρω αύξηση. Οι κρουαζιέρες γενικά θα έχουν αύξηση παγκοσμίως και αυτό φαίνεται καθώς οι εταιρείες ναυπηγούν πλοία με μεγάλη χωρητικότητα σε καμπίνες, 3.000 – 5.000 ατόμων και με υποδομή που προσφέρουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους επιβάτες. Η Μεσόγειος και ειδικά η Ελλάδα προσφέρονται ως προορισμοί και όλο και περισσότερες εταιρείες στα προγράμματα τους περιλαμβάνουν την προσέγγιση σε λιμάνια αυτών των περιοχών. Τα οικονομικά ωφέλει είναι πάρα πολλά ειδικά για την Ελλάδα, με την προϋπόθεση βέβαια ότι πρέπει να γίνουν σωστές υποδομές στα λιμάνια για να δεχθούν τόσο μεγάλα κρουαζιερόπλοια και συνάμα τόσο μεγάλο αριθμό τουριστών, ώστε να υπάρξει σωστή και καλοπροαίρετη διαφήμιση για την χώρα μας και για το τουριστικό προϊόν μας, από το οποίο η χώρα μας έχει μεγάλα έσοδα, όπως και οι επιχειρήσεις που ασχολούνται με τον τουρισμό και τις κρουαζιέρες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο – ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σημαντικός παράγοντας και ίσως ο βασικότερος λόγος για την ενασχόληση ενός ατόμου με ένα συγκεκριμένο κλάδο είναι το οικονομικό όφελος. Η τιμολόγηση είναι ένα μόνο εργαλείο του μίγματος μάρκετινγκ και οι αποφάσεις γι' αυτήν πρέπει να παίρνονται σε σχέση με όλα τα άλλα συστατικά του μίγματος.

Οι πολιτικές αποτελούν προγράμματα για την κατεύθυνση που θα ακολουθήσει στο μέλλον η επιχείρηση. Επομένως, η πολιτική τιμών μιας εταιρείας φαίνεται στο πρόγραμμα μάρκετινγκ ως μια ένδειξη των στόχων κατά τον καθορισμό των τιμών. Σε μερικές περιπτώσεις η πολιτική τιμών μπορεί να μην είναι τίποτα περισσότερο από μια αντίδραση προς τις δυνάμεις της αγοράς ή το αποτέλεσμα της αδυναμίας σχεδιασμού, ενώ το καλό μάρκετινγκ συνεπάγεται μια πιο θετική προσέγγιση θεμάτων που αφορούν την τιμή και την ανάπτυξη ενός ενεργού προγράμματος που θα επηρεάζει την αγορά μέσω της τιμής.

Στο πέρασμα των χρόνων, εφαρμόστηκαν διάφορες στρατηγικές τιμολόγησης που απώτερο στόχο είχαν την αύξηση των κερδών. Κατά τη δεκαετία του 1980, οι τουριστικές επιχειρήσεις χρησιμοποίησαν τη χαμηλή τιμή ως μέσο αύξησης του μεριδίου αγοράς που κατείχαν, σε βάρος του ύψους των κερδών. Αργότερα, στη δεκαετία του 1990, υιοθετήθηκε μια τελείως διαφορετική στρατηγική. Η στρατηγική αυτή στόχευε σε χαμηλότερο όγκο πωλήσεων αλλά σε υψηλότερες τιμές. Όμως, η στρατηγική αυτή δεν επέφερε τα αναμενόμενα αποτελέσματα, καθώς τα περιθώρια κέρδους για πολλές ταξιδιωτικές επιχειρήσεις παρέμειναν συγκριτικά μικρά, ενώ ο έντονος ανταγωνισμός συνέχιζε να δρα σε βάρος της ανταγωνιστικότητας με βάση την τιμή.

Απώτερος στόχος οποιασδήποτε πολιτικής είναι η μεγιστοποίηση του κέρδους, που συνδυάζει την επιβολή της τιμής που αντέχει η αγορά με τις προσπάθειες για μείωση του κόστους. Συνήθως οι επιχειρήσεις δυσκολεύονται να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες ώστε να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους λόγω της έλλειψης της ακριβής

γνώσης του τι ζητάει και τι ανάγκες έχει η αγορά, αλλά και λόγω του κινδύνου προσέλευσης ανεπιθύμητων ανταγωνιστών.

4.2 Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η κρουαζιέρα αποτελεί έναν ταχέως αναπτυσσόμενο τομέα, με τους τουρίστες κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο να διπλασιάζονται την τελευταία δεκαετία και να ξεπερνούν τα 20 εκατομμύρια το 2011. (Εθνική τράπεζα, 2012) Ο κλάδος της κρουαζιέρας σύμφωνα με μελέτες, είναι από τους πιο επικερδείς, αφού η δραστηριοποίηση της κρουαζιέρας μόνο στη Γηραιά Ήπειρο συνεπάγεται 32,2 δισεκατομμύρια ευρώ ολικά έσοδα και περίπου 14,2 δισεκατομμύρια ευρώ άμεσες δαπάνες, προερχόμενες από επιβάτες και εταιρείες. Μία άλλη σημαντική επίδραση της κρουαζιέρας είναι η δημιουργία θέσεων απασχόλησης.

Προκειμένου να χαρακτηριστεί ένα περιηγητικό ταξίδι ως κρουαζιέρα, πρέπει να ξεκινά και να τελειώνει στο ίδιο σημείο, δηλαδή στο λιμάνι αφετηρίας. Φυσικά υπάρχουν περιπτώσεις, όπου η κρουαζιέρα μπορεί να συνδυαστεί με κάποια αεροπορική μετάβαση ή με κάποια άλλη μετάβαση ή ακόμα και με διανομή σε κάποιο τουριστικό κατάλυμα.

Η κρουαζιέρα είναι μια μορφή ψυχαγωγίας που συνδυάζει τη ψυχαγωγία του επιβάτη με την επίσκεψη του σε ένα ή περισσότερα κοσμοπολίτικα λιμάνια. Το ταξίδι το ίδιο αποτελείται από, τη μεταφορά, τη στέγαση, το δείπνο, τη ψυχαγωγία στο κατάστρωμα, τις ψυχαγωγικές δραστηριότητες, εσωτερικούς και ξένους λιμένες, και εξορμήσεις στις ακτές (Teye and Leclerc, 1998), που θεωρείται βασικό μέρος από την εμπειρία. Οι γραμμές κρουαζιέρας μπορεί να ποικίλουν από τη μικρή λιμενική κρουαζιέρα με πλοία που προσφέρουν τις κρουαζιέρες μικρής διάρκειας (λίγες ημέρες), με μεγάλους διεθνείς οργανισμούς που προσφέρουν μεγάλης διάρκειας περιηγήσεις (που διαρκούν για αρκετούς μήνες). Οι εταιρείες κρουαζιέρας παρέχουν ποικίλους συνδυασμούς διάρκειας και δρομολογίων για να ικανοποιήσουν τα διαφορετικά τμήματα από την αγορά. Η βιομηχανία κρουαζιέρας είναι ευδιάκριτη από άλλες μορφές τουρισμού δεδομένου ότι μια κρουαζιέρα μπορεί να μπει και στην αγορά της μετακίνησης αλλά και του προορισμού (Ahmed et al, 2002). Με άλλα

λόγια τα πακέτα κρουαζιέρας διαφέρουν από άλλους τύπους χειρσαίων πακέτων τουρισμού με το συνδυασμό δύο βασικών στοιχείων (στέγασης και ψυχαγωγίας θερέτρου).

Πάνω από το 80% των κρουαζιέρων έχουν διάρκεια 2-8 ημέρες. Η μέση διάρκεια είναι περίπου 6-7 ημέρες. Οι επιβάτες μπορούν να κάνουν κράτηση της κρουαζιέρας τους και μέσω των ταξιδιωτικών πρακτόρων αλλά και μέσω της ιστοσελίδας των εταιριών κρουαζιέρας. Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες παίζουν σημαντικό ρόλο στον προγραμματισμό και την κράτηση των κρουαζιέρων. Περίπου το 90% των κρατήσεων γίνεται από ταξιδιωτικά πρακτορεία.

Τα τελευταία χρόνια, έχει παρατηρηθεί η γρήγορη ανάπτυξη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας. Η βιομηχανία της κρουαζιέρας έχει γίνει ένας από τους ταχύτατα αναπτυσσόμενους και δυναμικούς τομείς του ταξιδιού και της Βιομηχανίας Τουρισμού (Dwyer and Forsyth, 1998; Wie, 2004, Marti, 2004)

Η επίδραση στις τουριστικές επιχειρήσεις μέσα από το οικονομικό περιβάλλον γίνεται με δύο τρόπους. Ο ένας είναι η τουριστική ζήτηση και ο άλλος το κόστος λειτουργίας και παραγωγής (Tribe, 1997). Η ζήτηση για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες είναι οι δαπάνες των καταναλωτών, ενώ του κράτους είναι οι πραγματοποιηθείσες επενδύσεις και η ζήτηση για εξαγωγές.

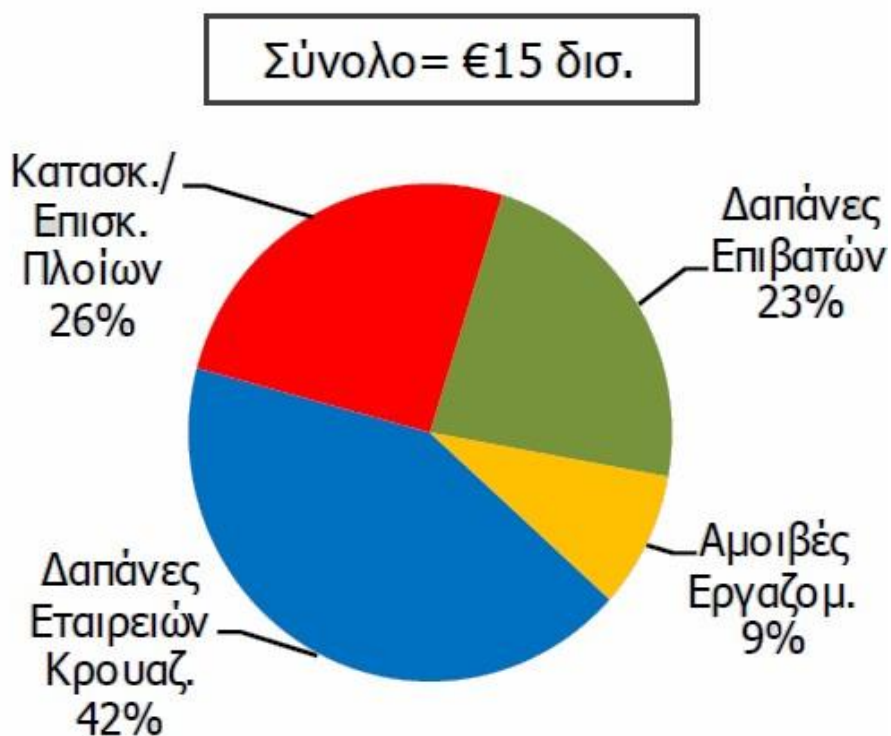
4.3 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

4.3.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΥΡΩΠΗΣ

Τα άμεσα έσοδα που προκύπτουν από τον ευρωπαϊκό κλάδο κρουαζιέρας έφτασαν τα €15 δις. το 2011 (από 8,5 δις. το 2005).

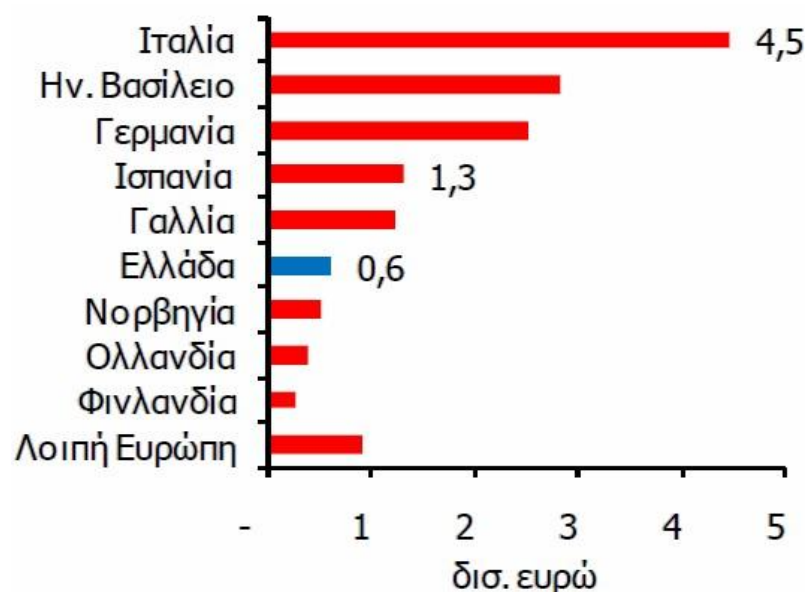
Ακολουθούν δύο διαγράμματα σχετικά με την συνεισφορά του ευρωπαϊκού κλάδου κρουαζιέρας για το 2011, αλλά και τα έσοδα από αυτόν.

Διάγραμμα 1: Άμεση συνεισφορά ευρωπαϊκού κλάδου κρουαζιέρας (2011)



Πηγή: European Cruise Council

Διάγραμμα 2: Έσοδα από τον ευρωπαϊκό κλάδο κρουαζιέρας (2011)



Πηγή: European Cruise Council

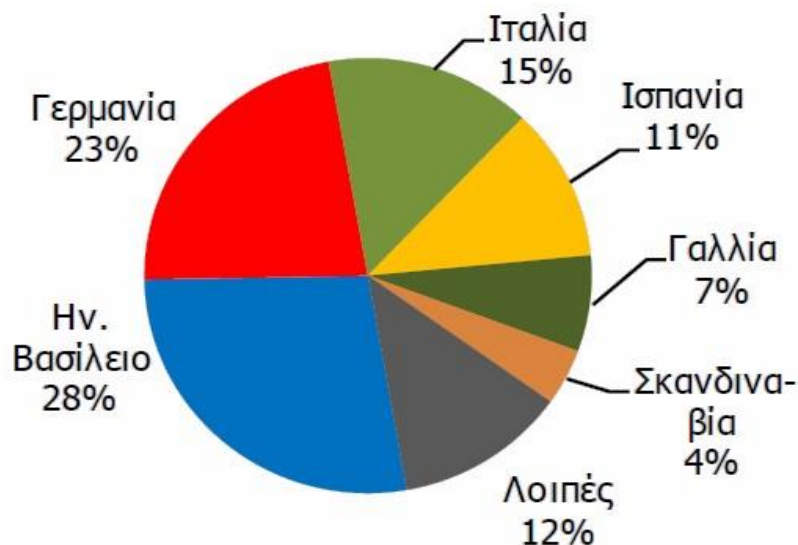
Η Ιταλία συγκεντρώνει το 30% των συγκεκριμένων εσόδων, ενώ 9% αντιστοιχεί στην Ισπανία και μόλις 4% στην Ελλάδα (έσοδα της τάξης των €600 εκατ. που αντιστοιχεί στο 0,3% του ΑΕΠ και στο 5,2% της συνολικής τουριστικής δαπάνης).

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

- Η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων (η οποία συνεισφέρει το 26% των συνολικών εσόδων του ευρωπαϊκού κλάδου κρουαζιέρας) ουσιαστικά δεν υφίσταται στην Ελλάδα. Η συγκεκριμένη δραστηριότητα πραγματοποιείται κυρίως στην Ιταλία και τη Γερμανία, οι οποίες συγκεντρώνουν το ½ των εν λόγω εσόδων, ενώ η Ελλάδα περιορίζεται σε μικροεπισκευές.
- Το χαμηλό μερίδιο Ελλήνων επιβατών στην ευρωπαϊκή ζήτηση για κρουαζιέρα εντός και εκτός ευρωπαϊκών προορισμών (της τάξης του 1%) περιορίζει τα έσοδα που απορροφά η χώρα μας από τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Ακολουθεί διάγραμμα που αφορά τη ζήτηση των ευρωπαίων πολιτών σχετικά με την κρουαζιέρα για το 2011.

Διάγραμμα 3: Ζήτηση Ευρωπαίων για κρουαζιέρα* το 2011



* για προορισμούς εντός και εκτός Ευρώπης

Πηγή: European Cruise Council

• Το μεγαλύτερο κομμάτι των εσόδων που αποκομίζουν οι ευρωπαϊκές οικονομίες από τις εταιρείες κρουαζιέρας αφορά δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στις χώρες προέλευσης των επιβατών (π.χ. διαφημίσεις, αμοιβές πρακτορείων, έρευνες αγοράς). Σημειώνεται ότι περισσότερο από ½ της ευρωπαϊκής ζήτησης προκύπτει από τον Ην. Βασίλειο και τη Γερμανία.

4.3.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΛΛΑΔΑΣ

Το 2014 τα έσοδα από τον κλάδο της κρουαζιέρας ανήλθαν στα 12 εκατομμύρια ευρώ, ενώ από το λιμάνι του Πειραιά διήλθαν 1,9 εκατομμύρια επιβάτες και 600 κρουαζιερόπλοια.

Το λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο επιβατικό λιμάνι της Ευρώπης με συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων 2,8 χιλιομέτρων και βύθισμα μέχρι 11 μέτρα. Τα στατιστικά στοιχεία για το 2014 έδειξαν ότι 16,8 εκατομμύρια επιβάτες επισκέφτηκαν το λιμάνι του Πειραιά.

Είναι το κέντρο της εμπειρίας κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, καθώς βρίσκεται σε σημαντική γεωγραφική θέση απέχοντας μικρή απόσταση από τους τουριστικούς προορισμούς του Αιγαίου.

Η συνολική επίδραση των άνω παραγόντων κρατά την Ελλάδα εκτός δραστηριοτήτων που συνεισφέρουν περίπου το 1/2 των ευρωπαϊκών εσόδων από τον κλάδο της κρουαζιέρας.

Ωστόσο, η Ελλάδα εκτός από αυτούς τους διαθρωπτικούς παράγοντες, δε καταφέρνει να απορροφήσει ούτε τα τουριστικά έσοδα που της αναλογούν ως μιας από τις πιο δημοφιλείς χώρες – προορισμούς κρουαζιέρας. Συγκεκριμένα, τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν κυρίως λιμάνια διέλευσης και όχι λιμάνια εκκίνησης και συνεπώς οι δαπάνες των επιβατών αλλά και των εταιριών κρουαζιέρας που πραγματοποιούνται στη χώρα μας είναι χαμηλές καθώς:

Οι εταιρείες κρουαζιέρας συνήθως χρησιμοποιούν τα λιμάνια εκκίνησης ως βάσεις από όπου προμηθεύονται καύσιμα, τρόφιμα και λοιπό εξοπλισμό, ενώ πραγματοποιούν και μεγάλο μέρος των επισκευών των πλοίων.

Στα λιμάνια εκκίνησης οι επιβάτες πραγματοποιούν δαπάνες διαμονής, ενώ παράλληλα η χώρα όπου βρίσκεται το λιμάνι εκκίνησης καρπώνεται επιπλέον όφελος μέσω των αεροπορικών εισιτηρίων. Ενώ παράλληλα, οι επισκέψεις των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης έχουν μικρή διάρκεια, με αποτέλεσμα οι δαπάνες για τουριστικά είδη να μειώνονται αισθητά.

Η ελληνική αγορά κρουαζιέρας παρουσίασε μια απότομη κάμψη κατά τη διάρκεια του 2011 και 2012. Αυτό είναι σε μεγάλο βαθμό μια άμεση συνέπεια της άθλιας οικονομικής κατάστασης του δημόσιου τομέα της χώρας και των σαρωτικών μέτρων λιτότητας που εφαρμοστήκαν ως μέρος του πακέτου διάσωσης από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Τα μέτρα λιτότητας είχαν άμεσες αρνητικές επιπτώσεις στο διαθέσιμο εισόδημα των ελληνικών ταξιδιωτικών αγορών συμπεριλαμβανομένου και τον τομέα της κρουαζιέρας, με αποτέλεσμα η ελληνική αγορά κρουαζιέρας να συρρικνωθεί σημαντικά το 2012 σημειώνοντας πτώση 32%. Το 2013 καταγράφηκε μια περαιτέρω μείωση της τάξης του 12%. Παρόλα αυτά η επιβράδυνση της πτώσης μεταξύ του 2012 και του 2013 δείχνει ότι σιγά σιγά η αγορά ανακάμπτει και ότι μέσα στα

επόμενα δύο χρόνια θα ξαναεπανέλθει στα προηγούμενα σταθερά επίπεδα. (www.irm-research.com)

Το 2014 υπήρξε μια ανάκαμψη στην ελληνική αγορά κρουαζιέρας της τάξεως του 10%. (www.cruising.org) Η Ελλάδα παρόλο που έχει εξαιρετικές προοπτικές ανάπτυξης στον τομέα της κρουαζιέρας, με φυσική και πολιτιστική ομορφιά και στρατηγικό ρόλο, δεν έχει ακόμα προωθήσει σε μεγάλο βαθμό αυτόν τον τρόπο διακοπών. Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα επικεντρώνεται στους προορισμούς και transit επιβάτες, με το 90% των δρομολογίων κρουαζιέρας να περιλαμβάνουν τη Μεσόγειο και τη Μαύρη θάλασσα. Αυτή η τάση φαίνεται ότι θα συνεχιστεί δεδομένου και του υψηλού κόστους των αεροπορικών εισιτηρίων. (www.protothema.gr/economy/article/460586/auxisi-rekor-44-ton-epivatou-krouazieras-apo-tin-arhi-tis-oikonomikis-krisis)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

5.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοψίζοντας, ο κλάδος της κρουαζιέρας στο μεγαλύτερο του μέρος, αποτελεί δραστηριότητα που ασκείται από επιχειρήσεις ξένων συμφερόντων, αυτό έχει σαν συνέπεια, μεγάλο μέρος των ενδιάμεσων εισροών των επιχειρήσεων του κλάδου να αποτελεί δαπάνη που πραγματοποιείται στην αλλοδαπή (τροφοδοσία, συντηρήσεις). Είναι εύκολα κατανοητό ότι ο κλάδος της κρουαζιέρας θα μπορούσε να επιφέρει μια θετική επίδραση στην ελληνική οικονομία, υπό την προϋπόθεση ότι θα δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες και το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο. Είναι αναγκαία η δημιουργία ενός κατάλληλου περιβάλλοντος μέσα στο οποίο η κρουαζιέρα στην Ελλάδα θα ανθήσει και κατά συνέπεια θα δημιουργήσει καινούργιες θέσεις εργασίας. Υπό τις κατάλληλες προϋποθέσεις ο κλάδος της κρουαζιέρας στην ελληνική αγορά θα αναδειχθεί ως μία σημαντική δραστηριότητα, που θα έχει ως συνέπεια την άνοδο του τουρισμού στην χώρα, την αύξηση της εισροής ξένου κεφαλαίου και τουριστικών εσόδων, αλλά και την προβολή της Ελλάδας σαν ενδεδειγμένο τουριστικό προορισμό στο εξωτερικό.

Στην τρέχουσα παγκόσμια οικονομική συγκυρία και πιο συγκεκριμένα στην οικονομική κρίση που βιώνει η πατρίδα μας, είναι δεδομένο ότι η άνοδος και η σωστή εκμετάλλευση της ναυτιλίας και του κλάδου της κρουαζιέρας μπορεί να οδηγήσει σε αντίστροφη του κλίματος και θα βοηθήσει την Ελλάδα να επιτύχει και πάλι θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης. Είναι προφανές ότι ο καθορισμός των στόχων της πολιτικής για την κρουαζιέρα, πρέπει να στοχεύει στη βελτίωση των θετικών αποτελεσμάτων του και στον περιορισμό των αρνητικών.

Η κρουαζιεροπλοοία, αποτελεί μια παγκοσμιοποιημένη αγορά και δραστηριότητα. Αφενός η διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την προσέλκυση ελληνικών επιχειρήσεων στον κλάδο και αφετέρου η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών προϊόντων που αποτελούν τις ενδιάμεσες εισροές του κλάδου, ώστε να προτιμώνται από τα εισαγόμενα που αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος τους, θα συμβάλλουν στην αύξηση των οικονομικών ωφελειών για την εθνική οικονομία. Η

αύξηση του μεριδίου της ελληνικής κρουαζιέρας απαιτεί τη διεύρυνση του ελληνικού προϊόντος με νέους προορισμούς και τη βελτίωση των υποδομών για τη δυνατότητα προσέγγισης των πλοίων σε περισσότερα λιμάνια, καθώς και για τη δυνατότητα προσέλκυσης περισσότερων και μεγαλύτερων πλοίων.

Μέσα από την έρευνα που πραγματοποιήσαμε αναδείχθηκαν τα προβλήματα που υφίστανται και εμποδίζουν την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρούμε ότι οι περισσότερες εταιρείες κρουαζιέρας, αντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα αφού παρατηρούν τις κρατήσεις τους να έχουν μειωθεί σε μεγάλο ποσοστό. Τα εμπόδια που υπάρχουν πρέπει να ξεπεραστούν προκειμένου να προσελκυστούν ξένες εταιρίες κρουαζιερόπλοιων που πιθανόν να θέλουν να κάνουν χρήση της άρσης του cabotage και να χρησιμοποιήσουν τα ελληνικά λιμάνια ως αφετηρία για τις κρουαζιέρες, προς την ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Οι διάφοροι ταξιδιωτικοί πράκτορες που συνάπτουν συμβόλαια είναι πολύ διστακτικοί στο να καταβάλλουν τις συνήθειες προκαταβολές, κάτι που σημαίνει αβεβαιότητα για την πλοιοκτήτρια εταιρεία και κίνδυνο να γίνουν εύκολα ακυρώσεις. Απουσία συστήματος κράτησης θέσεων πρόσδεσης (berth allocation) των κρουαζιερόπλοιων (όπως ισχύει στα περισσότερα μεσογειακά λιμάνια), με αποτέλεσμα τα πλοία να εξυπηρετούνται βάσει της σειράς άφιξής τους στα λιμάνια, καθώς δε μπορεί να γίνει έγκαιρος και αποτελεσματικός σχεδιασμός των δρομολογίων.

5.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι για να αντιστραφεί αυτή η κατηφορική πορεία απαιτούνται να παρθούν άμεσα κάποια μέτρα, μερικά από τα οποία είναι τα εξής:

Χάραξη στρατηγικής για την ομαλή άφιξη των τουριστών ώστε να αποφευχθούν καθυστερήσεις που αποτρέπουν την ανάπτυξη του κλάδου. Η έλλειψη μιας τέτοιας στρατηγικής έχει οδηγήσει σε ματαιώσεις προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων και αναζήτηση εναλλακτικών δρομολογίων εκτός Ελλάδας, θέτοντας σε κίνδυνο ακόμα και τα τρέχοντα έσοδα του κλάδου.

Άρση των όποιων εμποδίων που παραμένουν ακόμα τα οποία συντελούν στην αναποτελεσματική λειτουργία των ελληνικών λιμανιών. Σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική, ο έλεγχος των λιμανιών ανήκει σε κρατικούς φορείς, ωστόσο θα πρέπει να διερευνηθεί η πιθανότητα διαχείρισης των τερματικών σταθμών κρουαζιέρας από ιδιωτικές εταιρείες και κυρίως από τις ίδιες εταιρείες κρουαζιέρας. Η συμμετοχή τους θα μπορεί να διασφαλιστεί μέσω πολυετών συμβάσεων παραχώρησης. Η εφαρμογή ενός τέτοιου σχήματος στα ελληνικά λιμάνια θα επέτρεπε την αξιοποίηση της τεχνογνωσίας των συγκεκριμένων εταιριών για την πραγματοποίηση των αναγκαίων επενδύσεων σε υποδομές, καθώς και τη βελτίωση των διαδικασιών και των συστημάτων λειτουργίας. Παράλληλα, η δυνατότητα προσαρμογής των λιμανιών στις ανάγκες συγκεκριμένων εταιριών κρουαζιέρας εξασφαλίζει διακίνηση περισσότερων επιβατών και κατ' επέκταση περισσότερα έσοδα για την εγχώρια αγορά. Συνεπώς είναι σημαντικό να ξεπερασθούν οι θεσμικές δυσχέρειες όσον αφορά την πραγματοποίηση συμβάσεων παραχώρησης, προκειμένου να προωθηθούν οι απαιτούμενες βελτιώσεις που θα επιτρέψουν στον εγχώριο κλάδο κρουαζιέρας να αξιοποιήσει τις προοπτικές του.

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

Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας σε τομείς, όπως οι επισκευές πλοίων, η τροφοδοσία καυσίμων και άλλες υπηρεσίες προς εταιρείες κρουαζιέρας θεωρείται προαπαιτούμενο ώστε τα ελληνικά λιμάνια εκκίνησης να αναχθούν και σε λιμάνια βάσης των εταιριών.

5.3 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Αν και η βιομηχανία της κρουαζιέρας είναι ένας από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους και πιο ενεργούς τομείς της ταξιδιωτικής και τουριστικής βιομηχανίας, υπάρχει ακόμα αρκετό πεδίο για επιστημονική έρευνα σχετικά με τον τομέα αυτόν.

Κατά τα τελευταία χρόνια, η βιομηχανία της κρουαζιέρας γνώρισε μια ραγδαία ανάπτυξη και έλαβε όλο και περισσότερη προσοχή. Εφόσον οι εταιρίες κρουαζιέρας μοιάζουν με τα ξενοδοχεία, προτείνουμε οι μελλοντικές ερευνητικές κατευθύνσεις να εστιάζονται κυρίως σε θέματα σχετικά με την τιμολόγηση και τη διαχείριση των εσόδων. Στον κλάδο της κρουαζιέρας, θα πρέπει να ερευνηθεί μία νέα μορφή τιμολόγησης η οποία να βασίζεται στη διαφοροποίηση των τιμών και σε άλλου είδους μορφές τιμολόγησης.

Να ενισχυθεί η έρευνα σχετικά με τη συμπεριφορά των χρηστών της κρουαζιεροπλοίας ώστε να είναι δυνατή η καλύτερη εφαρμογή μιας τιμολογιακής πολιτικής καθώς επίσης και η υιοθέτηση κατάλληλων μορφών προώθησης της κρουαζιέρας προς αυτούς.

Θα θέλαμε επίσης να δούμε περισσότερα αποτελέσματα και σε άλλες πτυχές όπως της σχέσης των δαπανών επί του σκάφους και της τιμής των ναύλων, ενίσχυση του brand name της χώρας μας στις διεθνείς αγορές, προσέλκυση αεροπορικών εταιριών ναυλωμένων πτήσεων (charter) ή χαμηλού κόστους καθώς και η προώθηση ελκυστικών πακέτων διαμονής στα ελληνικά ξενοδοχεία. Όλες αυτές οι κατευθύνσεις θα μπορούσαν να στηρίξουν σημαντικά τη δυναμική της κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο – ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

6.1 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Εθνική Τράπεζα, 2012. Κρουαζιέρα: Ένας κλάδος με δυνητικά έσοδα ύψους €2 δις. Αθήνα
2. ΕΥΤΕΠΟΑ (Εργαστήριο Υποδομών, Τεχνολογικής Πολιτικής και Ανάπτυξης), Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης (2010) «Αναβάθμιση Λιμένος Κατάκολου Ηλείας, Φάση Α': Ανάλυση, DRAFT 2» (Ε.Υ. Π.Σκάγιαννης), Βόλος: Λιμενικό Ταμείο Πύργου.
3. Καστελλάνος, Γ., 2012. Αναμόρφωση του Ελληνικού Λιμενικού συστήματος. World shipping congress 'Shipping in Future'. Αθήνα, Ελλάδα 20 Φεβρουαρίου 2012. Ένωση Λιμένων Ελλάδος: Αθήνα.
4. Μυλωνόπουλος Ν. Δημήτρης (2004) , “Ναυτιλία: Έννοιες ,Τομείς , Δομές” , Εκδόσεις Σταμούλη
5. Μυλωνόπουλος, Δ. – Μοίρα, Π. (2005). Θαλάσσιος Τουρισμός, εκδ. Interbooks, Αθήνα
6. Ναυτεμπορική, Τζίνα Αγγούρη «Προοπτικές για κρουαζιέρα και επενδύσεις, μετά την άρση του καμποτάζ», ΕΟΤ 14/2/2010, Συνέντευξη με εκπροσώπους του τουρισμού κρουαζιέρας
7. Νίκος Γ. Ηγουμενάκης, Κώστας Ν. Κραβαρίτης, Περικλής Ν. Λύτρας, «Εισαγωγή στον τουρισμό.»
8. Παπαχρήστου ΑΑ. , (2005) “The correlation of port infrastructure and cruise traffic accommodation”.Proceedings of the international association of Maritime Economics (IAME) Conference ; June 2005, Λεμεσός Κύπρος.
9. Πατσουράτης Β.Α. (2002), Η Ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού Τουριστικού Τομέα, Αθήνα: Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων (ΙΤΕΠ), Μελέτες: 12

6.2 ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Wild P., Dearing J., (2000), "Development and prospects of cruising in Europe:",
2. Dwyer, L., & Forsyth, P. (1998). Economic significance of cruise tourism. *Annals of Tourism Research*, 25(2), 393-415.
3. WTO & UNSTAT (1994) **Recommendations on Tourism Statistics**. Madrid: World Tourism Organisation
4. G.P. Wild (international) Limited and Business Research & Economic Advisors (BREA) (2009) "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2008 Documents & resources for small businesses & professionals". <http://www.docstoc.com/docs/70316150/Contribution-of-Cruise-Tourism-to-theEconomies-of-Europe-2008>
5. G.P. Wild (international) Limited and Business Research & Economic Advisors (BREA) (2007) "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe". http://www.maralgarve.com/Upload/estudos/Anexos/Cruise_Report%202007.pdf
6. Mitchell Duplessis Projects (PTY) LTD (2010) "South Africa tourism: prospects, benefits and strategies". Final Report. South Africa's department of tourism Republic of South Africa. http://www.tourism.gov.za:8001/PublicDocuments/2010_11_26/SA_Cruise_Tourism_Report2010.pdf
7. Ahmed, P., K. Lim, and A. Loh 2002 *Learning Through Knowledge Management*. Oxford: Butterworth Heinemann.
8. Tribe, J. 1997 *The Indiscipline of Tourism*. *Annals of Tourism Research* 24:638–657.
9. Teye, V. B., and Leclerc, D. (1998). "Product and Service Delivery Satisfaction among North America Cruise Passengers." *Tourism Management*, 19(2): 153-160
10. *Maritime Policy and Management* 2000, 27/4 : 213-315.

6.3 ΙΣΤΟΠΟΓΡΑΦΙΑ

1. www.elstat.gr
2. www.letsruise.gr/letsruise/gr/MSC
3. www.touristiki-agera.gr/article.asp?ID=442
4. www.arxipelagos.com
5. www.cruisexperts.gr/companies/celebrity-cruises
6. www.gayhellas.gr/gh/athens-one-day-cruise-3-islands-the-most-beloved-greek-cruise
7. www.letsruise.gr/letsruise/gr/LouisCruises
8. www.irn-research.com
9. www.cruising.org
10. www.protothema.gr/economy/article/460586/auxisi-rekor-44-ton-epivatou-krouazieras-apo-tin-arhi-tis-oikonomikis-krisis