



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ
ΙΔΡΥΜΑ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Σχολή διοίκησης και οικονομίας
Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων Πάτρα

Τίτλος:

"Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα, υπάρχουν τα
χαρακτηριστικά για ανάπτυξη της κρουαζιέρας
στον λιμένα Πατρών"

Σπουδάστρια: Νικολίτσα Κρίγκου

Εποπτεύων καθηγητής: Ντεμίρης Κωνσταντίνος

2018

Περιεχόμενα

Περίληψη	4
Abstract.....	4
Εισαγωγή.....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο : Προσδιοριστικά στοιχεία.....	6
1.1 Ορισμός του τουρισμού.....	6
1.1.1 Ορισμός τουρισμού.	6
1.2 Ο ιστορική ανάδρομη τουρισμού-κρουαζιέρας,	10
1.3 Παγκοσμία στατιστικά στοιχεία για την κρουαζιέρα.	12
1.3 Τουρισμός στην Ελλάδα.	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο: Ειδικές μορφές τουρισμού.....	17
2.1 Τουρισμός&κρουαζιέρας.....	17
2.2 Χαρακτηριστικά κρουαζιέρας.....	22
2.2.1 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της κρουαζιέρας.....	25
2.3 Συνεισφορά στην τοπική οικονομία.....	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο: Ελληνικός τουρισμός.....	31
3.1 Τουριστική πολιτική για την κρουαζιέρα στην Ελλάδα.....	31
3.1.1 Η θέση της Ελλάδας στις επιταγές της Ε.Ε	34
3.2 Στατιστικά στοιχεία.....	36
3.3 Υπάρχουσες υποδομές που προωθούν- συμβάλουν στην κρουαζιέρα.....	39
3.4 Μελέτη περίπτωσης Πειραιάς-Ηράκλειο.	40
3.5 Προοπτικές εξέλιξης της κρουαζιέρας στην Ελλάδα.	43
3.6 Το καινούργιο λιμάνι της Πάτρας.....	44
3.6.1 Ιστορική Αναδρομή.....	44
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο: Ερευνητικό μέρος.....	53
4.1 Μεθοδολογία έρευνας	53
4.2 Αποτελέσματα έρευνας	55
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	63
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	67

Περίληψη

Η παρούσα εργασία πραγματοποιήθηκε για τον προσδιορισμό της δυνατότητα οικονομικής ανάπτυξης του νέου λιμανιού της Πάτρα και ειδικότερα μέσα από την ανάπτυξη του θαλασσίου τουρισμού που προσδιορίζεται από την κρουαζιέρα. Ειδικότερα μετά το τέλος του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου η κρουαζιέρα έχει δείξει σε συνδυασμό με τον τουρισμό μεγάλη ανάπτυξη. Σε αυτό έχει συμβάλει η τεχνολογική πρόοδος αλλά και τα έργα πολεοδομικού σχεδιασμού που συμβάλουν στην καλύτερη του τουριστικού προϊόντος. Η δημιουργία του νέου λιμάνου στην Πάτρα έχει αναπτέρωση τις προοπτικές και τις ελπίδες για ανάπτυξη γενικότερα αλλά και τουριστική ανάπτυξη ειδικότερα.

Abstract

The present work was carried out to determine the potential for economic development of the new port of Patra and in particular through the development of sea tourism determined by the cruise. Especially after the end of the Second World War, the cruise has shown coupled with tourism a lot of growth. This has contributed to technological progress as well as urban planning projects that contribute to the better of the tourist product. The creation of the new port at the Patras has boosted the prospects and hopes for growth in general as well as tourism development in particular.

Εισαγωγή

Στην πρώτη ενότητα της παρούσας εργασίας δίνεται ένας ορισμός του τουρισμού. Στην συνέχεια παρουσιάζεται μια ιστορική αναδρομή τουρισμού και ακολουθούν παγκόσμια στατιστικά στοιχεία που αφορούν την ανάπτυξη του τουρισμού. Και η ενότητα ολοκληρώνεται με την παρουσίαση του τουρισμός στην Ελλάδα, ως προϊόν αλλά και ως μοχλός ανάπτυξης.

Στην δεύτερη ενότητα προσδιορίζεται και αναλύεται ο τουρισμός που σχετίζεται με την κρουαζιέρα. Ακολουθεί η ανάλυση το προσδιοριστικών στοιχείων της κρουαζιέρας και η ενότητα ολοκληρώνεται για την τεραστία συνεισφορά του τουρισμού στην ελληνική οικονομία και ειδικότερα του τουρισμού που σχετίζεται με την κρουαζιέρα.

Στην τρίτη ενότητα περιγράφεται και αναλύεται η τουριστική πολιτική για την κρουαζιέρα στην Ελλάδα. Ακολουθούν στατιστικά στοιχεία για την τουριστική ανάπτυξη και την κρουαζιέρα. Στην συνέχεια περιγράφονται και παρουσιάζονται οι υπάρχουσες υποδομές που προωθούν και συμβάλουν την κρουαζιέρα. Ακολούθως γίνεται μια παρουσίαση μελέτης περιπτώσεων για την κρουαζιέρα σε Πειραιά και Ηράκλειο. Στην συνέχεια αναλύονται οι προοπτικές εξέλιξης της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Και η ενότητα ολοκληρώνεται με την παρουσίαση του νέου λιμένα της Πάτρας.

Τέλος γίνεται μια ερευνητική προσπάθεια για την δυνατότητα της τουριστική ανάπτυξη της περιοχής και ειδικότερα μέσα από την κρουαζιέρα μετά τη δημιουργία του νέου λιμανιού της Πάτρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο : Προσδιοριστικά στοιχεία.

1.1 Ορισμός του τουρισμού.

1.1.1 Ορισμός τουρισμού.

Από το παρελθόν μέχρι και σήμερα ο τουρισμός, προβάλλεται και αποτελείται από μοναδικά χαρακτηριστικά στα οποία έχουν αναφερθεί και παρουσιαστεί αρκετές έρευνες πάνω σε αυτά τα στοιχεία του. Ο Τσάρτα (1996) προσδιορίζει το φαινόμενο του τουρισμού σε συνδυασμό με αρκετές επιστήμες όπως η γεωγραφία, η ψυχολογία, η ιστορία, η οικολογία, άλλα και με τις οικονομικές και πολιτικές επιστήμες. Ο τουρισμός σε ένα γενικότερο πλαίσιο (οικονομικό, περιβαλλοντικό κλπ) έχει την δυνατότητα να συμβάλει είτε θετικά είτε αρνητικά στην περιοχή-χώρα που αποκαλείται χώρα υποδοχής.

Με βάση τα στοιχεία που προαναφέρθηκαν τα οποία έχουν δώσει την δυνατότητα παροχής αρκετών ορισμών για τον τουρισμό, έτσι ακόμα και μετά από τόσο χρόνια ανάπτυξης και εξέλιξης του τουρισμού δεν υπάρχει η δυνατότητα να παρατεθεί ένας μόνο ορισμός που να τυγχάνει γενικής. Ένα από τα διακριτά σημεία που συμβάλουν στο μη ακριβό προσδιορισμό του τουρισμού αποτελεί το γεγονός ότι το κίνητρο του τουρίστα είναι διαφορετικό κάθε φορά. Η τεραστία αύξηση των τουριστικών μετακινήσεων το 20^ο και 21^ο αιώνα με στόχο την αναψυχή αλλά και οι τεράστιες επιπτώσεις στις οικονομίες των κρατών υποδοχής κατά βάση, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την ελληνική οικονομία που ένα σημαντικό ποσοστό του ΑΕΠ της προσδιορίζεται από το τουρισμό, τον κατατάσσει σε βασικό παράγοντα οικονομικής μεταβλητής. Το δεδομένα αυτά έκαναν επιτακτική την ανάγκη καταγραφής ενός κοινά αποδεκτού ορισμού. Για ορισμένους, ο τουρισμός αποτελεί ένα ταξίδι αναψυχής, για άλλους απλά μια ανθρώπινη επιθυμία ή δραστηριότητα, ενώ για κάποιους άλλους ο τουρισμός αποτελεί μια κοινωνική ανάγκη και ένα κοινωνικό φαινόμενο (Τσάρτας 1996).

Οι διαφορετικές προσεγγίσεις όσων αφορά τον ορισμό του τουρισμού επηρεάζονται και από τις επιστήμες που καλείται να τον οριοθέτηση (Κοινωνιολογία, Γεωγραφία, Οικονομία, Ανθρωπολογία κ.α.) σημαντικό βεβαία, βαθμό επίδρασης στο

ορισμό του επιβάλλουν και όσοι ασχολούνται με τον τουρισμό. Πολλοί οργανισμοί (Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού, Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών, Σ.Ε.Τ.Ε., IOBE κ.α.) κατέβαλλαν προσπάθειες στο να υπάρξει ένας ορισμός του «τουρισμός», αλλά οι προσπάθειές τους ήταν ατελέσφορες γιατί προσέκρουσαν σε δεδομένα όπως το είδος του τουρισμού αλλά και στο χρονικό διάστημα της διαμονής σε ένα άλλο τόπο από τους τουρίστες.

Οι Hunziger & Krapf (1942), προσδιορίζουν τον τουρισμό ως το σύνολο των φαινομένων και σχέσεων που δημιουργούνται στο χρονικό διάστημα που διαρκεί ένα ταξίδι και της παραμονή των ξένων σε έναν μέρος που διαφέρει από αυτό που κατοικούν μόνιμα και μέσα από αυτήν την προσωρινή αλλαγή διαμονής δεν υπάρχει προσβλέψει για απόκτηση κερδών από αυτήν. Αυτός αποτέλεσε τον πρώτος ορισμός της λέξης τουρισμός που έγινε αποδεκτός από πολλούς και περιλάμβανε τα στοιχεία των σχέσεων που πραγματοποιούνταν μεταξύ των τουριστών και του εκεί πληθυσμού.

Μέσα από την παραπάνω ανάλυση των δυσκολιών στο προσδιορισμό του ορισμού του τουρισμού, θα μπορούσε να οριστεί ως «το γεγονός εκείνο που συμβαίνει όταν ένα άτομο αλλάζει φυσικό περιβάλλον και ρυθμό ζωής. Μπορεί να χαρακτηριστεί ότι είναι ένα πολυσύνθετο οικονομικό και κοινωνικό φαινόμενο και πραγματοποιείται όταν συναντιέται η ανθρώπινη θέληση με το ταξίδι. Η σύμπτωση αυτή παρέχει ικανοποίηση σε ψυχοσωματικές ανάγκες και πνευματικές περιέργειες μέσα από μια συνειδητή και αποκλειστικά για το σκοπό αυτό πρόσκαιρη μετακίνηση και παραμονή των ατόμων σε ξένο γεωγραφικό χώρο όπου αναπτύσσονται πλήθος δραστηριοτήτων αναψυχής και ψυχαγωγίας στο πλαίσιο πάντα του ελεύθερου χρόνου τους». (Λαγός 2005).

Ένας ακόμα ορισμός που χρίζει προσοχής και αναφοράς στην εργασία είναι αυτός των Burkart & Medlik (1981), οι οποίοι χώρισαν τους ορισμούς σε δύο κύριες κατηγορίες:

- Τους εννοιολογικούς, που επιχειρούν να αποδώσουν το θεωρητικό πλαίσιο με τα κύρια χαρακτηριστικά του τουρισμού αλλά και τα στοιχεία που τους προσφέρουν την διαφορετικότητα από αλλά παρεμφερή φαινόμενα.

- Και σε αυτούς που προσδιορίζουν τους τεχνικούς ορισμούς, οι οποίοι παρέχουν στοιχεία ανάλυσης του τουριστικού φαινομένου από την σκοπιά της στατιστικής επιστήμης.

Δεν είναι και λίγοι αυτοί που αναφέρουν και ορίζουν τον τουρισμό ως βιομηχανία υπηρεσιών, μια πηγή τελικής ζήτησης παροχής υπηρεσιών από τους διάφορους κλάδους που εμπλέκονται σε αυτόν (ξενοδοχεία, εστιατόρια κλπ). Τέλος σε αυτήν την ενότητα δεν θα μπορούσε να παραβλεφτεί ο ορισμός που υποστηρίζεται από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (Π.Ο.Τ) που περιλαμβάνει ένα πλήθος δραστηριοτήτων. Ειδικότερα σύμφωνα με αυτόν, ο τουρισμός αποτελείται από δραστηριότητες ατόμων που ταξιδεύουν σε τόπους που διαφέρουν από αυτούς της μόνιμης κατοικίας τους, σε αυτό το σημείο κάνει ο οργανισμός αναφορά πως δεν περιλαμβάνονται σε αυτόν τα ταξίδια ρουτίνας τακτικά εντός των περιοχών της συνηθισμένης διαμονής του ατόμου που περιλαμβάνουν αναψυχή, επιχειρηματικούς, επαγγελματικούς, θεραπευτικούς, θρησκευτικούς, συνεδριακούς σκοπούς σε χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του ενός έτους. Ο Π.Ο.Τ υποστηρίζει ακόμα ότι ο τουρισμός συμβάλλει στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης, αύξηση επενδύσεων, μεγέθυνση της οικονομίας και άνοδο του βιοτικού επιπέδου των ανθρώπων (Papadopoulos & Mirza, 1985).

Από την άλλη η κρουαζιέρα, μια από της μορφές του τουρισμού προσδιορίζεται ως κυκλικό περιηγητικό ταξίδι, το οποίο εκτελείται με την συμβολή κρουαζιερόπλοιου. Το χαρακτηριστικό στοιχείο μιας κρουαζιέρας είναι ότι πρόκειται για ένα ταξίδι αναψυχής με έναρξη και το σημείο τερματισμού της στο ίδιο σημείο. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να γίνει σαφές ότι δεν μπορεί να αποκλειστεί του ορισμού η περίπτωση του «Fly & Cruise» ή του «Fly – Cruise & Stay» το οποίο μπορεί να περιλαμβάνει αεροπορική ή άλλη μετάβαση καθώς και διαμονή σε τουριστικό κατάλυμα, παρακάμπτοντας το δεσμευτικό στοιχείο της κρουαζιέρας για τον κανόνα του κοινού λιμανιού επιβίβασης και αποβίβασης.

Σε συνέχεια ανάπτυξης του παρόντος κεφαλαίου θα γίνει μια προσπάθεια να προσδιοριστούν τα είδη της κρουαζιέρας. Μια διάκριση που θα προσδιορίσει την συνολική δραστηριότητα διαφόρων μεγεθών και τύπων επιβατικών πλοίων που πραγματοποιούν προγραμματισμένα περιηγητικά δρομολόγια, προσφέροντας διάφορα επίπεδα στην ποιότητα των υπηρεσιών τους. Αυτή αποτελεί την

σημαντικότερη μορφή θαλάσσιου τουρισμού από άποψη παραγωγικότητας μεγεθών και ο διαχωρισμός αυτός περιλαμβάνει.

- **Διεθνής Κρουαζιέρα:** Στην κατηγορία αυτή που αποτελεί και την πιο σημαντική στην ουσία, κυριαρχούν τρεις τεράστιες σε μέγεθος εταιρείες που προσδιορίζονται και ως οδηγοί και η βασική του απευθύνση είναι η μαζική αγορά της Βορείου Αμερικής, παρόλα αυτές έχουν την δυνατότητα μέσω θυγατρικών εταιρών να καλύπτουν και όλα τα άλλα επίπεδα αγοράς. Οι εταιρείες περιλαμβάνουν το σημαντικότερο σε μέγεθος και απόδοση μέρος της παγκοσμίας κρουαζιέρας. Στις διαβαθμίσεις περιλαμβάνονται αρκετές κατηγορίες κρουαζιερόπλοιων, από τεράστια υπερπολυτελή πλωτά ρεζόρτ που μπορούν να φιλοξενήσουν πάνω από 5.000 επιβάτες άλλα και μικρά πλοιάρια και ιστιοφόρα στα όρια του γιώτινγκ, καθώς στην κρουαζιέρα μπορούν να περιληφθούν όλα τα πλοία που παρέχουν οργανωμένα προγράμματα δρομολογίων.
- **Η Ευρωπαϊκή Κρουαζιέρα:** Η οποία αποτελεί μια διαφοροποιούμενη έννοια λόγω του γεγονότος ότι ανταγωνίζεται κυρίως στην Ευρωπαϊκή αγορά και οι περισσότερες από τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε αυτήν επικεντρώνονται σε εθνικότητες ή συνδυασμούς εθνικοτήτων που έχουν κοινή γλώσσα. Κάποιες από αυτές έχουν εξαγοραστεί από εταιρείες «οδηγούς» των ΗΠΑ, όπως προαναφέρθηκε και είναι λίγοι παίκτες που δραστηριοποιούνται ανεξάρτητα πλέον στην Ευρώπη ή στην Μεσόγειο και σε άλλες ευρωπαϊκές θάλασσες.
- **Η «εθνική» Κρουαζιέρα:** Αυτή η μορφής κρουαζιέρας αναφέρεται ως ξεχωριστή κατηγορίας σε αντιδιαστολή προς την διεθνή κρουαζιέρα, λόγω της σημαντικότητας που της αποδίδεται από την Ελλάδα. Διαφορετικά θα μπορούσε να αποτελεί μέρος της διεθνή κρουαζιέρα, διότι ανταγωνίζεται σε όλες τις αγορές, με μοναδική διαφοροποίηση ότι κατά το παρελθόν αποτελούσε το μονοπώλιο στα κυκλικά δρομολόγια από Πειραιά. Τα τελευταία χρόνια η πορεία της ιστορικής «εθνικής» κρουαζιέρας παρουσίασε αρνητικά στοιχεία αφού προσέγγισε το απόλυτο μηδέν, αυτήν την περίοδο έχει αρχίσει στην ουσία να αντικαθίσταται από 5 πλοία Ελληνικής σημαίας της Κυπριακών συμφερόντων Louis Hellenic Cruises, ενώ θα προστεθούν και άλλα δύο αυτή τη φορά με Πορτογαλική σημαία της Ελληνόκτητης Monarch.

Περά των βασικών στοιχείων που προσδιορίζουν τα κλασσικά προϊόντα κρουαζιέρας, υπάρχουν και αρκετά εναλλακτικά είδη, όπως η εξερευνητική κρουαζιέρα, η κρουαζιέρα περιπέτειας, η ιστορική κρουαζιέρα, η θρησκευτική κρουαζιέρα, η εκπαιδευτική, κλπ (Lekanou et al., 2005).

1.2 Ο ιστορική ανάδρομη τουρισμού-κρουαζιέρας.

Αρκετά χρόνια τώρα όπως και με τον ορισμό του τουρισμού, η κρουαζιέρα αποτελεί μια δραστηριότητα στην οποία ο επιστημονικός κόσμος επιδιώκει να μελετήσει, οι προσπάθειες αυτές μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο έγιναν εντονότερες. Στις μέρες μας αποτελεί μια πολύ σημαντική ανθρώπινη δραστηριότητα αποτέλεσμα των μεγάλων οικονομικών επιδράσεων που έχει τόσο σε τοπικές κοινωνίες όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Οι μετακίνηση πληθυσμών αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της ευρωπαϊκής ιστορίας (Κλασσικοί χρόνοι, Ρωμαϊκή αυτοκρατορία, Μεσαίωνα) που δεν ήταν αποτέλεσμα μόνο εμπορικών δραστηριοτήτων αλλά και για μορφωτικούς, θρησκευτικούς αλλά και για λόγους αναψυχής (Ηγουμενάκης, 1999).

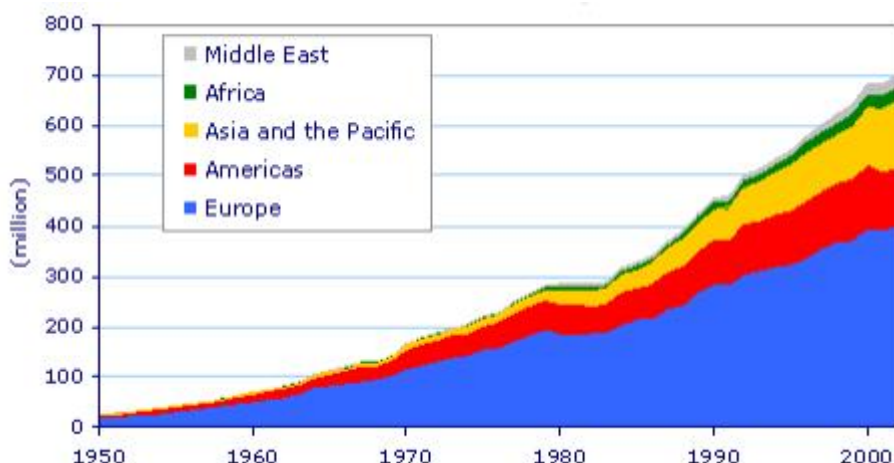
Η μορφή του τουρισμού όπως την γνωρίζουμε σήμερα κάνει την εμφάνιση της μετά τα πρώτα χρόνια του ξεπέσματος της βιομηχανικής επανάστασης, και αυτό διότι τότε δημιουργήθηκαν τα πρώτα μέσα μεταφοράς όπως τα πλοία και το τραίνο. Μέσα από αυτήν την εξέλιξη εμφανίζονται οι πρώτες προσπάθειες μετατροπής του ελεύθερου αγαθού περιήγησης σε οικονομικό αγαθό και προσφοράς υπηρεσιών. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την πρόσφορα του πρώτου τουριστικού πακέτου από τον Τόμας Κουκ. Με το τέλος του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου, ο τουρισμός μέσα από τις εναλλάχτηκες μορφές του θα ανακάλυψη πρόσφορο έδαφος για ανάπτυξη. Περίοδο που προσδιορίζεται ως ευνοϊκή για την εξέλιξη του τουρισμού, καθώς είναι μια περίοδο με ειρήνη, κατά την οποία ο άνθρωπος καλύπτει τις βασικές του ανάγκες (τροφή, ένδυση, στέγη) και συνεπώς μπορεί να αναζητήσει μεγαλύτερη κάλυψη αναγκών και να ασχοληθεί με αυτές τις ανάγκες που περιγράφονται από τον τουρισμό. Οι εξέλιξη και η ανάπτυξη του τουρισμού στις μέρες μας είναι δεδομένη σε σημαντικό βαθμό. Μπορεί να προσδιοριστεί ως μαζικός άλλωστε αυτός είναι και ο λόγος που γίνονται αναφορές σε αυτόν με την έκφραση τουριστική βιομηχανία. Η

εξέλιξη του τουρισμού οφείλεται σε ορισμένα από τα ακόλουθα στοιχεία (Κολτσιδόπουλος,2000):

- i. Η τεχνολογική πρόοδος.
- ii. Η άνοδος του πολιτιστικού και μορφωτικού επιπέδου του ατόμου.
- iii. Η βελτίωση των ατομικών εισοδημάτων και η άνοδος του βιοτικού επιπέδου.
- iv. Οι κοινωνικές παροχές, όπως η βελτίωση των ασφαλίσεων και η θεσμοθετημένη άδεια.
- v. Η πληρότητα της ενημέρωσης.
- vi. Η τουριστική εκπαίδευση.
- vii. Η παροχή κινήτρων και χρηματοδοτικών διευκολύνσεων από τον κρατικό μηχανισμό.
- viii. Οι οργανισμοί προώθησης και μελέτης του φαινομένου του τουρισμού.
- ix. Η ανάπτυξη της τουριστικής επιχειρηματικότητας και η διεθνοποίησή της.
- x. Οι διεθνείς συμβάσεις για τον τουρισμό.
- xi. Η προσπάθεια για τη δημιουργία καλύτερων όρων υγιεινής και ασφάλειας.

Βάση στοιχείων του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού, το 2000 οι αφίξεις των τουριστών ήταν περίπου 694 εκατομμύρια. Η πρόοδος του τουρισμού, όπως περιγράφεται στο παρακάτω διάγραμμα είναι (διάγραμμα_1) είναι προφανής. Ενώ το 1950 υπήρχαν σχεδόν μηδενικές αφίξεις ενώ στη δεκαετία του 2000 οι αφίξεις έφθασαν τα 700 εκατομμύρια περίπου.

Διαγραμμα_1.1: Αναχωρήσει τουριστών από το 1950-2005



Πηγή: ΠΟΤ

1.3 Παγκοσμιά στατιστικά στοιχεία για την κρουαζιέρα.

Μέσα από τις γενικότερες αυξητικές τάσεις που παρουσιάζει η κρουαζιέρα δείχνει να προσελκύει διεθνώς πάνω από 11 εκατομμύρια άτομα ετήσιος. Σε μια πρόχειρη ανάλυση τα 3,2 εκατομμύρια προέρχονται από την Ευρώπη. Όμως η βασικότερη πηγή τουριστών κρουαζιέρας έχει πηγή τις Η.Π.Α., που έχει φτάσει τα 9.1 εκατομμύρια άτομα σε ετήσια βάση. Στην Ευρώπη, την μεγαλύτερη αγορά στην κρουαζιέρα αποτελεί η Αγγλία που ξεπερνά το ένα εκατομμύριο και ακολουθούν η Γερμανική με 640 χιλ., η Ιταλική με 512 χιλ., η Ισπανική με 380 χιλ. και η Γαλλική με 235 χιλ. σε ετησία βάση.

Η δεδομένη αυξανόμενη ζήτηση της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο ως σημαντικό προορισμό και που αναμένεται να έχει ραγδαία αύξηση τα επόμενα χρόνια, κάποιιοι ακόμα κάνουν λόγο ότι μπορεί να πλησιάσει και τα μεγέθη της Καραϊβικής, που αποτελεί σήμερα την περιοχή που κρατά την πρώτη θέση στην αγορά της κρουαζιέρας. Η κρουαζιέρα αποτελεί για τις τουριστικές βιομηχανίες έναν ταχύτατα αναπτυσσόμενο κλάδο που στην ουσία ελέγχεται από 3 ομίλους γίγαντες, που έχουν τα γραφεία τους στις ΗΠΑ. Αυτή η δυναμική πηγάζει από την κυρίαρχη αγορά κρουαζιέρας της Βόρειας Αμερικής (πάνω από 9 εκ. τουρίστες).

Η σημαντικότητα του κλάδου της διεθνούς κρουαζιέρας για τον παγκόσμιο τουρισμό προσδιορίζεται από το γεγονός ότι αναπτύσσεται και ανανεώνεται με υψηλούς ρυθμούς. Οι όμιλοι «οδηγοί» θα παίξουν καθοριστικό ρόλο στις εξελίξεις

της κρουαζιέρας στην Μεσόγειο, όπως κάνουν και σε όλες τις άλλες κύριες αγορές κρουαζιέρας, στοιχείο που βασίζεται σε σημαντικό βαθμό στα μεγέθη που διαχειρίζονται (<http://www.cruiseindustrynews.com/>).

Στην Ευρώπη, βάση του πλήθους των ανεξάρτητων επιβατών αλλά και βάση του πλήθους των επισκεπτών σε όλα τα λιμάνια, η Ιταλία και η Ισπανία είναι οι χώρες που έχουν λάβει τα περισσότερα οφέλη από την ανάπτυξη της αγοράς της κρουαζιέρας. Τα νέα κρουαζιερόπλοια ήταν 47 και αναμενόταν να κατασκευαστούν μέχρι το 2012, κάτι που σημαίνει επένδυση ρεκόρ \$25 δις. Το 40% της δυναμικότητας τους προορίζεται αποκλειστικά για τη βρετανική αγορά και την Ευρώπη. Το 2007 δρομολογήθηκαν συνολικά 12% περισσότερα κρουαζιερόπλοια στη Μεσόγειο ενώ το μεγαλύτερο μέγεθός τους αναλογεί σε 15% επιπλέον δυναμικότητα. Οι εταιρείες που πραγματοποιούν δράσεις στον κλάδο της κρουαζιέρας είναι αναγκαίο να φροντίσουν για την αύξηση της ποικιλίας των προορισμών καθώς και χωρών προσέλκυσης των επιβατών τους με σκοπό να διασφαλίσουν υψηλές αποδόσεις μακροπρόθεσμα. Στην Ευρώπη κυριαρχούν οι κρουαζιέρες διάρκειας μιας ή δύο εβδομάδων που το 2006 αποτέλεσαν και την μερίδα του λέοντος στο σύνολο των κρουαζιερών που πραγματοποιήθηκαν με ποσοστό το 87% των συνολικών πωλήσεων. Παρόλο που ο ευρωπαϊκός κλάδος της κρουαζιέρας χωρίζεται κατά τον ίδιο τρόπο με τον αμερικανικό σε Luxury (5 αστέρων), Premium (4 αστέρων), Contemporary (3+ αστέρων) και Budget (2/3 αστέρων) κρουαζιερόπλοια, δεν υπήρχαν στην Ευρώπη μέχρι πρόσφατα καινούργια και μεγάλα Contemporary κρουαζιερόπλοια. Η ύπαρξη περισσότερων γηραιότερων και μικρότερων κρουαζιερόπλοιων συνέβαλε στη ίδρυση πολλών μικρών εταιρειών. Η είσοδος όμως των νέων Contemporary κρουαζιερόπλοιων έχει αποδεκατίσει τις οικονομικές γραμμές (Budget) που δεν μπορούν να ανταγωνιστούν τις πολύ χαμηλές τιμές. Σήμερα, τα περισσότερα κρουαζιερόπλοια είναι μάλλον πιο κοντά σε Contemporary παρά σε Budget, παρέχοντας ευκολίες στις χρεώσεις υψηλότερων τιμών και τη βελτίωση των αποδόσεων. Η ανάπτυξη της μαζικής κρουαζιέρας στηρίχτηκε σε εντελώς διαφορετικά στοιχεία συγκριτικά με τα πακέτα διακοπών που κυριάρχησαν στην αγορά διακοπών της Μεγάλης Βρετανίας και της Γερμανίας, όπως το χαμηλό κόστος και οι σχετικά ελάχιστες παροχές υπηρεσιών. Το 2005, η αγορά της κρουαζιέρας στην Ευρώπη κάλυπτε το 8,4% (€4,04 δις) του συνολικού τζίρου της αγοράς των πακέτων διακοπών (€48,15 δις). Μόνο στην Ισπανία (10,4%), την

Ιταλία (12,1%) και τη Μεγάλη Βρετανία (18,2%) αντιπροσώπευαν οι πωλήσεις κρουαζιέρας με ποσοστό μεγαλύτερο από το 10% των πωλήσεων πακέτων διακοπών.

Πίνακας_1.1: Ρυθμός αύξησης των πωλήσεων κρουαζιέρας και πακέτων διακοπών, 2004/05

	Αγορά Κρουαζιέρας %	Πακέτα Διακοπών %
Γερμανία	9.6	3.6
Μεγ. Βρετανία	8.2	4.3
Γαλλία	5.0	4.6
Ιταλία	28.5	3.4
Ισπανία	26.3	5.0
Ολλανδία	20.0	3.2
Βέλγιο	35.6	4.1
Ελβετία	21.1	5.1
Αυστρία	12.8	4.2
Σύνολο	13.1	4.1

Πηγή: ΣΕΤΕ

Πίνακας_1.2: Οι 10 πιο δημοφιλείς προορισμοί κρουαζιέρας στην Ευρώπη ήταν το 2005

Προορισμός	Επισκέπτες Κρουαζιέρας	Μερίδιο Αγοράς (%)
Ιταλία	3,028,224	23.0
Ισπανία	2,627,726	20.0
Ελλάδα	2,069,767	15.7
Γαλλία	1,034,092	7.9
Νορβηγία	691,209	5.3
Πορτογαλία	498,431	3.8
Μάλτα	336,400	2.6
Μεγ.Βρετανία	322,000	2.4
Σουηδία	301,826	2.3
Ρωσία	299,703	2.3
Εσθονία	292,000	2.2

Πηγή: ΣΕΤΕ

Από όλη την Ευρώπη, η μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας είναι η βρετανική, με μερίδιο που αυξήθηκε από 33% το 2005 σε 35% το 2006. Η οποία αναμένεται ότι θα παραμείνει σε υψηλά επίπεδα λόγω των "Baby Boomers" η οποία αποτελείται από άτομα ηλικίας 50 έως 60 και πλέον ετών. Η ηλικιακή αυτή ομάδα πέραν του γεγονότος του ότι κατέχει το 80% του πλούτου στη Βρετανία, παρέχει το περισσότερο «υλικό» στην αγορά της κρουαζιέρας. Τρεις φορές περισσότεροι

Βρετανοί κάνουν σήμερα κρουαζιέρα στη Μεσόγειο απ' ότι 10 χρόνια πριν. Σήμερα περίπου 28% των Βρετανών ταξιδιωτών κρουαζιέρας επιλέγει ως προορισμό τη Μεσόγειο, ενώ 17% περίπου επιλέγει την Καραϊβική και 17% τη Βόρεια Ευρώπη. Το 2006 οι κρουαζιέρες με διάρκεια από 8 έως 14 ημέρες προτιμήθηκαν από τους Βρετανούς. Πάνω από το 365% των ταξιδιωτών κρουαζιέρας από την ηπειρωτική Ευρώπη επιλέγουν τη Μεσόγειο

Πίνακας_1.3: Προορισμοί κρουαζιέρας τουριστών από την ηπειρωτική Ευρώπη 2005

Χώρα προέλευσης	Μεσόγειος	Βόρεια Ευρώπη	Καραϊβική κ.α.
Γερμανία	314,000	192,000	133,000
Ιταλία	423,000	42,000	48,000
Ισπανία	311,000	17,000	51, 000
Γαλλία	152,000	26,000	55,000
Άλλες χώρες	268,000	34,000	78,000

Πηγή: ΣΕΤΕ

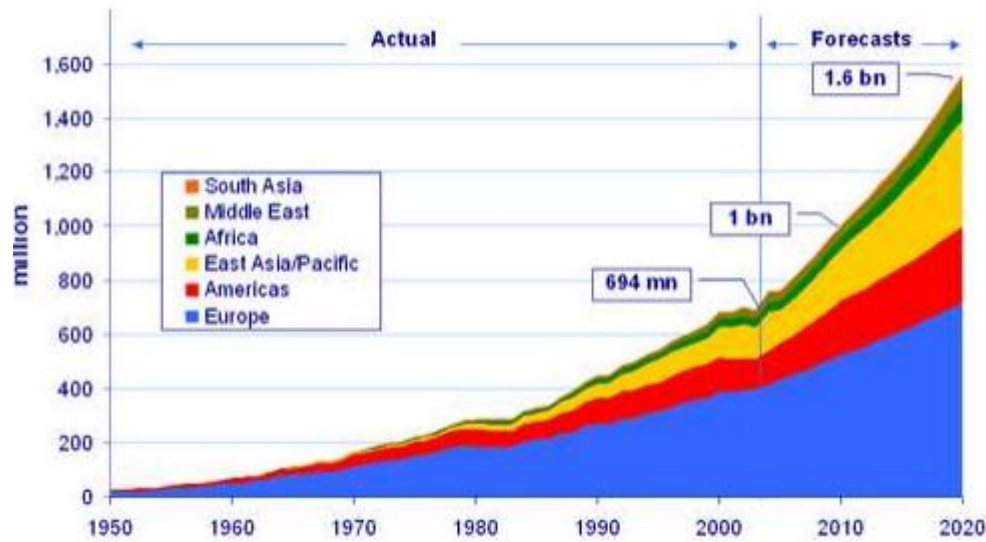
Η Καραϊβική ως ο πρώτος προορισμός κρουαζιέρας του κόσμου έχει ποια κορεστεί ασφυκτικά και η ανάγκη των ομίλων «οδηγών» να ανακαλύψουν εναλλακτικές περιοχές αποτελεί για αυτούς επιτακτική ανάγκη. Η ανάγκη λοιπόν, εκτόνωσης της Καραϊβικής και το δέλεαρ ενός συνολικού Ευρωπαϊκού πληθυσμού 400 εκατομμυρίων που έχει τα στοιχεία δυνητικών πελατών, ωθούν όλα τα μεγάλα brands της κρουαζιέρας να οργανώσουν ποιο συστηματικά μια ολόενα αυξανόμενη παρουσία πλοίων τους στην Μεσόγειο. Αυτή η εξέλιξη έχει ήδη δημιουργήσει μια τεράστια προσδόκιμη «πίτα» στην αγορά της κρουαζιέρας και η ανάπτυξη για τις χώρες που θα αποτελέσουν τους υποδοχείς θα είναι για αυτούς μια ραγδαία αναπτυσσόμενη διεθνή δραστηριότητα.

Όπως ανέφερε και ο Πρόεδρος της Medcruise, δηλαδή της Ένωσης Λιμένων της Κρουαζιέρας της Μεσογείου, σε συνέδριο που πραγματοποίησαν το 2006 με θέμα «Η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει διεθνή Κόμβος Κρουαζιέρας της Ανατολικής Μεσογείου» για την δημιουργία κομβικού σημείου χρειάζονται:

- Ø Ένας προορισμός διεθνούς επιπέδου.
- Ø Σύγχρονο διεθνές αεροδρόμιο και μεταφορικές συνδέσεις.

- Ø Επιβατικός σταθμός τελευταίας τεχνολογίας.
- Ø Πολύ υψηλά μεγέθη προβλητών για τα πολύ μεγάλα πλοία.
- Ø Μη ύπαρξη περιορισμών καμποτάζ.

Διάγραμμα_2.2: Προβλέψεις για το μέλλον του τουρισμού



Πηγή:<http://www.elime.gr/index.php/krouaziera>

1.3 Τουρισμός στην Ελλάδα.

Από την άλλη πλευρά η Ελλάδα είναι σημαντικό ότι η βιομηχανία αυτή δεν βλέπει πια την Μεσόγειο σαν μια περιοχή με μονό εποχιακή δραστηριότητα, αλλά όλο και περισσότερο τα μεγάλα brands της προγραμματίζουν δρομολόγια καθόλα την διάρκεια του έτους, από σταθερά λιμάνια-κόμβους. Στους σταθερούς κόμβους που φιλοξενούνται, διακινούν εκατοντάδες χιλιάδες άτομα όλο το χρόνο και πραγματοποιούν σοβαρές επενδύσεις σε τοπικές υποδομές εξυπηρέτησης για τα υπεσύγχρονα εκτός έδρας πλοία τους.

Το μέγεθος της ζήτησης κρουαζιέρα στη Μεσόγειο παρουσιάζει σταθερή ανάπτυξη. Στην Μεσογειακή αγορά διακρίνεται δυο μέρη το ανατολικό και δυτικό μέρος, με φυσικό σύνορο την ιταλική χερσόνησο.

Την ανατολή η μεσογειακή αποτελεί :

- Το Αιγαίο πέλαγος.
- Η Μαύρη Θάλασσα.
- Levante (Κύπρος - τα ιερά μέρη - Αίγυπτος).
- Βενετία - η αδριατική θάλασσα - η ιόνια θάλασσα.

Η Έκθεση της "European Cruises" της MINTeL το καλοκαίρι του 2007 αλλά και στην έκθεση της "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe" της G.P.Wild (International) Limited and Business Research and Economic Advisors στις αρχές του 2007 περιγράφεται η αλματώδης από το 2004 ανάπτυξη της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας συνεχίστηκε και το 2006 με 15,5 εκατ. επιβάτες (7% περισσότερους από το 2005), ενώ εκτιμάται ότι μέχρι το 2010 θα αναπτύσσεται με ρυθμό τουλάχιστον 6% ετησίως. Η ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας κινήθηκε με ταχύτερους ρυθμούς (9,1% το 2006 και 10,3% το 2005).

Η προσέλκυση περισσότερων Ευρωπαίων και η αύξηση της αμερικανικής ζήτησης για κρουαζιέρες στην Ευρώπη, συντέλεσαν σε αυτήν την τόσο σημαντική αύξηση της ευρωπαϊκής κρουαζιέρας και ειδικότερα στη Μεσόγειο και τη Βόρεια Ευρώπη. Ένα ακόμα στοιχείο που συνέβαλε ήταν και η υποτίμηση του δολαρίου έναντι του ευρώ και της στερλίνας το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα στο να θεωρείται η κρουαζιέρα πλέον συμφέρουσα από τους Αμερικανούς που θέλουν να ταξιδέψουν στην Ευρώπη (Βλάχος, 2007).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο: Ειδικές μορφές τουρισμού

2.1 Τουρισμός & κρουαζιέρας

Η κρουαζιέρα αποτελεί ένα συνδυασμό ψυχαγωγία του επιβάτη εντός του κρουαζιερόπλοιου σε συνδυασμό με την επίσκεψή του σε κοσμοπολίτικα λιμάνια, ικανοποιώντας την ανάγκη για γνωριμία με νέες περιοχές και επαφή με άλλους πολιτισμούς και κουλτούρες (Μυλωνόπουλος,, 2004).

Η κρουαζιέρα αποτελεί εξ' ολοκλήρου μια δραστηριότητα αναψυχής. Ο Arthur Anderson ανακάλυψε την ιδέα της κρουαζιεροπλοΐας, δηλαδή το να ταξιδεύει κάποιος με πλοίο για αναψυχή και όχι για συγκοινωνιακούς λόγους. Ο Arthur

Anderson ήταν έναν από τους ιδρυτές της εταιρείας Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P&O) που έγινε γνωστή στο χώρο της ναυτιλίας ως P & O (Dawson, 2000).

Το 1835 ο Anderson παρουσίασε την ιδέα τους για μια κρουαζιέρα από την Αγγλία προς τα νησιά Φερόες και στις ακτές της Ισπανίας που θα είχε ως στόχο την απόλαυση του ήλιου στη διάρκεια των χειμερινών μηνών, για τους πελάτες της εταιρείας του. Το 1844 η P&O ξεκίνησε την δραστηριοποίηση στη Μεσόγειο θάλασσα, με διοργάνωση κρουαζιέρων σε αυτήν. Οι επόμενες δεκαετίες αποτελέσαν για τις κρουαζιέρες ευκαιρία για την διοργάνωση τους και σε άλλες θαλάσσιες περιοχές.

Η δεκαετία του 1860 αποτέλεσε μια δεκαετία στην οποία η ναύλωση και η διαχείριση των πλοίων για κρουαζιέρα γνώρισε σημαντική επέκταση. Τα βασικά χαρακτηριστικά της ήταν η πολύμηνη διάρκεια των κρουαζιέρων και το υψηλό οικονομικό επίπεδο των πελατών που επέλεγαν αυτήν την μορφή ψυχαγωγίας. Οι πελάτες αυτοί διέθεταν άφθονο χρόνο και πλούτο και ταξίδευαν κυρίως για λόγους υγείας και όχι τόσο γιατί του ενδιέφερε να επισκεφτούν περιοχές και λιμάνια. Η κρουαζιέρα την περίοδο αυτήν προσφερόταν κυρίως για την απόλαυση του ταξιδιού και όχι τόσο στη γνωριμία των τόπων από τους οποίους θα περνούσε το πλοίο.

Το 1868 το ατμόπλοιο «Quaker City», εκτέλεσε την πρώτη κρουαζιέρα από τις Η.Π.Α. στη Μεσόγειο θάλασσα. Το 1881 το ατμόπλοιο «Ceylon» της P&O πουλήθηκε στην Oceanic Yachting η όποια έπειτα από επισκευές που πραγματοποίησε πάνω σε αυτό το μετέτρεψε σε κρουαζιερόπλοιο. Το πλοίο έκανε το μεγάλες κρουαζιέρες που έφταναν μέχρι και τον γύρο του κόσμου (Starr, 1993).

Η εταιρεία Orient Line of London σε συνεργασία με την εταιρεία Pacific Steam Navigation Co διοργάνωσαν τις πρώτες κρουαζιέρες προς τα Φιόρντ της Νορβηγίας το 1889 και προς τη Μεσόγειο θάλασσα το 1893. Αρκετές είναι οι αναφορές που η εποχικότητα και η έλλειψη πελατεία στα επιβατηγά πλοία τα έκανε να χρησιμοποιούνται και ως κρουαζιερόπλοια. Έτσι, ο Albert Ballin που ήταν διευθυντής στην επιβατική γραμμή ανάμεσα στο Αμβούργο με την Αμερική για να αντιμετωπίσει την απραξία των πλοίων λόγω έλλειψης επιβατών, αποφάσισε να αλλάξει προορισμό στο πλοίο «Augusta Victoria» και να πραγματοποιεί κρουαζιέρα

στη Μεσόγειο θάλασσα κατά τη διάρκεια του χειμώνα του έτους 1891. Το 1895 το «Lusitania» πραγματοποίησε μια πολυτελή κρουαζιέρα 60 ημερών προς τις Δυτικές Ινδίες, τη Μαδέρα, την Τενερίφη και τις Αζόρες.

Το τέλος του πρώτου παγκοσμίου πολέμου για την κρουαζιέρα έφερε αύξηση στο πλήθος των πλοίων που χρησιμοποιούνταν στην κρουαζιεροπλοία λόγω της αλλαγής της μεταναστευτικής πολιτικής των Η.Π.Α. Η χώρα αυτή έθεσε αυστηρούς περιορισμούς για την είσοδο μεταναστών στην επικράτειά της. Απόρροια της πολιτικής αυτής ήταν η μετατροπή της χρήσης των επιβατηγών πλοίων, τα οποία προκειμένου να δραστηριοποιούνται και να αντιμετωπίσουν την έλλειψη επιβατών χρησιμοποιήθηκαν ως κρουαζιερόπλοια (Lundberg, 1993).

Στη δεκαετία του 1930 οι καμπίνες στα πλοία αναψυχής προσαρμόζονται και ιδιαίτεροι χώροι υγιεινής. Τα κρουαζιερόπλοια της περιόδου από το 1860 έως το 1960 συγκριτικά με τα επιβατικά δεν διέθεταν και πολύ σημαντικές διαφοροποιήσεις, τόσο ως προς την κατασκευή αλλά και ως προς την παροχή υπηρεσιών.

Το 1960 αποτελεί μια νέα εποχή για την κρουαζιέρα, όταν το πλοίο ως μέσο μεταφοράς επιβατών πέρασε σε δεύτερη μοίρα, μεταξύ Αμερικής και Ευρώπης και πρώτη επιλογή για αυτό το ταξίδι των επιβατών ήταν το αεροπλάνο. Οι πλοιοκτήτες προκειμένου να ανταποκριθούν στα νέα οικονομικά δεδομένα, τα επιβατηγά πλοία μετά από επισκευές μετατρέπονται σε κρουαζιερόπλοια. Η προσπάθεια αυτήν δεν ήταν απλή καθώς τα πλοία δεν διέθεταν αερισμό, ανοικτούς χώρους και άλλες ευκολίες που είναι απαραίτητες για την αναψυχή των επιβατών της κρουαζιέρας.

Οι δεκαετία του 1970, αποτελεί για το κρουαζιερόπλοιο μια νέα αρχή, διότι ξεκίνησε να λειτουργεί αμιγώς ως χώρος παροχής υπηρεσιών τουριστικού περιεχόμενου με πεδίο δράσης την Καραϊβική και πελάτες προερχόμενη από τη Β. Αμερική, λόγω οικονομικής κατάστασης των εκεί κατοίκων. Τα κρουαζιερόπλοια ποια σχεδιάζονταν και κατασκευάζονταν με ανοικτούς χώρους - καταστρώματα στους οποίους παρέχονται δραστηριότητες π.χ. πισίνες, τένις, casino κ.λπ.

Στις αρχές του 1980 αποτέλεσε κεντρικό σημείο του τουριστικού ενδιαφέροντος οπότε και άρχισαν να κατασκευάζονται νέα πλοία που προορίζονταν αποκλειστικά για κρουαζιέρα (Wood, 2000).

Αυτή η διόγκωση της ζήτησης για κρουαζιέρες ώθησε τις εταιρείες να ναυπηγήσουν πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας. Τα πλοία αυτά ανήκουν στη «δεύτερη γενιά» κρουαζιερόπλοιων. Στη «δεύτερη γενιά» κρουαζιερόπλοιων παρατηρείται έντονη η αύξηση του αριθμού των εξωτερικών καμπίνων καθώς περισσότεροι επιβάτες αναζητούν την απόλαυση του φυσικού περιβάλλοντος όπως του ήλιου, της θαλάσσιας θέας, του φεγγάρου κλπ σε όλη την διάρκεια της κρουαζιέρας. Στη δεκαετία του 1990 ναυπηγούνται πλοία με μεταφορική ικανότητα περίπου 2.000 επιβατών. Πρόκειται για τη γενιά των κρουαζιερόπλοιων που χαρακτηρίζονται ως «μεγαθήρια» (*Foster, 1994*).

Η νέα γενία κρουαζιερόπλοιων χαρακτηρίζεται έντονα από το στοιχείο της πολυτέλειας και της υψηλής παροχής υπηρεσιών ξενοδοχειακού δηλαδή διαμονή, εστίαση, ψυχαγωγία, ημερήσιες και νυχτερινές δραστηριότητες και ξενάγηση στα λιμάνια.

Οι δεκαετία του 1990, χαρακτηρίζει την αγορά της κρουαζιέρας από μια έντονη και ταχυτάτη ανάπτυξη συγκριτικά με τους άλλους κλάδους της οικονομίας. Αύξηση παρατηρήθηκε στην ζήτηση για κρουαζιέρες στο Ηνωμένο Βασίλειο και στην υπόλοιπη Ευρώπη και αργότερα στις περιοχές της Ασίας-Ειρηνικού. Η κρουαζιέρα με ετήσια αύξηση της να ανέρχεται στο 8% από το 1988 παρουσίασε σχεδόν διπλάσιο ρυθμό ανάπτυξης απ' ό τι η τουριστική δραστηριότητα στο σύνολό της. Βάση στατιστικών δεδομένων της GP Wild, όπως διακρίνονται στον ακόλουθο πίνακα τη δεκαετία του 1990 η Βόρεια Αμερική κάλυπτε το 72% της παγκόσμιας ζήτησης για κρουαζιέρες. Η Ευρωπαϊκή αγορά ήταν στη δεύτερη θέση (20%) ενώ ο υπόλοιπος κόσμος μοιράζεται ένα πολύ μικρό ποσοστό (8%) (*GP Wild (International) Ltd, 2001, CLIA, <http://www.cruising.org> και PSA, <http://www.ps> και www.a-psara.org/*)

Πίνακας _2.1: Παγκόσμια ζήτηση για κρουαζιέρες 1989-2000 (σε εκατομ.)

Επιβάτες /περιφέρεια	1989	1991	1993	1995	1997	1999	2000
Β. Αμερική	3,29	4,00	4,48	4,40	5,05	5,89	6,88
Ευρώπη	0,53	0,70	0,88	0,97	1,36	1,79	1,95
Υπόλοιπος κόσμος	0,20	0,22	0,25	0,30	0,46	0,85	0,78
ΣΥΝΟΛΟ	4,02	4,92	5,61	5,67	6,87	8,53	9,61

Πηγή: CLIA, PSA and GP Wild (International) Ltd

Το στοιχείο της αύξησης της ζήτησης για κρουαζιέρες πηγάζει από το γεγονός ότι το 2001 οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων ανήλθαν παγκοσμίως στα 10,7 εκατομμύρια. Λόγω όμως των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11/9/2001 έχει μεταβληθεί η μορφή της ζήτησης και έχει περιορισθεί σε κρουαζιέρες στα χωρικά ύδατα των Η.Π.Α. και του Καναδά, το λεγόμενο «homeland cruising» (Με τον όρο αυτό προσδιορίζεται η κρουαζιέρα στα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους). Ταυτόχρονα υπάρχει περιορισμός του «flying cruising» (με το όρο αυτό περιγράφεται η αεροπορική μετάβαση από τον τόπο κατοικίας στο αφετήριο λιμάνι της κρουαζιέρας καθώς οι αμερικανοί προτιμούν πλέον να οδηγούν προς το αφετήριο λιμάνι).

Για το 2004 η βορειοαμερικανική ήπειρος φαίνεται να διατηρεί το προβάδισμα στην αγορά κρουαζιέρας, με 8.900.000 επιβάτες. Ακολούθησε το Ηνωμένο Βασίλειο με 1.029.000 επιβάτες ετησίως, η Γερμανία με 551.000 επιβάτες, η Ιταλία με 400.000 επιβάτες, η Ισπανία με 300.000 επιβάτες και η Γαλλία με 222.000 επιβάτες (PSA and European Cruise Council, 2004, <http://www.europeancruisecouncil.com>).

Χαρακτηριστική είναι και η αύξηση για την Γερμανία για το 2003 της τάξης του 25% στη ζήτηση της ωκεανοπόρου κρουαζιέρας και το 2004 η αύξηση έφθασε το 4,3%. Η διαρκής αύξηση οφείλεται στην διεύρυνση της πελατείας της σε χαμηλότερες ηλικιακές ομάδες, στην ανάπτυξη των διευρωπαϊκών γραμμών κρουαζιέρας και στην επέκταση των γερμανικών εταιρειών κρουαζιέρας στην εγχώρια αγορά.

Η Ιταλία σημείωσε αύξηση της τάξης του 16%, σημειώνοντας τη μεγαλύτερη αύξηση στην ευρωπαϊκή αγορά, η Γαλλία περιορίστηκε στην 5η θέση καθώς η Ισπανία αύξησε τη ζήτησή της στους 300.000 επιβάτες. Είναι χαρακτηριστικό το στοιχείο ότι η Βαρκελώνη έγινε ένα από τα πιο πολυσύχναστα αφετηρία λιμάνια κρουαζιέρων στην Ευρώπη. Μια άλλη σημαντική εξέλιξη για το 2004 ήταν η

κατακόρυφη πτώση της κίνησης όσων αφορά την χωρά μας όπου η ζήτηση έπεσε από τους 42.000 επιβάτες το 2003 στους 14.000 επιβάτες για το 2004. Το 2004 σημειώθηκε νέα αύξηση στους επιβάτες κρουαζιερόπλοιων που έφθασαν στα 13,4 εκατομμύρια, αύξηση 8,4% σε σύγκριση με το 2003 (12,2 εκατ.). Οι τότε εκτιμήσεις για το 2006, ήταν ότι οι επιβάτες θα ανέλθουν στα 15 εκατομμύρια επιβάτες, με πρόβλεψη το 2012 να φθάσουν τα 20 εκατομμύρια. Η GP Wild (2001), προέβλεπε για το 2010 μια αύξηση στα 20,7 εκατομμύρια.

Ταυτόχρονα με την αύξηση της ζήτησης των επιβατών καταγράφεται και η αύξηση της τάσης για ναυπήγηση νέων κρουαζιερόπλοιων. Χαρακτηριστικά, το 2004 ναυπηγήθηκαν 11 νέα πλοία με μέση χωρητικότητα 3.000 επιβάτες, ενώ το 2005 παραδόθηκαν 4 νέα πλοία. Τα επόμενα τέσσερα έτη έχει προσδιοριστεί ότι θα παραδοθούν 23 νέα πλοία, τα περισσότερα από τα οποία θα είναι «μεγα-πλοία» με διευρυμένες υπηρεσίες εστίασης και αναψυχής (PSA, Annual Cruise Review 2004).

2.2 Χαρακτηριστικά κρουαζιέρας

Η κρουαζιέρα ως βιομηχανία έχει αρκετά σημαντική εξέλιξη από τα πρώτα κιάλας βήματα των πρώτων επιβατηγών πλοίων. Η εξέλιξη αυτή συνδέεται με την εκδήλωση ταξιδιωτικών εκδρομών, υπερατλαντικών ταξιδιών κλπ. Η κρουαζιέρα ως τρόπος προσέλκυσης ταξιδιών έχει τα ακόλουθα πέντε ειδικά χαρακτηριστικά:

- Στους πελάτες-τουρίστες παρέχετε η δυνατότητα να επισκεφτούν ποικίλες περιοχές σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα χωρίς τα συνδεδεμένα προβλήματα που προκύπτουν μέσα από τους άλλους τρόπους ταξιδιού, λόγω της αυτονομίας που παρέχουν τα πλοία.
- Τα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν διευθυντή κρουαζιέρας και προσωπικό αποκλειστικής λειτουργίας οι οποίοι είναι επιφορτισμένη να βεβαιώνονται ότι ο χρόνος των επιβατών δαπανάτε ευχαρίστα.
- Οι διακοπές για όλους αρχίζουν και τελειώνουν για όλους την ίδια ημέρα.
- Υπάρχουν διακρίσεις στην κρουαζιέρας.

Η κρουαζιεροπλοΐα διαθέτει και κατηγοριοποιήσεις ανάλογα με την υδάτινη περιοχή που πραγματοποιείται η πλεύση του κρουαζιερόπλοιου και μπορεί να είναι είτε θαλάσσια, είτε ποτάμια ακόμα και λιμναία.

Η θαλάσσια κρουαζιεροπλοΐα πραγματοποιείται στις θαλάσσιες περιοχές όπως οι περιπτώσεις που περιγράφηκαν σε προηγούμενη ενότητα στην Καραϊβική θάλασσα, στη Μεσόγειο θάλασσα, στην Ερυθρά θάλασσα, στη Βόρεια θάλασσα, στη Βαλτική θάλασσα, και γενικότερα στον Ειρηνικό, Ατλαντικό και Ινδικό ωκεανό. Ο πιο δημοφιλής προορισμός για την κρουαζιεροπλοΐα σε παγκόσμιο επίπεδο είναι η Καραϊβική θάλασσα, η οποία καλύπτει το 60% της βορειοαμερικάνικης βιομηχανίας κρουαζιέρας. Χαρακτηριστικά στοιχεία της περιοχής που την κάνουν περιζήτητη είναι το ιδανικό φυσικό περιβάλλον της περιοχής της για τη διενέργεια κρουαζιέρων όπως είναι το κλίμα, η νησιωτικότητα, η μεγάλη ποικιλία λιμένων με δυνατότητα εκδρομών και στη γειτνίαση με τη μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας στον κόσμο, δηλ. των Η.Π.Α. και του Καναδά. Το λιμάνι του Μαϊάμι που είναι η πύλη εισόδου στην Καραϊβική θεωρείται το μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο στην υποδοχή κρουαζιερόπλοιων. Οι κοινωνικές εξελίξεις έχουν επιδράσει και στο χρόνο πραγματοποίησης μιας κρουαζιέρας. Η μέση διάρκεια της κρουαζιέρας περιορίστηκε καθώς οι επιβάτες με μέσο εισόδημα αναζητούν ολιγοήμερες κρουαζιέρες με μικρό σχετικά κόστος. Οι θαλάσσιες κρουαζιέρες στην βάση των κοινωνικοοικονομικών κριτηρίων μπορούν να διακριθούν σε (Μοίρα, & Μυλωνόπουλος, 2006):

1. Τριήμερες κρουαζιέρες.

Η πραγματοποίησή τους γίνεται στα τέλη μιας εβδομάδας τα Σαββατοκύριακα είτε σε αργίες. Λόγω του περιορισμένου χρόνου πραγματοποιούνται εντός εθνικών χωρικών υδάτων. Στα πλεονεκτήματα αυτών των μορφών κρουαζιέρας περιλαμβάνεται 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, χαρακτηρίζεται ως ιδανική περίπτωση για όσους για πρώτη φορά δοκιμάζουν αυτό τον τρόπο τουρισμού.

2. Κρουαζιέρες μικρής διάρκειας.

Ο χρονικός προσδιορισμός σε αυτές τις κρουαζιέρες είναι για χρονική περίοδο μιας εβδομάδας και πραγματοποιούνται μεταξύ λιμένων που βρίσκονται σε κοντινές σχετικά περιοχές, με κοινά χαρακτηριστικά. Οι κρουαζιέρες αυτές διακρίνονται σε πενήμερες και επταήμερες, πραγματοποιούνται συνήθως από Δευτέρα έως Παρασκευή και συνδυάζουν την προσέγγιση του κρουαζιερόπλοιου σε λιμάνια διαφορετικών χωρών όπως για παράδειγμα μια κρουαζιέρα στο Αιγαίο πέλαγος που συνδυάζει ελληνικά και τουρκικά λιμάνια. Οι επταήμερες ή εβδομαδιαίες κρουαζιέρες συνήθως καλύπτουν μια ολόκληρη εβδομάδα και είναι αρκετά δημοφιλείς. Το κρουαζιερόπλοιο στην εξέλιξη της κρουαζιέρας σταθμεύει σε λιμάνια διαφορετικών κρατών που διακρίνονται από πολιτισμικές διαφορές. Η επταήμερη κρουαζιέρα αποτελεί μια αρκετά διαδεδομένη κατάσταση στη Μεσόγειο θάλασσα όπου το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια της νότιας Ευρώπης, της βόρειας Αφρικής, της δυτικής Ασίας και νησιωτικών κρατών όπως για παράδειγμα της Κύπρου και της Μάλτας.

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

Η διοργάνωση τους γίνεται στον Ειρηνικό και Ατλαντικό ωκεανό και στις περισσότερες περιπτώσεις συνδυάζουν προσεγγίσεις του κρουαζιερόπλοιου σε λιμάνια διαφορετικών χώρων από διαφορετικές ηπείρους. Πολλές φορές χαρακτηρίζονται ως «θεματικές κρουαζιέρες» επειδή η κρουαζιέρα εστιάζεται σε ένα συγκεκριμένο θέμα όπως για παράδειγμα η γαστρονομία, η τέχνη, ο πολιτισμός κ.α.

4. Κρουαζιέρες μακράς διάρκειας.

Αυτές ξεκινούν από τις δεκαπέντε ημέρες και συνήθως καλύπτουν το χρονικό διάστημα έως και τριών εβδομάδων. Κατά τη διάρκεια αυτών το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια από διαφορετικές ηπείρους. Η ποτάμια κρουαζιεροπλοΐα, διοργανώνεται σε πλωτούς ποταμούς στην Ευρώπη, στην Ασία, στην Αφρική και στη Βόρεια και Νότια Αμερική.

Η ποτάμια κρουαζιεροπλοΐα δεν μπορεί να συγκριθεί με τη θαλάσσια. Τα κρουαζιερόπλοια που μετακινούνται στους ποταμούς είναι στην πραγματικότητα ποταμόπλοια δηλαδή πλοία που ανταποκρίνονται στις ειδικές απαιτήσεις της πλευση

σε πόταμο, όπως το βάθος υδάτων, πλάτος ποταμών, ροή υδάτων κ.λπ. της ποτάμιας πλεύσης. Η ποτάμια κρουαζιεροπλοΐα παρέχει τη δυνατότητα στους επιβάτες να απολαμβάνουν την ενδοχώρα των κρατών απ' όπου διέρχεται ο ποταμός και να γνωρίσουν τον πολιτιστικό πλούτο σημαντικών πόλεων που υπάρχουν κατά μήκος του ποταμού. Από τις σημαντικές ποτάμιες κρουαζιέρες είναι αυτές που πραγματοποιούνται στην Ευρώπη στους ποταμούς Ρήνο, Δούναβη, Έλβα, Βόλγα, Σηκουάνα κ.λπ., στην Αφρική στον ποταμό Νείλο, στην Ασία στον ποταμό Γιανγκ Τσε και στη Ν. Αμερική στον Αμαζόνιο.

Η λιμναία κρουαζιεροπλοΐα, πραγματοποιείται σε πλωτές λίμνες. Μολονότι υπάρχουν μεγάλες λίμνες π.χ. η λίμνη Βικτόρια στην Αφρική, η λίμνη Τιτικάκα στη Ν. Αμερική, η λιμναία κρουαζιεροπλοΐα δεν έχει αναπτυχθεί. Η λιμναία κρουαζιεροπλοΐα βρίσκει ανταπόκριση κυρίως στις Η.Π.Α. και των Καναδά (Ρόκου, 2011).

2.2.1 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της κρουαζιέρας

Τα τελευταία χρόνια πολλοί προορισμοί έχουν πραγματοποιήσει έργα και δομές για τουριστικές δραστηριότητες που προορίζονται για την βιομηχανία της κρουαζιέρας. Η διατύπωση τόσο σε στατιστικά όσο και σε οικονομικά δεδομένα καταγράφουν μια σημαντική αύξηση της παγκόσμιας τουριστικής βιομηχανίας της κρουαζιέρας, αλλά και μια σημαντική αύξηση της χωρητικότητας στα πλοία. Στην ανάπλαση των λιμανιών που προορίζονται για κρουαζιέρα, προσδιορίζονται, η ανάπτυξη των σχετικών υποδομών, όπως τερματικοί σταθμοί επιβατών κρουαζιέρας σε πολλές πόλεις. Έτσι μέσα από την όλη διαδικασία προκύπτουν οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη που συσχετίζονται με τον τουρισμό της κρουαζιέρας.

Στο τουρισμό κρουαζιέρας συμπεριλαμβάνεται σημαντικό κομμάτι προγραμμάτων ανάπλασης που συνδυάζεται με πόλεις και λιμάνια, αφού μπορούν να προσφέρουν μια επιπλέον εναλλακτική λύση για τον περιορισμό της ανεργία και της εισροής χρήματος που σχετίζονται με το λιμάνι ή τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ακόμα μπορούν οι πόλεις να αποκομίσουν ωφέλη από τα πλεονεκτήματα τους όπως η γεωγραφική τους θέση, το κλίμα και την ιστορική-πολιτιστική κληρονομιά. Η τουριστική δραστηριότητα που προκύπτει μέσω κρουαζιέρας έχει την δυνατότητα να

παράσχει σημαντικά οφέλη που δύναται να συμβάλουν στην επίτευξη σημαντικών αποτελεσμάτων στην αναγέννηση και την ανάπλαση για τους προορισμούς.

Συγκεκριμένα, τα οικονομικά οφέλη που προκύπτουν από την κρουαζιέρα είναι:

- Η αυξημένη αγοραστική ζήτηση από τους τουρίστες.
- Δημιουργία περισσότερων θέσεων εργασίας.
- Αναβάθμιση της πόλης που σχετίζεται με τον τουρισμό κρουαζιέρας,
- Την προσέλκυση νέων επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών στην ευρύτερη περιοχή και εκτός τουριστικών δραστηριοτήτων.
- Την επέκταση της τουριστικής επισκεψιμότητας σε όλες τις εποχές του χρόνου.
- Τα πρόσθετα έσοδα που προκύπτουν από τους τερματικούς σταθμούς επιβατών.

Δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να παραβλέπονται τα περιβαλλοντικά οφέλη από την χρήση διάφορων χώρων του λιμανιού, όπως η διατήρηση της ιστορικής κληρονομιάς, εφόσον αυτοί οι χώροι μπορούν να φιλοξενήσουν νέες χρήσεις κτιρίων και αποτελεσματικότερη χρήση άλλων σημείων του λιμανιού. Αυτό μπορεί να προέρθει μέσα από συστηματικό και προσεγμένο χωροταξικό σχεδιασμό που θα παρέχει προτεραιότητα στην ενσωμάτωση αυτών των χρήσεων, με βελτιωμένες σχέσεις ανάμεσα στο λιμάνι και την πόλη και τη βελτίωση του συνολικού περιβάλλοντος ώστε να επιτρέπουν την καλύτερη δυνατή χρήση της προβολής της παραθαλάσσιας περιοχής, έτσι ώστε να εκπροσωπεί την πόλη στο σύνολό της και ενεργώντας ως πραγματική πύλη σε αυτήν (Μοίρα, & Μυλωνόπουλος, 2006).

Τέλος, τα κοινωνικά οφέλη του τουρισμού κρουαζιέρας μπορεί να προσδιοριστούν σε παροχές όπως για παράδειγμα, κοινοτικές εγκαταστάσεις, τη βελτίωση του περιβάλλοντος και την ενίσχυση των υποδομών, που θα μπορούσε να είναι και προσανατολισμένες προς όφελος των τοπικών κοινοτήτων όσο και για τους επισκέπτες. Μπορεί επίσης να υπάρχουν άλλες εγκαταστάσεις που να τις απολαύσουν και οι τοπικές κοινότητες στο πλαίσιο κρουαζιέρας, όπως το λιανικό εμπόριο και εγκαταστάσεις αναψυχής. Η κρουαζιέρα ακόμα με τον τρόπο που σχεδιάζεται μπορεί να αποτελεί ένα σχετικά οικονομικό τρόπο διακοπών ή μια εναλλακτική μορφή τουρισμού. 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 βασικό παράγοντα και γι' αυτό το λόγο δίνεται ιδιαίτερη προσοχή σε αυτήν την πτυχή.

Παρόλα τα παραπάνω οφέλη από τον κλάδο της κρουαζιέρας για τις περιοχές υποδοχής αλλά και για τους επιβάτες, υπάρχουν κάποια μειονεκτήματα που προβάλλουν εμπόδια στην ανάπτυξη του κλάδου. Η τεραστία ανάπτυξη του κλάδου τα τελευταία χρονιά βρίσκει αρκετά λιμάνια απροετοίμαστα για να μπορούν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες των διαφόρων εταιρειών κρουαζιέρας και αυτό έχει ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση της ανάπτυξης της κρουαζιέρας στον σημαντικό βαθμό.

Οι υποδομές, η στρατηγική ενός λιμανιού, οι συνθήκες σε ένα προορισμό είναι δεδομένο ότι θα επιδράσουν στην προετοιμασία του κάθε προορισμού. Λόγω της διαρκής εμφάνισης ολοένα και περισσότερων νέων προορισμών στο παγκόσμιο χάρτη της κρουαζιέρας, δημιουργείται ένα κλίμα ανάμεσα στους προορισμούς αυτών.

Η εξασφάλιση μιας θέσης στο χάρτη της κρουαζιέρας, για μια περιοχή αποτελεί πολύ σημαντική προσθήκη για τον κάθε προορισμό και την ανάπτυξη του. Σε ορισμένους προκύπτει ακόμα το ζήτημα της εποχικότητας, καθώς πολλοί προορισμοί προσφέρονται για διακοπές που προσδιορίζονται από τον ήλιο, την θάλασσα και έτσι περιορίζουν τους μήνες λειτουργίας του σαν προορισμοί κρουαζιέρας.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας, μέσα από τις δραστηριότητές του, επιδρά σε σημαντικό βαθμό και με το φυσικό περιβάλλον. Αρκετές είναι οι περιπτώσεις που το επιβαρύνει μέσα από τις εκπομπές ρύπων ή από διάφορα ατυχήματα σε κρουαζιερόπλοια. Όσο αφορά τις δυσκολίες που έχει να αντιμετωπίσει ο κάθε επιβάτης στις κρουαζιέρες σχετίζονται με την προσαρμογή στο τρόπο ζωής επάνω στο κρουαζιερόπλοιο, καθώς πολλοί είναι εκείνοι που πρέπει να προσαρμόσουν τις συνήθειες τους στο πρόγραμμα που προσδιορίζεται από την κρουαζιέρα. Η κρουαζιέρα έχει συγκεκριμένες ώρες αναχώρησης και άφιξης και μερικές φορές ο χρόνος που διαθέτουν οι τουρίστες κρουαζιέρας για να δουν ένα προορισμό χαρακτηρίζεται μικρός. Ακόμα ένας παράγοντας που αρκετές φορές δεν αποτελεί σύμμαχος της κρουαζιέρας είναι και οι καιρικές συνθήκες οι οποίες μπορεί να αλλάζουν ακόμα και το πρόγραμμα της κρουαζιέρας (Κουρής, 2011).

2.3 Συνεισφορά στην τοπική οικονομία.

Οι επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε αυτές που είναι οικονομικές, στις περιβαλλοντικές, στις κοινωνικές και πολιτισμικές, που περιγράφονται στην συνέχεια. Αυτές οι επιπτώσεις, συμβάλλουν σημαντικά στην ανάπτυξη μιας περιοχής.

- Μεγέθυνση των φορολογικών εσόδων από την κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών από τους τουρίστες, που θα αποβιβαστούν.
- Περιορισμός της ανεργίας στις εν λόγω περιοχές.
- Βελτίωση του οικογενειακού εισοδήματος των κατοίκων της περιοχής
- Βελτίωση των υποδομών της περιοχής.

Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις

- Εντονότερο ενδιαφέρον για την προστασία και τη διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος, των ιστορικών και οικιστικών αξιοθέατων τα όποια θα είναι πιο ελκυστικά στην προσέλκυση κρουαζιερών.
- Αυξημένη περιβαλλοντική ευαισθησία και επαγρύπνηση για την διατήρηση του περιβάλλοντος.

Κοινωνικο-πολιτισμικές Επιπτώσεις

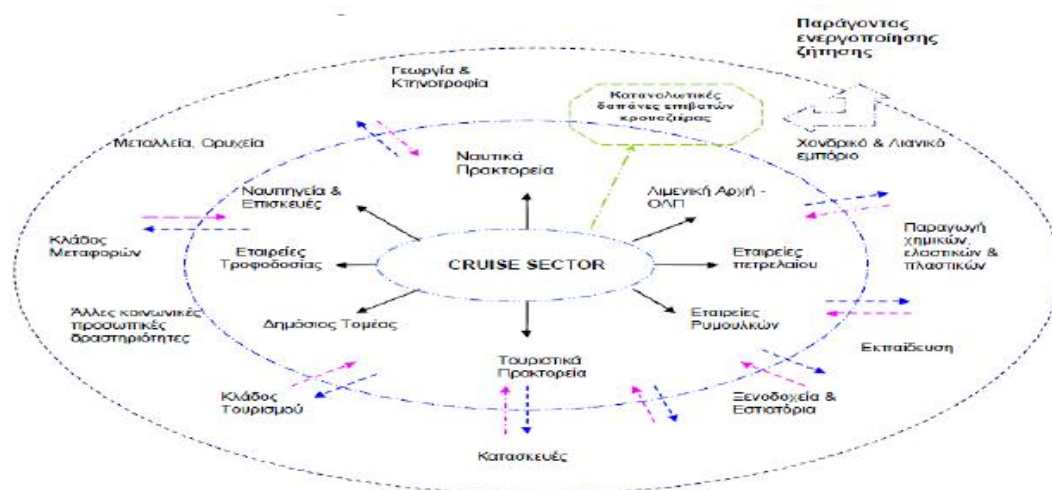
- Βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και της ποιότητας ζωής των κατοίκων λόγω της καλυτέρευσης των εισοδημάτων τους.
- Επαφή και εκτίμηση για άλλους πολιτισμούς τόσο από τους επισκέπτες όσο και από τους μόνιμους κατοίκους.
- Αυξανόμενη επιχειρηματική δραστηριότητα, αίσθηση της ιδιοκτησίας και συνεργασίας των επιχειρηματιών του κλάδου για συνεισφορά στην τουριστική αξιοποίηση της περιοχής που αυτοί δραστηριοποιούνται.

Με βάση τις παραπάνω αναφορές η κρουαζιέρα δείχνει να επιδρά σημαντικά σε οικονομικό επίπεδο στα λιμάνια τα οποία επισκέπτονται τα κρουαζιερόπλοια αλλά και στην ενδοχώρα τους συνολικότερα (European Commission Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries (2009)).

Οι επιπτώσεις της κρουαζιέρας επίσης μπορούν να διακριθούν και σε έμμεσες και άμεσες. Οι άμεσες επιπτώσεις προσδιορίζονται από τις απευθείας συναλλαγές που έχουν οι προμηθευτές με τα κρουαζιερόπλοια, δηλαδή με τους επιβάτες και τα πληρώματα. Τα έξοδα που σχετίζονται με τα πλοία, περιλαμβάνουν τα έξοδα των λιμένων, τα έξοδα για καύσιμα, νερά, συντήρηση κλπ. Τα έξοδα των επιβατών, περιλαμβάνουν όλα εκείνα που δεν έχουν σχετίζονται άμεσα με την κρουαζιέρα, όπως οι φόροι, τα σουβενίρ, οι εκδρομές στις ακτές, το φαγητό, το ποτό, μεταφορές κ.α.

Οι πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις χωρίζονται στις έμμεσες και τις «προκαλούμενες». Οι έμμεσες προκαλούνται από τις συναλλαγές των έμμεσων προμηθευτών, όπως για παράδειγμα αγαθών από άλλες εταιρείες. Οι «προκαλούμενες» είναι αποτέλεσμα των εξόδων που πραγματοποιούν οι παραλήπτες των άμεσων και των έμμεσων επιπτώσεων εξαιτίας των αυξημένων εσόδων τους. Οι πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις κατευθύνονται σε όλους τους εμπλεκόμενους με την κρουαζιέρα, όπως οι εταιρείες τροφοδοσίας, τα πρακτορεία, οι εταιρείες πετρέλευσης, τα ναυπηγεία, αλλά και σε κλάδους που εξόφθαλμα σχετίζονται με την κρουαζιέρα, όπως η γεωργία και η κτηνοτροφία, τα μεταλλεία και οι μεταφορές (Stefanidaki).

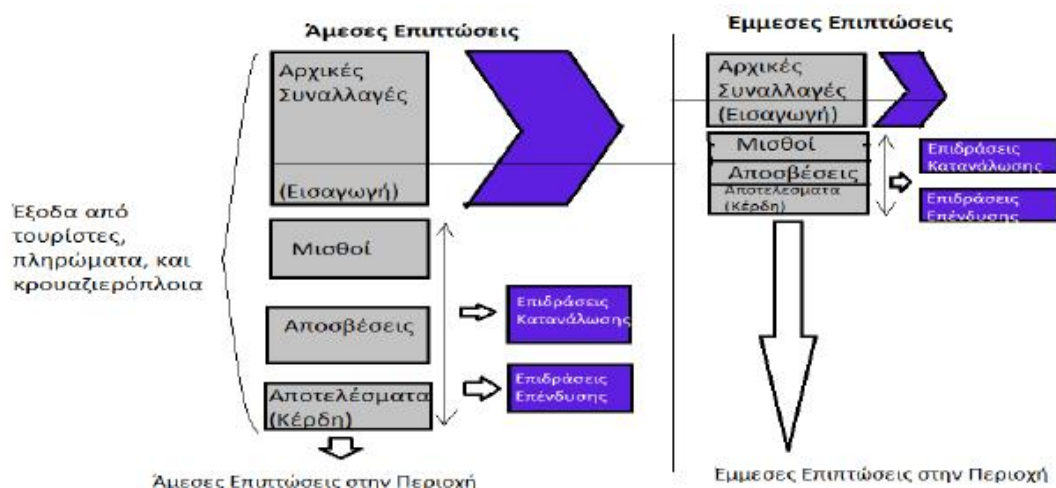
Διάγραμμα 2.1. : Πολλαπλασιαστικές Επιπτώσεις του Κλάδου της Κρουαζιέρας.



Πηγή: Stefanidaki Evaggelia, *Cruise multiplier effects and social perception as determinant factor of local development* Department of Shipping, Trade and Transport University of the Aegean σελ 5.

Τα άμεσα έξοδα των επιβατών, των πληρωμάτων και των πλοίων έχουν κατάληξη αρκετές βιομηχανίες όπως ξενοδοχεία, λιανικές πωλήσεις, εστιατόρια, προμηθευτές φαγητού και αλλά πολλά. Κάθε μία από αυτές πρέπει να κάνει συναλλαγές αγαθών και υπηρεσιών με προμηθευτές που είναι δίκη της. Αποτέλεσμα αυτού, είναι το ποσό που δαπανάται από τούς τουρίστες σε μία από αυτές τις βιομηχανίες δεν έχει επίδραση μόνο στις άμεσες επιπτώσεις που είναι σε αυτή, διότι ένα μέρος αυτού του ποσού ξοδεύεται έμμεσα στους προμηθευτές της. Στο παρακάτω διάγραμμα 2.1 παρουσιάζονται οι ροές των οικονομικών επιπτώσεων, ξεκινώντας από τα έξοδα που πραγματοποιούν οι τουρίστες και τα πληρώματα των πλοίων. Το άθροισμα των μισθών, των αποσβέσεων και των αποτελεσμάτων στην αριστερή στήλη του διαγράμματος προσδιορίζει την προστιθέμενη αξία που παράγεται άμεσα ενώ στη δεξιά στήλη παρουσιάζεται η έμμεση οικονομική επίπτωση.

Διάγραμμα 2.2.: Άμεσες και Έμμεσες Οικονομικές Επιπτώσεις



Πηγή: European Commission Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, (2009) *Tourist facilities in ports The economic factor* σελ 8.

Οι συναλλαγές με τους προμηθευτές της βιομηχανίας δημιουργούν ένα κύκλο συναλλαγών με τους δικούς τους προμηθευτές. Η διαδικασία είναι διαρκής σε όλη την αλυσίδα αξίας. Οι έμμεσες οικονομικές επιπτώσεις εκφράζονται από το άθροισμα του συνόλου της προστιθέμενης αξίας σε όλα τα ενδιάμεσα στάδια. Οι θέσεις εργασίας δημιουργούνται ως αποτέλεσμα της παρουσίας των κρουαζιερόπλοιων σε ένα λιμάνι και των επιπλέον υπηρεσιών που είναι απαραίτητες από τη λιμενική αρχή, όπως για παράδειγμα το πιλοτάρισμα, η υπηρεσίες ασφάλειας και η προμήθεια

καυσίμων. Ακόμα, καθώς οι τουρίστες και τα πληρώματα κάνουν χρήση προϊόντων και υπηρεσιών στην ακτή, δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας και στην ενδοχώρα (European Commission Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, 2009).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο: Ελληνικός τουρισμός

3.1 Τουριστική πολιτική για την κρουαζιέρα στην Ελλάδα.

Πολλές από τις πολιτικές μεταφορών της Ελλάδα είναι αναγκασμένες να προσδιορίζονται στις οδηγίες της Ε.Ε, στα πλαίσια της προσδιορισμού της εσωτερικής αγοράς, η οποία μέσα από κανονιστικές και προσδιοριστικές διατάξεις προσδοκά στην δημιουργία μιας ισχυρής και άκρως ανταγωνιστικής ναυτιλιακής πολιτικής, η οποία θα χαρακτηρίζει όλα τα κράτη μέλη που την αποτελούν. Η βάση της Ε.Ε, και γενικότερο όλο το ευρωπαϊκό οικοδόμημα έχει προκύψει μέσα από μια φιλελεύθερη προσέγγιση της οικονομικής οργανώσεων, έτσι και στην ναυτιλία και το τουρισμό η ΕΕ επιδιώκει τη δημιουργία μίας εσωτερικής αγοράς ανάμεσα στα κράτη μέλη, την οποία θα την χαρακτηρίζει η ελευθερία χωρίς δηλαδή δασμολογικά εμπόδια ή φραγμούς, η διακίνηση των προσώπων, των αγαθών, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων.

Για την επίτευξη αυτού του στόχου από πλευράς Ε.Ε. προκύπτει η ανάγκη ενός κοινού κανονιστικού πλαισίου ανάμεσα στα κράτη μέλη άλλα και ο περιορισμός φυσικών και τεχνικών εμποδίων. Ακόμα ένα βασικό στοιχείο είναι αυτό της αναγκαίας εφαρμογής εκ μέρους όλων των μελών της Ε.Ε, πολιτικών που θα είχαν ως βασικό στόχο την κατασκευή μιας ακόμα ολοκλήρωσης στο πλαίσιο της ΕΕ στον χώρο των θαλάσσιων μεταφορών (Καζάκος,1995).

Η κοινή αυτή δράση μετά πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, υλοποιήθηκε και εξειδίκευσε όλη αυτή την προσπάθεια κάνοντας αναφορές για την κοινή ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε που θα διέπει τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, μέρος των οποίων αποτελεί και η κρουαζιέρα που είναι και το αντικείμενο της εργασίας και ειδικότερα για την Πάτρα μέσα από τις προοπτικές που προσδιορίζονται με την κατασκευή του νέου της λιμανιού.

Το 1987 η παραπάνω λογική της κοινή πολιτικής μπαίνει σε εφαρμογή, μέσω των

κανονισμών 4055/86, 4056/86, 4057/86 και 4058/86 οι οποίοι και σχετίζονται με ζητήματα που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές τόσο σε διεθνές όσο και σε ενδοκοινοτικό εμπόριο. Στόχος των οδηγιών αυτών αποτελεί ο προσδιορισμός της ναυτιλιακής αγοράς ως ελεύθερης συνολικότερα από τους κρατικούς περιορισμούς και τη δημιουργία ενός ανταγωνιστικού περιβάλλοντος στις θαλάσσιες μεταφορές, εντός της ευρωπαϊκής κοινότητας (Θεωδορόπουλος, 1998)

Από το σύνολο των τότε ρυθμίσεων δεν περιλάμβανε η κατάργηση του «καμποτάζ» το οποίο αποτέλεσε κεντρικό σημείο της δεύτερης μεταρρυθμιστικής φάσης στην δημιουργία της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, απόρροια την οποίας ήταν ο πυρήνας του Κανονισμού 3577/92 της τότε ΕΟΚ, και περιλάμβανε την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο πλαίσιο των ενδοκοινοτικών μεταφορών.

Η συνέχεια της χάραξης της ευρωπαϊκής πολιτικής περιλάμβανε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιμονή σε τρία μέρη, οι οποίοι προσδιόριζαν και την μέχρι τότε (1989-1992) ναυτιλιακή πολιτική της ΕΕ (Μνημόνιο Ευρωπαϊκής Επιτροπής, 1989).

Ενδιαφέρον για την επιτροπή παρουσιάζουν οι ακόλουθοι τομείς:

1. Αυτό των κοινωνικών θεμάτων, ο τομέας αυτός στηρίζεται στις διατάξεις του κοινοτικού δικαίου, που προσδιορίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων, την κοινωνική ασφάλιση, καθώς και διάφορες πράξεις κοινωνικής πολιτικής, που διέπουν του εργαζόμενου στην ναυτιλία.
2. Του δικαιώματος εγκατάστασης και παροχής υπηρεσιών, που αφορά στο δικαίωμα εγκατάστασης φυσικών και νομικών προσώπων σε κράτη-μέλη της Κοινότητας, καθώς επίσης και στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών που δεν εφαρμόζεται στις θαλάσσιες μεταφορές, παρά το γεγονός ότι τα άρθρα 5966 της Συνθήκης της ΕΟΚ περιγράφονται στους γενικούς κανόνες της Συνθήκης της ΕΟΚ, που προσδιόριζε την εφαρμογή τους στην ναυτιλία.
3. Ο τομέας που περιλαμβάνει τις διατάξεις περί ελεύθερου ανταγωνισμού, όπου ειδικοί κανονισμοί προσδιορίζουν και περιγράφουν το σύνολο των κλάδων οικονομικής δραστηριότητας, εκτός από τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορών, όπου για τις πρώτες, που μας αφορούν και για την παρούσα

εργασία εφαρμόζονται κατ' αρχήν οι γενικές διατάξεις της Συνθήκης της ΕΟΚ, λόγω του γεγονότος ότι ο Κανονισμός για τους κανόνες ανταγωνισμού της ναυτιλίας προετοιμάζεται και δεν υπάρχουν αντιδράσεις από πολλά κράτη μέλη (Μπρεδήμα).

Ειδικότερα στο ζήτημα της κρουαζιέρας, διαπιστώνουμε πως σημαντική πολιτικής δράση της ΕΕ αποτέλεσε η απελευθέρωση των ενδοκοινοτικών θαλασσιών μεταφορικών αγορών μέσα από την ψήφιση του Κανονισμού 3577/92, ο οποίος συνέβαλε σημαντικά στην ώθηση της ανταγωνιστικότητας και στην περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου της ναυτιλίας και προφανώς και της κρουαζιέρας, στο πλαίσιο του περιορισμού του έντονου κρατικού παρεμβατισμού, ο οποίος δημιουργούσε μέχρι και την ψήφιση του εν λόγω κανονισμού έντονα μονοπωλιακά φαινόμενα. Ακόμα μέσω του κανονισμού 3577/92 της ΕΕ και της λογικής που διέπει την πολιτική της για ελεύθερη αγορά προϊόντων και υπηρεσιών, παρείχε την δυνατότητα σε φιλόδοξες εταιρίες και πλοιοκτήτες να επενδύσουν σε εσωτερικές αγορές κρατών μελών που μέχρι την ψήφιση τους δεν μπορούσε να γίνει λόγω του καμποτάζ.

Η απόφαση και η ψήφιση της συγκεκριμένης οδηγίας δεν εφαρμόστηκε απευθείας σε όλα τα κράτη μέλη καθώς δυνάμει του άρθρου 6 του Κανονισμού εξαιρούνταν της εφαρμογής του νέου πλαισίου κάποια κράτη ανάμεσα στα οποία ήταν και η Ελλάδα.

Εκτός των εξαιρέσεων αυτών η ΕΕ στην αρχή αντιμετώπισε αρκετές και ποικίλες αντιδράσεις που σχετίζονταν με το καμποτάζ και οι οποίες αφορούσαν το κομμάτι της ανταγωνιστικότητας. Ειδικότερα η απελευθέρωση του καμποτάζ παρείχε την δυνατότητα σε κοινοτικούς πλοιοκτήτες να επενδύσουν στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές των άλλων κρατών μελών δρομολογώντας τα πλοία τους, αλλά θα έπρεπε να προσδιορίζουν το κόστος στα δεδομένα και τις συνθήκες της αγοράς στη συγκεκριμένη χώρα επένδυσης. Στοιχείο που δημιουργούσε λόγω της διαφορετικής σημαίας θέμα σύγκρισης κόστους λειτουργίας του πλοίου, αυτό αποτέλεσε σημείο τριγμών και δυσχερειών στην ανταγωνιστικότητα (Θεωδορόπουλος, 1998).

Μέσα από τις δυσκολίες και τις φάσεις που περιγραφικά πιο πάνω η ΕΕ μπόρεσε να δημιουργήσει την ενιαία εφαρμογή του κανονισμού 3577/92 σε όλα τα κράτη μέλη. Ωστε να αποτελεί η ίδια Ευρώπη ηγετική δύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο, με

στόχο να ενισχύσει την στρατηγική της και την διαπραγματευτική της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς.

3.1.1 Η θέση της Ελλάδας στις επιταγές της Ε.Ε

Τα κοινοτικά δεδομένα και οι προκλήσεις που προέκυψαν από τους κανονισμούς της Ε.Ε. μέσω της απελευθέρωση της αγοράς της κρουαζιέρας, που παρόλο που ένα σημαντικό μέρος της στο ΑΕΠ συμπληρώνεται από τον τουρισμό βρήκε την χώρα μας απροετοίμαστη και με μία ασφυκτικά κρατική παρεμβατική διάσταση, μέσα από τις αναφορές για πολιτική που είχε στόχο την «κοινωνική πολιτική».

Η ελληνική νομοθεσία ασυνεπής και ανοργάνωτη δεν ήταν εύκολο να ενσωματώσει άμεσα τις κοινοτικές αποφάσεις και να ανταποκριθεί στα νέα δεδομένα που διαδραματίζονταν στον τομέα της ναυτιλίας.

Οι λόγοι της ολιγοψυχίας προσδιορίζονται στην άσκηση δημόσιας πολιτικής εκ μέρους των ελληνικών κυβερνήσεων. Η ελληνική κυβέρνηση σκόπιμα δεν προέβη σε αποφάσεις ή λύσεις που θα συνέβαλλαν στην σταδιακή απελευθέρωση της αγοράς της κρουαζιέρας. Το πολιτικό κόστος της απελευθέρωσης της αγοράς ήταν σημαντικό, λόγω της μετάβασης από ένα σταθερό θεσμικό πλαίσιο ετών σε μια διαφοροποιημένη κατάσταση. Η ελληνική κυβέρνηση γνώριζε πως το νέο status quo που προωθούσε η ΕΕ θα έβρισκε κάθετα αντίθετους σχεδόν όλους τους φορείς της ναυτιλίας όπως τους εφοπλιστές αλλά και τις εργατικές ενώσεις. Η έλλειψη λοιπόν πρωτοβουλίας εκ μέρους της ελληνικής κυβέρνησης οδήγησε την αγορά της κρουαζιέρας σε υποδιοργάνωση εμφανίζοντας σημάδια ολιγοπωλιακών τάσεων και αναχρονιστικών τακτικών. Η ελληνική κυβέρνηση την περίοδο των διαπραγματεύσεων για την άρση του καμποτάζ στην βάση του κανονισμού 3577/92 κράτησε αρνητική στάση κάτι που δικαιολογείται από την απόρριψη του συνόλου των προσχεδίων του Κανονισμού (Εισηγητική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες»).

Στα επιχειρήματα της ελληνική κυβέρνηση ήταν ότι θα δημιουργούνταν κατάστασεις στο χώρο των θαλασσιών μεταφορών που θα ήταν αρνητικές. Τα επιχειρήματα που παράθεσε η ελληνική πλευρά βασίστηκαν ουσιαστικά στην μοναδικότητα του ελληνικού θαλάσσιου χώρου και στην ιδιαίτερη γεωγραφική θέση

της Ελλάδας, μέσα από την ενσωμάτωση των κανονισμών της ΕΕ που θα δημιουργούνταν ευνοϊκές συνθήκες εκμετάλλευσης για τους ευρωπαίους εταίρους. Ακόμα ζητήματα που έθεσε η ελληνική κυβέρνηση ήταν αυτά του κινδύνου συρρίκνωσης του ελληνικού ναυτικού δυναμικού, της πιθανότητα δυσμενούς επιρροής της οικονομικής ανάπτυξης των ελληνικών νήσων και ο ενδεχόμενος κίνδυνος σε επίπεδο άμυνας και ασφάλειας (Ψαράτης).

Η αδιάλλακτη θέση της Ελλάδας άλλαξε απέναντι στην αποφασιστικότητα των ευρωπαϊκών εταίρων για άρση του καμποτάζ και άνοιγμα των αγορών. Η ελληνική πλευρά ακολούθησε μια πιο ήπια πολιτική η οποία στηριζόταν στον περιορισμό και στις εξαιρέσεις που θα αφορούσαν την ελληνική αγορά. Ειδικότερα η ελληνική κυβέρνηση πρότεινε την εξαίρεση των ελληνικών θαλασσών από την άμεση εφαρμογή του κανονισμού και την διατήρηση του καθεστώτος στελέχωσης των πλοίων βάση της ελληνικής νομοθεσίας.

Ο κανονισμός 3577/92, ο οποίος είχε άμεση ισχύ για τα κράτη μέλη από την πρώτη του 1993,εξαιρούσε προσωρινά την ελληνική ακτοπλοΐα, όχι όμως και την αγορά της κρουαζιέρας. Το άρθρο 6 του κανονισμού που έκανε αναφορά σε λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, έθεσε την ελληνική ακτοπλοΐα σε εξαίρεση του κανονισμού από την άμεση εφαρμογή του μέχρι την 1/1/2004.

Ως μια επιτυχία της ελληνικής πλευράς χαρακτηριστική η μη άμεση εφαρμογή του προαναφερθέντος κανονισμού, καταφέροντας να γίνουν δεκτές μια σειρά από θέσεις οι οποίες προάσπιζαν την οικονομική και κοινωνική συνοχή της Ελλάδας.

Για την αγορά της κρουαζιέρας ο κανονισμός ξεκίνησε να εφαρμόζεται από την πρώτη μέρα του 1995. Η ελληνική κυβέρνηση όμως εξ' αρχής προσπάθησε να «παγώσει» το θέμα της άμεσης εφαρμογής του κανονισμού για την αγορά της κρουαζιέρας. Ειδικότερα προσπάθησε να επιτύχει την εφαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας ως κράτος υποδοχής στα ζητήματα που αφορούν την στελέχωση των κοινοτικών κρουαζιερών που πραγματοποιούν νησιωτικές θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσέφυγε στο Δ.Ε.Κ με προσφυγή που κατέθεσε στις 9 Αυγούστου 2002. Το Δικαστήριο εξέδωσε την απόφαση C-288 της 21ης Οκτωβρίου 2004, με την οποία αποφάσισε ότι «*Η Ελληνική Δημοκρατία, θεωρώντας την Πελοπόννησο νησί και εφαρμόζοντας, ως κράτος υποδοχής, στα κοινοτικά*

κρουαζιερόπλοια ανω των 650 GT που πραγματοποιούν θαλάσσιες ενδομεταφορές στα νησιά τους εθνικούς της κανόνες σχετικά με τους όρους επάνδρωσης, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 1, 3 και 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)» (Tizzano, 2004).

Η «νεκρή» αυτή περίοδος λειτούργησε σίγουρα ως δώρο για την ελληνική κυβέρνηση, και αυτό διότι η ελληνική κρουαζιέρα διακρινόταν από υψηλή μονοπωλιακή συγκέντρωση κάτι που θα οδηγούσε σε σημαντικές οικονομικές στρεβλώσεις και από το 1995 θα έπρεπε η ελληνική κρουαζιέρα να μπει σε συνθήκες ισχυρού ανταγωνισμού.

3.2 Στατιστικά στοιχεία

Τα στοιχεία της Τράπεζα Ελλάδος τα οποία παρατίθενται στην συνέχεια από τουρίστες που τελειώνουν την κρουαζιέρα τους στην Ελλάδα και αναχωρούν από κάποιο ελληνικό αεροδρόμιο, λιμάνι είτε άλλο μεταφορικό μέσο. Επειδή το συγκεκριμένο ποσοστό των επιβατών αυτών είναι πολύ μικρό και δεν θα παρείχε την δυνατότητα συμπερασμάτων και αναλύσεων. Για μπορέσει να ξεπεραστεί αυτό το ερευνητικό πρόβλημα στράφηκε στον προσδιορισμό των εισπράξεων, από τα άτομα που μετείχαν στις κρουαζιέρες. Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας αυτής, το 2013 η Ελλάδα υποδέχθηκε σχεδόν 2,4 εκ. τουρίστες κρουαζιέρας και εισέπραξε €445 εκ. Η εποχικότητα των επιβατών κρουαζιέρας είναι επίσης μεγάλη αλλά συγκριτικά μικρότερη από αυτή του εισερχόμενου τουρισμού, αφού στο 3ο τρίμηνο έχουμε το 47,9% των αφίξεων και το 48,3% των εισπράξεων και στο 2ο και 4ο τρίμηνο το 49,2% και το 48,9% αντίστοιχα. Το 1ο τρίμηνο η κρουαζιέρα είναι πρακτικά ανύπαρκτη με μόλις 2,9% των αφίξεων και 2,8% των εσόδων. Βάση της έκθεσης Cruise Line Industry Association, το 2013 ανήλθαν σε €216 εκ. Έτσι με αντίστοιχη αναλογική αύξηση όπως τα έσοδα που αποτυπώνονται στην Έρευνα Κρουαζιέρας της ΤτΕ, τα έσοδα αυτά εκτιμώνται σε €227 εκ. για το 2014.

Πινάκας 3.1:ΣΕΤΕ,(2013).Η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2014 - συνοπτική απεικόνιση βασικών μεγεθών

Τουρισμός Κρουαζιέρας				
	Αφίξεις		Έσοδα (€)	
	2013	2014	2013	2014
Α' Τρίμηνο	68.600	76.300	12.600.000	13.300.000
Β' Τρίμηνο	658.000	744.900	126.200.000	136.000.000
Γ' Τρίμηνο	1.138.200	1.035.300	214.700.000	222.700.000
Δ' Τρίμηνο	509.400		91.700.000	
Σύνολο	2.374.200	1.856.500	445.200.000	372.000.000
Μεταβολή Ιαν - Σεπ		0%		5%

Πηγή: ΤτΕ - Επεξεργασία στοιχείων: SETE Intelligence

Πινάκας 3.2: εισπράξεις από την κρουαζιέρα για την Ελλάδα.

ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ σε εκατ. €													
2016	Χώρες ΕΕ-28	Χώρες Σύνοχος Ευρώ	σε των οποίων		Χώρες εκτός Σύνοχος Ευρώ	σε των οποίων		Ασιατές Χώρες	σε των οποίων		Σύνολο Τρ. Συνοχών	Κρουαζιέρες	ΣΥΝΟΛΟ
			Γαλλία	Γερμανία		Ην. Βασίλειο	ΗΠΑ		Ρωσία				
Ιανουάριος	76	48	4	17	28	12	85	11	1	159	2	161	
Φεβρουάριος	72	42	3	13	30	13	60	5	3	132	2	134	
Μάρτιος	110	53	7	19	57	25	104	24	8	214	6	221	
Απρίλιος	211	122	30	31	89	36	207	37	11	418	26	445	
Μάιος	745	490	108	207	255	153	304	83	30	1.049	46	1.095	
Ιούνιος	1.316	704	102	295	611	388	469	122	61	1.784	67	1.851	
Ιούλιος	1.898	1.136	199	519	762	330	891	146	108	2.789	64	2.853	
Τρίμηνο έτος	4.463	2.813	455	904	1.883	979	2.120	438	223	6.566	217	6.783	
2015	Χώρες ΕΕ-28	Χώρες Σύνοχος Ευρώ	σε των οποίων		Χώρες εκτός Σύνοχος Ευρώ	σε των οποίων		Ασιατές Χώρες	σε των οποίων		Σύνολο Τρ. Συνοχών	Κρουαζιέρες	ΣΥΝΟΛΟ
			Γαλλία	Γερμανία		Ην. Βασίλειο	ΗΠΑ		Ρωσία				
Ιανουάριος	93	55	4	16	38	16	74	7	2	167	2	169	
Φεβρουάριος	77	40	4	10	37	13	64	4	1	142	2	143	
Μάρτιος	103	59	5	23	44	18	85	20	3	198	6	204	
Απρίλιος	275	182	36	63	93	60	178	48	13	453	24	477	
Μάιος	810	519	127	223	290	216	370	98	28	1.180	42	1.222	
Ιούνιος	1.297	782	142	340	514	311	600	162	76	1.897	60	1.957	
Ιούλιος	1.966	1.138	216	394	848	512	908	139	95	2.894	63	2.957	
Αύγουστος	2.433	1.677	409	669	756	451	900	186	89	3.333	62	3.395	
Σεπτέμβριος	1.507	1.005	171	423	502	266	589	185	60	2.078	58	2.133	
Οκτώβριος	623	423	74	223	200	120	281	61	26	904	56	961	
Νοέμβριος	116	64	10	19	92	28	132	17	3	228	13	241	
Δεκέμβριος	84	56	7	19	28	12	139	13	7	203	2	205	
Σύνολο	9.403	5.999	1.206	2.220	3.404	2.023	4.271	917	405	13.674	387	14.061	
Τρίμηνο έτος	4.640	2.775	535	1.069	1.885	1.147	2.290	477	220	6.930	198	7.128	
% Μεταβολή	Χώρες ΕΕ-28	Χώρες Σύνοχος Ευρώ	σε των οποίων		Χώρες εκτός Σύνοχος Ευρώ	σε των οποίων		Ασιατές Χώρες	σε των οποίων		Σύνολο Τρ. Συνοχών	Κρουαζιέρες	ΣΥΝΟΛΟ
			Γαλλία	Γερμανία		Ην. Βασίλειο	ΗΠΑ		Ρωσία				
Ιανουάριος	-17,8%	-12,4%	-5,0%	4,6%	-25,7%	-25,7%	11,8%	63,2%	-47,2%	-4,7%	-3,8%	-4,7%	
Φεβρουάριος	-7,3%	-4,6%	-24,5%	28,2%	-20,0%	-2,9%	-6,0%	22,0%	-6,4%	-6,7%	-7,2%	-6,7%	
Μάρτιος	7,2%	-9,4%	27,9%	-15,2%	29,7%	40,0%	9,5%	16,8%	179,5%	8,3%	6,8%	8,2%	
Απρίλιος	-23,5%	-33,0%	-16,6%	-50,7%	-4,3%	-6,6%	36,4%	21,9%	-18,1%	-7,8%	8,3%	-7,0%	
Μάιος	-8,0%	+5,7%	-15,3%	+7,1%	-12,1%	+29,2%	+17,7%	+15,0%	8,3%	-11,1%	9,4%	+10,4%	
Ιούνιος	1,5%	-10,0%	-28,0%	-13,4%	18,9%	24,8%	-21,9%	+24,4%	-15,4%	-5,9%	12,5%	-5,4%	
Ιούλιος	-4,4%	-0,1%	-7,5%	-18,9%	-10,1%	-35,8%	-2,0%	4,9%	14,4%	-5,6%	2,6%	-3,5%	
Τρίμηνο έτος	-4,2%	-5,9%	-14,8%	-15,4%	-1,7%	-14,7%	-7,4%	-3,8%	1,5%	-5,3%	9,5%	-4,8%	

Πηγή: ΤτΕ - Επεξεργασία στοιχείων: SETE Intelligence.

Τον Ιούλιο του 2016, οι ταξιδιωτικές εισπράξεις περιορίστηκαν κατά 3,5% συγκριτικά με τον αντίστοιχο μήνα του προηγούμενου χρόνου. Περιορισμός κατά 4,4% εμφάνισαν οι εισπράξεις από κατοίκους των κρατών μελών της ΕΕ, όπως και οι εισπράξεις από κατοίκους άλλων χωρών που δεν είναι κράτη μελή της ΕΕ κατά 2,0%. Ο περιορισμός των εισπράξεων από κατοίκους των χωρών της Ε.Ε.-28 προέκυψε κατά κύριο λόγο από την μείωση εισπράξεων από κατοίκους των χωρών της Ε.Ε.-28

που δεν μετέχουν στην ζώνη του ευρώ και ήταν κατά 86 εκατ. ευρώ ή +10,1%, καθώς οι εισπράξεις από κατοίκους χωρών της ζώνης του ευρώ παρέμειναν ουσιαστικά αμετάβλητες, Ιούλιος 2016: 1.136 εκατ. ευρώ, Ιούλιος 2015, 1.138 εκατ. ευρώ.

Αναλυτικότερα, στην συνέχεια παρουσιάζονται οι σημαντικότερες χώρες όσον αφορά την προέλευση ταξιδιωτών, οι εισπράξεις από τη Γερμανία περιορίστηκαν κατά 18,9% και διαμορφώθηκαν στα 319 εκατ. ευρώ, και αυτές από τη Γαλλία περιορίστηκαν κατά -7,5% και διαμορφώθηκαν στα 199 εκατ. ευρώ. Μείωση κατά -35,6% εμφάνισαν οι εισπράξεις από το Ηνωμένο Βασίλειο, οι οποίες έφτασαν τα 330 εκατ. ευρώ. Από τις λοιπές χώρες που δεν είναι μελή της, αύξηση κατά +14,4% παρουσίασαν οι εισπράξεις από τη Ρωσία, οι οποίες έφτασαν τα 108 εκατ. ευρώ, ενώ και αυτές από τις ΗΠΑ αυξήθηκαν κατά 4,9% και έφτασαν στα 146 εκατ. ευρώ.

Την περίοδο Ιανουαρίου-Ιουλίου 2016 οι ταξιδιωτικές εισπράξεις περιορίστηκαν κατά -4,8% συγκριτικά με την ίδια περίοδο για το 2015 και διαμορφώθηκαν στα 6.783 εκατ. ευρώ. Η εξέλιξη αυτή προκύπτει τόσο από τη μείωση κατά -4,2% των εισπράξεων από κατοίκους των χωρών μελών της ευρωπαϊκής ένωσης, οι οποίες διαμορφώθηκαν στα 4.445 εκατ. ευρώ, όσο και στη μείωση κατά -7,4% των εισπράξεων από κατοίκους των χωρών που δεν είναι μελή της ευρωπαϊκής κοινότητας, οι οποίες διαμορφώθηκαν στα 2.120 εκατ. ευρώ.

Αναλυτικότερα, οι εισπράξεις από κατοίκους των χωρών που έχουν ως νόμισμα τους το ευρώ περιορίστηκαν κατά -5,9% και έφτασαν τα 2.613 εκατ. ευρώ, ενώ οι εισπράξεις από κατοίκους των χωρών μελών της ΕΕ εκτός της ζώνης του ευρώ παρουσίασαν μείωση κατά -1,7% και τα έσοδα διαμορφώθηκαν στα 1.833 εκατ. ευρώ. Από τις σημαντικότερες χώρες έχουμε, οι εισπράξεις από τη Γερμανία περιορίστηκαν κατά -15,4% και διαμορφώθηκαν στα 904 εκατ. ευρώ και οι εισπράξεις από τη Γαλλία περιορίστηκαν κατά -14,8% και διαμορφώθηκαν στα 455 εκατ. ευρώ. Οι εισπράξεις από το Ηνωμένο Βασίλειο ήταν 979 εκατ. ευρώ, παρουσιάζοντας πτώση κατά -14,7%. Από τις λοιπές χώρες που δεν είναι μελή της ΕΕ των 28, υπήρξε αύξηση κατά 1,5% οι εισπράξεις από τη Ρωσία, οι οποίες διαμορφώθηκαν στα 223 εκατ. ευρώ, ενώ περιορισμό κατά -3,8% παρουσίασαν οι εισπράξεις από τις ΗΠΑ, οι οποίες διαμορφώθηκαν στα 458 εκατ. ευρώ.

Πινάκας 3.3: ΣΕΤΕ.(2016), Στατιστικό Δελτίο Νο. 21 – Σεπτέμβριος 2016, Ινστιτούτο ΣΕΤΕ

	Προφίλ αγορών για εξερχόμενο τουρισμό Κρουαζιέρας από Ευρώπη - Αμερική					
	Σκανδιναβία	Ηνωμένο Βασίλειο	Γερμανία	Γαλλία	Ρωσία	ΗΠΑ
Επικείμενες σε χιλιάδες	1.222	1.198	655	467	196	7.915
Διευτυχημένες σε χιλιάδες	1.299	10.423	3.865	3.162	2.058	37.201
Δαπάνη σε χιλιάδες €	604.890	2.227.082	967.210	452.547	397.096	10.803.975
Δαπάνη ανά ταξίδι / ημέρα	€ 495 / € 193	€ 1.859 / € 212	€ 1.324 / € 245	€ 969 / € 143	€ 2.026 / € 201	€ 1.365 / € 289
Κυριότερες ηλικιακές ομάδες	20-44, 45-54	55-64, 65-74	45-54, 65-74	20-44, 55-64	25-34, 45-54	55-64, 65-74
Φύλο επισκεπτών	περισσότερες γυναίκες	περισσότερες γυναίκες	περισσότερες γυναίκες	ισοσκεπνομή ανδρών και γυναικών	περισσότερες γυναίκες	περισσότερες γυναίκες
Οικονομικά εισόδημα	74% ανώτερο και μέσο ανώτερο	80% ανώτερο και μέσο ανώτερο	68% ανώτερο και μέσο ανώτερο	71% ανώτερο και μέσο ανώτερο	78% ανώτερο και μέσο ανώτερο	71% ανώτερο και μέσο ανώτερο
Επίπεδο εκπαίδευσης	36% ανώτερο	43% ανώτερο	46% ανώτερο	41% ανώτερο	72% ανώτερο	43% ανώτερο
Συχνότητα διάρκεια ταξιδιού (δενυστερισμός)	83% έως 3 νύχτες	42% 4-7 νύχτες	53% έως 3 νύχτες	70% 4-11 νύχτες	43% 4-7 και 30% 12-15 νύχτες	66% έως 7 νύχτες
Τορ προορισμοί	Βόρεια και Ανατολική Ευρώπη	Μεσοδυτική και Δυτική Ευρώπη	Μεσοδυτική και Βόρεια Ευρώπη	Μεσοδυτική και Μεσοανατολική Ευρώπη	Μεσοδυτική και Κεντρική Ευρώπη	Ασιατική Αμερική και Καραϊβική
Κυριότερα μέσα ενημέρωσης	Internet, ταξιδιωτικό γραφείο	Internet, ταξιδιωτικό γραφείο	Internet, ταξιδιωτικό γραφείο	Internet, ταξιδιωτικό γραφείο	Internet, ταξιδιωτικό γραφείο	Internet, ταξιδιωτικό γραφείο
Κυριότεροι τρόποι κράτησης	Internet, ταξιδιωτικό πρακτορείο	Internet, ταξιδιωτικό πρακτορείο	Internet, ταξιδιωτικό πρακτορείο	Internet, ταξιδιωτικό πρακτορείο	Internet, ταξιδιωτικό πρακτορείο	Internet, ταξιδιωτικό πρακτορείο
Προγραμματισμός κράτησης	77% έως και 1 μήνα	43% 2-3 μήνες πριν	48% 4-6 μήνες πριν	58% έως και 1 μήνα πριν	62% έως και 1 μήνα πριν	58% 2-6 μήνες πριν
Κυριότερα μέσα μεταφοράς	78% καράβι	61% καράβι	91% καράβι	62% καράβι	77% αεροπλάνο	90% καράβι

Πηγή: IPK International, επεξεργασία SETE Intelligence

3.3 Υπάρχουσες υποδομές που προωθούν- συμβάλουν στην κρουαζιέρα.

Ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία που διέπουν τον ελληνικό τουρισμό είναι αυτό της πολιτιστικής κληρονομιάς που διαθέτει, έτσι ο εκσυγχρονισμός των ειδικών υποδομών του πολιτισμικού τουρισμού που προσδιορίζεται από τα μουσεία κατά κύριο λόγο, τα οποία στην πλειονότητά τους χρήζουν ανανέωσης και ανακαίνισης. Στον ελληνικό χώρο με πρωτοπόρο την ιδιωτική πρωτοβουλία, το μουσείο απογαλακτίζεται απ' το παλαιό στατικό μοντέλο και μεταμορφώνεται σ' ένα διαδραστικό πολυχώρο με νέα μουσειολογική προσέγγιση-ανάδειξη των εκθεμάτων.

Ακόμη, θα πρέπει να γίνει μεγαλύτερη χρήση της τεχνολογίας για την ορθότερη και καλύτερη αναπαράσταση σε όρους εικονικής πραγματικότητας συγκεκριμένων ιστορικών περιόδων ή γεγονότων αλλά και των εκθεμάτων. Στην

περίπτωση της Πάτρα και την σύνδεση του πολιτισμικού τουρισμού σχετικά πρόσφατα απέκτησε ένα σύγχρονο μουσείο, ίσως στα αρνητικά του θα μπορούσε να αναφερθεί ο τρόπος προσέγγισης του, διότι βρίσκεται εκτός κέντρου της πόλης και του λιμανιού της Πάτρας και είναι δύσκολο να προσεγγιστεί με την υπάρχουσα συγκοινωνία. Παρόλα αυτά η Πάτρα διαθέτει και αλλά μνημεία πολιτιστικής κληρονομιάς τα όποια θα μπορούσαν να αποτελέσουν στοιχεία πολιτισμικού τουρισμού. Στο ζήτημα επίσης των υποδομών θα μπόρεσε να αναφερθεί και το θέμα το συγκοινωνιών, με μεγαλύτερο αυτό των αερομεταφορών που το κοντινότερο αεροδρόμιο είναι αυτό του Άραξου που δεν είναι ότι ποιο σύγχρονο και η απόσταση του είναι πάνω από μια ώρα από την Πάτρα. Γενικότερα στην Ελλάδα η έλλειψη σύγχρονων γενικών υποδομών όπως ο μικρός αριθμός των διεθνών αεροδρομίων, οι περιορισμένες συναφείς υποδομές εγκαταστάσεων, μεταφορών και επικοινωνιών αποτελεί ένα σημαντικό ανασταλτικό παράγοντα τόσο για το τουρισμό όσο και ειδικότερα για την κρουαζιέρα. Σημαντικό μειονέκτημα είναι η έλλειψη προγραμματισμού πολιτιστικών προτάσεων και καλλιτεχνικών εκδηλώσεων σε συνδυασμό με την αδυναμία έγκαιρης ενημέρωσης και προμήθειας εισιτηρίων. Στην περίπτωση της Πάτρα και λόγω της οικονομικής κρίσης γίνονται όλο και λιγότερες καλλιτεχνικές εκδηλώσεις κάθε χρόνο.

Σαν ευκαιρία θα πρέπει να δει η ελληνική πολιτεία για την τουριστική ανάπτυξη την δυνατότητα ανάπτυξης ειδικών υποδομών και εισαγωγή νέων τεχνολογιών σε μουσειακούς χώρους, αυτόνομους ή υποστηρικτικούς μνημείων και αρχαιολογικών χώρων. Ακόμα την μετατροπή επιλεγμένων αρχαιολογικών χώρων σε θεματικά-αρχαιολογικά πάρκα που μπορούν να δεχθούν μικρής και μεσαίας κλίμακας παρεμβάσεις όπως αναστηλωτικά έργα, κέντρο πληροφοριών, ενημερωτικές πινακίδες, ηλεκτρονική ξενάγηση, κατασκευή μουσείου που θα υποστηρίζεται από νέες τεχνολογίες.

3.4 Μελέτη περίπτωσης Πειραιάς-Ηράκλειο.

Για το 2010 το λιμάνι του Ηρακλείου αναδέχθηκε ο καλύτερος προορισμός για κρουαζιέρας στην Μεσόγειο, μέσω ψηφοφορίας ανάμεσα σε 12.000 επιβατες και 150 tour operators. Σε αυτήν την διάκριση μαζί του ήταν και τα λιμάνια της Σαντορίνης, της Μυκόνου και της Κω. Η βράβευση πραγματοποιήθηκε στο Μουσείο

Πικάσο, στη Μάλαγα της Ισπανίας από το Cruises News Media Group, θεσμός που διακρίνεται για την παγκοσμία εμβέλεια του, χαρακτηριστικό τους είναι τα αυστηρά κριτηρίων, πάνω σε ζητήματα που αφορούν την ποιότητα του προορισμού, τις δυνατότητες του λιμανιού και τις υποδομές του, η πόλη, οι δυνατότητες για εκδρομές σε μικρές αποστάσεις, τα αξιοθέατα, το φαγητό και οι λοιπές ανέσεις.

Το λιμάνι του Ηρακλείου έλαβε την διάκριση σε τομείς όπως:

- Τη δυνατότητά του φιλοξενίας μέχρι και 6 πλοία ταυτόχρονα, δηλαδή έως και 10.000 άτομα ανά ημέρα.
- Τους προβλήτες 4 και 5 με δυνατότητα υποδοχής πλοίων μήκους έως και 360 μέτρων που αντιστοιχούν πάνω από 4975 επιβάτες και 1650 μέλη πληρώματος.
- Συμφωνίες φιλοξενίας 20 πλοίων και πάνω, περισσότερα από 70.000 επισκέπτες τον προσεχή χειμώνα κάνοντας πράξης την στρατηγική για όχι μόνο εποχικό τουρισμό.
- Ανάπτυξη προγράμματος παροχής εκπτώσεων για τους επιβάτες, σε συνεργασία με τον εμπορικό σύλλογο πόλης.
- Δυνατότητα υποδοχής πλοίων λόγω αλλαγής ρότας τους από τα λιμάνια της Αιγύπτου .

([http://thesea.nation.gr /Home](http://thesea.nation.gr/Home)).

Το λιμάνι του Πειραιά βραβεύτηκε το 2009 από διαγωνισμό του περιοδικού Dream world cruise destinations ανάμεσα σε 231 λιμένα παγκοσμίως μέσα από ψηφοφορία όλων των εταιρειών κρουαζιέρας (Περιοδικό Ελληνικά Λιμάνια , Τευχος «Απρ.-Μαης-Ιούνης» 2009).

Η διακίνηση 48 πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά στο Α'

9μηνο 2010 παρουσίασε ανοδική πορεία. Αναλυτικότερα :

- Ο αριθμός των κρουαζιεροπλοίων τα οποία επισκέφτηκαν το λιμάνι ήταν 879.
- Αύξηση κατά 1,8% σε σύγκριση με την προηγούμενη χρήση.
- Οι επιβάτες τράνζιτ ανήλθαν σε 1.165.938 που περιγράφεται από μια αύξηση κατά 6%.

- Οι επιβάτες κρουαζιέρας που χρησιμοποίησαν ως λιμάνι επιβίβασης τον Πειραιά (home port) ανήλθαν σε 366.212, που περιγράφεται από μια αύξηση κατά +13,5%.

Η σημερινή και μελλοντική κατάσταση του λιμένα ως τερματικού κρουαζιέρας στον Πειραιά, μπορεί να περιγραφεί από τα ακόλουθα χαρακτηριστικά :

- Τιμολόγηση : Αποτελεί για τις εταιρείες κρουαζιέρας το οικονομικότερο λιμάνι της Μεσογείου, δεδομένου ότι μέχρι και τον 4/ 2011 η τιμολόγηση παραμένει σταθερή σε τιμές του 2008.

(http://www.mbatourism.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=318:-a-2010&catid=19:2009-03-02-16-21-51&Itemid=2 , Τρίτη, 02 Νοέμβριος 2016).

- Άμεσα σε πλήρη αναβάθμιση παρεχόμενων υπηρεσιών κατά το 2011. Δημιουργία νέου τιμολογίου, λαμβάνοντας υπόψη το νέο καθεστώς εισφορών που προέκυψε για τα πλοία με σημαίες τρίτων χωρών και μετά την άρση του καμποτάζ.
- Έντονη κινητικότητα και ενδιαφέρον μεγάλων εταιρειών κρουαζιέρας από ΗΠΑ για την ένταξη ελληνικών λιμανιών στα δρομολόγια τους τηλεδιάσκεψη κρουαζιέρας μέσα από την συνδρομή του ΟΛΠ κ.α και ακόμα ειδική σύμβαση με το ελληνικό δημόσιο ΥΘΥΝΑΛ .
- Πενταετές επενδυτικό πρόγραμμα του Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2010-2014 που έχει εγκριθεί ομόφωνα σε Διυπουργική Επιτροπή υπό τον Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης και έχει εξασφαλιστεί χρηματοδοτικούς πόρους από Κοινοτικούς Πόρους και το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.
- Ο έλεγχος των νέων αυτών έργων σε φυσικό προσομοίωμα ανατέθηκε από την ΟΛΠ Α.Ε. στο Εργαστήριο Λιμενικών Έργων του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου μετά από διεθνή διαγωνισμό
- Αύξηση της τουριστικής περιόδου, η οποία θα διαπέρνα και τη χειμερινή περίοδο.
- Έχουν πραγματοποιηθεί και γίνει προετοιμασίες τόσο τεχνικά όσο και λειτουργικά να δεχθεί νέας γενιάς κρουαζιερόπλοια με την κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων στο νότιο λιμάνι του.

- Περιβαλλοντική ανάπλαση του λιμένος, το οποίο αφορά τα λύματα και τα απορρίμματα, ανακατασκευή δικτύου δικτύων χερσαίας παροχής ηλεκτρισμού και επισκευής οπτικών ινών.
- Κατασκευή του υπερυψωμένου συστήματος σταθερής τροχιάς (τύπου MONORAIL) περιφερειακά του Κεντρικού Λιμένος Πειραιά ώστε να εξυπηρετήσει τους επιβάτες κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας, αλλά και περίοικους και σύνδεση με περιοχή του λιμένος, με ΗΣΑΠ, Προαστιακό και Μετρό.

(http://www.olp.gr/ann_contests_gr.html)

3.5 Προοπτικές εξέλιξης της κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

Ο κλάδος της κρουαζιέρας έχει πια αποκτήσει μια θέση ανάμεσα στους πιο αναπτυσσόμενους τομείς της τουριστικής βιομηχανίας. Η βιομηχανία της κρουαζιέρας έχει βάση από αρκετά παλιά όπως προαναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα. Στις αρχές της δεκαετίας του '80 είχε 1,5 εκατ. επιβάτες και το 2009 είχε 15,5 εκατ., με χαρακτηριστικό στοιχείο τους πολύ υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Οι προβλέψεις σημαντικών αναλυτών που δραστηριοποιούνται στο χώρο αναφέρουν ότι 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 προέκυπτε από την δυναμική που αντλούσε στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Η ευρωπαϊκή αγορά έπεται αυτής της προσπάθειας ή οποία τα τελευταία χρόνια δεν διακρίνεται από την ίδια δυναμική ανάπτυξης. 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.

Χαρακτηριστικό στοιχείο εξέλιξης είναι το γεγονός ότι οι προτιμήσεις για κρουαζιέρα ως τρόπο διακοπών τριπλάσια την Βόρεια Αμερική και συγκριτικά με υπόλοιπες αγορές. 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,

αποτελούν ένα στοιχείο ελπίδα και προοπτική για το μέλλον της κρουαζιέρας, κάτι στο οποίο θα πρέπει να επενδύσει και η Ελλάδα και ειδικότερα η Πάτρα μέσω των στοιχείων που διαθέτει. Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην λεκάνη της Μεσογείου και ακόμη περισσότερο στο Ανατολικό τμήμα της συμβαδίζει σε μεγάλο βαθμό με την ελληνική ανάπτυξη του κλάδου.

Η ελληνική κρουαζιέρα μεσουρανούσε την δεκαετία του '80 με ελληνικές εταιρείες όπως η Ηπειρωτική, η Chandris Fantasy και Celebrity Cruises που αποτέλεσαν πρότυπο και πρόδρομο των σημερινών μεγάλων πολυεθνικών εταιρειών. Τα τελευταία χρόνια η κρουαζιέρα ανθεί στην ελληνική επικράτεια χαρακτηριστικά είναι τα στοιχεία 850.000 επιβάτες το 2004 και 5.700.000 το 2009 και βρίσκεται διαρκώς μέσα στις τέσσερις μεγαλύτερες της Ευρώπης. Ζήτημα παρόλα αυτά είναι στο στοιχείο της ελληνόκτητης κρουαζιέρας η οποία προέκυψε ως αδυναμίας προσαρμογής της στις θεσμικές, οικονομικές και γενικότερες αλλαγές που ήταν απαραίτητες να πραγματοποιηθούν στον κλάδο (Σκάγιαννης&Ραλλιάς 2013)(http://www.citybranding.gr/2013/01/blog-post_6180.html).

3.6 Το καινούργιο λιμάνι της Πάτρας

3.6.1 Ιστορική Αναδρομή

Τα πρώτα δείγματα ναυτιλιακών και παράκτιων δραστηριοτήτων, κατά τα προϊστορικά χρόνια, εντοπίζονται στην περιοχή της Αγιάς, η οποία λειτουργούσε ως επίγειο τη πολίχνης Αιγιαλός, που βρισκόταν στη θέση Αμυγδαλιά της Βούντενης. Το υποτυπώδες αυτό λιμάνι της Αγιάς, συγκέντρωνε πλοία που απέπλεαν για τον Ιώνων Αιγιαλέων με κατεύθυνση το Αίγιο, όπου θα βρισκόταν με το μυκηναϊκό στόλο των Αχαιών, για να εκστρατεύσουν από κοινού προς την Τροία.

Με την ίδρυση της Πάτρας, τον 11ο π.Χ. αιώνα, που ήταν πιο κοντά στην θάλασσα σε σύγκριση με την προϊστορική τοποθεσία της πολίχνης Αιγιαλός το Λιμάνι της πόλης δημιουργήθηκε στην ανατολική παραθαλάσσια περιοχή της, εκεί όπου αργότερα κατασκευάστηκε ο ναός της θεάς Δήμητρας, η οποία αποτέλεσε την προστάτιδα της 'Αχαϊκής Συμπολιτείας. Ποια στην θέση του αρχαίου ναού υπάρχει ο ναός του Αγίου Ανδρέου, ο οποίος έχει ανακηρυχθεί και πολιούχος των Πατρών.

Το Λιμάνι λειτούργησε μέχρι και τα τέλη του 13ου αιώνα, στο οποίο δραματοποιήθηκαν αρκετές παρεμβάσεις για την προστασία των πλοίων και του διαμετακομιστικού εμπορίου, από τους πειρατές και τους διάφορους εισβολείς. Στην περίοδο της Φραγκοκρατίας, τον 13ο αιώνα, το Λιμάνι των Πατρών άλλαξε θέση από την Βόρεια πλευρά της Πόλης, στο σημείο εκείνο που κατέληγε η ‘Magna Ruga’ (η σημερινή οδός Αγίου Νικολάου), με στόχο να ευθυγραμμιστεί με το Κάστρο της πόλης και υπό την προστασία του.

Οι πρώτες μεταπελευθερωτικές δραστηριότητες

Η απελευθέρωση από τους Τούρκους, το 1928 ανέπτυξε το αίσθημα στους Πατρινούς να ενδιαφερθούν για της θαλάσσιες δραστηριότητες για ακόμη μια φορά. Με επιδίωξη την επαφή με την Ευρωπαϊκή κουλτούρα. Λόγω όμως της μετακίνησης των παραλιακών δρόμων προς την Βόρεια πλευρά της πόλης ήδη από την εποχή της Φραγκοκρατίας, η αναβίωση της λατρείας των αρχαίων Πατρινών για την ακροθαλασσιά τους, φάνταζε μάλλον αδύνατη και έτσι σιγά – σιγά οι Πατρινοί του 19ου αιώνα δημιούργησαν στους παραλιακούς χώρους, σε χώρους διασκέδασης και αναψυχής.

Ακόμη μετά την απελευθέρωση της η Πάτρα, αποτέλεσε εμπορικό άξονα που συνδεόταν με τα λιμάνια της Δυτικής Ευρώπης, και τα δρομολόγια ήταν αρκετά συχνά για δραστηριότητες που αφορούσαν το διαμετακομιστικό εμπόριο.

Οι πρώτες δραστηριότητες μετά την απελευθέρωση ξεκίνησαν από τα τέλη του Οκτωβρίου του 1928. Τα παράλια της Πάτρας δεν διέθεταν καμία δραστηριότητα διότι δεν είχε πραγματοποιηθεί μέχρι στιγμής κανένας πολεοδομικός σχεδιασμός. Έτσι ξεκίνησαν να ‘στήνονται’ οι πρώτοι πρόχειροι χώροι, στεγασμένα παραπήγματα, διασκεδάσεως και τροφοδοσίας, κυρίως των Γάλλων. Σε κάποιες περιπτώσεις οι χώροι αυτοί λειτουργούσαν και σαν αυτοσχέδια θέατρα που παρείχαν ψυχαγωγία σε Γάλλους στρατιώτες.

Έντονη εμπορική κίνηση

Η εξέλιξη του λιμανιού της Πάτρας από τον 18ο αιώνα μέχρι τις πρώτες δεκαετίες του 19ου αιώνα περιγράφεται τόσο από παραμέτρους τόσο τοπικού όσο και διεθνούς χαρακτήρα. Ανάμεσα σε αυτούς αρκετά σημαντική είναι η γεωγραφική του θέση στο εσωτερικό ενός φυσικού χώρου ο οποίος, περιλαμβάνοντας την δυτική και

νοτιοανατολική Πελοπόννησο, τη Στερεά Ελλάδα και τα Επτάνησα, κατέληγε σε πλήθος κόλπων, φυσικών λιμανιών και όρμων και διέθετε μια εύκολη πρόσβαση προς το Ιόνιο και την Αδριατική. Κατά την περίοδο της Ελληνικής Επανάστασης περιγράφεται ως σημαντικότερο εμπορικό κέντρο της Πελοποννήσου και ως συγκοινωνιακός κόμβος προς Τεργέστη, Αγκώνα, Λιβόρνο και Μασσαλία. Έτσι, γίνεται πέρα από το σπουδαιότερο λιμάνι της περιοχής και το μεγαλύτερο αστικό κέντρο στη Δυτική Ελλάδα.

Η νεώτερη περίοδος του λιμανιού ξεκινά από το 1836 με την πρώτες πολεοδομικές παρεμβάσεις και την δημιουργεί τεχνητού λιμένα, έπειτα από απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου της πόλης. Το 1838 δημιουργήθηκε το πρώτο μέρος του (ξύλινου) μόλου μήκους 35μ.. Μέτα από δυο χρόνο έγινε επέκταση κατά 20μ., που όμως δεν ικανοποίησε τις ανάγκες της ναυσιπλοΐας. Παρά την από τότε υπόδειξη της αναγκαιότητας κατασκευής του Φάρου, αυτός πραγματοποιήθηκε μετά από 17 χρόνια (1858). Τα λιμενικά έργα είχαν και συνέχεια και τη δεκαετία του 1850, κάτι που δεν βελτίωσα την αποτελεσματικότητα του λόγω του μικρού βάθους της θάλασσας που δεν επέτρεπε την προσέγγιση μεγάλων ιστιοφόρων.

Εικόνα 3.1: Η κατασκευή της ξηλώνουν μόλου στην πάτρα το 1836.



Πηγή: http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=511

Μόλις το 1880 μετά από σύμβαση με Γάλλους μηχανικούς προχώρησε η κατασκευή τεχνητού λιμένα που οι εργασίες ολοκληρώθηκαν το 1889. Τον ίδιο χρόνο υπεγράφη καινούργια σύμβαση για κατασκευή κρηπιδωμάτων, τα οποία όμως τελικά δεν κατασκευάστηκαν.

Εικόνα 3.2: Το λιμάνι μετά από τις παρέμβαση των Γάλλων το 1880.



Πηγή: http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=511

Το 1930 έγινε η ανάθεση σε τεχνική εταιρεία κατασκευών της εκτέλεση λιμενικών έργων όπως η εκσκαφή λιμένος στα 9,5μ., κρηπιδώματα μήκους 1.400μ. και σε πλάτος 80μ. ως χερσαία ζώνη, διαπλάτυνση μώλου Καλαβρύτων στα 42μ., μώλος Άστιγγος 120μ. μήκους. Τη δεκαετία του 1930 όλη η παραλιακή ζώνη αποτέλεσε ένα απέραντο πολυάνθρωπο εργοτάξιο μέχρι και την έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Με την τέλος του Β παγκοσμίου πολέμου και ειδικότερα το 1956 το Λιμενικό Ζήτημα της Πάτρα ήρθε πάλι στο προσκήνιο και αφορούσε την προς βορρά επέκταση του λιμανιού. Έργα επέκτασης και εκσυγχρονισμού του λιμανιού πραγματοποιούνταν μέχρι τις μέρες που το νέο λιμάνι της Πάτρα ολοκληρώθηκε. Ο ρόλος του λιμανιού αναβαθμίστηκαν σημαντικά την τελευταία δεκαετία και αποτελεί βασική πύλη της χώρας από-προς τη Δύση, παρά τα προβλήματα που υπάρχουν και σχετίζονται με τους χερσαίους άξονες μέσω των κρατών της πρώην Γιουγκοσλαβίας. Σήμερα έχουν ολοκληρωθεί τα έργα εκσυγχρονισμού και βελτίωσης του υπάρχοντος λιμανιού καθώς και τα έργα κατασκευής του νέου Νότιου λιμανιού, στην Ακτή Δυμαίων αποτελούν στοιχεία και προοπτικές ανάπτυξης

(http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=511)

Το λιμάνι της Πάτρας από το πρώτα χρόνια ίδρυσης του ελληνικού κράτους διαδραμάτισε, κάτι που ισχύει μέχρι και σήμερα, σημαντικό ρόλο στην κοινωνικοοικονομική ζωή και ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της πόλης της Πάτρας.

Η Πάτρα αποτελεί ένα πολύ αντιπροσωπευτικό δείγμα Ελληνικού εμποροναυτικού κέντρου. Πόλη χαρακτηρισμένη ως “πόλη – λιμάνι”, λόγω του σταφιδεμπορίου γνώριζε σημαντική άνθηση αλλά και γενικότερα λόγω του εισαγωγικού και εξαγωγικού της εμπορίου μέσω του λιμανιού της. Τα πλοία που στάθμευσαν στο λιμάνι της Πάτρας φόρτωναν κυρίως σιτάρι, λάδι και σταφίδα μεταφέροντάς σε πολλές Ιταλικές πόλεις και από εκεί, μέσω χερσαίων διαδρομών περνούσαν στην υπόλοιπη Βόρεια Ευρώπη. Η ανάπτυξη του λιμανιού διπλά στην νέα πρωτεύουσα της χώρας αυτό του Πειραιά, συνέβαλε στον περιορισμό της κίνησης για το λιμάνι της Πάτρας.

Το 1893 με την διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου και την διασύνδεση του Αιγαίου με το Ιόνιο η θαλάσσια απόσταση ανάμεσα στην της Πάτρας και τον Πειραιά περιοριστική καθώς δεν ήταν υποχρεωτικός πλέον ο περίπλους της Πελοποννήσου.

Σημαντική ήταν η συμβολή του λιμανιού στην υπερπόντια μετανάστευση ιδιαίτερα στα τέλη στις αρχές του 20ου αιώνα. Αποτέλεσε σημαντικό τόπο μεταφοράς των μεταναστών έως και τη δεκαετία του 1960 μέχρι τα αεροπλάνα ποιο εύχρηστο μέσο για τα υπερωκεάνια που συχνά προσέγγιζαν και στην Πάτρα. Το Ελληνικό μεταναστευτικό κύμα προς την Αμερική έως το 1907, οπότε και ιδρύθηκε η πρώτη

ελληνική ωκεανοπόρος επιβατική γραμμή, το εκμεταλευονταν ξένες ατμοπλοϊκές γραμμές. Δύο τέτοιες εταιρίες που τα υπερωκεανία τους προσέγγιζαν στην Πάτρα ήταν η γερμανική ‘Hambourg American Line’ και κυρίως η αυστριακή ‘Austro Americana’ που ως επί το πλείστον μετέφερε Έλληνες μετανάστες στην Αμερική έως το 1907.

Η εποχή που ακλούθησε τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο βρίσκει το λιμάνι της Πάτρας σε μαρασμό για περίπου 30χρόνια οπότε ξεκίνησε η σύνδεση Ελλάδας - Ιταλίας. Ποια το λιανή της Πάτρας περιγράφεται ως μια πύλη της χώρας μας προς την Ευρώπη και αποτελεί ένα πιο σύγχρονα λιμάνια της Μεσογείου με σύγχρονες λιμενικές υποδομές, σύγχρονο χώρο cruise terminal, ποιοτικά ολοκληρωμένες υπηρεσίες φιλοξενίας και συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας.

Ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών συμβάλει αποφασιστικά στην τοπική οικονομία δημιουργώντας με τις άμεσα εξαρτώμενες επιχειρήσεις 2.504 θέσεις εργασίας, 1.013 άμεσες θέσεις εργασίας με εισόδημα 12,2 εκατ. ευρώ και 1.491 έμμεσες, με εισόδημα περίπου 9,2 εκατ. ευρώ.

Αναφορές της ΕΛΣΤΑΤ, για το λιμάνι και τις σχετιζόμενες με αυτό επιχειρήσεις να συνεισφέρουν σε ποσοστό 3,74% της συνολικής τοπικής απασχόλησης και ποσοστό 1,48% του συνολικά παραγόμενου εισοδήματος, ενώ συνολικά με τις άμεσα εξαρτώμενες επιχειρήσεις, δημιουργεί κύκλο εργασιών 64,3 εκατ. ευρώ.

http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=1238

Εικόνα 3.3: Το νέο λιμάνι της Πάτρας.



πηγή: http://www.efoplistis.gr/pdf/EF_0412_080.pdf

Νότιο Επιβατικό Λιμάνι

Στις 11 Ιουλίου 2011 έγινε η λειτουργία του Νέου Νότιου Λιμένα Πατρών που θα εξυπηρετεί τα δρομολογία των γραμμών Πάτρας-Ιταλίας.

Το Νότιο Επιβατικό Λιμάνι διαθέτει μέτωπο λιμένα κατασκευασμένο με κυψελωτά κιβώτια από οπλισμένο σκυρόδεμα σε πριονωτή διάταξη, συνολικού μήκους 992μ. Αποτελείται από 4 νηοδόχους και διαθέτει 15 ράμπες πρόσδεσης σκαφών ώστε φάνετε χρήση από 11 ράμπες για πρυμοδέτηση ή 4 για πλαγιοδέτηση. Ακόμα το Νότιο Λιμάνι προστατεύεται από κυματοθραύστη κατασκευασμένο με κυψελωτά κιβώτια από οπλισμένο σκυρόδεμα και έχει συνολικό μήκους 1.236 μ.

Για τις κτιριακές εγκαταστάσεις, αναφέρετε συνολική κάλυψη 6.974 τ.μ. που περιλαμβάνουν τα ακόλουθα τα εξής:

Τερματικός σταθμός συνολικής κάλυψης 3.232,1 τ.μ. που διαθέτει χώρους υποδοχής και πληροφοριών, αίθουσες αναμονής, καφέ-μπαρ, εστιατόριο – κουζίνες, καταστήματα, γραφεία υπηρεσιών, πρακτορεία, ιατρείο, χώρους WC, χώρους καθαριστών, βοηθητικούς χώρους, αποθήκες και ψυγεία, χώρους απορριμάτων, διαδρόμους κυκλοφορίας, ανελκυστήρες και μηχανοστάσια, κλιμακοστάσια, πατάρι, δώματα με διαθέσιμους χώρους για Η/Μ εγκαταστάσεις, χώρους Η/Μ εγκαταστάσεων, ημιυπαίθριους χώρους, στοές και ράμπες πρόσβασης ΑΜΕΑ.

Κτίριο Υπηρεσιών λιμένα συνολικής κάλυψης 1.764,5 τ.μ. που διαθέτει χώρους υποδοχής, χώρο αναμονής, γραφεία υπηρεσιών και αρχεία, λογιστήριο, κουζίνες, χώρους WC, αποδυτήρια, χώρους καθαριστών, αποθήκες, διαδρόμους κυκλοφορίας στεγασμένους και μη, χώρους και κέντρο ελέγχου και ηλεκτρονικού ελέγχου, πατάρια συνολικής επιφάνειας 121,9 τ.μ., χώρους Η/Μ εγκαταστάσεων, λεβητοστάσια-αντλιοστάσια, πλακοστρώσεις περιβάλλοντα χώρου και ράμπες ΑΜΕΑ. Κτίριο Υποσταθμού που περιλαμβάνει χώρους Η/Μ Εγκαταστάσεων, γραφείο, WC.

(http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=23).

Πινάκας 3.4: Κίνηση εξωτερικού

ΕΤΟΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	Ι.Χ.	Camper & Mini Bus	ΔΙΚΥΚΛΑ
2013	541.719	123.661	57.804	2.240	100.902	5.733	5.458
2014	555.453	122.139	58.426	2.737	102.161	6.215	5.905
2015	481.462	119.744	62.128	2.072	92.026	6.093	5.306
2016	458.329	118.827	69.256	1.725	95.359	6.822	5.549
2017	500.099	117.038	70.780	2.051	104.725	7.963	6.611

Πηγή: http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=517

Στο παραπάνω πινάκα παραπάνω διακρίνονται οι κινήσεις εξωτερικού για το χρονικό διάστημα από το 2013 έως το 2017 στο νέο λιμάνι της Πάτρας. Αναλυτικότερα η υψηλότερη τιμή για τους επιβάτες διακρίνεται το 2013 με 541.719 και η χαμηλότερη το 2016 με 458.329 επιβάτες, για τα φορτηγά η χειρότερη χρόνια ήταν το 2017 με 117,038 και καλύτερη αυτή του 2013 με 123.661 φορτηγά, για τα ασυνόδευτα η καλύτερη χρόνια ήταν το 2017 με 70.780 και η χειρότερη το 2013 με 57.804, για τα λεωφορεία η καλύτερη χρόνια ήταν το 2014 με 2.737 και η χειρότερη το 2016 με 1.725, για το Ι.Χ. καλύτερη χρόνια χαρακτηρίζεται αυτή του 2017 με 104.725 και η χειρότερη το 2015 με 92.026 τέλος για τα δίκυκλα η καλύτερη χρόνια ήταν το 2017 με 6.611 και χειρότερη το 2015 με 5.306.

(http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=517).

Πινάκας 3.5: Κίνηση εσωτερικού

ΕΤΟΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΑ	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	I.X.	Camper & Mini Bus	ΔΙΚΥΚΛΑ
2013	182.272	3.683	12	1.593	27.753	1	3.911
2015	70.739	1.197	-	4	14.021	517	1.694
2016	118.662	480	-	-	21.336	840	2.366
2017	21.250	344	2	-	3.002	256	98

Πηγή: http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=517

Στο παραπάνω πινάκα παραπάνω διακρίνονται οι κινήσεις εσωτερικού για το χρονικό διάστημα από το 2013 έως το 2017 στο νέο λιμάνι της Πάτρας. Αναλυτικότερα η υψηλότερη τιμή για τους επιβάτες διακρίνεται το 2013 με 182.272 και η χαμηλότερη το 2017 με 21.250 επιβάτες, για τα φορτηγά η χειρότερη χρόνια ήταν το 2017 με 344 και καλύτερη αυτή του 2013 με 3.683 φορτηγά, για τα δεν υπάρχουν συνολικά στοιχεία και δεν μπορεί να γίνει σωστή σύγκριση, για τα λεωφορεία η καλύτερη χρόνια ήταν το 2014 με 2.737 και η χειρότερη το 2016 με 1.725, για το I.X. καλύτερη χρόνια χαρακτηρίζεται αυτή του 2017 με 104.725 και η χειρότερη το 2015 με 92.026 τέλος για τα δίκυκλα η καλύτερη χρόνια ήταν το 2017 με 6.611 και χειρότερη το 2015 με 5.306.

(http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=517)

Η περιοχή αναφέρετε και διακρίνεται με συγκριτικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και μοναδικά στοιχεία για τον τουρισμό κρουαζιέρας και yachting και παρέχθ πλήθος επιλογών εναλλακτικών μορφών τουρισμού όπως αρχαιολογικός, προσκυνηματικός, φυσιολατρικός, πολιτιστικός, κτλ., προσφέροντας ποικιλία και την πολυμορφία. Οι εκδηλώσεις υποδοχής που διοργανώνει ο Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε. προσδιορίζουν ένα αίσθημα φιλοξενίας και υπευθυνότητας αλλά και τη σημασία του τουρισμού κρουαζιέρας για το νέο λιμάνι της Πάτρας.

(http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=53)

Πινάκας 3.6: Στατιστικά στοιχεία κρουαζιέρας για τα έτη 2012-2016.

Έτος	Total pax	Cruise Calls
2012	374	3
2013	1264	2
2014	745	2
2015	1090	3
2016	743	2

Πηγή: http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=1088

Στον παραπάνω πίνακα περιγράφεται το σύνολο των κρουαζιερόπλοιων που εισήρθαν στο νέο λιμάνι της Πάτρας. Οι χρόνιες ξεκινούν από την επομένη της δημιουργία τους δηλαδή το 2012 όπου και πέρασαν από αυτό 374 πλοία, το 2013 1.264, το 2014 745, το 2015 1090 και το 2016 743 κρουαζιερόπλοια.

(http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=1088)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο: Ερευνητικό μέρος

4.1 Μεθοδολογία έρευνας

Για την ολοκλήρωση της ερευνητικής αυτής προσπάθειας, έγινε αρχικά ένας προσδιορισμός του αντικείμενο της, προσδιορίστηκε το πεδίο της που αφορούσε τη ευρύτερη περιοχή της Πάτρας και ειδικότερα τομείς όπως ο Δήμος, η περιφέρεια, τα τουριστικά γραφεία, το λιμεναρχείο και τα ξενοδοχεία και πάνω σε αυτές της ιδιαιτερότητες διαμορφώθηκε το πλάνο του ερωτηματολογίου βάση των ερωτημάτων που προσδιορίστηκαν στην μελέτη μας για την συμβολή του νέου λιμανιού της Πάτρας για την κρουαζιέρα μέσα από παρόμοιες δημοσιευμένες συζητήσεις αλλά και στηριζόμενοι στην θεωρητική ανάλυση που προηγήθηκε στο θεωρητικό τμήμα της παρούσας εργασίας. Ακολούθως συντάχθηκε το ερωτηματολόγιο. Ο πληθυσμός του ερωτηματολογίου αποτελείται από 70 ερωτώμενους.

Η παρούσα έρευνα διεξήχθη εντός χρονικού διαστήματος από τον Μάιο 2017 έως κατά μέσα Ιανουάριο του 2018, συλλέγοντας στοιχεία για τα άτομα που θα

συμμετέχουν και ήταν πιθανόν να διαθέτουν επιπλέον γνώσεις πάνω στο αντικείμενο η διαδικασία της συλλογής στοιχείων έγινε με βασικό εργαλείο, το ερωτηματολόγιο. Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από ερωτήσεις κλειστού τύπου αλλά και δυο ανοιχτού ώστε να αποτυπωθούν και οι απόψεις των ερωτώμενων εκτός συγκεκριμένου πλαισίου.

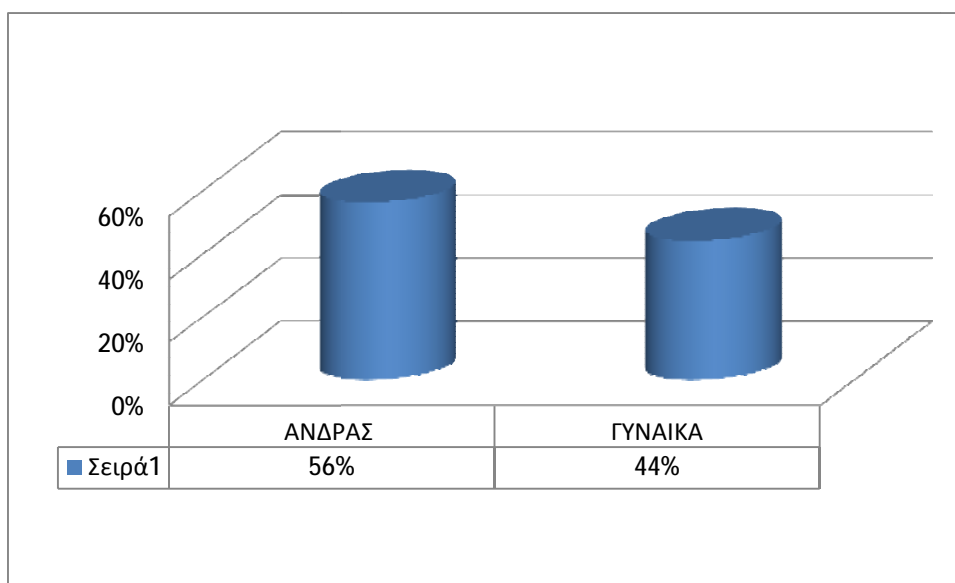
Με την ολοκλήρωση της συλλογής των ερωτηματολογίων η κωδικοποίηση των μεταβλητών που ερευνήθηκαν στην βάση του προγράμματος που με το οποίο πραγματοποιήθηκε η επεξεργασία. Ακολούθως τα στοιχεία εισήχθησαν και επεξεργάστηκαν με την συμβολή του στατιστικού προγράμματος (excel 2010). Μέσω την βοήθεια του προγράμματος αυτού διενεργήθηκε και η διαγραμματική αναπαράσταση των αποτελεσμάτων της έρευνας με διαγραμματικές μπάρες σε μορφή ποσοστών επί τις %.

Η παρούσα εργασία διασφαλίζει την ηθική της ερευνητικής διαδικασίας. Αυτό τεκμηριώνεται με το γεγονός ότι τα δεδομένα που καταγράφηκαν διακρίνονται για την ανώνυμα και με τέτοιο τρόπο ώστε να μην μπορεί να υπάρξει αντιστοίχιση κάποιον πρόσωπων με κάποιο από τα ερωτηματολόγια. Τα μόνα προσωπικά στοιχεία που αναφέρονται είναι το φύλο και η ηλικία, και το μορφωτικό επίπεδο τα οποία είναι προσδιοριστικά στοιχεία για την μέτρηση και την παρουσίαση των αποτελεσμάτων που επιδιώκετε να μελετήσει η ερευνά που πραγματοποιήθηκε.

4.2 Αποτελέσματα έρευνας

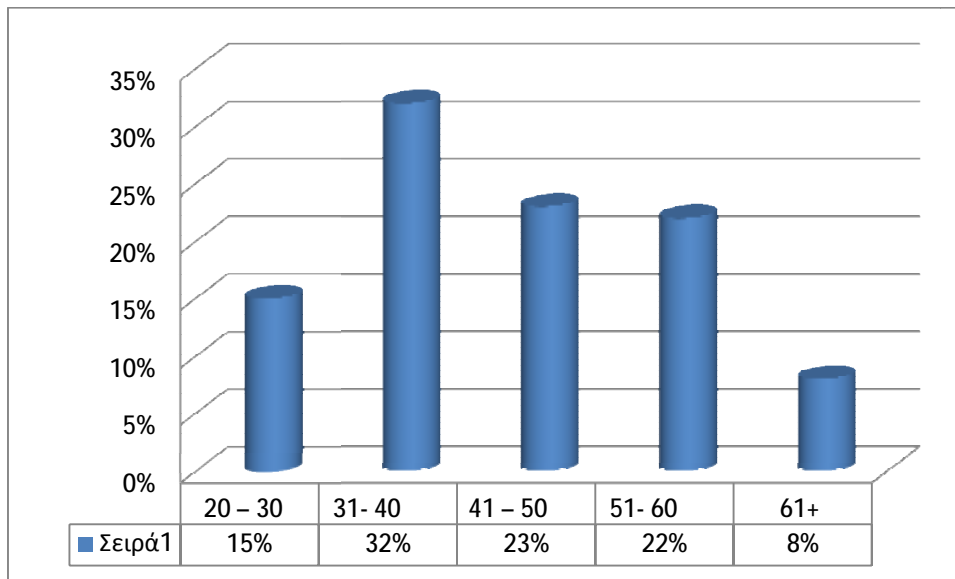
Σε αυτήν την ενότητα παρατίθενται τα αποτελέσματα που ανέκυψαν έπειτα από την ερευνητική μας προσπάθεια σε διαγραμματική μορφή.

Ερώτηση 1^η: Φύλο ερωτηθέντων.



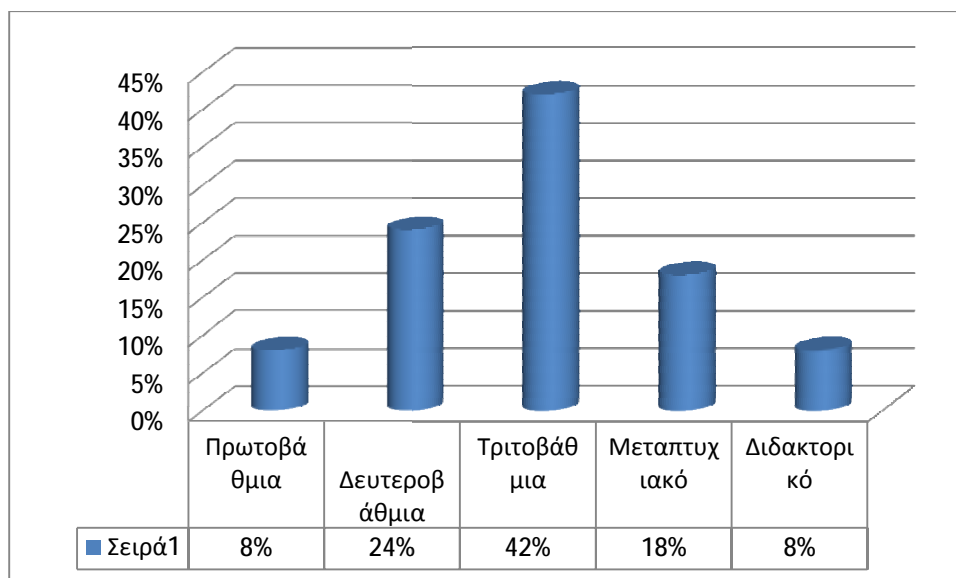
Το δείγμα μας αποτελείται από 56% άνδρες και από 44% γυναίκες.

Ερώτηση 2^η: Ηλικία



Το δείγμα μας κατά 15% ανήκει στην ηλικιακή ομάδα από 20 έως 30 ετών, κατά 32% σε αυτή των 31 έως 40 ετών, κατά 23% σε αυτή των 41 έως 50 ετών, κατά 22% σε αυτή των 51 έως 6 ετών και το υπόλοιπο σε αυτή των άνω των 61 ετών.

Ερώτηση 3^η: Εκπαίδευση ερωτηθέντων

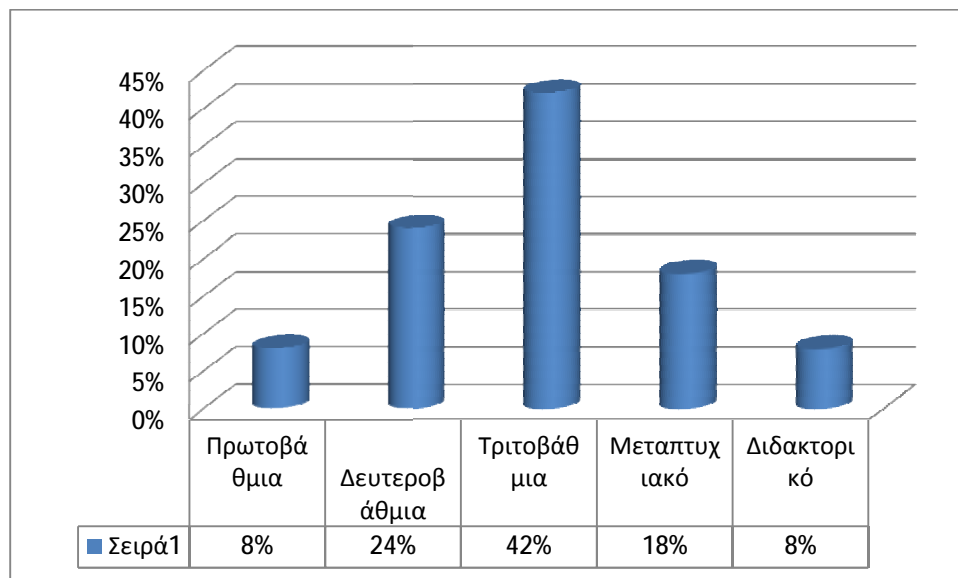


Όσον αφορά την εκπαίδευση που διαθέτουν τα άτομα που μετέχουν στην ερευνά μας το 8% ανέφερε ότι έχει ολοκλήρωση την πρωτοβάθμια εκπαίδευση, το 24% τη δευτεροβάθμια, το 42% την τριτοβάθμια, το 18% διαθέτει μεταπτυχιακό και το 8% διδακτορικό.

Ερώτηση 4^η: Τουριστικά μέρη που παρουσιάζουν συγκριτικά πλεονεκτήματα και θα μπορούσαν να συμβάλουν στην ανάπτυξη της κρουαζιέρα με βάση το νέο λιμάνι της Πάτρας;

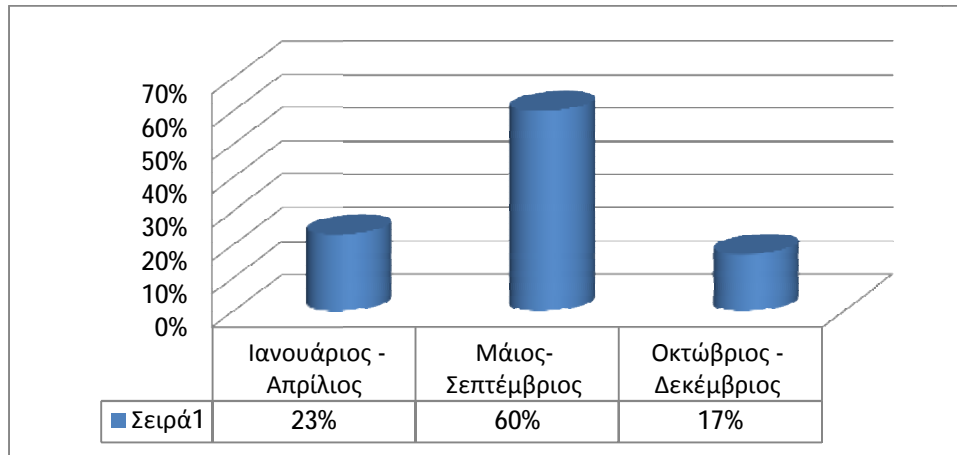
Στα μέρη που θα μπορούσαν να αποτελέσουν συγκριτικά πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Πάτρα, το μεγαλύτερο ποσοστό ανέφερε το νέο μουσείο, με το σχόλιο ότι βρίσκεται σε δυσπρόσιτο σημείο με έλλειπα συγκοινωνία και η δεύτερη μεγαλύτερη σε ποσοστό απάντηση αφορούσε τα πολιτισμικά μνημεία και οι θήλασες που υπάρχουν σε σχετικά κοντά και σε παρακείμενους νομούς.

Ερώτηση 5^η: Ποιες ηλικιακές ομάδες θα μπορούσε να προσελκύσει το καινούργιο λιμάνι της Πάτρας;



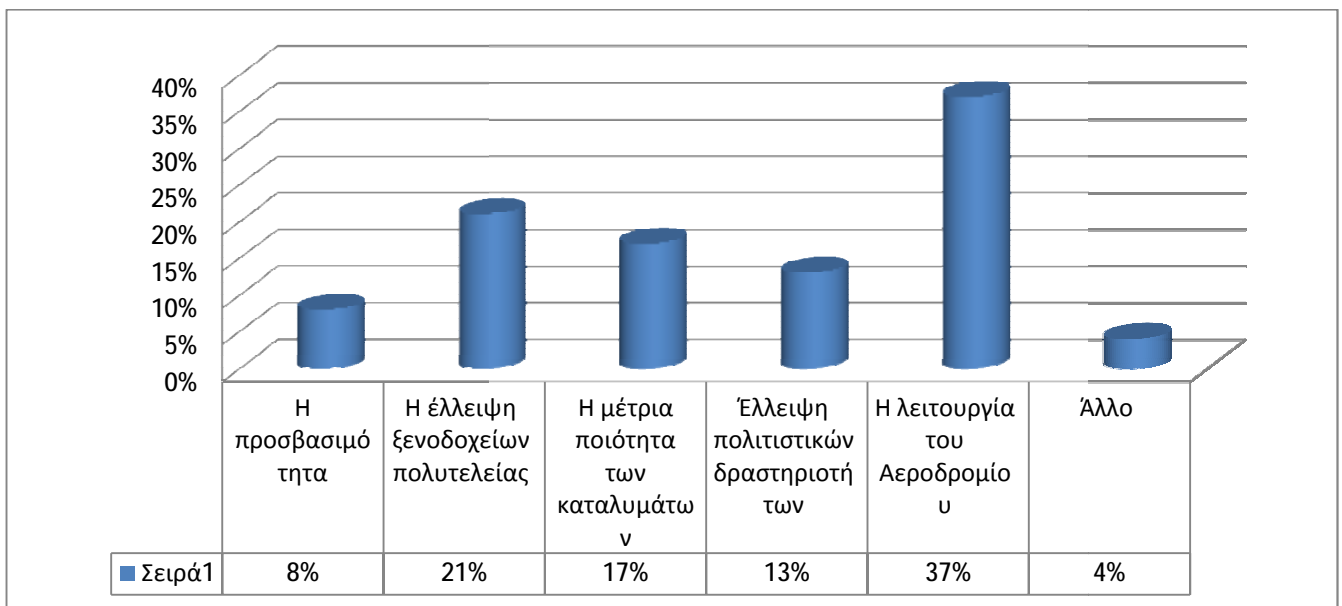
Στο ερώτημα ποιες ηλικιακές ομάδες θα μπορούσε να προσελκύσει το νέο λιμάνι της Πάτρας, το 8% αναφέρει ηλικίες κάτω των 30 ετών, το 22% από 31 έως 45 ετών, το 42% από 45 έως 60 ετών και το 28% πάνω από 60%.

Ερώτηση 6^η: Ποια είναι η περίοδος που διακρίνεται περισσότερη κίνηση στο λιμάνι της Πάτρας σε τουριστικό επίπεδο;



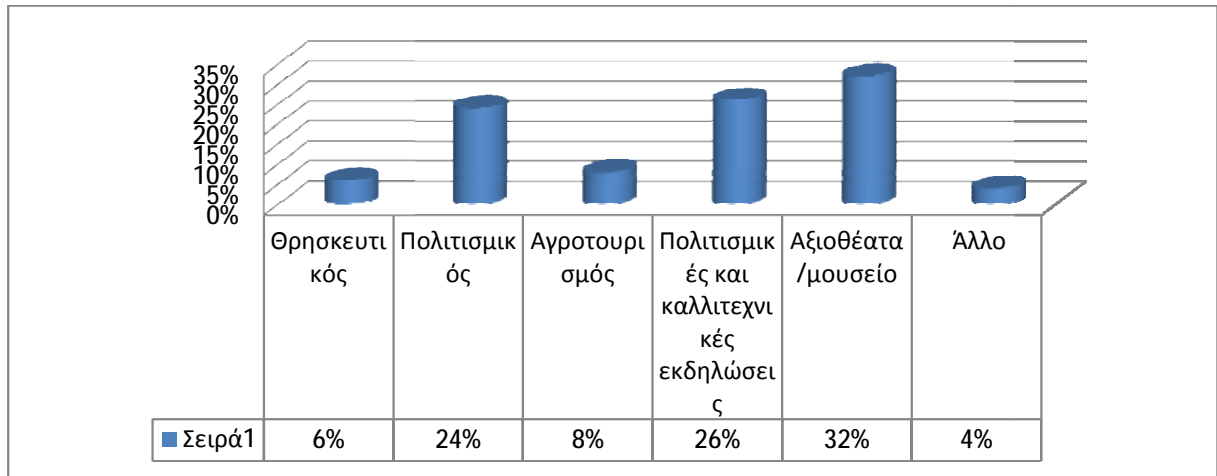
Για την περίοδο που διακρίνουν μεγαλύτερη κίνηση στο νέο λιμάνι της Πάτρας το 23 ανέφερε Ιανουάριο-Απρίλιο, το 60% Μάιο-Σεπτέμβριο και το 17% Οκτώβριο- Δεκέμβριο.

Ερώτηση 8^η: Ποιοι είναι σημαντικότεροι παράγοντες που επηρεάζουν το νέο λιμάνι Πάτρα να γίνει αφετηρία ή τερματισμός;



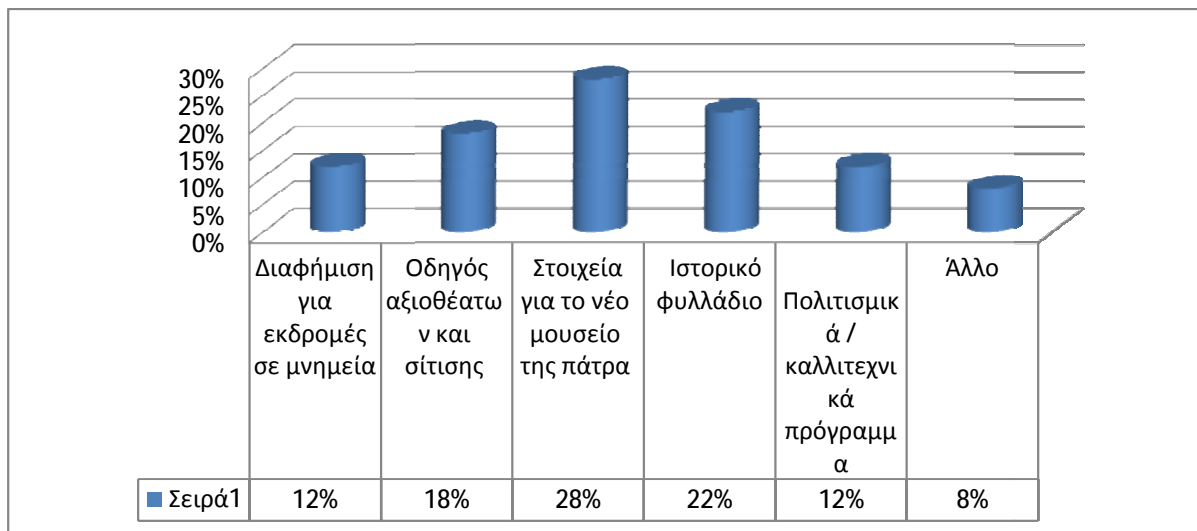
Στο ερώτημα ποιοι είναι οι λόγοι που επηρεάζουν το νέο λιμάνι της Πάτρας να γίνει αφετηρία ή τερματικός, το 8% ανέφερε την προσβασιμότητα, το 21% την έλλειψη πολυτελών ξενοδοχείων, το 17% την μέτρια ποιότητα των καταλυμάτων, το 13% την έλλειψη πολιτιστικών δραστηριοτήτων, το 37% την λειτουργία του αεροδρομίου και το 4% ανέφερε κάτι άλλο.

Ερώτηση 9^η: Κατά τη γνώμη σας, ποιο από τα παρακάτω θα μπορούσε να αποτελέσει πόλο έλξης για κρουαζιέρα στην περιοχή;



Για το τι θα μπορούσε να αποτελέσει πόλο εκλέξει για την κρουαζιέρα στην περιοχή, το 6% ο θρησκευτικός τουρισμός, το 24% ο πολιτισμικός, το 8% ο αγροτουρισμός, το 26% ανέφερε τις καλλιτεχνικές και πολιτισμικές εκδηλώσεις, το 32% τα αξιοθέατα και το μουσείο και το 4% ανέφερε κάτι διαφορετικό.

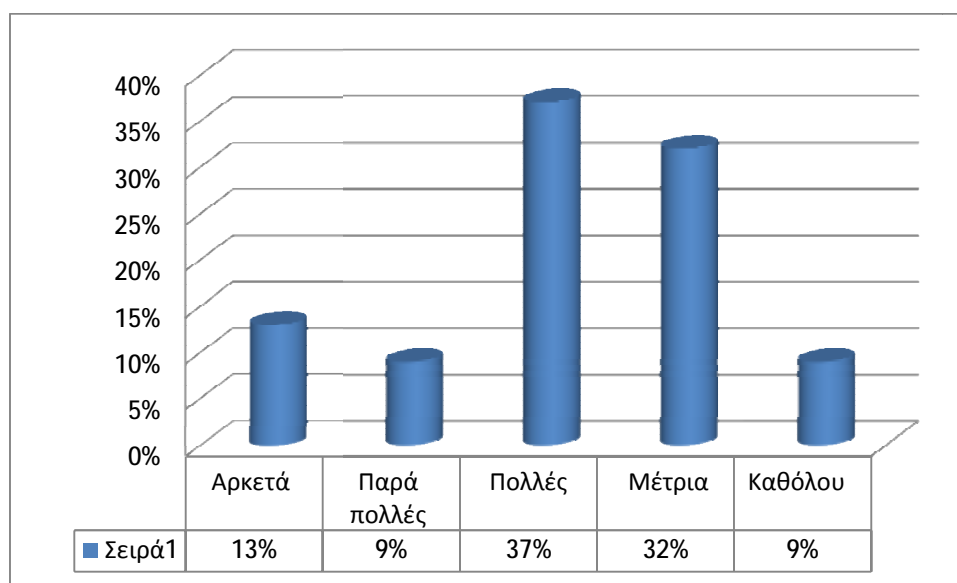
Ερώτηση 10^η: Ποιες ενέργειες θα πρέπει να γίνουν έτσι ώστε να γίνει ελκυστικός ο τουρισμός για τους τουρίστες της κρουαζιέρας;



Για να γίνει ελκυστικός ο τουρισμός για τους τουρίστες της κρουαζιέρας το 12% απάντησε ότι θα πρέπει να γίνουν διαφημίσεις για εκδρομές σε μνημεία που διαθέτει η πόλη, το 18% να υπάρξει οδηγός αξιοθέατων και σίτισης, το 28% να υπάρξουν στοιχεία για το νέο μουσείο της Πάτρας, το 22% να υπάρξει ένα ιστορικό

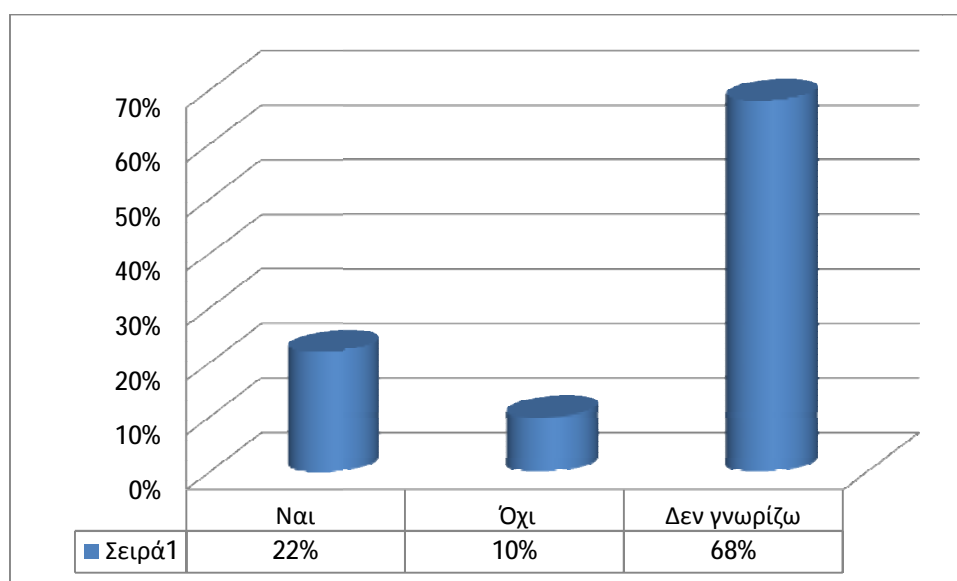
φυλλάδιο, το 12% να πραγματοποιηθούν πολιτισμικά και καλλιτεχνικά γεγονότα και το 8% απάντησε κάτι διαφορετικό.

Ερώτηση 11^η: Κατά τη γνώμη σας, υπάρχουν δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης του προϊόντων της κρουαζιέρας στην Πάτρα;



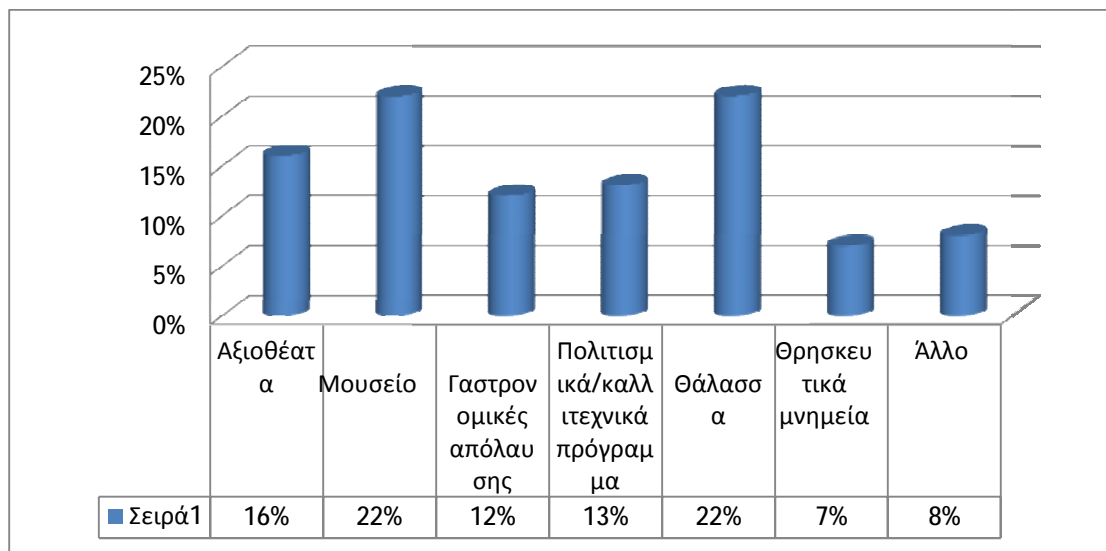
Για την πιθανότητα να υπάρχουν δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης του προϊόντων της κρουαζιέρας στην Πάτρα, το 13% απάντησε θετικά, το 9% παρά πολλές, το 37% πολλές, το 32% μέτριες και το 9% καθόλου.

Ερώτηση 12^η: Αν υπάρχουν τα επενδυτικά πρόγραμμα στο νέο λιμένα Πάτρας για προσέλκυση και ανάπτυξη κρουαζιέρας;



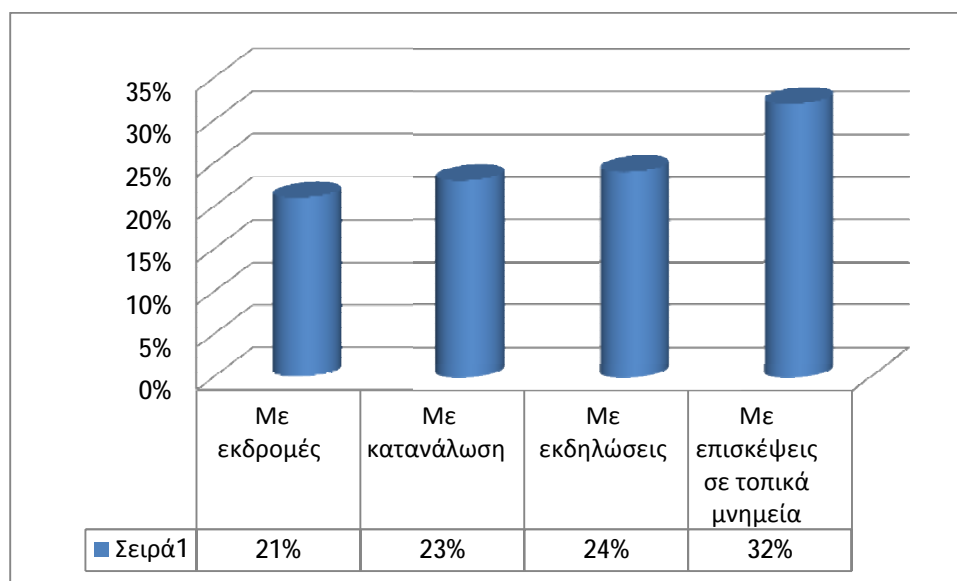
Για το αν έχουν γνώση για την ύπαρξη επενδυτικών προγραμμάτων για το νέο λιμάνι της Πάτρα που θα συμβάλει στην προσέλκυση επενδύσεων και ανάπτυξης της κρουαζιέρες, το 22% απάντησε θετικά, το 10% αρνητικά και το 68% ότι δεν γνωρίζει.

Ερώτηση 13^η: Τι θα μπορούσε να επισκεφτεί πρώτα ο τουρίστας μόλις φτάσει στο λιμάνι της Πάτρας;



Για το τι θα μπορούσε να επισκεφτεί ο τουρίστας μόλις φτάσει στο νέο λιμάνι της Πάτρας το 16% απάντησε τα αξιοθέατα, 22% το νέο μουσείο, το 12% Γαστρονομικές απόλαυσης, το 13% πολιτιστικά/καλλιτεχνικά προγράμματα, το 22% την θάλασσα, το 7% θρησκευτικά μνημεία και το 8% απάντησε κάτι άλλο.

Ερώτηση 14^η:Με ποιο τρόπο η ανάπτυξη της κρουαζιέρας μπορεί να βοηθήσει την τοπική οικονομία;



Για τον τρόπο συμβολής της κρουαζιέρας στην τοπική οικονομία, το 21% απάντησε με εκδρομές, το 23% με την κατανάλωση απάντησε το 23%, το 24% απάντησε με εκδηλώσεις και το 32% με επισκέψεις στα τοπικά μνημεία.

Ερώτηση 15^η: Υπάρχουν προβλήματα που εμποδίζουν την ανάπτυξή της κρουαζιέρας στο λιμάνι Πάτρας;

Σε ελεύθερη ερώτηση που τέθηκε στους ερωτούμενους για τα προβλήματα που εντοπίζουν στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Πάτρα μετά την κατασκευή του νέου λιμανιού, οι περισσότερες απαντήσεις που πήραμε αφορούσαν την συγκοινωνία και την επικοινωνία που διαθέτει αυτό με το κέντρο της Πάτρας αλλά και γενικότερα με τα πολιτισμικά μνημεία που διαθέτει η πόλη. Και μια δεύτερη απάντηση που λάβαμε σε αρκετά μεγάλο ποσοστό αφορούσε την διαμόρφωση χώρων υποδοχής από κρουαζιέρες, όπως είναι τα καταλύματα και τα ξενοδοχεία αλλά και οι χώροι εστίασης.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα τελευταία χρόνια πολλοί προορισμοί έχουν πραγματοποιήσει έργα και δομές για τουριστικές δραστηριότητες που προορίζονται για την βιομηχανία της κρουαζιέρας. Η τουριστική δραστηριότητα που προκύπτει μέσω κρουαζιέρας έχει την δυνατότητα να παράσχει σημαντικά οφέλη που δύναται να συμβάλουν στην επίτευξη σημαντικών αποτελεσμάτων στην αναγέννηση και την ανάπλαση για τους προορισμούς.

Οι κρουαζιέρα αποτελεί μια από τις σημαντικότερες μορφές θαλάσσιου τουρισμού από άποψη παραγωγικότητας μεγεθών και διαχωρίζεται σε διεθνής Κρουαζιέρα, Ευρωπαϊκή Κρουαζιέρα και «εθνική» Κρουαζιέρα. Η εξέλιξη του τουρισμού και κατά συνέπεια και της κρουαζιέρας οφείλεται σε στοιχεία όπως:

- xii. Η τεχνολογική πρόοδος.
- xiii. Η άνοδος του πολιτιστικού και μορφωτικού επιπέδου του ατόμου.
- xiv. Η βελτίωση των ατομικών εισοδημάτων και η άνοδος του βιοτικού επιπέδου.
- xv. Οι κοινωνικές παροχές, όπως η βελτίωση των ασφαλίσεων και η θεσμοθετημένη άδεια.
- xvi. Η πληρότητα της ενημέρωσης.
- xvii. Η τουριστική εκπαίδευση.
- xviii. Η παροχή κινήτρων και χρηματοδοτικών διευκολύνσεων από τον κρατικό μηχανισμό.
- xix. Οι οργανισμοί πρόωθησης και μελέτης του φαινομένου του τουρισμού.
- xx. Η ανάπτυξη της τουριστικής επιχειρηματικότητας και η διεθνοποίησή της.
- xxi. Οι διεθνείς συμβάσεις για τον τουρισμό.
- xxii. Η προσπάθεια για τη δημιουργία καλύτερων όρων υγιεινής και ασφάλειας.

Το μέγεθος της ζήτησης κρουαζιέρα στη Μεσόγειο τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει σταθερή ανάπτυξη. Στην Μεσογειακή αγορά διακρίνεται δυο μέρη το ανατολικό και δυτικό μέρος, με φυσικό σύνορο την ιταλική χερσόνησο.

Την ανατολή η μεσογειακή αποτελεί :

- Το Αιγαίο πέλαγος.

- Η Μαύρη Θάλασσα.
- Levante (Κύπρος - τα ιερά μέρη - Αίγυπτος).
- Βενετία - η αδριατική θάλασσα - η ιόνια θάλασσα.

Η κρουαζιέρα ως τρόπος προσέλκυσης ταξιδιωτών έχει τα ακόλουθα πέντε ειδικά χαρακτηριστικά:

- Στους πελάτες-τουρίστες παρέχετε η δυνατότητα να επισκεφτούν ποικίλες περιοχές σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα χωρίς τα συνδεδεμένα προβλήματα που προκύπτουν μέσα από τους άλλους τρόπους ταξιδιού, λόγω της αυτονομίας που παρέχουν τα πλοία.
- Τα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν διευθυντή κρουαζιέρας και προσωπικό αποκλειστικής λειτουργίας οι οποίοι είναι επιφορτισμένη να βεβαιώνονται ότι ο χρόνος των επιβατών δαπανάτε ευχαρίστα.
- Οι διακοπές για όλους αρχίζουν και τελειώνουν για όλους την ίδια ημέρα.
- Υπάρχουν διακρίσεις στην κρουαζιέρα.

Τα οικονομικά οφέλη που προκύπτουν από την κρουαζιέρα προσδιορίζονται από την αυξημένη αγοραστική ζήτηση από τους τουρίστες, τη δημιουργία περισσότερων θέσεων εργασίας την αναβάθμιση της πόλης που σχετίζεται με τον τουρισμό κρουαζιέρας, την προσέλκυση νέων επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών στην ευρύτερη περιοχή και εκτός τουριστικών δραστηριοτήτων, την επέκταση της τουριστικής επισκεψιμότητας σε όλες τις εποχές του χρόνου και τα πρόσθετα έσοδα που προκύπτουν από τους τερματικούς σταθμούς επιβατών.

Γενικότερα για το νέο λιμάνι της Πάτρας το σύνολο των κρουαζιερόπλοιων που εισήρθαν στο νέο λιμάνι της Πάτρας, το 2012 όπου και πέρασαν από αυτό 374 πλοία, το 2013 1.264, το 2014 745, το 2015 1090 και το 2016 743 κρουαζιερόπλοια.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της παρούσας έρευνας, τα μέρη που θα μπορούσαν να αποτελέσουν συγκριτικά πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Πάτρα, το μεγαλύτερο ποσοστό ανέφερε το νέο μουσείο, με το σχόλιο ότι βρίσκεται σε δυσπρόσιτο σημείο με έλλειπα συγκοινωνία και η δεύτερη μεγαλύτερη σε ποσοστό απάντηση αφορούσε τα πολιτισμικά μνημεία και οι θήλασες που υπάρχουν σε σχετικά κοντά και σε παρακείμενους νομούς. Συνεπακόλουθα, στο ερώτημα ποιες ηλικιακές ομάδες θα μπορούσε να προσελκύσει το νέο λιμάνι της

Πάτρας, το 8% αναφέρει ηλικίες κάτω των 30 ετών, το 22% από 31 έως 45 ετών, το 42% από 45 έως 6 ετών και το 28% πάνω από 60%.

Σχετικά με την περίοδο που διακρίνεται μεγαλύτερη κίνηση στο νέο λιμάνι της Πάτρας το 23% ανέφερε Ιανουάριο - Απρίλιο, το 60% Μάιο - Σεπτέμβριο και το 17% Οκτώβριο - Δεκέμβριο. Στο ερώτημα ποιοι είναι οι λόγοι που επηρεάζουν το νέο λιμάνι της Πάτρας να γίνει αφετηρία ή τερματικός, το 8% ανέφερε την προσβασιμότητα, το 21% την έλλειψη πολυτελών ξενοδοχείων, το 17% την μέτρια ποιότητα των καταλυμάτων, το 13% την έλλειψη πολιτιστικών δραστηριοτήτων, το 37% την λειτουργία του αεροδρομίου και το 4% ανέφερε κάτι άλλο. Για το τι θα μπορούσε να αποτελέσει πόλο εκλέξει για την κρουαζιέρα στην περιοχή, το 6% ο θρησκευτικός τουρισμός, το 24% ο πολιτισμικός, το 8% ο αγροτουρισμός, το 26% ανέφερε τις καλλιτεχνικές και πολιτισμικές εκδηλώσεις, το 32% τα αξιοθέατα και το μουσείο και το 4% ανέφερε κάτι διαφορετικό.

Για να γίνει ελκυστικός ο τουρισμός για τους τουρίστες τις κρουαζιέρας το 12% απάντησε ότι θα πρέπει να γίνουν διαφημίσεις για εκδρομές σε μνημεία που διαθέτει η πόλη, το 18% να υπάρξει οδηγός αξιοθέατων και σίτισης, το 28% να υπάρξουν στοιχεία για το νέο μουσείο της Πάτρας, το 22% να υπάρξει ένα ιστορικό φυλλάδιο, το 12% να πραγματοποιηθούν πολιτισμικά και καλλιτεχνικά γεγονότα και το 8% απάντησε κάτι διαφορετικό. Για την πιθανότητα να υπάρχουν δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης του προϊόντων της κρουαζιέρας στην Πάτρα, το 13% απάντησε θετικά, το 9% παρά πολλές, το 37% πολλές, το 32% μέτριες και το 9% καθόλου. Για το τι θα μπορούσε να επισκεφτεί ο τουρίστας μόλις φτάσει στο νέο λιμάνι της Πάτρας το 16% απάντησε τα αξιοθέατα, 22% το νέο μουσείο, το 12% γαστρονομικές απόλαυσης, το 13% πολιτιστικά/καλλιτεχνικά προγράμματα, το 22% την θήλασα, το 7% θρησκευτικά μνημεία και το 8% απάντησε κάτι άλλο. Για το αν έχουν γνώση για την ύπαρξη επενδυτικών προγραμμάτων για το νέο λιμάνι της Πάτρας που θα συμβάλει στην προσέλκυση επενδύσεων και ανάπτυξης της κρουαζιέρας, το 22% απάντησε θετικά, το 10% αρνητικά και το 68% ότι δεν γνωρίζει.

Τέλος, για τον τρόπο συμβολής της κρουαζιέρας στην τοπική οικονομία, το 21% απάντησε με εκδρομές, το 23% με την κατανάλωση απάντησε το 23%, το 24% απάντησε με εκδηλώσεις και το 32% με επισκέψεις στα τοπικά μνημεία.

Ήταν αναμενόμενο ότι το νέο λιμάνι της Πάτρα θα συνέβαλε στην τουριστική ανάπτυξη της πόλης. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχουν δυνατότητες συνολικά για ακόμα μεγαλύτερη ώθηση στο τουρισμό και ειδικότερα μέσα από την κρουαζιέρα. Σε αυτό πρέπει να συνεργαστούν το σύνολο το εμπλεκόμενων φορέων, όπως ο δήμος, το υπουργείο τουριστικής ανάπτυξης και το λιμενικό σώμα. Μέσα από την δημιουργία ευκολότερης πρόσβασης των κρουαζιερόπλοιων στην νέο λιμάνι και την ευκολότερη μετακίνηση από το λιμάνι και την πόλη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

- Βλάχος, Γ. (2007). *Διεύρυνση των παραγόντων που επιδρούν στην ανταγωνιστικότητα των λιμένων container της Μεσογείου. Πειραιάς: Αναπτυξιακή Επιμελητηρίων.*
- Θεωδορόπουλος Σωτ.(1998). «Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ε.Ε».
- Ηγουμενάκης, Ν., (1999). *Τουριστικό Μάρκετινγκ, Εκδόσεις: Interbooks, Αθήνα.*
- Καζάκος Π. «Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς της Ε.Ε».
- Κανονισμός 3577/92 σε ότι αφορά την κρουαζιέρα είχε άμεση ισχύ για την Ελλάδα από την 1/1/1995.
- Κολτσιδόπουλος, Γ.Δ. (2000). *Ελληνική Τουριστική και Ταξιδιωτική Γεωγραφία Ελλάδας, Εκδόσεις Έλλην.*
- Κουρής, Γ., (2011). *Οδηγός Υποδοχής & Εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων & επισκεπτών στο λιμένα Σούδας. Δήμος Χανίων.*
- Λαγός Δ. (2005), *Τουριστική Οικονομική. Αθήνα: Κριτική.*
- Μαραβέγιας Ν.-Τζινισιζέλης Μ,(1995). «Η ολοκλήρωση της Ε.Ε» , εκδ. Θεμέλιο,Αθήνα,σελ.241-285.
- Μπρεδήμα Α., *Η προσχώρηση στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες:τα κείμενα της συμφωνίας, ανάλυση, σχολιασμός, επιπτώσεις κατά τομέα,στο «εφαρμογή των γενικών κανόνων της Συνθήκης της ΕΟΚ στη ναυτιλία», εκδ. Σύγχρονα θέματα,σ ελ. 299-303.*
- *Μνημόνιο Ευρωπαϊκής Επιτροπής (1989). στο Συμβούλιο, ΕΕ-ΟΘΜ(89)266 τελικό 3/8/1989.*
- Μοίρα, Π. & Μυλωνόπουλος, Δ., (2006). *Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία. Κοινωνιολογική προσέγγιση. e- Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας.*
- Μυλωνόπουλος, Δ., *Ναυτιλία. Έννοιες-Τομείς-Δομές, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, 2004, σελ. 108-111.*
- *Περιοδικό Ελληνικά Λιμάνια , Τεύχος «Απρ.-Μαης-Ιούνης» 2009, Άρθρο “Βράβευση Cruise Terminal Ολπ ΑΕ ” , Σελ. 22.*

- *Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα A. Antonio Tizzano της 19ης Μαΐου 2004, Υπόθεση C-288/02, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Ελληνικής Δημοκρατίας.*
- *ΣΕΤΕ,(2013). Η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2014 - συνοπτική απεικόνιση βασικών μεγεθών.*
- *Σκάγιαννης Π. και Ραλλιάς Μ. (2013), Οι προοπτικές και οι προκλήσεις της κρουαζιέρας για τον τοπικό χώρο στην Ελλάδα.*
- *Ρόκου, Τ., (2011). Οι επιβάτες κρουαζιέρας επισκέπτονται 4 φορές περισσότερες χώρες από τους άλλους τουρίστες. TravelDailyNews. στο: <http://traveldailynews.gr/news/article/51695> [πρόσβαση 14 Μαΐου 2016]*
- *Τσάρτας Π. (1996) Τουρίστες, Ταξίδια, Τόποι: Κοινωνιολογικές Προσεγγίσεις στον Τουρισμό, Εξάντας: Αθήνα.*
- *Ψαραύτης Χ.Ν «Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών», Πακέτο σημειώσεων.*

Ξένη

- *Dawson, Ph.,(2000). Cruise Ships. An Evolution in Design, Conway Maritime Press, London, σελ. 10.*
- *GP Wild (International) Ltd, Implications of Fleet Changes for Cruise Market Prospects to 2010, August 2001, CLIA, <http://www.cruising.org> και PSA, <http://www.ps> και www.a-psara.org/*
- *European Commission Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, (2009). Tourist facilities in ports The economic factor.*
- *Foster, D.,(1994).First Class: An Introduction to Travel and Tourism, McGraw-Hill International Editions, 1994, σελ. 141-142*
- *Mitchell Duplessis Projects (PTY) LTD, 2010, Royal Caribbean Cruises, 2010, Kwag and Lee, 2009.*
- *Lekanou B. M. , Diakomihalis N. M., Stefanidaki E., Syriopoulos T.,(2005). The Economic Impact of Cruise Industry on Local Economies In Greece.*
- *Lundberg, D.E. and Lundberg, C.B.,(1993). International Travel and Tourism. John Wiley and Sons, New York.*
- *Papadopoulos S.I. & Mirza H. (1985). Foreign Tourism in Greece: An Economic Analysis, Tourism Management, 6(2), pp. 125-137.*

- *PSA and European Cruise Council, 2004, <http://www.europeancruisecouncil.com>*
- *PSA, Annual Cruise Review 2004 (UK and Europe), σελ. 2.*
- *Starr, N.,(1993). Viewpoint. An Introduction to Travel, Tourism and Hospitality, Houghton Mifflin Company, σελ. 19.*
- *Stefanidaki Ev., Cruise multiplier effects and social perception as determinant factor of local development, Department of Shipping, Trade and Transport University of the Aegean σελ 4.*
- *Wood, R.,(2000). «Caribbean Cruise Tourism, Globalization at Sea», Annals of Tourism Research, vol. 7, no. 2., σελ. 349.*

Διαδικτυακές πηγες

- *<http://theseanation.gr/Hom>.*
- *http://www.mbatourism.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=318:-a-2010&catid=19:2009-03-02-16-21-51&Itemid=2 , Τρίτη, 02 Νοέμβριος 2016)*
- *http://www.olp.gr/ann_contests_gr.html*
- *http://www.citybranding.gr/2013/01/blog-post_6180.html.*
- *http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=511*
- *http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=1238*
- *: http://www.efoplistis.gr/pdf/EF_0412_080.pdf*
- *http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=23*
- *http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=517*
- *http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=53*
- *http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=1088*