

2. Δραστηριότητες Θαλάσσιου Τουρισμού- Κρουαζιερόπλοια

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ
4506-ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

**Book
Now**



Δρ. Άννα Κουρτεσοπούλου
Χειμερινό εξάμηνο 2020-21

Ο κλάδος της κρουαζιέρας - Η εξέλιξη του παγκόσμια

Από προνόμιο λίγων σε αύξηση των καταναλωτών του προϊόντος κρουαζιέρα

Τα βασικά χαρακτηριστικά της περιόδου που διέρχεται ο κλάδος είναι:

- ✓ Η δημιουργία της CLIA (Cruise Line International Association), ως οργανισμού προώθησης των συμφερόντων των εταιρειών του κλάδου,
- ✓ Η στενότερη επαφή και συνεργασία με τα κανάλια διανομής (ταξιδιωτικοί πράκτορες)
- ✓ Η επανατοποθέτηση του προϊόντος της κρουαζιέρας σε υφιστάμενες αγορές και η αλλαγή της αντίληψης για τη φύση της κρουαζιέρας,
- ✓ Η αλλαγή του τρόπου προσφοράς του προϊόντος
- ✓ Η επέκταση σε νέες αγορές

Προώθηση της κρουαζιέρας ως εναλλακτικού τρόπου διακοπών σε δυνητικούς καταναλωτές, έφερε επιπλέον σημαντικές αλλαγές στην εσωτερική οργάνωση του ίδιου του κλάδου

Μεταβολή των δημογραφικών χαρακτηριστικών των χρηστών. Περισσότεροι νέοι χρήστες, ζευγάρια και οικογένειες με τα παιδιά τους άρχισαν να επιλέγουν κρουαζιέρα για τις διακοπές τους

Ο κλάδος της κρουαζιέρας - Η εξέλιξη του παγκόσμια

Κύριες εξελίξεις που σηματοδότησαν αλλαγές στον κλάδο και καθόρισαν την παρούσα δομή του κλάδου:

- ✓ το **μέγεθος** του πλοίου, το οποίο αυξάνεται σταδιακά, έτσι ώστε να φιλοξενεί μεγαλύτερο αριθμό των επιβατών
- ✓ το **είδος των δραστηριοτήτων** που προσφέρονται στα πλοία, μετατρέποντας τα κρουαζιεροπλοία σε πολυτελή ξενοδοχεία ξηράς παρέχοντας το μέγιστο των εγκαταστάσεων αναψυχής
- ✓ η **διάρκεια των προγραμμάτων** κρουαζιέρας, η οποία αποτυπώνει τη γενική τάση προς συρρίκνωση της διάρκειας των προγραμμάτων. Αυτός είναι ο κύριος λόγος για την ύπαρξη προγραμμάτων με διαφορετική διάρκεια. Επίσης, η επιλογή κοντινών μεταξύ τους προορισμών επέτρεψε την προσφορά πιο ανταγωνιστικών προγραμμάτων κρουαζιέρας επιτρέποντας στις εταιρείες να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητά τους
- ✓ **μεταβολές στα λιμάνια επιβίβασης**, κατά τη δεκαετία του '80 τα "παραδοσιακά" home ports σταδιακά άρχισαν να αντικαθίσταται από νέα, τα οποία βρίσκονταν κοντά στους κύριους θαλάσσιους διαδρόμους. Η τάση αυτή ευνοήθηκε περαιτέρω και από την τάση του "fly and cruise".

Είδη Κρουαζιέρας

- 1. Παραδοσιακή κρουαζιέρα -Cruise only.** Οι επιβάτες αυτής της μορφής απολαμβάνουν μόνο το ταξίδι, τους σταθμούς των ταξιδιών και τις υπηρεσίες επί του πλοίου. Διάρκεια 2-3 εβδομάδες & προσεγγίζουν 4-8 ενδιάμεσους προορισμούς. Μικρής & μεγάλης διάρκειας (> από 3 εβδομάδες)
- 2. Αεροπορικό ταξίδι & κρουαζιέρα -Fly and Cruise.** ο επιβάτης ταξιδεύει αεροπορικώς σε ένα λιμάνι που αποτελεί την αφετηρία της κρουαζιέρας του από την περιοχή που διαμένει συνεχίζοντας την περιήγησή του και ξαναπαίρνει αεροπλάνο για να επιστρέψει στον τόπο διαμονής του. Οι τιμές των αεροπορικών αποτελούν μέρος του τουριστικού πακέτου και είναι σχετικά χαμηλότερες από τις συνηθισμένες.
- 3. Μικρή κρουαζιέρα-. Mini Cruise.** Μέση διάρκεια 3-4 ημέρες. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται οι περισσότερες κρουαζιέρες στο Αιγαίο.
- 4. Κρουαζιέρα και παραμονή -Cruise and Stay.** Συνδυασμός κρουαζιέρας με τη διανυκτέρευση μίας ή παραπάνω νύχτες σε προκαθορισμένο λιμάνι ή περιοχή σε ξενοδοχείο επιλογής του επιβάτη κρουαζιέρας
- 5. Εκπαιδευτική κρουαζιέρα (Educational cruise).** Απευθύνεται σε φοιτητές και σπουδαστές και ο σκοπός της η παράδοση μαθημάτων από τους καθηγητές που συμμετέχουν στη κρουαζιέρα. Συνδυάζονται με εκπαιδευτικές επισκέψεις σε προορισμούς αλλά και με την αναψυχή που προσφέρει μια κρουαζιέρα.

6 Κατηγορίες παγκόσμιου στόλου

Κατηγορία	Χαρακτηριστικά
SDx- Super Delux	5 stars +
Dlx+-Delux plus	5 stars, 4 stars+
Dlx-Delux	4 stars (δραστηριοποιούνται κυρίως στην μαζική αγορά)
Std- Standard	3 stars+, 3 stars (σε αυτά συμπεριλαμβάνονται πλοία μεγαλύτερης ηλικίας)
Econ – Economy	3 stars – (σε αυτά συμπεριλαμβάνονται πλοία με τοπική δραστηριότητα)

Source: G.P.Wild International, 2012

Η βιομηχανία είναι προσανατολισμένη στην προσφορά αντί της ζήτησης καθώς η ανάπτυξη της βιομηχανίας εξαρτάται από την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του στόλου, δηλαδή τον αριθμός των κρουαζιερόπλοιων που εισέρχονται στην αγορά ή είναι υπό κατασκευή.



Μεγέθη κρουαζιερόπλοιων

Η βιομηχανία είναι προσανατολισμένη στην προσφορά αντί της ζήτησης καθώς η ανάπτυξη της βιομηχανίας εξαρτάται από την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του στόλου, δηλαδή τον αριθμός των κρουαζιερόπλοιων που εισέρχονται στην αγορά ή είναι υπό κατασκευή.

- **1970-** το μέσο μέγεθος ενός κρουαζιερόπλοιου ήταν 20.000 GT. Με μεταφορική ικανότητα 800 επιβατών
- **2010-** αυτό το μέγεθος διαμορφώνεται στα 100.000 GT. με ικανότητα μεταφοράς άνω των 3.000 επιβατών.
- **2014-** ο παγκόσμιος στόλος αριθμούσε 410 (από 393 το 2013) κρουαζιερόπλοια, χωρητικότητας 17.310.000 GT.

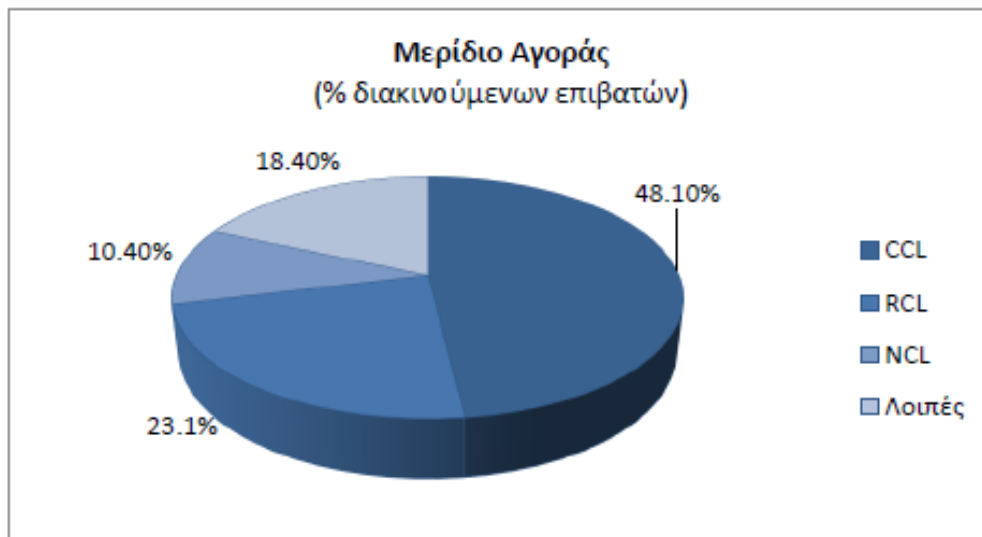
9% του στόλου κρουαζιερόπλοιων, έχει χαρακτηριστεί ως **mega ships** (> 3.000 κλινών), αλλά τα 29 πλοία αυτής της κατηγορίας (από 337 στο σύνολο) αντιπροσωπεύουν το 22,5% της συνολικής χωρητικότητας.

Επικρατούσα κατηγορία είναι αυτή των **2,001 έως 3,000**, η οποία αντιπροσωπεύει σχεδόν το 38% της συνολικής χωρητικότητας.



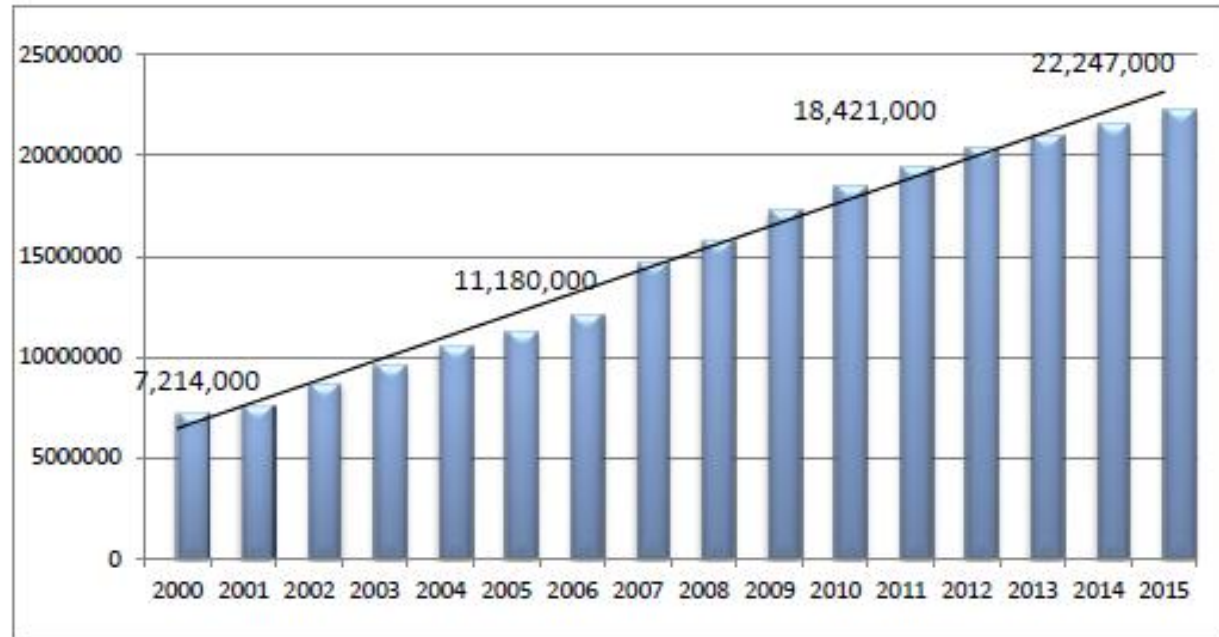
Η δομή της αγοράς

- Ο παγκόσμιος κλάδος της κρουαζιέρας κυριαρχείται από **λίγες και μεγάλες Επιχειρήσεις**. οι επιχειρήσεις μέλη της CLIA αποτελούν το 95% της Αμερικάνικης αγορά και σχεδόν το 80% της αντίστοιχης διεθνούς
- χαρακτηρίζεται από **συνθήκες ολιγοπωλίου** καθώς υπάρχουν σοβαρά εμπόδια εισόδου, λόγω των μεγάλων κεφαλαίων που απαιτούνται για την ναυπήγηση ενός κρουαζιερόπλοιου σημερινών απαιτήσεων, του χρόνου για την ναυπήγηση καθώς και της δυσκολίας αντιμετώπισής της φήμης που έχουν αποκτήσει οι ήδη υπάρχουσες εταιρείες
- το παρεχόμενο **προϊόν είναι υψηλού κόστους**, με αποτέλεσμα η οποιαδήποτε νεοεισερχόμενη εταιρεία να είναι δύσκολο να προσφέρει τις ίδιες υπηρεσίες σε χαμηλότερη τιμή.



- ❑ **Carnival Croup:** 48.1% (Carnival, Costa Cruises, Princess, AIDA, Holland America, P&O Cruises, P &O Cruises Australia, Ibero Cruises, Gunard, Seabourn)
- ❑ **RCL :**23.1% (Royal Caribbean, Celebrity, Pullmantur, CDF, Azamara)
- ❑ Άλλες: Norwegian, 10.4 %, MSC Cruises: 5.2%, Disney: 2.8%

Μεγέθη της διεθνούς κρουαζιέρας



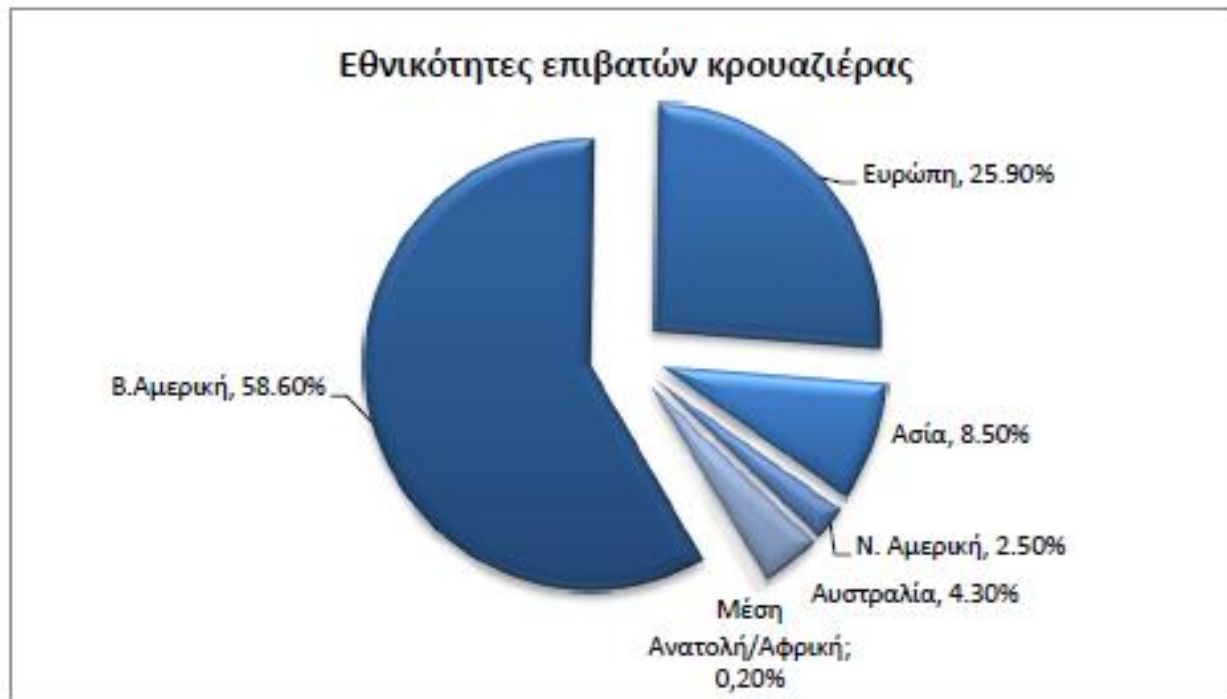
Εξέλιξη επιβατών κρουαζιέρας

1990-2015 - αριθμός επιβατών κρουαζιέρας αυξάνεται με ετήσιο ρυθμό 7,38%

1998-2008 – αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης 110%



Μεγέθη της διεθνούς κρουαζιέρας



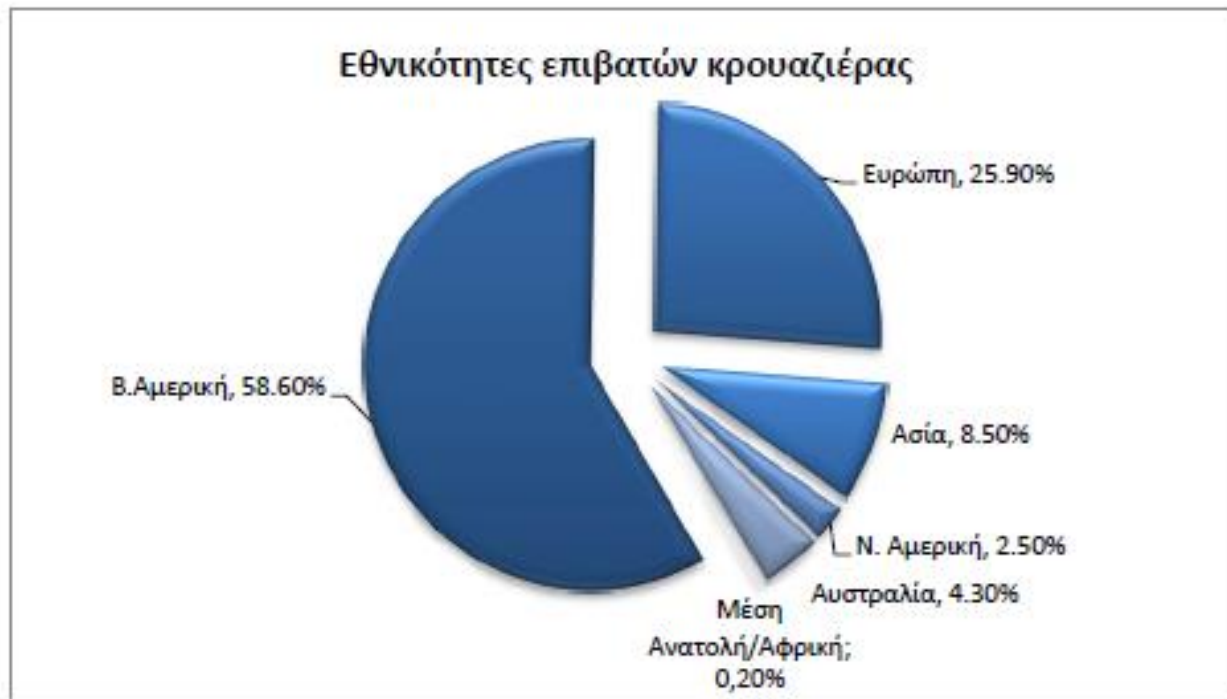
Εθνικότητα επιβατών κρουαζιέρας

Η μεγάλη πλειοψηφία προέρχεται από την Β. Αμερική σε ποσοστό 59%, με τους Ευρωπαίους να αντιπροσωπεύουν το 26% της παγκόσμιας αριθμού επιβατών Κρουαζιέρας

Το μεγαλύτερο ποσοστό προέρχεται από το **Ην. Βασίλειο σε ποσοστό 30%** και τη **Γερμανία (26%)**. Εξίσου σημαντικές Ευρωπαϊκές αγορές είναι η **Ιταλία (16%)**, **Γαλλία (12,5%)** και η **Ισπανία (7%)**.



Μεγέθη της διεθνούς κρουαζιέρας



Εθνικότητα επιβατών κρουαζιέρας

Η μεγάλη πλειοψηφία προέρχεται από την Β. Αμερική σε ποσοστό 59%, με τους Ευρωπαίους να αντιπροσωπεύουν το 26% της παγκόσμιας αριθμού επιβατών Κρουαζιέρας

Το μεγαλύτερο ποσοστό προέρχεται από το **Ην. Βασίλειο σε ποσοστό 30%** και τη **Γερμανία (26%)**. Εξίσου σημαντικές Ευρωπαϊκές αγορές είναι η **Ιταλία (16%)**, **Γαλλία (12,5%)** και η **Ισπανία (7%)**.



Παγκόσμιοι προορισμοί κρουαζιέρα

Περιοχή	2005	2009	2012
Καραϊβική	46.5%	40.5%	33.7%
Μεσόγειος	12.6%	17.8%	20,44%
Ευρώπη/ Σκανδιναβία	7.1%	8.7%	7,9%
Αλάσκα	8.3%	5.7%	6,18%

Μια σειρά από ειδικές γεωγραφικές αγορές μπορούν να διακριθούν στην Ανατολική Μεσόγειο, και συγκεκριμένα: (i) το Αιγαίο (ii) η Μαύρη Θάλασσα (iii) Λεβάντε (Κύπρος - οι Άγιοι Τόποι - Αίγυπτος) και, (iv) η Βενετία – η Αδριατική - Ιόνιο Πέλαγος.

Ευρώπη

2008-2013 αριθμός των επιβατών κρουαζιέρα αυξήθηκε κατά 438% από 4,42 εκατομμύρια επιβάτες σε 6,36 εκατομμύρια

κορυφαία λιμάνια της Μεσογείου για το έτος 2013, ήταν Βαρκελώνη (2.599 χιλιάδες επιβάτες), Civitavecchia (2,538), Βενετία (1.8515) και Πειραιάς (1.302). Σε γενικές γραμμές, η Ιταλία, η Ελλάδα και η Ισπανία είναι οι σημαντικότεροι ευρωπαϊκοί προορισμοί.



Η Ελληνική κρουαζιέρα



Εξέλιξη επιβατικής κίνησης

- ✓ αναπτύσσεται ήδη από τη δεκαετία του **1930**-εμφάνιση των πρώτων εταιρειών οι οποίες παρείχαν αποκλειστικά υπηρεσίες ταξιδιών αναψυχής στο Αιγαίο και την ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου
- ✓ Το **2013**, ο συνολικός αριθμός επιβατών που επισκέφθηκαν κάποιο ελληνικό προορισμό έφτασε τα 4,6 εκατομμύρια επιβάτες, σημειώνοντας συρρίκνωση της τάξεως του 4% από το 2012
- ✓ **2019** οι αφίξεις κρουαζιερόπλοιων ήταν περισσότερες κατά 14,34% (ανήλθαν στις 3.899 από 3.410 το 2018), ενώ αντίστοιχη ήταν η αύξηση και της επιβατικής κίνησης. Οι αφίξεις επιβατών κρουαζιέρας ανήλθαν στις 5.537.500 (από 4.788.642 το 2018), σημειώνοντας άνοδο 15,64%.
- ✓ πρωταθλητής” στις αφίξεις ήταν το λιμάνι του Πειραιά, με 622 κρουαζιερόπλοια και 1,098 εκατ. Επιβάτες
- ✓ Μετά τον Πειραιά, τη δεκάδα των λιμανιών με την υψηλότερη κίνηση συνθέτουν η Σαντορίνη, η Μύκονος, η Κέρκυρα, η Ρόδος, το Ηράκλειο, τα Χανιά, η Κεφαλλονιά και η Πάτμος.

Αναλυτικά στοιχεία Κρουαζιέρας Ελλάδας



ΕΝΩΣΗ
ΛΙΜΕΝΩΝ
ΕΛΛΑΔΟΣ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ 2015 - 2019 ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΧΩΡΑΣ

α/α	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	2019		2018		2017		2016		2015	
		Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας
1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	622	1.098.091	524	961.632	576	1.055.559	625	1.094.135	621	980.149
2	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	592	980.771	474	749.286	406	620.570	572	783.893	636	791.927
3	ΜΥΚΟΝΟΣ	550	787.490	484	702.256	501	699.304	596	722.517	600	649.914
4	ΚΕΡΚΥΡΑ	420	767.673	413	735.832	410	679.681	481	748.916	407	647.347
5	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	199	413.716	221	468.046	271	567.047	274	505.111	242	459.882
6	ΡΟΔΟΣ	258	308.194	210	237.808	248	274.903	299	314.689	340	342.063
7	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	204	307.043	187	297.929	131	181.693	165	238.780	170	219.805
8	ΧΑΝΙΑ (ΣΟΥΔΑ)	132	265.956	78	139.944	84	128.067	86	147.915	59	96.612
9	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ	133	259.261	90	144.074	50	61.598	77	85.463	112	149.227
10	ΠΑΤΜΟΣ	156	112.721	124	103.126	136	110.878	147	91.785	192	124.476
11	ΝΑΥΠΛΙΟ	88	34.704	75	57.894	86	29.689	94	51.551	62	46.075
12	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	37	32.500	24	13.616	43	28.972	49	26.560	52	37.762
13	ΣΥΡΟΣ	82	26.748	80	18.071	75	24.543	90	26.403	53	21.986
14	ΜΗΛΟΣ	38	23.641	27	16.667	23	9.222	32	14.735	28	15.394
15	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	20	17.226	17	14.284	17	13.104	29	25.175	8	5.742

Εμπλεκόμενοι Φορείς σε θέματα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα

- ✓ **Υπουργείο Ναυτιλίας** – Γενική εποπτεία επί ναυτιλιακών θεμάτων, Λιμεναρχεία, ασφάλεια λιμένων, κλπ.
- ✓ **Υπουργείο Τουρισμού και ΕΟΤ**: Συνέβαλε, μαζί με την ΕΛΙΜΕ, καθοριστικά τα τελευταία χρόνια στην παρουσία της Ελλάδος με εθνικό περίπτερο στην μεγάλη ετήσια έκθεση κρουαζιέρας του Μαϊάμι.
- ✓ **Υπουργείο Οικονομικών** – Τελωνεία
- ✓ **Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη** – Έλεγχος διαβατηριών
- ✓ **Εθνική Συντονιστική Επιτροπή Κρουαζιέρας (ΕΣΕΚ)**, 4 Θεματικές Ομάδες Εργασίες:
-Υποδομές- Ανωδομές -Εμπορικά θέματα – Πολιτικές προώθησης και προβολής, -Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική – Θεσμοί – Οργανισμοί, -Υποστηρικτικές Υπηρεσίες
- ✓ **Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων** – Ασχολείται με τον κεντρικό σχεδιασμό και προγραμματισμό λιμενικής πολιτικής, τον συντονισμό του τεχνικού σκέλους των λιμενικών έργων, την έγκριση ή αναθεώρηση μαστερπλαν, κλπ.
- ✓ **ΣΕΤΕ**: Συνέβαλε καθοριστικά στην αλλαγή αντίληψης της πολιτικής εξουσίας για την σημασία που έχει η ανάπτυξη κρουαζιέρας για τον Ελληνικό τουρισμό και την εθνική οικονομία, ενώ βοήθησε και πολύ αποφασιστικά στο να θεσμοθετηθεί η πλήρης άρση του καμποταζ.

Εμπλεκόμενοι Φορείς σε θέματα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα

- ✓ **Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος** – Βοήθησε πολύ στην αλλαγή της νοοτροπίας της πολιτικής ηγεσίας για την κρουαζιέρα και συνέβαλε στην άρση του καμποταζ.
- ✓ **ΕΛΙΜΕ (Ενωση Λιμένων Ελλάδος)** – Είναι το εθνικό δίκτυο λιμένων κρουαζιέρας και ασχολείται με διάφορα θέματα λιμενικών υπηρεσιών, στατιστική, αναπτυξιακό προγραμματισμό, κλπ. (Σημ. Εκτός από τα 13 λιμάνια που είναι Οργανισμοί Α.Ε., δεν επιτρέπει ο νόμος να συμπεριλάβει ως μέλη της εκατοντάδες Ελληνικά λιμάνια που υπάγονται σε Δημοτικά Λιμανικά Ταμεία. Η επιτυχία της προσπάθειας της ΕΛΙΜΕ να ξεπεράσει αυτό το ακατανόητο εμπόδιο είναι αποφασιστική για την συγκρότηση ενός υπόβαθρου που θα υποστηρίξει αποτελεσματικότερες λιμενικές πολιτικές για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας).
- ✓ **MEDCRUISE – Διεθνές δίκτυο λιμένων κρουαζιέρας της Μεσογείου**, με ένα σημαντικό μέρος της οργανικής σύνθεσης του μόνιμα εγκατεστημένο στην Ελλάδα.

Εμπλεκόμενοι Φορείς σε θέματα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα

- ✓ **CLIA Europe** – Το Ευρωπαϊκό παρακλάδι της πανίσχυρης διεθνούς ένωσης εταιρειών κρουαζιέρας CLIA (Cruise Lines International Association) που σήμερα εκπροσωπείται στην Ελλάδα από τον CEO της Celestyal Cruises. (Σημ. Είναι κατα βάση η πρώην ECC που πρόσφατα συγχωνεύτηκε με την CLIA που είχε βλέψεις και για μια δικτύωση Ευρωπαϊκών λιμένων κρουαζιέρας που θα έλεγχε η ίδια. Αυτό έφερε την CLIA αντιμέτωπη με την MedCruise, που όμως έσπευσε - μαζί με τα άλλα δίκτυα Ευρωπαϊκών λιμένων κρουαζιέρας - να υπογράψει μια συμφωνία στρατηγικής συνεργασίας με την πανίσχυρη ESPO (European Seaports Organization), ισορροπώντας έτσι την σχέση της με την CLIA).
- ✓ **ΕΕΚΦΝ (Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων και Φορέων Ναυτιλίας)** δημιουργήθηκε από την απόσχιση πρώην μελών της ΣΕΕΝ (Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας), με σκοπό την αποκλειστική κλαδική εκπροσώπηση της εγχώριας κρουαζιέρας. (Σημ. Από εφοπλιστικής πλευράς εκπροσωπεί την Ελληνόκτητη εταιρεία Majesty Cruises - που λειτουργεί κρουαζιέρες charter με πλοία Πορτογαλικής Σημαίας - και την Κυπριακών συμφερόντων Celestyal Cruises (πρώην Louis) που δραστηριοποιείται στην Ελλάδα, αλλά όχι πιά με την Ελληνική Σημαία).

Διεθνείς Οργανισμοί Κρουαζιέρας

✓ **Cruise Line International Association (CLIA)**

Η CLIA ιδρύθηκε το 1975 και αποτελεί μία μη κερδοσκοπική συμμαχία με κύριο στόχο την προώθηση της ποικιλομορφίας και της υψηλής αξίας της κρουαζιέρας κυρίως στην Βόρεια Αμερική. Μέλη της είναι οι περισσότερες και πιο μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας του κόσμου

✓ **International Council of Cruise Lines (ICCL)**

Ιδρύθηκε το 1990 με στόχο την ανάπτυξη και δημιουργία των απαραίτητων νόμων ώστε ο κλάδος της κρουαζιέρας να περάσει σε μια νέα εποχή ευημερίας, παρέχοντας ένα υγιές και ασφαλές περιβάλλον για το πλήρωμα και τους επιβάτες πάνω στο πλοίο. Επιπλέον, έδωσε έμφαση στη συμμετοχή της διαδικασίας χάραξης πολιτικής της βιομηχανίας της κρουαζιέρας.

✓ **Medcruise**

Πρόκειται για ένωση μεσογειακών λιμένων κρουαζιέρας, η οποία ιδρύθηκε το 1996 και έχει ως στόχο την προώθηση συμφερόντων και τη μεταξύ τους συνεργασία σε πολλαπλά επίπεδα. Αποτελείται από 40 μέλη που αντιπροσωπεύουν 59 μεσογειακά λιμάνια.

Διεθνείς Οργανισμοί Κρουαζιέρας

✓ **Florida – Caribbean Cruise Association (FCCA)**

Ιδρύθηκε το 1972 και έθεσε ως κύριο στόχο να δημιουργήσει ένα φόρουμ προτάσεων - αντιπροτάσεων και γενικότερων συζητήσεων που θα αφορούν θέματα νομοθεσίας, ασφάλειας, τουρισμού, λιμανιών, περιβάλλοντος και οποιασδήποτε άλλης θεματικής σχετικής με τον κλάδο της κρουαζιέρας. Πρόκειται για μια οργάνωση μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα η οποία αποτελείται από 11 μέλη που δραστηριοποιούνται έχοντας στόλο πάνω από 100 κρουαζιερόπλοια στην Καραϊβική, τη Φλώριδα και το Μεξικό.

✓ **Passenger Shipping Association (PSA)**

Πρόκειται για βρετανικό οργανισμό ο οποίος περιλαμβάνει 35 εταιρείες κρουαζιέρας. Ιδρύθηκε το 1958 με όνομα Ocean Travel Development. Σκοπός ήταν η προώθηση των θαλάσσιων ταξιδιών, η ανάπτυξη του κλάδου αυτού και η εναντίωση σε νόμους, φορολογίες και κάθε είδους περιορισμούς που αφορούσαν την κρουαζιέρα. Σήμερα, έχοντας στο πλευρό της πάνω από 2.000 γραφεία ταξιδιών, αποτελεί έναν σημαντικό οργανισμό που τους υποστηρίζει και τους καταρτίζει κατάλληλα με απώτερο σκοπό την άνοδο των πωλήσεων πακέτων κρουαζιέρας.

Διεθνείς Οργανισμοί Κρουαζιέρας

✓ **Cruise Europe**

Ύστερα από σύμπραξη 27 ευρωπαϊκών λιμανιών, ιδρύθηκε το 1991 με σκοπό τη μεταξύ τους συνεργασία σε Βόρεια και Δυτική Ευρώπη, προκειμένου να προσελκύσουν όλο και περισσότερους επιβάτες. Σήμερα τα μέλη της ξεπερνούν τα 70 λιμάνια και εκτός από την προώθηση των λιμένων τα οποία είναι μέλη της, διατηρεί παράλληλα στενές επαφές με τις γραμμές κρουαζιέρας πάνω σε θέματα ασφάλειας, περιβάλλοντος εγκαταστάσεων κ.λπ.

✓ **Verband der Faehrschiffahrt und Faehrtoutistik e.V. (VFF)**

Ιδρύθηκε το 1995 με στόχο την προώθηση της κρουαζιέρας και την αύξηση των πωλήσεων μέσω των τουριστικών πρακτόρων, της απαραίτητης κατάρτισης και εκπαίδευσης τους και της ενοποίησης των συστημάτων κρατήσεων. Τα μέλη της είναι αντιπρόσωποι ναυτιλιακών εταιρειών στις γερμανόφωνες χώρες και έχουν ως έδρα το Αμβούργο. Αποτελείται από τρεις ειδικευμένες επιτροπές που ασχολούνται με τις πωλήσεις, το κόστος των πακέτων διακοπών, την κατάρτιση και τις δημόσιες σχέσεις.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ (CLIA)

50+ Cruise Lines

Ocean, river and specialty cruise lines, representing more than 95 percent of global cruise capacity



340+ Executive Partners

Key suppliers and cruise line partners, including ports & destinations and ship development, suppliers and business services



15,000 Travel Agencies

Includes the largest agencies, hosts, franchises and consortia



25,000 Travel Agent Members Worldwide



ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ (CLIA)



Σύγχρονες τάσεις & ανασκόπηση κλάδου 2019

Μελέτη περίπτωσης Αρχείο «2019 Cruise Trends & Industry outlook»



Άντληση Στατιστικών στοιχείων κλάδου

Επιπρόσθετα στατιστικά στοιχεία μπορείτε να βρείτε:

-Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ)

<http://seen.org.gr/el/m-enimerosi/statistika>

-Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας

www.nee.gr

-Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής

www.hcg.gr

- Υπουργείο Οικονομίας & Ανάπτυξης

www.mnec.gr

-Greek Shipping Cooperation Committee

committee@greekshipping.org

-European Sea Ports Organization (ESPO)

www.espo.be

- Cruisemarketwatch

<https://cruisemarketwatch.com/>

-<https://www.statista.com/topics/4211/cruise-industry-in-europe/>

-<https://www.f-cca.com/downloads/2018-Cruise-Industry-Overview-and-Statistics.pdf>

- <https://cruising.org/>



Άντληση Στατιστικών στοιχείων κλάδου

Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων και Φορέων Ναυτιλίας (ΕΕΚΦΝ)
info@cruise-union.com

Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων
www.shortsea.gr

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών
www.ugs.gr

Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού
www.epest.gr

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (ΟΛΠ)
<http://www.olp.gr/el/cruise-greece/cruise-programme>

Λιμάνι Βαρκελώνης, πηγή:
<http://elcorreomaritimo.com/>



Οι συγκυρίες που επηρεάζουν την κρουαζιέρα στην Ελλάδα

- ✓ Η Μεσόγειος από το 2011 άρχισε να βιώνει τις συνέπειες μιας σειράς αρνητικών οικονομικών και γεωπολιτικών συγκυριών που οδήγησαν σε αισθητή μείωση προσφοράς κλινών κρουαζιέρας
- ✓ Η Ανατολική Μεσόγειος επλήγη περισσότερο λόγω των εξελίξεων που έφερε η Αραβική Άνοιξη, δηλαδή της εξάπλωσης των αναταραχών σε όλη τη Μέση Ανατολή, της επιδείνωσης του εμφυλίου πολέμου στη Συρία, του προσφυγικού, των περιορισμών που επέβαλε στην χρήση του λιμανιού της Βενετία, κλπ.
- ✓ Η εμβάθυνση και ο μακρύς χρονικός ορίζοντας των προβλημάτων με την Μεσογειακή κρουαζιέρα ανάγκασε τις εταιρείες του κλάδου να αναθεωρήσουν ριζικά την παγκόσμια αναπτυξιακή στρατηγική τους. Αυτό οδήγησε στο να επικεντρώσουν μεγάλο μέρος της δυναμικής τους σε μια επιθετική προσπάθεια επίσπευσης της ανάπτυξης των αναδυόμενων Ασιατικών αγορών, κυρίως της Κίνας.
- ✓ Η αγορά της Κίνας αντιδρά πολύ θετικά και σε σχετικά λίγο χρόνο άρχισε να πλησιάζει αριθμητικά τις θεωρούμενες ως ώριμες αγορές της Ευροζώνης. Αυτό κρύβει μια μεσοπρόθεσμη ευκαιρία για την Μεσόγειο, καθώς σε 5-6 χρόνια που η Κινεζική αγορά θα έχει αρχίσει να ωριμάζει, είναι φυσικό να αναπτύξει και ζήτηση για κρουαζιέρες σε άλλες περιοχές του κόσμου.

Το Homeporting στην Ελλάδα

Κομβικό Homeporting: Μόνιμη ή μακράς διάρκειας εγκατάσταση κρουαζιεροπλοίου σε λιμάνι όπου γίνονται όλες οι επιβιβάσεις και αποβιβάσεις επιβατών του και παρέχονται οι περισσότερες βασικές υπηρεσίες, όπως τεχνική υποστήριξη, εφοδιασμός καυσίμων, τροφοδοσία κλπ. Ακόμη και αν το πρόγραμμα του πλοίου δεν είναι κυκλικό, όλες οι κύριες υπηρεσίες logistics γίνονται από το κομβικό homeport, όπου υπάρχει και επιχειρησιακή βάση (shore office). Οι κυριότεροι μόνιμοι χρήστες είναι συνήθως κρουαζιερόπλοια εταιρειών που εξυπηρετούν την εθνική αγορά.

Περιστασιακό Homeporting: Περιστασιακή ή εποχιακής διάρκειας αφητηριακή χρήση όπου η εταιρεία συνήθως διαχειρίζεται εξ αποστάσεως τις ανάγκες logistics του πλοίου. Είναι η πιο συνηθισμένη αφητηριακή χρήση από εταιρείες που δεν είναι αποκλειστικά συνδεδεμένες με την εθνική αγορά της χώρας που βρίσκεται το λιμάνι. (Κάτι παρόμοιο είδαμε στο Ηράκλειο τελευταία με την Costa Crociere.) Μια μορφή αυτής της κατηγορίας homeporting είναι και η εναλλάξ αφητηρία όπου το πλοίο χρησιμοποιεί περιστασιακά δύο homeports σε ανοικτό δρομολόγιο, π.χ. Πειραιάς – Κωνσταντινούπολη.

Interporting: Το κρουαζιερόπλοιο χρησιμοποιεί ένα λιμάνι για να απο-επιβιβάζει μέρος των επιβατών του – για διάφορους εμπορικούς λόγους - αλλά το homeport του βρίσκεται σε άλλο σημείο. Μια τέτοια περίπτωση είναι το Μπάρι, όπου τα Ιταλικά κρουαζιερόπλοια «μαζεύουν» τους Νότιους Ιταλούς επιβάτες στην κάθοδο τους από την Βενετία.

Γιατί δεν αναπτύσσεται ικανοποιητικά το Ελληνικό homeporting

- ✓ Παρ' όλο που η Ελλάδα έχει υπάρξει και 1^η χώρα σε επισκεψιμότητα κρουαζιέρας στην Ευρώπη και την τελευταία πενταετία βρίσκεται σταθερά στην 3^η θέση, για πολλούς εσωτερικούς και εξωγενείς λόγους **δεν κατάφερε ως τώρα να αναπτύξει ικανοποιητικά το homeporting.**
- ✓ Ένας από τους βασικούς λόγους ήταν και η μεγάλη καθυστέρηση με την αλλαγή στάσης της Ελλάδος σε σχέση με την **αφετηριακή χρήση των λιμανιών** της από 6 «Κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα» Νοεμβριος 2015 πλοία με σημαίες τρίτων χωρών. Η ανάπτυξη του Ελληνικού homeporting ακόμη βασίζεται κυρίως στα brands της Αμερικανικής αγοράς που ως επί το πλείστον λειτουργούν πλοία με τέτοιες σημαίες.
- ✓ Άλλοι λόγοι είναι η **ανεπάρκεια αεροπορικών συνδέσεων** με τις αγορές της Β. Αμερικής και η απουσία backyard market από τις χώρες της ευρύτερης περιοχής.
- ✓ **Οι ελλείψεις σε λιμενικές υποδομές** είναι ένα πρόβλημα που περιορίζει την μελλοντική προοπτική του Ελληνικού homeporting, καθώς αυξάνονται σταθερά τα πολύ μεγάλα νέας γενιάς κρουαζιερόπλοια. Πάντως, υπάρχουν ακόμη περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης με τις υφιστάμενες δυνατότητες, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι είναι και ιδανικές.

Προϋποθέσεις ανάπτυξης homeporting σε ένα αφετηριακό λιμάνι κρουαζιέρας

- ✓ Στρατηγική γεωγραφική θέση στα πλαίσια μιας περιοχής κρουαζιέρας
- ✓ Επαρκής τουριστική ζήτηση για την περιοχή που εξυπηρετεί
- ✓ Ασφάλεια και πολιτική σταθερότητα στην χώρα του, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή του
- ✓ Θέση κοντά ή μέσα σε πόλη που είναι και δυνατός προορισμός με ανεπτυγμένες τουριστικές και ξενοδοχειακές υποδομές, π.χ. Βαρκελώνη, Βενετία, Τσιβιταβέκκια (Ρώμη), Κωνσταντινούπολη, Πειραιάς (Αθήνα), κλπ
- ✓ Θέση κοντά σε διεθνές αεροδρόμιο με επαρκείς συνδέσεις από αγορές-πηγές της κρουαζιέρας και ιδανικά, εναλλακτική πρόσβαση και με μέσα επιφανείας
- ✓ Επάρκεια υποδομών για τον ελλιμενισμό σύγχρονων κρουαζιεροπλοίων
- ✓ Πιστοποιημένη λειτουργία σύμφωνα με διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας πλοίων και επιβατών, περιβαλλοντικής προστασίας, κλπ
- ✓ Οργανωμένη υποδομή επιβατικού σταθμού για την εξυπηρέτηση σύγχρονων αναγκών της κρουαζιέρας, όπως άνετη διακίνηση επιβατών, ασφαλής διαχείριση αποσκευών, παροχή διάφορων υπηρεσιών προς επιβάτες και πληρώματα, κλπ
- ✓ Ανταγωνιστική παροχή βασικών αφετηριακών υπηρεσιών για κρουαζιερόπλοια, με σύγχρονες συνθήκες τροφοδοσίας, εφοδιασμού τεχνικών και ξενοδοχειακών υλικών και εξοπλισμών, τεχνικής υποστήριξης, πετρελαίου, διαχείρισης αποβλήτων, κλπ.

Κυρίαρχες Τάσεις Παγκοσμίως

- ✓ **Αύξηση ζήτησης κρουαζιέρας** με το 62% των επιβατών που έχουν ήδη επιλέξει την κρουαζιέρα μένοντας ευχαριστημένοι από την προηγούμενη εμπειρία τους, δηλώνουν ότι σκοπεύουν να την επιλέξουν ξανά, ενώ το 69% την προτιμούν από τις διακοπές στην ξηρά
- ✓ Σαφώς τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια είναι πολύ εντυπωσιακά και τραβούν την προσοχή περισσότερο. Ωστόσο, το επίκεντρο εστιάζεται περισσότερο στο **σχεδιασμό και τις υπηρεσίες που προσφέρουν** και όχι τόσο στο μέγεθος. Επομένως, τα πιο μικρά κρουαζιερόπλοια δεν υστερούν σε τίποτα από τα μεγάλα όσον αφορά τη χλιδή, τον εσωτερικό χώρο, τις υπηρεσίες κ.λπ
- ✓ **Οι ειδικές κρουαζιέρες συνεχίζουν να αναπτύσσονται**, αφού τα πιο εξελιγμένα ειδικά κρουαζιερόπλοια, όπως τα κρουαζιερόπλοια εξερευνηήσεων, τα πολυτελή γιοτ και τα καινούρια ποταμόπλοια σημειώνουν διψήφια αύξηση στους επιβάτες. Για παράδειγμα, από το 2009 ως το 2014, τα ειδικά κρουαζιερόπλοια αναπτύχθηκαν κατά 21%.

Κυρίαρχες Τάσεις Παγκοσμίως

- ✓ **Η Καραϊβική εξακολουθεί να κυριαρχεί** και να χαρακτηρίζεται ως «βασίλισσα της κρουαζιέρας», κατέχοντας μερίδιο μεγαλύτερο του 1/3 της αγοράς (περίπου 35,5%). Ενδεικτικά, το 2009 κατείχε το 37% των ταξιδιών κρουαζιέρας, ενώ το 2010 το 41,3%, σύμφωνα με την FCCA. Αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός ότι έχουν δημιουργηθεί συνολικά 56.000 θέσεις εργασίας σχετικές με την κρουαζιέρα, οι οποίες προσέφεραν \$720 εκατομμύρια σε μισθούς.
- ✓ **Ο κόσμος γίνεται πιο προσβάσιμος από ποτέ για όλους.** Λόγω της αυξημένης ζήτησης, οι μεγαλύτερες εταιρίες κρουαζιέρας, οι οποίες αποτελούν και μέλη της CLIA, προσφέρουν κρουαζιέρες σε περισσότερα των 1.000 λιμανιών σε όλο τον κόσμο, κάνοντας μια προσπάθεια ένταξης σε αυτά των προστατευόμενων περιοχών που συγκαταλέγονται στις πόλεις Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO

Κυρίαρχες Τάσεις Παγκοσμίως

- ✓ **Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες αποτελούν πολύ σημαντικό παράγοντα** στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Αυτό σημαίνει πως παρά την ανάπτυξη του διαδικτύου, το αγοραστικό κοινό προτιμά και εμπιστεύεται περισσότερο τους ταξιδιωτικούς πράκτορες, αφού το 70% στρέφονται στην εύκολη λύση της οργάνωσης των διακοπών τους από αυτούς.
- ✓ **Οι επιβάτες βρίσκονται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος** και αποτελούν έμπνευση για νέες υπηρεσίες, παροχές και καινοτομίες. Έτσι λοιπόν, οι μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας παρέχουν εξεζητημένες υπηρεσίες όπως παροχή ασύρματης διαδικτυακής σύνδεσης σε όλο το πλοίο κατά τη διάρκεια όλου του ταξιδιού, πρωτότυπες εμπειρίες και δραστηριότητες με διάφορες θεματικές για όλες τις ηλικίες και όλες τις προτιμήσεις. Το σημαντικότερο είναι ότι μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες των ΑΜΕΑ, των εγκύων, των ασθενών ή οποιασδήποτε άλλης κατηγορίας ανθρώπων με κάποια ιδιαιτερότητα ή ακόμα και προτίμηση.

Ποιοι πάνε κρουαζιέρα & γιατί την επιλέγουν;

- ✓ Ηλικίες από 30-39, 50-59, 60-74 καλύπτουν το 1/3 των επιβατών κρουαζιέρας.
- ✓ Το 72% όσων επιλέγουν κρουαζιέρα είναι εργαζόμενοι, το 69% μορφωμένοι, ενώ το 84% παντρεμένοι.
- ✓ Το 34% όσων έχουν επιλέξει την κρουαζιέρα τα περασμένα χρόνια, πιστεύουν ότι πρέπει να συνδυάζεται με διακοπές στη στεριά
- ✓ Το 18% διαλέγει αποκλειστικά και μόνο κρουαζιέρα και σαλπάρει όσο συχνότερα μπορεί.
- ✓ Το 42% επιστρέφουν και επισκέπτονται ξανά ένα λιμάνι που είχαν πρωτοδεί και τους τράβηξε την προσοχή κατά τη διάρκεια μιας κρουαζιέρας.
- ✓ Αν και ο προορισμός και το κόστος εκεί είναι οι πιο σημαντικοί παράγοντες στην επιλογή μιας κρουαζιέρας, σπουδαίο ρόλο παίζει και το κρουαζιερόπλοιο, οι ανέσεις, οι υπηρεσίες και οι δραστηριότητες που παρέχει.
- ✓ Το 89% όσων έχουν πάει κρουαζιέρα την κατατάσσουν στις κορυφαίες εμπειρίες της ζωής τους, ενώ το 84% συστήνει την εμπειρία τους αυτή σε φίλους.

Ποιοι πάνε κρουαζιέρα & γιατί την επιλέγουν;

- ✓ Το 62% των επιβατών έχουν ξαναπάει κρουαζιέρα και άλλες φορές.
- ✓ Ο μέσος όρος των ταξιδιών με κρουαζιερόπλοιο αγγίζει τις 3,8.
- ✓ Το 86% θέλει να ξανακάνει κρουαζιέρα μέσα στα επόμενα τρία χρόνια.
- ✓ Κατά μέσο όρο, κάθε επιβάτης κρουαζιέρας ξόδεψε κατά μέσο όρο \$2.500 για την τελευταία κρουαζιέρα του, από τα οποία τα \$1.653 είναι ο ναύλος, τα \$565 αφορούν στα προσωπικά έξοδα τόσο μέσα στο πλοίο όσο και στα λιμάνια προσέγγισης και τέλος, τα \$534 αντιστοιχούν στα αεροπορικά εισιτήρια για να φτάσουν στο λιμάνι επιβίβασης.



Ο αντίκτυπος της κρουαζιέρας παγκοσμίως

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ

01

Θετικές

- ✓ Αύξηση των φορολογικών εσόδων από την κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών από τους τουρίστες
- ✓ Αύξηση των θέσεων εργασίας
- ✓ Αύξηση του οικογενειακού εισοδήματος των κατοίκων
- ✓ Βελτίωση υποδομών
- ✓ Αύξηση επιχειρηματικής δραστηριότητας

Αρνητικές

- ✓ Αύξηση τιμών αγαθών και υπηρεσιών λόγω της αύξησης της ζήτησης
- ✓ Άνιση κατανομή οικονομικών ωφελειών στους κατοίκους
- ✓ Διαρροή εσόδων σε άλλες επιχειρήσεις εκτός περιοχής
- ✓ Εποχιακά συνήθως εισοδήματα



Ο αντίκτυπος της κρουαζιέρας παγκοσμίως

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ

02

Θετικές

- ✓ Αύξηση ενδιαφέροντος για την προστασία και τη διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος και των ιστορικών μνημείων και περιοχών
- ✓ Χρηματοδοτούμενα προγράμματα και νόμοι σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος

Αρνητικές

- ✓ Αλλοίωση ή επιβάρυνση του φυσικού περιβάλλοντος, της χλωρίδας και της πανίδας
- ✓ Ρύπανση λιμανιών, αέρα και θάλασσας
- ✓ Αλλαγές στη φυσική συμπεριφορά θαλάσσιων ζώων και ψαριών και τη σύνθεση του ζωικού βασιλείου
- ✓ Ηχορύπανση από τα πλοία



Ο αντίκτυπος της κρουαζιέρας παγκοσμίως

ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ

03

Θετικές

- ✓ Επαφή με νέους προορισμούς, πολιτισμούς και ανθρώπους
- ✓ Βελτίωση βιοτικού επιπέδου και ποιότητας ζωής

Αρνητικές

- ✓ Συνωστισμός που καθιστά δύσκολη την ξενάγηση



Αντιμετώπιση covid-19

CLIA: Ο κλάδος της κρουαζιέρας οδηγεί τις εξελίξεις

Οι εταιρείες-μέλη της Διεθνούς Ένωσης Εταιρειών Κρουαζιέρας (CLIA), που εκπροσωπούν το 95% της παγκόσμιας επιβατικής χωρητικότητας στην κρουαζιέρα, συμφώνησαν

- ✓ να πραγματοποιούν τεστ ανίχνευσης του ιού στο σύνολο (100%) των επιβατών και των πληρωμάτων όλων των κρουαζιερόπλοιων με χωρητικότητα 250 ατόμων και άνω, καθιστώντας το αρνητικό τεστ απαραίτητη προϋπόθεση για την επιβίβαση στο πλοίο.
- ✓ Επιπλέον, στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής, τα πληρώματα θα πραγματοποιούν επιπρόσθετους ελέγχους, συμπεριλαμβανομένου αρνητικού τεστ πριν φύγουν από τα σπίτια τους, πριν από την επιβίβαση στα κρουαζιερόπλοια, μετά την ολοκλήρωση κατ' ελάχιστον επταήμερης καραντίνας και επανάληψη τουλάχιστον μία φορά κάθε μήνα. Οι τύποι των τεστ στα οποία θα υποβάλλονται ενδέχεται να διαφέρουν ανάλογα με τις επιστημονικές εξελίξεις και τη διαθεσιμότητα διαφορετικών μεθόδων.



Αντιμετώπιση covid-19

CLIA: Ο κλάδος της κρουαζιέρας οδηγεί τις εξελίξεις

Η απόφαση αυτή είναι η πρώτη του είδους για την ταξιδιωτική βιομηχανία και αποτελεί παράδειγμα πώς ο κλάδος της κρουαζιέρας οδηγεί τις εξελίξεις. Καθώς οι κρουαζιέρες επανεκκινούν σταδιακά σε όλο τον κόσμο, ο κλάδος είναι ο πρώτος από τον ταξιδιωτικό και τουριστικό τομέα που δεσμεύεται στον έλεγχο του 100% των επιβατών και των πληρωμάτων του.

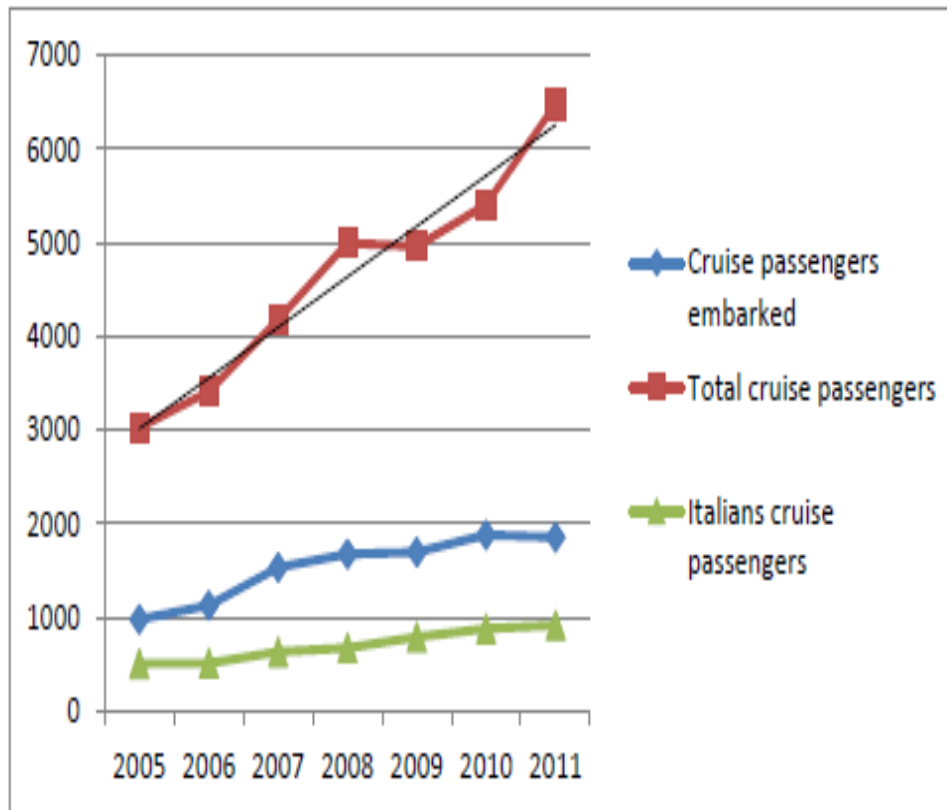
Η CLIA αντιμετωπίζει τα τεστ ως ένα σημαντικό βήμα μιας πολυεπίπεδης προσέγγισης η οποία επιβεβαιώνει στην πράξη τη δέσμευση του κλάδου να προστατεύσει την υγεία των επιβατών, των πληρωμάτων και των κοινοτήτων που επισκέπτονται τα κρουαζιερόπλοια παγκοσμίως, συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας.

<https://www.naftikachronika.gr/>



Καλές πρακτικές

Η περίπτωση της Ιταλίας



Πηγή: Bleu Growth Study, 2013

Σε επίπεδο Ευρώπης, ηγετική βιομηχανία στο κλάδο της κρουαζιέρας είναι αυτή της Ιταλίας. Η σημαντική θέση της επιβεβαιώνεται από :

α) τον συνολικό αριθμό διακινούμενων επιβατών αλλά και τον αντίστοιχο αριθμό επιβατών που χρησιμοποιούν κάποιο Ιταλικό λιμάνι ως αφετήριο του προγράμματός τους.

β) τις οικονομικές επιπτώσεις καθώς και την κατανομή αυτών στους διαφορετικούς κλάδους της εθνικής οικονομίας

γ) τον αριθμό των συνολικά απασχολούμενων στον κλάδο καθώς και τον αριθμό των θέσεων εργασίας που δημιουργούνται άμεσα και έμμεσα στο σύνολο της οικονομίας.

Οικονομική επίπτωση της Ιταλικής βιομηχανίας

Είναι άμεσα συσχετιζόμενη με την ύπαρξη

α) εταιρειών εθνικών συμφερόντων με εγκατάσταση στην Ιταλία

β) ιταλικών εταιρειών παροχής προϊόντων και υπηρεσιών οι οποίες συμμετέχουν σε όλο το εύρος της εφοδιαστικής αλυσίδας της κρουαζιέρας.

Υπάρχει εγκατάσταση εταιρειών κρουαζιέρας, σημαντική ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και πλήθος προμηθευτών. Υπάρχει ένα ιδιαίτερα ευνοϊκό θεσμικό πλαίσιο με αποτέλεσμα σημαντικός αριθμός πλοίων να είναι εγγεγραμμένα στο ιταλικό νηολόγιο και σημαντικός αριθμός ιταλών ναυτικών απασχολούνται στο κλάδο, ο οποίος αποτελεί και την βασική πηγή ναυτικής απασχόλησης στην Ιταλία.

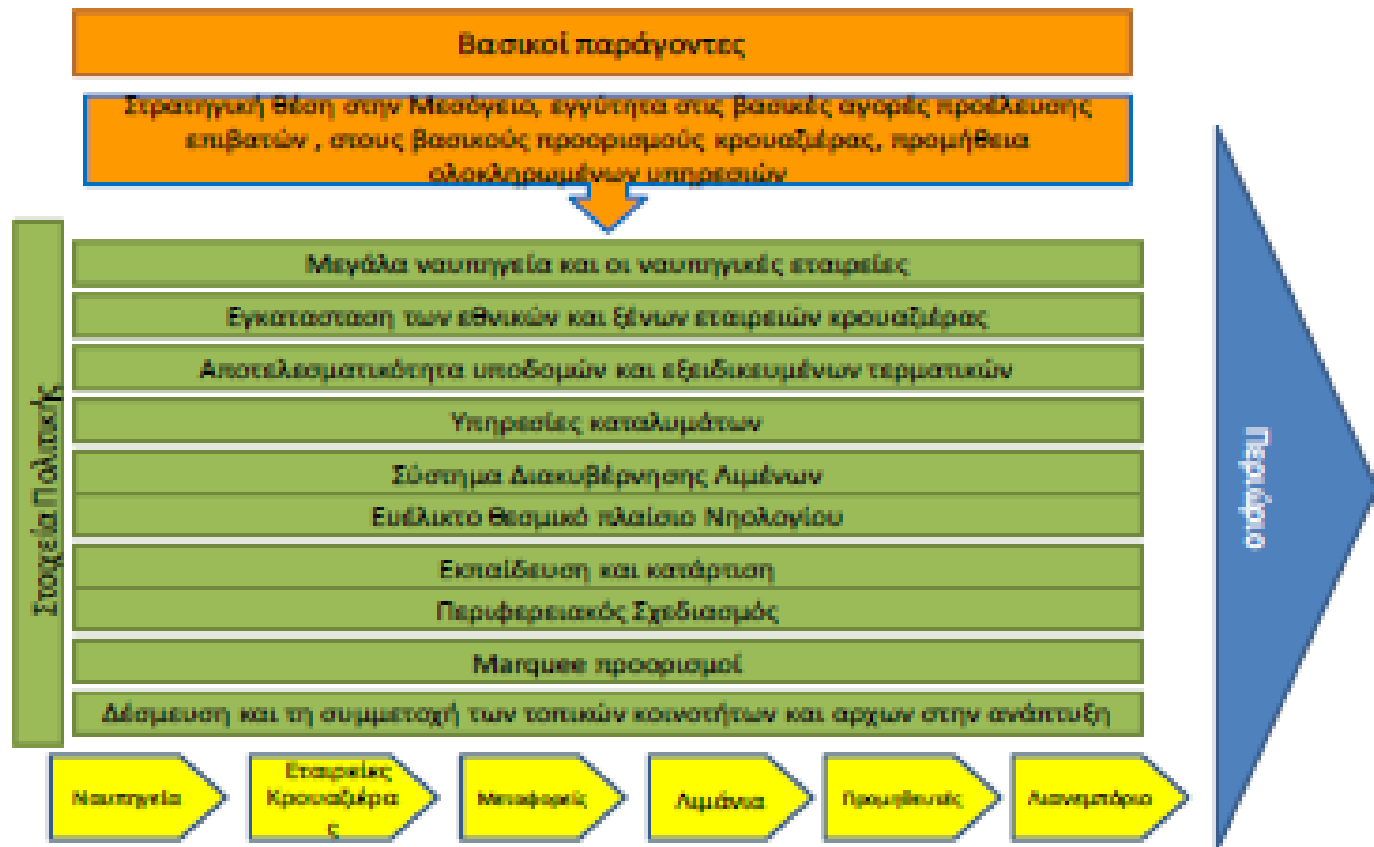
Σημαντικό ρόλο επίσης έχει και η οργάνωση του λιμενικού συστήματος και η επιλογή σχημάτων διοίκησης Δημόσιου & Ιδιωτικού τομέα. Η καθιέρωση τέτοιων διοικητικών σχημάτων έχουν ως αποτέλεσμα την προσέλκυση λιμενικών επενδύσεων καθώς και την παραχώρηση λιμενικών υποδομών με στόχο την παροχή υπηρεσιών ανταγωνιστικών και αποδοτικών προς τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Μία άλλη ενέργεια είναι η δημιουργία πλεγμάτων κρουαζιέρας (cruise clusters) σε τοπικό επίπεδο στο οποίο συμμετέχουν Εμπορικά επιμελητήρια, διάφοροι τοπικοί φορείς αλλά και μικρομεσαίες επιχειρήσεις προκειμένου να μπορέσουν να μεγιστοποιήσουν τα οφέλη σε περιφερειακό επίπεδο από την δραστηριότητα του κλάδου αλλά και να αυξήσουν τις συνέργειες μεταξύ των διαφόρων συμπληρωματικών κλάδων, μέσω της δικτύωσης και της συνεργασίας.



Αλυσίδα αξίας της Ιταλικού κλάδου κρουαζιέρας

Αλυσίδα αξίας της Ιταλικού κλάδου κρουαζιέρας



Πηγή: Support to the development of sea-basin cooperation in the Mediterranean, the Adriatic and Ionian, and the Black Sea”, project funded by European Commission DG MARE (2013)

Η περίπτωση του Ηρακλείου

Το **2002** καταγράφεται ως έτος σταθμός για τη περαιτέρω εξέλιξη του λιμένα καθώς το πλοίο Aida επέλεξε το λιμάνι του Ηρακλείου ως λιμάνι αφετηρίας. Κατά τη διάρκεια του έτους ο αριθμός των επισκεπτών ανήλθε στις 120,000 , ενώ μέχρι και το 2009 σημειώθηκε αυξητικός ρυθμός στον αριθμό των επιβατών , ο οποίος έφτασε τις 317 χιλιάδες.

Μετά το Aida και το κρουαζιερόπλοιο «Ocean Village» επέλεξε για αφετήριο λιμάνι το Ηράκλειο (2006). Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου σημαντικές παρεμβάσεις σε υποδομές πραγματοποιήθηκαν επιτρέποντας τον ελλιμενισμό των μεγαλύτερων κρουαζιερόπλοιων και την ενίσχυση της ασφάλειας του λιμένα.

Μετά το **2009** ο αριθμός των προσεγγίσεων σημείωσαν πτωτική τάση, γεγονός το οποίο αποδίδεται εν μέρει στη παγκόσμια οικονομική ύφεση, την οικονομική κρίση στην Ελλάδα καθώς και στην αρνητική δημοσιότητα που έλαβε η χώρα.

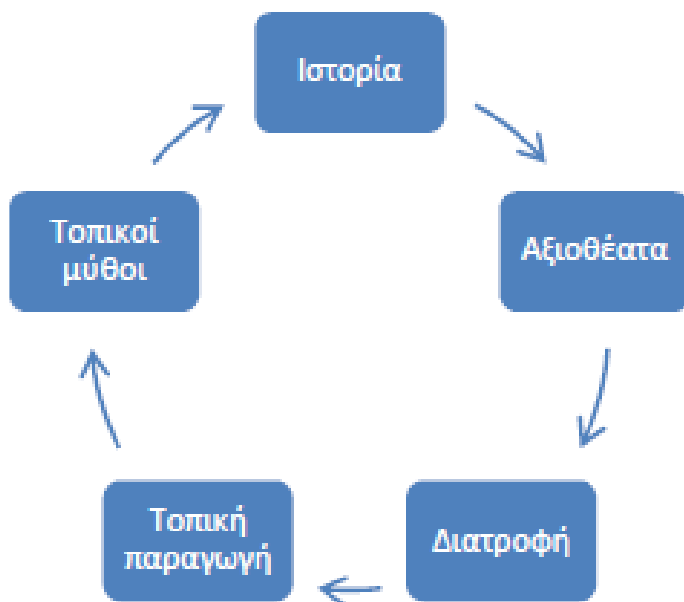
Το **2010** η λιμενική αρχή, εισήγαγε μια διαδικασία για τον επανασχεδιασμό της στρατηγικής του λιμένα. Ως αποτέλεσμα της νέας αυτής στρατηγικής, το 2012 η Costa Cruises- μια εταιρεία η οποία είχε αποχωρήσει από το Ηράκλειο τέσσερα χρόνια πριν, ανακοίνωσε την επιλογή της να χρησιμοποιήσει το λιμάνι για την έναρξη των δρομολογίων της.

Το **2013** η δραστηριότητα της κρουαζιέρας παρουσίασε σημάδια ανάκαμψης και 177 προσεγγίσεις και 270 χιλιάδες επιβάτες (+ 25%) καταγράφηκαν κατατάσσοντας το Ηράκλειο στην έβδομη θέση των πιο δημοφιλών ελληνικών προορισμών κρουαζιέρας (Ελληνική Λιμένων Ελλάδος, 2013).



Η νέα στρατηγική του λιμένα

Η νέα στρατηγική του λιμένα στηρίζεται σε δύο βασικούς άξονες:
α) δικτύωση των εμπλεκομένων στη κρουαζιέρα φορέων και
β) εστίαση στην δημιουργία εμπειριών «Customer Experience Enhancement», όπου ο επιβάτης κρουαζιέρας και η ικανοποίηση του γίνεται ο οδηγός για τον σχεδιασμό και την παροχή νέων υπηρεσιών . Η ανάπτυξη του λιμανιού βασίζεται σε ένα μοντέλο πέντε αισθήσεων:



Το μοντέλο στηρίζεται στην αρχή ότι η προώθηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του προορισμού, όπως η ιστορία, ο πολιτισμός, η τοπική παραγωγή μπορούν να επιτευχθούν μόνο **μέσω της αφήγησης ιστοριών.**



Δραστηριότητες

Έργο «Ελιά»

Ο ΟΛΗ μεταφύτεψε μία ελιά 400 ετών στο χώρο του λιμένα και τοποθέτησε ειδική επιγραφή προκειμένου να παρέχει στους επισκέπτες πληροφορίες για τον ελαιόκαρπο και το λάδι.

Μέσω αυτής του έργου οι επισκέπτες έχουν την δυνατότητα να δουν το παραδοσιακό προϊόν της Κρήτης αλλά και να ενημερωθούν για τις ιδιότητες του, τη καλλιέργεια του καθώς και θρεπτική αξία του στην μεσογειακή διατροφή, συνδέοντας τη παράδοση με την ιστορία και τη παραγωγική δραστηριότητα του νησιού.

«Νεώρια»

Το έργο των «Νεωρίων» περιλαμβάνει την ανάδειξη ενετικών ταρσανάδων. Αυτό επιτεύχθηκε με την τοποθέτηση ειδικής σήμανσης και τη χρήση γκραβούρων και λοιπού φωτογραφικού υλικού μέσω των οποίων γίνεται εξιστόρηση της εξέλιξης των ναυπηγείων.

«Φυτά και Βότανα της Κρήτης»

15 αρωματικά φυτά και βότανα τοποθετήθηκαν σε ειδικό χώρο εντός της λιμενικής ζώνης με κατάλληλη σήμανση περιγράφοντας τις ιδιότητες των παραδοσιακών αυτών φυτών καθώς και τη χρήση τους στη μαγειρική και τη ζαχαροπλαστική.



Δραστηριότητες

«Ο Μίτος της Αριάδνης»

Μετά την έξοδο των επιβατών από τον επιβατικό σταθμό, μία κίτρινη διαγράμμιση οδηγεί- όπως ο Μίτος της Αριάδνης- του επισκέπτες προς το κέντρο της πόλης.

«Έκθεση El Greco»

«κινητή» έκθεση φωτογραφίας η οποία προβάλλει την διαχρονική παρουσία της Κρήτης στην ζωγραφική, αλλά και την σύγχρονη δημιουργία στον χώρο του κινηματογράφου και της φωτογραφίας.



Η νέα στρατηγική του λιμένα

Η πρόσβαση στη πληροφόρηση είναι ένα ακόμα στοιχείο της παρούσας στρατηγικής.

Η λιμενική αρχή έχει συνδυάσει τα παραδοσιακά μέσα πληροφόρησης (χάρτες, φυλλάδια κλπ) και σύγχρονα μέσα (εφαρμογές, διαδραστικές και i-πινακίδες), με στόχο τη βελτίωση της ενημέρωσης των επισκεπτών, παρέχοντας όχι μόνο πληροφορίες για την ιστορία του προορισμού, αλλά και σχετικά με τις εναλλακτικές δραστηριότητες που μπορούν να έχουν, ενώ είναι στο λιμάνι.

Η χρήση διαφορετικών μέσων αποσκοπεί στο να καλύψει τις ανάγκες ομάδων επισκεπτών με διαφορετικά προφίλ και ανάγκες (π.χ. ηλικιωμένοι) προκειμένου η πρόσβαση να γίνεται με τον πλέον φιλικό τρόπο. «HER Οδηγός Πόλης app», «InfroCloud» και διαδραστικά παιχνίδια είναι μερικά παραδείγματα που αναπτύχθηκαν και εφαρμόστηκαν από την λιμενική αρχή.



Βιβλιογραφία

- Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιπτώσεις του, Εκδ. Σταμούλης
- Διεθνείς Σύμβουλοι Ανάπτυξης Κρουαζιέρας –CTM (2015). «Κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα». www.ctmhellas.com
- CLIA EUROPE (2013), The Cruise Industry. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2013 Edition. <http://www.cruise-norway.no/viewfile.aspx?id=3824>
- CLIA EUROPE (2014), The Cruise Industry. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2014 Edition, http://www.cruiseexperts.org/media/756615/clia_economic_contribution_report_-_16th_june_2014.pdf
- EBERSOLD, B. (2013), Cruise Sector Review, Presentation to International Maritime Statistics Forum <http://www.imsf.info/papers/London2012/Overview%20and%20Trends%20in%20Global%20Cruise%20Industry.pdf>
- EUROPEAN CRUISE COUNCIL (2011), 2010/2011 REPORT. <http://www.ashcroftandassociates.com/images/ECC-LR.pdf>
- EUROPEAN CRUISE COUNCIL (2012), The cruise industry: A leader in Europe's Economic Recovery. <http://www.irn-research.com/files/4513/0224/9897/ECC-Report-20107-LR.pdf>
- HOBSON, J.S.P, 1993, Analysis of the U.S. cruise line industry. Tourism Management, 14(4), 453-462.
- Lekakou, M., Tzannatos, E., (2000) "Cruising and sailing: A new tourist product for the Ionian Sea" Essays in Honor of Emeritus Professor M. Raphael, p.p. 475-496, University of Piraeus.

