

**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

**ΣΧΟΛΗ ΣΔΟ**

**ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

Τίτλος εργασίας

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ , ΕΡΕΥΝΑ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΣΕ ΤΡΑΠΕΖΕΣ  
αριθμ. Πρωτ. 53670/22/12/2015

TITLE:

CRUISE TOURISM AND ECONOMIC CRISIS, RESEARCH THE EFFECTS OF BANKS αριθμ. Πρωτ.  
53670/22/12/2015

ΧΑΤΖΗΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

CHATZIDIAMANTIS IOANNIS

**Επιβλέπων Καθηγητής: Γεώργιος Σωτηρόπουλος**

Supervisor: George Sotiropoulos

**Πάτρα 2016**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

|  |    |
|--|----|
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....  | 4  |
| ABSTRACT.....  | 5  |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 <sup>ο</sup> - Ο ΤΟΜΕΑΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....  | 6  |
| 1.1. Ο ΤΟΜΕΑΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....   | 6  |
| 1.2. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....   | 7  |
| 1.3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....   | 9  |
| 1.4. ΕΙΔΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....   | 11 |
| 1.5. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΙ ΕΝΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟΥ.....  | 12 |
| 1.6. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ.....  | 14 |
| 1.7. ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....  | 16 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 <sup>ο</sup> - ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....   | 19 |
| 2.1. Η ΠΟΡΕΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....   | 19 |
| 2.2. Η ΑΡΣΗ ΤΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ.....   | 20 |
| 2.3. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....   | 21 |
| 2.4. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΑΠΟ ΤΟ 1970.....  | 22 |
| 2.5. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ.....  | 25 |
| 2.6. ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....   | 31 |
| 2.7. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....                               | 32 |
| 2.8. ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ.....  | 34 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 <sup>ο</sup> - Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....                      | 39 |
| 3.1. ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ.....  | 39 |
| 3.2. Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΩΣ ΕΠΗΡΕΑΖΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ.....   | 41 |
| 3.3. ΠΟΡΕΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΑΠΟ ΤΟ 2009 ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ.....  | 42 |
| 3.4. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ CAPITAL CONTROL.....   | 48 |
| 3.5. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΩΝ CAPITAL CONTROLS ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ.....                                 | 49 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 <sup>ο</sup> - ΤΟ CAPITAL CONTROL ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ..... | 51 |

|  |     |
|--|-----|
| 4.1. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΠΡΙΝ ΤΟ CAPITAL CONTROL..... | 51  |
| 4.2. ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΜΕΤΑ ΤΟ CAPITAL CONTROL .....   | 52  |
| 4.3. ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑ ΤΟ CAPITAL CONTROL.....                   | 54  |
| 4.4. ΝΕΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ .....  | 56  |
| 4.5. ΝΕΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....   | 59  |
| 4.6. ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ.....  | 61  |
| 4.7. ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....   | 63  |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο - ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....   | 65  |
| 5.1. ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....  | 65  |
| 5.2. Η ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΕΡΕΥΝΑ.....   | 65  |
| 5.3. ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ .....   | 66  |
| 5.3.1. Κατάρτιση Ερωτηματολογίων .....   | 66  |
| 5.3.2. Δειγματοληψία και απογραφή .....  | 67  |
| 5.4. ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ.....  | 68  |
| 5.5. ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ.....   | 69  |
| ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....   | 103 |
| ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....   | 107 |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....  | 109 |

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Βασικός στόχος στην παρούσα πτυχιακή εργασία είναι η μελέτη της προσφοράς της κρουαζιέρας στον ελληνικό τουρισμό και η πορεία της στα χρόνια της οικονομικής κρίσης. Ένας ακόμη στόχος είναι να ερευνήσουμε το κατά πόσο ο κλάδος της κρουαζιέρας επηρεάστηκε από την επιβολή των capital controls από τις ελληνικές τράπεζες το καλοκαίρι του 2015.

Έτσι λοιπόν, ξεκινώντας τη μελέτη μας αναφερθήκαμε γενικά στον τομέα της κρουαζιέρας, μιλώντας για την ιστορική της εξέλιξη, τα είδη της θαλάσσιας κρουαζιέρας, τις υπηρεσίες και τους χώρους ενός τέτοιου πλοίου, καθώς και τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του κλάδου αυτού.

Στο δεύτερο κεφάλαιο περιγράψαμε την πορεία του θαλάσσιου τουρισμού, την άρση του καμποτάζ στην ελληνική κρουαζιέρα, αλλά και τη θέση της Ελλάδας στον κλάδο αυτό τα τελευταία χρόνια. Ακόμα, αναφερθήκαμε στα οφέλη της, στα πλεονεκτήματα και της αδυναμίες της, καθώς και στις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις στη Μεσόγειο.

Το τρίτο κεφάλαιο αποτελεί ένα εισαγωγικό κεφάλαιο στο θέμα της οικονομικής κρίσης, στο βαθμό που επηρέασε την ελληνική οικονομία και τον κλάδο του τουρισμού, καθώς και τις επιπτώσεις της επιβολής των capital controls από την κυβέρνηση στην οικονομική δραστηριότητα της χώρας.

Το τέταρτο και βασικότερο κεφάλαιο αφορά στην εφαρμογή των capital controls και στο κατά πόσο επηρέασε την πορεία της κρουαζιέρας, αλλά και τις μελλοντικές εκτιμήσεις στον κλάδο αυτό.

Στο πέμπτο και τελευταίο κεφάλαιο, περιλαμβάνεται η μεθοδολογία της έρευνάς μας και τα συμπεράσματα που συλλέξαμε από αυτή με τη βοήθεια των ερωτηματολογίων, που απευθύναμε σε ελληνικά τουριστικά γραφεία.

## ABSTRACT

The main objective in this thesis is to study the offer of the cruise on the Greek tourism and its course the years of economic crisis. Another aim is to investigate whether the cruise industry was affected by the imposition of capital controls by Greek banks in the summer of 2015.

So starting our study we talked generally about sea cruise, about its historical development, about types of sea cruise, services and places in such ships, and about advantages and disadvantages of this sector.

In the second chapter we described the course of the marine tourism, the abolition of cabotage in Greek cruise, and also about Greece's position in this industry in recent years. We referred to the its benefits, to its advantages and weaknesses, and also to the Greek shipping companies in the Mediterranean.

The third chapter is an introductory chapter to the issue of economic crisis and to the extent that affected the Greek economy and the tourism sector. In this chapter we also referred to the impact of the imposition of capital controls by the government in the economic activity of the country.

The fourth and most important chapter concerning the .implementation of capital controls and whether it influenced the course of the cruise and the future estimates in this industry.

The fifth and last chapter includes the methodology of our research and the conclusions we gathered from it, by the help of questionnaires addressed to Greek tourist office.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup> - Ο ΤΟΜΕΑΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

### 1.1. Ο ΤΟΜΕΑΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Οι κρουαζιέρες αποτελούν οργανωμένες περιηγήσεις με ειδικά διαμορφωμένα πλοία. Τα κρουαζιερόπλοια είναι πρακτικά πλωτά ξενοδοχεία, τα οποία βρίσκονται σε κίνηση, δίνοντας τη δυνατότητα στους ταξιδιώτες να πραγματοποιούν επισκέψεις και εκδρομές στα διάφορα λιμάνια που προσεγγίζουν. Εντός του πλοίου προσφέρονται ποικίλες υπηρεσίες διασκέδασης, άθλησης, φαγητού, αγορών έως και ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης. Οι κρουαζιέρες διακρίνονται ανάλογα με τη διάρκεια σε μονοήμερες ή πολυήμερες, ανάλογα με τον προορισμό σε εγχώριες, διεθνείς, υπερατλαντικές κλπ. Λιγότερο σημαντικές είναι οι τοπικές, μονοήμερες κρουαζιέρες που αποτελούν θαλάσσιες εκδρομές.

Η κρουαζιέρα συνδέει την ψυχαγωγία του επιβάτη στο κρουαζιερόπλοιο με την επίσκεψη του σε ένα ή περισσότερα κοσμοπολίτικα λιμάνια, ικανοποιώντας την ανάγκη για γνωριμία με νέους τόπους και επαφή με πολιτισμούς. Η κρουαζιέρα είναι αμιγής δραστηριότητα αναψυχής. (Διακομιχάλης, Μ., 2009: 61-63)

Η Ελλάδα ως τουριστικός προορισμός αποτελεί τον ιδανικό προορισμό για την πραγματοποίηση μιας ολιγοήμερης ή πολυήμερης κρουαζιέρας. Στα πλαίσια μιας κρουαζιέρας γίνονται κάποιες στάσεις όπου οι επιβάτες μπορούν να επισκεφτούν για λίγες ή πιο πολλές ώρες διάφορα ενδιαφέροντα μέρη. Στην Ελλάδα υπάρχουν πολλά τέτοια σημεία, όπου μπορούν να επισκεφτούν μοναδικές εκκλησίες, σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους, παραδοσιακούς οικισμούς, μνημεία και μουσεία. Στην Ελλάδα υπάρχουν αρκετές εταιρείες που διοργανώνουν κρουαζιέρες.

Οι πολυήμερες κρουαζιέρες μπορούν να καταταχθούν σε τέσσερις ομάδες:

1. Στις εγχώριες, που περιλαμβάνουν στάσεις στα ελληνικά νησιά, κυρίως σε Μύκονο, Ρόδο και Σαντορίνη καθώς και στο καθιερωμένο πλέον Κουσάντασι της Τουρκίας. Η διάρκεια τους ανέρχεται μέχρι και τις δέκα ημέρες.

2. Σε αυτές με προορισμούς της ΝΑ Μεσογείου (Ελλάδα, Κύπρος, Μέση Ανατολή, Ισραήλ) που έχουν διάρκεια περίπου έντεκα ημέρες. Στο πλαίσιο των διαδρομών αυτών εντάσσονται και ξεναγήσεις στο Νείλο, στους Άγιους Τόπους κ.α.
3. Στις κρουαζιέρες στη δυτική Μεσόγειο (Ιταλία, Ισπανία, Κανάρια νησιά) που έχουν διάρκεια μέχρι δέκα ημέρες.
4. Στις υπερατλαντικές κρουαζιέρες, με προορισμούς κυρίως την Καραϊβική, τις ΗΠΑ και το Μεξικό.

Η ανάπτυξη της κρουαζιεροπλοΐας έχει καταστήσει σήμερα την κρουαζιέρα προσιτή σε ευρύτερα κοινωνικά στρώματα. Δεν υπάρχει πλέον ένας χαρακτηριστικός τύπος ανθρώπου που κάνει κρουαζιέρα. Από τους πλούσιους και διάσημους μέχρι την οικογένεια της διπλανής πόρτας, όλα τα κοινωνικά στρώματα μπορούν να απολαύσουν την κρουαζιέρα στη σύγχρονη εποχή. Έχει παύσει πλέον να επικρατεί η στερεότυπη εικόνα ότι η κρουαζιέρα συνδέεται με την «Τρίτη ηλικία». Είναι γεγονός ότι στις προηγούμενες δεκαετίες μόνο οι ηλικιωμένοι και πλούσιοι είχαν το προνόμιο της πραγματοποίησης μιας κρουαζιέρας, καθώς αυτοί μόνο είχαν τον χρόνο και την οικονομική δυνατότητα να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της. Στις δεκαετίες αυτές η κρουαζιέρα χαρακτηριζόταν από μεγάλη χρονική διάρκεια. Έτσι δημιουργήθηκε ένας μύθος που περιέβαλε την κρουαζιέρα.

Οι κρουαζιέρες άρχισαν να γίνονται προσιτές και σε άλλα κοινωνικά στρώματα και όχι μόνο στην ανώτερη εισοδηματική τάξη, με την προσφορά κρουαζιέρων μικρότερης διάρκειας, τη δυνατότητα επιλογών και την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των κρουαζιερόπλοιων. Δηλαδή η μέση διάρκεια της κρουαζιέρας μειώθηκε καθώς οι επιβάτες με μέσο εισόδημα αναζητούν ολιγόημερες κρουαζιέρες με χαμηλότερο κόστος. (Διακομιχάλης, Μ., 2009: 61-63)

## 1.2. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η κρουαζιέρα είναι ένα αναπόσπαστο κομμάτι της ναυτιλίας και αποτελεί βασικό προϊόν για την αγορά του θαλάσσιου τουρισμού και του κλάδου αναψυχής. Η βιομηχανία της κρουαζιέρας χαρακτηρίζεται παγκοσμίως από την εξαιρετική παροχή

υπηρεσιών, το στενό της εμπορικό και επιχειρηματικό της κύκλο, την ευρύτερη αναγνώρισή της στον κλάδο του τουρισμού, και την υψηλή ζήτηση που παρουσιάζει.

Τα τελευταία χρόνια όλοι οι δείκτες απόδοσης της βιομηχανίας της κρουαζιέρας, συμπεριλαμβανομένου του μεγέθους του επιβατηγού κοινού, των ποιοτικών χαρακτηριστικών ανάπτυξης και του αριθμού των πλοίων που ναυπηγούνται μαρτυρούν μια σημαντική και σταθερή ανάπτυξη, παρά τη διεθνή οικονομική κρίση, ενώ η βιομηχανία έχει συνεισφέρει σημαντικά και στην ανάπτυξη των περιοχών και περιφερειών τις οποίες επισκέπτονται τα κρουαζιερόπλοια. Με σκοπό την προσέλκυση του επιβατηγού κοινού, οι εταιρείες παροχής υπηρεσιών αναψυχής αυξάνουν συνεχώς τις προσφερόμενες υπηρεσίες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Εντάσσοντας υδάτινα πάρκα, πολυτελή spa με αποκλειστικές σουίτες, δημιουργώντας πισίνες και χώρους διασκέδασης τόσο για μικρούς όσο και για μεγάλους, και προμηθεύουν τους επιβάτες με υπηρεσίες ίντερνετ ελεύθερης πρόσβασης καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού. Μείωση των εσόδων παρατηρήθηκε μόνο ως προς την κατανάλωση εντός της κρουαζιέρας εξαιτίας της σχετικής μείωσης της αγοραστικής δύναμης του κοινού, αλλά συνολικά το πρόσημο των εσόδων είναι θετικό. (Dickinson, B., Vladimr, A., 2007:33-45)

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας τις τελευταίες δεκαετίες είναι σχεδόν διπλάσια από τη συνολική ανάπτυξη που παρουσιάζει ο τομέας του τουρισμού. Από την Καραϊβική που παραδοσιακά αποτελούσε τόπο προορισμού της κρουαζιέρας, η αγορά έχει επεκταθεί σε πολλές περιφέρειες ευνοώντας τη διασύνδεση των λιμένων σε διαφορετικά σημεία του κόσμου και ενδυναμώνοντας σε αυτό το επίπεδο την παγκοσμιοποίηση της βιομηχανίας της κρουαζιέρας. με σκοπό να ανταποκριθεί στις ανάγκες της εποχής, οι εταιρίες αυξάνουν τον όγκο των κρουαζιερόπλοιων, ενώ το υψηλό και σύγχρονο επίπεδο παροχής υπηρεσιών μεγεθύνει το εύρος και την ηλικιακή κλίμακα της πελατείας, που άλλοτε ήταν παραδοσιακά μεγαλύτερης ηλικίας, τη στιγμή που εσχάτως ο μέσος όρος ηλικίας πέφτει συνεχώς.

Στο διεθνές παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, η βιομηχανία της κρουαζιέρας αποτελεί ένα πεδίο επιχειρηματικής δραστηριότητας το οποίο υπόκειται σε πολλές ρυθμίσεις εξαιτίας κυρίως του πολύπλοκου συστήματος των διεθνών συμβάσεων και δικαιοδοσιών που αφορούν τη λειτουργία της αγοράς. Εντούτοις οι περιορισμοί αυτοί, όσο κι αν είναι πολυσχιδείς, έχουν μια δίκαιη βάση καθώς στην πλειοψηφία τους ρυθμίζουν θέματα υψηλού ρίσκου και ενδιαφέροντος, όπως είναι η ασφάλεια, η



μόλυνση και η εργατική νομοθεσία και οι πρακτικές που εφαρμόζονται. Στο πλαίσιο αυτό, δύο είναι τα ζητήματα που αλληλεπιδρούν μεταξύ τους και ρυθμίζουν σε μεγάλο βαθμό την αγορά: αφενός η σημαία προτίμησης, αφετέρου ο ιδιωτικός χαρακτήρας των ρυθμίσεων της βιομηχανίας στην παγκόσμια αγορά. (Dickinson, B., Vladimr, A., 2007:33-45)

### 1.3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η θαλάσσια περιήγηση δεν αποτελεί φαινόμενο της σύγχρονης εποχής. Η κρουαζιέρα ως τρόπος αναψυχής είναι γνωστή από την αρχαιότητα και αποτελούσε προνόμιο των εύπορων κοινωνικών τάξεων. Είναι ιστορικά αποδεδειγμένο ότι από την αρχαιότητα υπήρχαν πλοία τα οποία χρησιμοποιούνταν για ψυχαγωγικούς λόγους. (Gibson, P., 2012: 5)

Στη διάρκεια του 15ου αιώνα η Βενετία οργάνωσε κατά συστηματικό τρόπο την ομαδική θαλάσσια περιήγηση στην προσπάθειά της να διακινήσει τους προσκυνητές προς τους Αγίους Τόπους. Μάλιστα, υπήρξε τόσο μεγάλο το ενδιαφέρον της Βενετίας για τη θαλάσσια περιήγηση ώστε θέσπισε ειδικούς κανόνες για την ασφαλή ναυσιπλοΐα. Την περίοδο αυτή δημιουργήθηκαν τουριστικές επιχειρήσεις με έδρα τη Βενετία που λειτουργούσαν πρακτορεία σ' όλες τις μεγάλες πόλεις της Ευρώπης, με σκοπό τη συγκέντρωση ταξιδιωτών-προσκυνητών και τη διακίνησή τους στους Άγιους Τόπους. Στο 17ο αιώνα η θαλάσσια περιήγηση με την εμφάνιση κυρίως των Άγγλων περιηγητών, αποκτά νέα μορφή που συνδυάζει την ψυχαγωγία με την αρχαιολατρία και γενικότερα την ιστορική έρευνα και φιλομάθεια. Κατά την περίοδο αυτή εγκαταλείπεται ο ομαδικός χαρακτήρας της θαλάσσιας περιήγησης και επικρατεί η θαλάσσια περιήγηση των μεμονωμένων ατόμων ή των μικρών ομάδων, ειδικότερα στην περιοχή της Μεσογείου θάλασσας. (Διακομιχάλης, Μ., 2009: 63-65)

Η ιδέα της κρουαζιεροπλοΐας, δηλαδή να ταξιδεύει κάποιος με πλοίο για αναψυχή και όχι για συγκοινωνιακούς λόγους, αποδίδεται στον Arthur Anderson, έναν από τους ιδρυτές της εταιρείας Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, που έγινε γνωστή στο χώρο της ναυτιλίας ως P & O. Το 1835 ο Anderson πρότεινε μια κρουαζιέρα από την Αγγλία προς τα νησιά Φερόες και στις ακτές της Ισπανίας με σκοπό την απόλαυση του ήλιου στη διάρκεια των χειμερινών μηνών. Το 1844 η P&O επέκτεινε τις κρουαζιέρες στη Μεσόγειο θάλασσα. Στις επόμενες δεκαετίες οι κρουαζιέρες πραγματοποιούνταν και σε άλλες θαλάσσιες περιοχές. Στη

δεκαετία του 1860 επεκτάθηκε η ναύλωση και η διαχείριση των πλοίων για κρουαζιέρα. Το κύριο χαρακτηριστικό της ήταν η πολύμηνη διάρκεια και το υψηλό οικονομικό επίπεδο της πελατείας τους. Οι ταξιδιώτες διέθεταν άφθονο χρόνο και πλούτο και ταξίδευαν κυρίως για λόγους υγείας και όχι τόσο για να επισκεφθούν τα λιμάνια. Η κρουαζιέρα συνίστατο κυρίως στην απόλαυση του ταξιδιού και όχι τόσο στη γνωριμία των τόπων προσέγγισης του πλοίου. (Gibson, P., 2012: 20-25)

Στη δεκαετία του 1930 οι καμπίνες στα πλοία αναψυχής αποκτούν ιδιαίτερους χώρους υγιεινής. Το 1933 κατασκευάστηκε το πλοίο «Monarch of Bermuda» με ιδιαίτερους χώρους υγιεινής σε όλες τις καμπίνες.

Η νέα εποχή της κρουαζιέρας αρχίζει στη δεκαετία του 1960 όταν το πλοίο ως μέσο μεταφοράς επιβατών μεταξύ Αμερικής και Ευρώπης αντικαθίσταται από το αεροπλάνο. Οι πλοιοκτήτες προκειμένου να αξιοποιήσουν οικονομικά τα επιβατηγά πλοία, προβαίνουν στη μετασκευή τους σε κρουαζιερόπλοια. Στην προσπάθειά τους αυτή αντιμετώπισαν προβλήματα καθώς τα πλοία δεν διέθεταν αερισμό, ανοικτούς χώρους και άλλες ευκολίες για την εξυπηρέτηση των τουριστών. Ο κλιματισμός δεν υπήρχε στα πλοία μέχρι τη δεκαετία του 1950. (Διακομιχάλης, Μ., 2009: 63-65)

Τα κρουαζιερόπλοια «πρώτης γενιάς» (1960-1980) ήταν μικρότερα από τους απογόνους τους και μετέφεραν λιγότερους από χίλιους επιβάτες. Η κατασκευή τους στηρίχθηκε στα επιβατηγά πλοία της δεκαετίας του 1960 με μια μικρή αύξηση στους χώρους ενδιαίτησης των επιβατών. Στη δεκαετία του 1970 το κρουαζιερόπλοιο άρχισε να λειτουργεί αμιγώς ως χώρος παροχής υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα με πεδίο δράσης την Καραϊβική και με πελατεία προερχόμενη από τη Β. Αμερική. Τα κρουαζιερόπλοια σχεδιάστηκαν με ανοικτούς χώρους –καταστρώματα για να υποδεχθούν αθλητικές δραστηριότητες π.χ. πισίνες, τένις κ.λπ..

Το κρουαζιερόπλοιο βρέθηκε στο επίκεντρο του τουριστικού ενδιαφέροντος στις αρχές της δεκαετίας του 1980 οπότε και άρχισαν να κατασκευάζονται νέα πλοία ειδικά σχεδιασμένα για κρουαζιέρες. Σ' αυτό βοήθησαν οι «επιθετικές» διαφημιστικές εκστρατείες αλλά και τα προγράμματα και οι τηλεοπτικές ταινίες, όπως το γνωστό «Πλοίο της αγάπης» (Love Boat), που άρχισαν να προβάλλονται και να διαμορφώνουν μια ελκυστικότερη εικόνα για τις κρουαζιέρες.

Το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο προσφέρει στον επιβάτη, θάλασσα, ήλιο, ψυχαγωγία και υπηρεσίες που διαφοροποιούνται από την απλή θαλάσσια μεταφορά

που προσφέρει το επιβατηγό πλοίο. Το κυρίαρχο χαρακτηριστικό στη κρουαζιεροπλοΐα είναι η ξενοδοχειακή λειτουργία του πλοίου. Το κρουαζιερόπλοιο προσφέρει υπηρεσίες ξενοδοχειακού τύπου και οι εργαζόμενοι σ' αυτό έχουν ειδικότητες ανάλογες των σύγχρονων ξενοδοχειακών μονάδων (π.χ. Hotel manager). Η ειδοποιός διαφορά του κρουαζιερόπλοιου από το συμβατικό ξενοδοχείο έγκειται στο γεγονός ότι αυτό λόγω της ικανότητας πλεύσης μπορεί να μετακινείται γεωγραφικά ώστε να ανταποκρίνεται στην εκάστοτε ζήτηση κλινών. (Διακομιχάλης, Μ., 2009: 63-65)

#### 1.4. ΕΙΔΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Οι κρουαζιέρες μπορούν γενικά να ομαδοποιηθούν στις παρακάτω κατηγορίες:

##### *1.Traditional Cruises- Παραδοσιακές κρουαζιέρες*

Χαρακτηρίζεται ένα ψυχαγωγικό ταξίδι ή εκδρομή στη θάλασσα, που ξεκινά και επιστρέφει στο ίδιο λιμάνι. Η διάρκεια της κρουαζιέρας ανέρχεται σε 14-21 ημέρες και περιλαμβάνει 4-6 ενδιάμεσες προσεγγίσεις σε διαφορετικά λιμάνια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού . Ανάλογα με τη χρονική διάρκεια τους οι κρουαζιέρες διακρίνονται σε short cruises και σε long cruises όπου η διάρκεια ταξιδιού είναι μεγαλύτερη από 21 μέρες.

##### *2.Fly Cruises –Αεροπορικό ταξίδι και κρουαζιέρες.*

Χαρακτηρίζεται ο συνδυασμός αεροπορικού ταξιδιού και κρουαζιέρας. Οι επιβάτες μεταβαίνουν αεροπορικώς από τον τόπο της μόνιμης διαμονής τους ή από πλησιέστερο αεροδρόμιο στο λιμάνι από το οποίο αναχωρεί το πλοίο. Οι οργανωτές κρουαζιέρων επιτυγχάνουν ειδικές τιμές από τις αεροπορικές εταιρίες για πτήσεις από μεγάλες πόλεις προς τις πόλεις λιμάνια, από όπου αναχωρούν τα κρουαζιερόπλοια.

##### *3.Mini Cruises – Μικρές κρουαζιέρες*

Χαρακτηρίζονται οι σύντομες κρουαζιέρες που έχουν διάρκεια 3-5 ημερών. Οι κρουαζιέρες στο Αιγαίο κατατάσσονται στην κατηγορία αυτή.

##### *4.Cruises and stay. Κρουαζιέρα και Παραμονή.*

Χαρακτηρίζεται ο συνδυασμός κρουαζιέρας και παραμονής των επιβατών τουριστών σε καθορισμένη στην ακτή περιοχή. Πραγματοποιούνται επισκέψεις σε τοπικά αξιοθέατα με λεωφορείο ή με τρένο. (Παπαγεωργίου, Α., 2003: 93-95)

#### *5.Educational Cruises. Εκπαιδευτικές Κρουαζιέρες.*

Χαρακτηρίζονται οι εκπαιδευτικές κρουαζιέρες που πραγματοποιούνται κυρίως με σπουδαστές που ταξιδεύουν μαζί με τους καθηγητές τους. Κατά την διάρκεια του ταξιδιού γίνονται μαθήματα και ακολουθούν επισκέψεις σε περιοχές που έχουν σχέση με την εκπαίδευση. Προσφέρουν εκπαίδευση και ψυχαγωγία έναντι αμοιβής.

### 1.5. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΙ ΕΝΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟΥ

#### **s ΚΑΜΠΙΝΕΣ**

Οι καμπίνες ενός πλοίου δεν είναι σαν τα δωμάτια του ξενοδοχείου. Είναι σχεδιασμένες για την ευκολία και την άνεση των επιβατών αλλά μπορεί να φανούν μικρότερες από ότι στα φυλλάδια. Όλες οι καμπίνες διαθέτουν κλιματισμό. Οι εξωτερικές καμπίνες διαθέτουν παράθυρο ή φινιστρίνι. Επίσης παρέχεται δωρεάν 24ωρη εξυπηρέτηση. Τα πλοία παρέχουν ευρυχωρία στους δημόσιους χώρους όπου οι επιβάτες περνούν τον περισσότερο χρόνο. Οι καμαρότοι του πλοίου είναι υπεύθυνοι για τις καμπίνες ώστε να τις διατηρούν τακτοποιημένες και καθαρές. Η υπηρεσία του δωματίου φέρνει το πρωινό στην καμπίνα. Επίσης μπορούν να απαντήσουν στις περισσότερες των επιβατών και σε γενικές γραμμές παρέχεται καλύτερη εξυπηρέτηση από αυτή ενός ξενοδοχείου. (Διακομιχάλης, Μ., 2009: 68-69)

#### **s ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟ / ΣΑΟΥΝΑ**

Στα περισσότερα πλοία υπάρχουν αίθουσες σάουνας και μασάζ και ένα πλήρως εξοπλισμένο γυμναστήριο. Πολλά είναι τα κρουαζιερόπλοια που διαθέτουν εκτός των άλλων σπορ και ειδικές θεραπείες αναζωογόνησης.

#### **s ΙΑΤΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ**

Κάθε πλοίο διαθέτει γιατρό και νοσοκόμα, οι οποίοι είναι ικανοί να παράσχουν περίθαλψη παρόμοια με την περίθαλψη που μπορεί να παράσχει ένας

γενικός γιατρός και για την οποία υπάρχει σχετική χρέωση. Λόγω των περιορισμένων μέσων που υπάρχουν επί του πλοίου, δεν παρέχονται εξειδικευμένες θεραπείες και φάρμακα και οι παρεχόμενες επί του πλοίου ιατρικές υπηρεσίες δεν είναι συγκρίσιμες με τις υπηρεσίες που παρέχονται από ένα πλήρως εξοπλισμένο νοσοκομείο. Παρ' όλα αυτά, το πλοίο εφαρμόζει τους κανονισμούς του λιμένα στον οποίο είναι νηολογημένο σχετικά με τις ιατρικές προμήθειες και εξοπλισμό που πρέπει να υπάρχουν επί του πλοίου. Όταν γίνεται κράτηση, θα πρέπει να αναφέρεται οποιαδήποτε ιατρική κατάσταση, ειδική ιατρική ανάγκη, εγκυμοσύνη, ανικανότητα ή διαιτητική ανάγκη. Πριν γίνει δεκτή η κράτηση, ενδέχεται να απαιτηθούν ιατρικά πιστοποιητικά που επιβεβαιώνουν την ικανότητα του προσώπου να ταξιδέψει. (Gibson, P., 2012: 31-32)

### **s ΑΓΟΡΕΣ ΕΠΑΝΩ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ**

Σε όλα τα πλοία οι αγορές δεν γίνονται με μετρητά. Υπάρχει η δυνατότητα επικύρωσης του προσωπικού λογαριασμού στον εκάστοτε πελάτη με μία αποδεκτή πιστωτική ή χρεωστική κάρτα. Στο τέλος της κρουαζιέρας δίνεται μία αναλυτική κατάσταση των δαπανών. Όλα τα πλοία διαθέτουν μηχανές ανάληψης χρημάτων (επιβάλλεται δαπάνη συναλλαγής γι' αυτή την υπηρεσία). Στη ξηρά είναι αποδεκτές οι περισσότερες πιστωτικές κάρτες..

### **s ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΔΕΙΠΝΟ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ**

Υπάρχουν δύο σέρβις για φαγητό στο εστιατόριο. Αν ο επιβάτης επιθυμεί μεγαλύτερη ευελιξία, το πρωινό και το γεύμα σερβίρονται επίσης σε άλλους χώρους. Η υπηρεσία δωματίου είναι επί 24ωρου βάσεως. Οι επιβάτες της σουίτας έχουν τη δυνατότητα να ζητήσουν να τους σερβιριστεί ένα πλήρες μενού για κάθε γεύμα στην καμπίνα τους.

Τα περισσότερα πλοία, προσφέρουν την επιλογή του πρωινού, μεσημεριανού και βραδινού στην τραπεζαρία ή για κάτι πιο πρόχειρο στον μπουφέ κοντά στην πισίνα. Επίσης σε μέρες που ο επιβάτης θα θελήσει να ξεκινήσει νωρίς και να κατεβεί από το πλοίο, μπορεί να επιλέξετε πρωινό στην καμπίνα. (Διακομιχάλης, Μ., 2009: 68-69)

## 1.6. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

Τα κρουαζιερόπλοια, που προκαλούν τον κατεξοχήν ποιοτικό θαλάσσιο τουρισμό, προσφέρουν ένα συγκεκριμένο τουριστικό προϊόν υψηλών προδιαγραφών:

- Μεταφορά / επισκέψεις στα ωραιότερα, γνωστότερα και πιο κοσμοπολίτικα νησιά και θέρετρα.
- Περιηγήσεις για γνωριμία σημαντικών αρχαιολογικών και πολιτιστικών χώρων.
- Διαμονή υψηλών απαιτήσεων από άποψη διανυκτέρευσης, διατροφής, διασκέδασης, αναψυχής (νυχτερινό πρόγραμμα, τυχερά παιχνίδια, καζίνο, σπορ, κολύμβηση και λοιπά).
- Αγορές/ shopping. (Vogel, M., et al., 2011: 79-80)

Ειδικά για τη χώρα μας, το ταξίδι με ένα κρουαζιερόπλοιο συνοδεύεται με μεγάλη εναλλαγή τοπίων, ιδανικό κλίμα, θαυμάσιο ήλιο, εκλεκτή κουζίνα, παραδοσιακή φιλοξενία.

Τα νεότευκτα κρουαζιερόπλοια όπως είναι φυσικό, αποτελούν υπερσύγχρονες ξενοδοχειακές μονάδες κατάλληλες να φιλοξενήσουν και να ταξιδέψουν μεγάλο αριθμό επιβατών. Ταυτόχρονα, διαθέτουν πλήρως οργανωμένους επαγγελματικούς και συνεδριακούς χώρους με σύγχρονες εγκαταστάσεις, επικοινωνιακό εξοπλισμό και οπτικοακουστικά μέσα. Αίθουσες ειδικά διαμορφωμένες και τεχνολογικά εξοπλισμένες, διαφόρων μεγεθών, επιτρέπουν τη διεξαγωγή μεγάλων και μικρών συνεδριάσεων. (Μυλώπουλος, Δ., Μοίρα, 2005: 103-105)

Επιπλέον, τα κρουαζιερόπλοια είναι χώροι όπου οι ταξιδιώτες μπορούν να επικοινωνήσουν μεταξύ τους πολύ πιο εύκολα και γρήγορα από ότι σε κάποιο ξενοδοχείο στην ξηρά. Ο κλειστός χώρος του πλοίου διευκολύνει τη συγκέντρωση των συμμετεχόντων και τους παροτρύνει να έρθουν σε επαφή μεταξύ τους, ανταλλάσσοντας ιδέες και απόψεις. Τους παρέχει παράλληλα τη δυνατότητα μιας

διαρκούς και άμεσης παρουσίας, κάτι που συντελεί ιδιαίτερα στην αποδοτική προβολή του θέματος που τους ενδιαφέρει, καθώς βρίσκονται όλοι στον ίδιο χώρο και μάλιστα εν πλω.

Από την άλλη πλευρά υπάρχουν εξίσου σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα κρουαζιερόπλοια σε μια περίοδο περιστολής της ζήτησης των υπηρεσιών τους. Ο κλάδος των κρουαζιερόπλοιων είναι από τους πλέον νευραλγικούς κλάδους της ναυτιλίας και του θαλάσσιου τουρισμού, απασχολώντας χιλιάδες προσωπικού για την επάνδρωση των πλοίων, των ναυτικών γραφείων που διαχειρίζονται τα πλοία και πολλών άλλων γραφείων που συνδέονται με τη δραστηριότητα στον τομέα αυτό. Η σημασία του κλάδου για την ελληνική οικονομία είναι σημαντική.

Οι διαχειρίστριες εταιρείες κρουαζιερόπλοιων προσπαθούν αυτοδυνάμως, χωρίς καμιά κρατική οικονομική βοήθεια η οποία δίδεται σε άλλους κλάδους μεταφορών- Ολυμπιακή- αστικές συγκοινωνίες, να αναπτυχθούν μέσα στον σκληρό διεθνή ανταγωνισμό από πλοία ξένων σημαιών, οι κυβερνήσεις των οποίων έχουν λάβει αναγκαία μέτρα ενίσχυσης της ναυτιλίας τους. (Mancini, M., 2003: 120-125)

Έχει επισημανθεί και στο παρελθόν η ανάγκη λήψεως μέτρων, εκ μέρους της πολιτείας, ανάλογων με εκείνα που έχουν λάβει οι άλλες ευρωπαϊκές χώρες, προκειμένου να μπορέσει ο κλάδος να βοηθηθεί στον αγώνα ανάπτυξης και αντιμετώπισης του ανταγωνισμού, ώστε να διατηρηθεί και η ελληνική σημαία και να συνεχίσουν οι χιλιάδες των ελλήνων ναυτικών να έχουν απασχόληση – εργασία.

Στο σημείο αυτό, πρέπει να επισημανθούν οι ιδιαιτερότητες και τα προβλήματα στον κλάδο της Ναυτιλίας καθώς και της Ξενοδοχείας, οι οποίοι από κοινού συμμετέχουν και συγκροτούν τον θαλάσσιο τουρισμό. (Μυλώπουλος, Δ., Μοίρα, 2005: 103-105)

#### A) Αυτά που αφορούν την Ναυτιλία είναι συνοπτικά τα εξής:

##### 1) Η Γλώσσα και το Νόμισμα

Ο τόπος εγκατάστασης της ναυτιλιακής επιχείρησης δεν εξαρτάται πάντοτε από την περιοχή στην οποία τα πλοία που εκμεταλλεύεται παρέχουν τις υπηρεσίες τους. Άλλωστε δεν υπάρχουν ανυπέρβλητοι περιορισμοί για τη δραστηριοποίηση των πλοίων σε ολόκληρη της υδρόγειο. Ο τόπος εγκατάστασης της διοίκησης και διαχείρισης της Ναυτιλιακής εταιρείας και η νομοθεσία του τόπου αυτού, καθορίζουν

τη γλώσσα και το νόμισμα στο οποίο θα τηρούνται όλοι οι λογαριασμοί και θα συντάσσονται οι οικονομικές καταστάσεις.

## 2) Λογαριασμοί σε ξένο νόμισμα

Τα λογιστικά βιβλία τηρούνται στο εθνικό νόμισμα, επομένως όλα τα άλλα θεωρούνται ως ξένα νομίσματα που πρέπει να μετατραπούν στο εθνικό νόμισμα, δηλαδή στο ενιαίο και ομοιογενές νόμισμα τήρησης των λογαριασμών.

## 3) Η λογιστική οργάνωση

Η λογιστική δεν περιορίζεται μόνο στην καταγραφή των διαφόρων οικονομικών γεγονότων αλλά επεκτείνεται και στην ανάλυση και ερμηνεία τους, για τη λήψη κατάλληλων αποφάσεων. Το αντικείμενο εκμετάλλευσης του πλοίου θα καθορίσει τόσο το λογιστικό σχέδιο της επιχείρησης, όσο και τη διοικητική και διαχειριστική της οργάνωση. Σε μια εταιρεία που εκμεταλλεύεται φορτηγά πλοία για παράδειγμα, τα τρόφιμα αποτελούν δαπάνη για τη λειτουργία του πλοίου, ενώ σε μια άλλη που εκμεταλλεύεται κρουαζιερόπλοια, τα τρόφιμα μερίζονται σε αυτά που είναι πρώτες ύλες για την παρασκευή γευμάτων για τους περιηγητές, τα οποία πωλούνται και άρα αποφέρουν έσοδα, και σε αυτά που καταναλώνονται από το πλήρωμα και αποτελούν μέρος του κόστους λειτουργίας του πλοίου.

## 1.7. ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Το 2014 ο στόλος της Μεσογείου μειώθηκε κατά 3% και το 2015 κατά 5%, καθώς αρκετά κρουαζιερόπλοια επέστρεψαν στο νούμερο ένα προορισμό στο κόσμο, την Καραϊβική. Ωστόσο, στον αντίποδα, η ναυπήγηση μεγαλύτερων πλοίων δημιουργεί πλέον νέα δεδομένα για τους λιμένες κρουαζιέρας στο μεσογειακό χώρο (Δ. Μεσόγειος), με την άφιξη από το 2014 του Oasis of the Seas να αποτελεί το ενδεικτικότερο παράδειγμα των αλλαγών. (Τσιμπλάκης, Α., 2014, <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/785435/se-ufesi-i-krouaziera-sti-mesogeio>, Σε ύφεση η κρουαζιέρα στη Μεσόγειο)

Σύμφωνα με τα στοιχεία που δόθηκαν στη δημοσιότητα το 2013, μόλις 17.000 Έλληνες έκαναν κρουαζιέρα, ενώ αντίστοιχα στη Μεγάλη Βρετανία έφτασαν το 1,72 εκατ., στη Γερμανία 1,68 εκατ., στη γειτονική Ιταλία 869.000, στη Γαλλία 522.000



και στην Ισπανία 475.000. Μάλιστα, η ελληνική αγορά έχει υποχωρήσει τα δύο τελευταία χρόνια, ως άμεσο αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης.

Νέα ρεκόρ είχαμε το 2013 και στην Ευρώπη, αφού έφτασαν τα 6,357 εκατ. οι Ευρωπαίοι που επέλεξαν να κάνουν κρουαζιέρα. Τα εντυπωσιακά στοιχεία σχετικά με την ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας το 2013 δείχνουν σαφώς την έντονη τάση ανάπτυξης της βιομηχανίας, η οποία δημιουργεί ήδη 327.000 θέσεις εργασίας και οικονομικά οφέλη ύψους το 37,9 δισ. ευρώ ετησίως. Περισσότερα από έξι εκατομμύρια Ευρωπαίοι επέλεξαν να κάνουν κρουαζιέρα το 2013 και η μακροπρόθεσμη τάση δείχνει μια συνεχιζόμενη ανάπτυξη, η οποία αποδεικνύει τη ανθεκτικότητα της βιομηχανίας κρουαζιέρας, παρά την οικονομική ύφεση.

Η σημαντικότητα της ανοδικής τάσης της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο αποτυπώνεται στα συγκριτικά στοιχεία της περιόδου 2009-2013. Συνολικά, παρατηρήθηκε αύξηση στους επιβάτες κρουαζιέρας πάνω από 23%, καθώς το 2009 διακινήθηκαν στους εν λόγω λιμένες 21,86 εκατομμύρια επιβάτες. Παρόμοια εικόνα παρατηρείται και στον αριθμό των κρουαζιερόπλοιων που επισκέπτονται τη Μεσόγειο, καθώς το 2013 έγιναν 14.428 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων στα μεσογειακά λιμάνια, σε αντίθεση με τα 13.751 του 2012. Η ετήσια αύξηση στον αριθμό των πλοίων πλησίασε το 5%, ενώ σε βάθος πενταετίας σημειώθηκε αύξηση 6,3%.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν κατά τη διάρκεια της μεγαλύτερης έκθεσης κρουαζιέρας στον κόσμο, της Seatrade Maimi, για τη βιομηχανία κρουαζιέρας στην Ευρώπη το 2013:

- Συνολικά 6.357.000 Ευρωπαίοι έκαναν κρουαζιέρα το 2013.
- Το Ηνωμένο Βασίλειο παραμένει η πρώτη ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας με 1,72 εκατ. επιβάτες.
- Η αγορά της Γερμανίας αυξήθηκε κατά 9% και έφτασε στη δεύτερη θέση στην Ευρώπη με μερίδιο 27%. (Τσιμπλάκης, Α., 2014, <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/785435/se-ufesi-i-krouaziera-sti-mesogeio>, Σε ύφεση η κρουαζιέρα στη Μεσόγειο)
- Στην Ιταλία η αύξηση έφτασε το 4% και οι επιβάτες κρουαζιέρας τις 869.000, παρά την κρίση που μαστίζει και τη γειτονική χώρα.

- Αντίθετα, στην Ισπανία πέρυσι η ζήτηση μειώθηκε κατά 18%, κυρίως λόγω της κρίσης.
- Ο αριθμός των Ευρωπαίων που κάνουν κρουαζιέρα έχει αυξηθεί κατά 43% σε σχέση με το 2008.
- Το 80% των Ευρωπαίων που κάνουν κρουαζιέρα επιλέγουν ευρωπαϊκούς προορισμούς, με τη Μεσόγειο να παραμένει ο πιο δημοφιλής προορισμός.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup> - ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

### 2.1. Η ΠΟΡΕΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η ανάπτυξη των απαιτούμενων υποδομών για να υποστηριχθεί ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μια από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που έχει αναλάβει η Ελλάδα για τα επόμενα χρόνια. Συγκεκριμένα, το ελληνικό κράτος προχωρά:

- Στην αναβάθμιση των εγκαταστάσεων των λιμένων, με σκοπό την αύξηση της δυνατότητας φιλοξενίας κρουαζιερόπλοιων, έτσι ώστε περισσότερες εταιρίες κρουαζιέρας να εδρεύουν στα Ελληνικά λιμάνια κατά την διάρκεια των μεσογειακών τους δρομολογίων.
- Στην ιδιωτικοποίηση και αναβάθμιση των κρατικών μαρίνων, με σκοπό να προσελκύουν περισσότερα γιοτ/σκάφη αναψυχής.

Αρκετοί διεθνείς επενδυτές έχουν ήδη εκδηλώσει το ενδιαφέρον τους και έχουν προβεί σε επενδύσεις στο θαλάσσιο τουρισμό της Ελλάδας, αναγνωρίζοντας την ασύγκριτη ευκαιρία που παρουσιάζεται σε αυτό το υψηλής αξίας τουριστικό προϊόν.

Η Ελλάδα βιώνει μια περίοδο άνθησης του αριθμού των κρουαζιερόπλοιων και των επισκεπτών, κυρίως μετά τις πρόσφατες ρυθμιστικές αλλαγές που εφαρμόζει η χώρα προκειμένου να καταργηθεί το καμποτάζ στις κρουαζιέρες. Η απόφαση αυτή έχει απελευθερώσει την αγορά της κρουαζιέρας καθώς επιτρέπει στα μη-Ευρωπαϊκά κρουαζιερόπλοια να ξεκινούν από τα ελληνικά λιμάνια, και σε συνδυασμό με τις προγραμματισμένες βελτιώσεις των υποδομών σε μεγάλα ελληνικά λιμάνια, αναμένεται μια σημαντική αύξηση του αριθμού κρουαζιερόπλοιων που είτε θα χρησιμοποιούν τα ελληνικά λιμάνια ως σημείο αφετηρίας, είτε ως πιθανούς προορισμούς. (<http://www.enterprisegreece.gov.gr/default.asp?pid=36&sectorID=37&la=2>, 2014, Θαλάσσιος τουρισμός)

Τα βασικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας είναι η μεγάλη ακτογραμμή, ο σημαντικός αριθμός διαθέσιμων λιμανιών – τα πιο πολλά σε προορισμούς παγκόσμιου βεληνεκούς, και οι μικρές αποστάσεις μεταξύ των

τουριστικών προορισμών, σε μια χώρα στην καρδιά μιας ιδιαίτερα τουριστικής περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου.

### **Βασικά Μεγέθη**

|   |                 |
|---|-----------------|
| <b>Αύξηση των επιβατών σε κρουαζιέρες στο λιμάνι του Πειραιά, από το 2002 μέχρι το 2014</b> | <b>&gt;300%</b> |
| <b>Αριθμός επιβατών σε κρουαζιέρες το 2014</b>  | 2,2 εκατ.       |
| <b>Στόχευση των επιβατών κρουαζιέρας τα επόμενα 2-3 χρόνια</b>                              | 4 εκατ.         |
| <b>Προβλεπόμενα έσοδα για τον τομέα της κρουαζιέρας το 2016 (€)</b>                         | 1 δισ.          |
| <b>% Επισκεπτών με κρουαζιέρες της Ε.Ε. που αποσπά η Ελλάδα</b>                             | 21%             |

## **2.2. Η ΑΡΣΗ ΤΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ**

Καμποτάζ είναι νόμος που απαγορεύει σε ξένες εταιρίες κρουαζιερόπλοιων (με ξένη σημαία) να επιβιβάσουν και να αποβιβάσουν κόσμο στην Ελλάδα, παρέχοντας αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών από πλοία ελληνικής σημαίας και ελληνικής πλοιοκτησίας, στο όνομα της ανταγωνιστικότητας.

Το προστατευτικό για τα ελληνικά πληρώματα καθεστώζ του καμποτάζ που ίσχυε στην Ελλάδα προέβλεπε, ότι τα κρουαζιερόπλοια τα οποία έχουν υψωμένες σημαίες τρίτων χωρών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν μπορούν να παραλάβουν και να αποβιβάσουν έναν επιβάτη-τουρίστα στο ίδιο λιμάνι εντός της ελληνικής επικράτειας.

Για παράδειγμα, επιβάτες ενός κρουαζιερόπλοιου με σημαία Παναμά, μπορούσαν να μπουν στο πλοίο στο λιμάνι του Πειραιά, αλλά δεν μπορούσαν να βγουν και πάλι στον Πειραιά ή σε οποιοδήποτε άλλο λιμάνι στην Ελλάδα (κυκλική κρουαζιέρα). (<http://www.ypodomes.com/index.php/limania-aerodromia/limania/item/9663->, 2011, Τι είναι το καμποτάζ:)

Το 2011 τέθηκε τέλος στην ελληνική απελευθέρωση της κρουαζιέρας και για τα πλοία με σχέδιο νόμου του υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Με το νομοσχέδιο για την «Ανάπτυξη θαλάσσιου και αλιευτικού τουρισμού και λοιπές διατάξεις» καταργήθηκε η υποχρέωση σύναψης σύμβασης της πλοιοκτήτριας εταιρείας με το κράτος, κάτι που ζητούσαν επίμονα όλες οι μεγάλες

διεθνείς εταιρείες κρουαζιέρας, καθώς αποτελούσε ελληνική πρωτοτυπία. Συγχρόνως, με στόχο να ενισχυθεί το επιχειρηματικό κλίμα, καταργήθηκε και η απαίτηση για ελάχιστο χρόνο παραμονής ανά λιμένα, καθώς και η αρχή της αμοιβαιότητας.

Από την απελευθέρωση της κυκλικής κρουαζιέρας και για τα μη κοινοτικά πλοία εκτιμήθηκε, με αφετηρία τον Πειραιά ή άλλο ελληνικό λιμάνι, ότι η εθνική οικονομία εισπράττει ετησίως περί το ένα δισεκατομμύριο ευρώ.

Επίσης, με το ίδιο νομοσχέδιο ρυθμίστηκαν θέματα σχετικά με την ενίσχυση και την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και όσων ασχολούνται με τη δραστηριότητα αυτή επαγγελματικά και ως βασική τους απασχόληση. Συγκεκριμένα, προβλέπονται διατάξεις με τις οποίες γίνεται (με τη συμβολή των σχετικών επαγγελματικών ενώσεων) η εκκαθάριση του μητρώου από εικονικούς «επαγγελματίες» τουριστικών πλοίων αναψυχής, για να επωφεληθούν παράνομα από τα ισχύοντα για τον κλάδο οικονομικά κίνητρα και ιδιαίτερα τη μη πληρωμή ΦΠΑ και την απαλλαγή φόρου εισοδήματος. (Μπαρδούνια, Ν., 2011, <http://www.kathimerini.gr/444321/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/sxedio-nomoy-gia-thn-plhrh-arsh-toy-kampotaz-sthn-kroyaziera>, Σχέδιο νόμου για την πλήρη άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα)

### 2.3. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η κρουαζιεροπλοΐα στην Ελλάδα σήμερα προσφέρεται με:

- Σύγχρονα, μεγάλου μεγέθους πλοία, με αφετηρία τον Πειραιά ή ξένα λιμάνια που εκτελούν περιηγήσεις προσεγγίζοντας εθνικά λιμάνια ή και άλλων γειτονικών χωρών.
- Μικρότερα πλοία, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, κατασκευασμένα από χάλυβα, ξύλο ή πλαστική ύλη, τα οποία έχουν αφετηρία ελληνικά λιμάνια, με ενδιάμεσους σταθμούς επίσκεψης επίσης ελληνικά λιμάνια και εκτελούν περιηγήσεις μικρότερων αποστάσεων από ότι η κύρια κρουαζιεροπλοΐα σε προορισμούς εντός της χώρας επί το πλείστον, αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις και σε λιμάνια γειτονικών χωρών, όπως της Τουρκίας.
- Κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία ή και ξένη σημαία, πραγματοποιούν τριήμερες, τετραήμερες, εβδομήμερες και πολυήμερες κρουαζιέρες σε ελληνικά λιμάνια και σε λιμάνια άλλων χωρών της Ανατολικής Μεσογείου, τόσο στο χώρο

του Αιγαίου όσο και του Ιονίου Πελάγους. Η περίοδος κατά την οποία πραγματοποιούνται κρουαζιέρες εκτός ελληνικών υδάτων ξεκινά το Νοέμβριο και τελειώνει τον Απρίλιο, ενώ εντός ελληνικών υδάτων από Απρίλιο έως Νοέμβριο.

Το κόστος της μετακίνησης αποτελεί ένα βασικό παράγοντα που επηρεάζει τη ζήτηση της κρουαζιέρας. Τα βασικά στοιχεία του κόστους διακίνησης είναι δύο: α) το κόστος διακίνησης των τουριστών από τον τόπο προέλευσης τους μέχρι το λιμάνι επιβίβασης στο πλοίο και β) ο ναύλος που περιλαμβάνει το ταξίδι, τη διατροφή, τα έξοδα αποβίβασης στα λιμάνια προσέγγισης και τις ξεναγήσεις. Επίσης επηρεάζεται από τα χαρακτηριστικά του πλοίου, τη θέση της καμπίνας, τη περίοδο που πραγματοποιείται η κρουαζιέρα, τον προορισμό της κρουαζιέρας αλλά και το είδος/διάρκεια της κρουαζιέρας. (Διακομιχάλης, Μ., 2009: 84-90)

Η τιμή της κρουαζιέρας περιλαμβάνει:

- § Εγκαταστάσεις στο πλοίο.
- § Ισχύοντες φόρους.
- § Διασκεδάσεις στο πλοίο, παιχνίδια, διαλέξεις και διάφορες επιδείξεις.
- § Όλα τα γεύματα στο πλοίο.
- § Καμαρότο και υπηρεσία δωματίου επί 24ώρου βάσεως.
- § Βραδινή διασκέδαση, θεάματα, ζωντανή ορχήστρα και night club.
- § Γυμναστήριο και aqua spa.
- § Κοκτέιλ πάρτι του πλοιάρχου και μπουφέ γκαλά.
- § Την εμπειρία επίσκεψης πολλών προορισμών σε μία μόνο κρουαζιέρα.

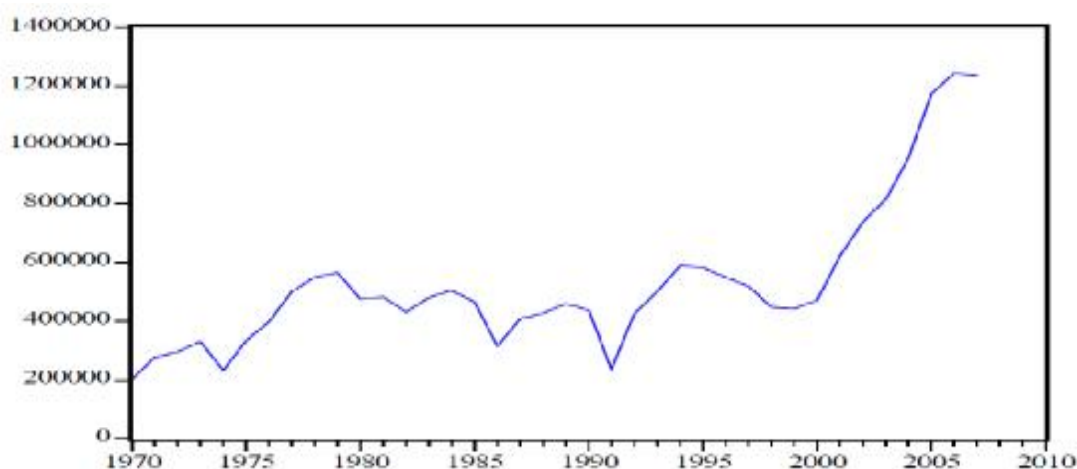
#### 2.4. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΑΠΟ ΤΟ 1970

Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα προσφέρει το ίδιο προϊόν με τους ανταγωνιστές της και διεκδικεί μερίδιο από τις ίδιες τουριστικές αγορές. Απευθύνεται κυρίως σε τουρίστες από χώρες της Β.Δ. Ευρώπης, οι οποίες προσπαθούν να προσελκύσουν μαζικό τουρισμό με ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα, το χαμηλό κόστος των

παρεχόμενων υπηρεσιών. Οι κρουαζιέρες που προσφέρονται στην χώρα μας εντάσσονται στο σύνολό τους στην κατηγορία των διεθνών κρουαζιέρων και συγκεκριμένα των Μεσογειακών. Για έναν μεγάλο αριθμό προγραμμάτων τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν τον κύριο προορισμό, με συμπληρωματικούς προορισμούς τα γειτονικά λιμάνια της Ιταλίας, Τουρκίας, Κύπρου ή Αιγύπτου. Σε άλλα προγράμματα η Ελλάδα αποτελεί συμπληρωματικό προορισμό, με προσέγγιση λίγων ή ακόμα κι ενός λιμανιού.

Στο παρακάτω διάγραμμα δίνεται ο αριθμός των αφίξεων με κρουαζιερόπλοια από το 1970 μέχρι τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία. Μέχρι και το 2000 η κρουαζιέρα στην Ελλάδα δεν ξεπερνούσε τις 600 χιλιάδες αφίξεις. Την τελευταία δεκαετία οι αφίξεις σχεδόν διπλασιάστηκαν, ακολουθώντας τις γενικότερες παγκόσμιες τάσεις.

Διάγραμμα 2.1 Αφίξεις με κρουαζιερόπλοια στην Ελλάδα 1970-2007



Πηγή: ΑΤΕΜ Εξαμηνιαία Έκθεση Ανάλυσης των Τουριστικών Τάσεων , Τεύχος 4, Ιούλιος 2010

Ο ρυθμός αφίξεων των κρουαζιερών παρουσίασε μέση αύξηση της περιόδου 1970-2007 6,8%. Την τελευταία δεκαετία, όμως, ο ετήσιος μέσος ρυθμός αύξησης ήταν 14,15%, σχεδόν υπερδιπλάσιος του παγκόσμιου ρυθμού αύξησης αυτού του είδους του τουρισμού. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, η κρουαζιέρα αντιστοιχούσε πάνω από το 10% του συνόλου των αλλοδαπών τουριστικών

αφίξεων, για να πέσει κάτω από το 4% στις αρχές της δεκαετίας του 1990. Στην τελευταία δεκαετία η κρουαζιέρα ανακάμπτει δυναμικά φθάνοντας και στο 8% με πολύ μεγάλες προοπτικές για το μέλλον. (Διακομιχάλης, Μ., 2009: 84-90)

Στο διάστημα των τελευταίων ετών, επηρεάστηκε πολλές φορές από διάφορες κοινωνικο-πολιτικές συγκυρίες όπως: πόλεμος του Κόλπου, πόλεμος στη Γιουγκοσλαβία, τρομοκρατία – Δίδυμοι Πύργοι ΗΠΑ, οικονομική κρίση. Παραδοσιακές θεωρούνται οι αγορές της Ισπανίας, Ιταλίας, Βρετανίας, από σκοπιά προσφοράς και ζήτησης. Σημαντική είναι η κίνηση θαλάσσιου τουρισμού που παρατηρείται στις μικρές χώρες, αλλά με γερή υποδομή όπως η Μάλτα κι η Κύπρος. Ο Πειραιάς διατηρεί το ανταγωνιστικό του πλεονέκτημα, αλλά αξιοθαύμαστη είναι κι η κίνηση ιδιαίτερα σε υποβαθμισμένες περιοχές όπως το Κατάκολο.

Τα ελληνικά νησιά καλύπτουν τις ανάγκες των επισκεπτών για το τρίπτυχο: ήλιος, θάλασσα, διασκέδαση και οι λιγότερο διάσημοι προορισμοί, όπως π.χ. το Κατάκολο, διαθέτουν φυσική ομορφιά και πρόσβαση σε διάσημα ιστορικά κι αρχαιολογικά μνημεία. Η εικόνα αυτή αποδεικνύεται και μέσω συγκριτικών οικονομικών στοιχείων κι αριθμών που αφορούν την πρόσφατη εικόνα του κλάδου της κρουαζιέρας στην χώρα μας.

Παρατηρώντας τα οικονομικά δεδομένα των ημερών μας ως προς τους ελληνικούς προορισμούς κρουαζιέρας, διαφαίνεται ότι οι πιο διάσημοι είναι: Πειραιάς, Μύκονος, Σαντορίνη, Ρόδος, Κατάκολο, Ηράκλειο Κρήτης, Πάτμο, Αργοστόλι και Άγιος Νικόλαος Κρήτης και δεν είναι τυχαίο το επενδυτικό ενδιαφέρον που έχουν ήδη εκδηλώσει εταιρίες – κολοσσοί στη βιομηχανία της κρουαζιέρας -ιδιαίτερα μετά την άρση του «cabotage». (Διακομιχάλης, Μ., 2009: 84-90)

Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία το 2011, εταιρίες κρουαζιέρας όπως η MSC, η Carnival, η Costa και η Caribbean έχουν δείξει ενδιαφέρον να εντάξουν στα προγράμματα κρουαζιέρας τους και τον ελλαδικό χώρο κι εκφράζουν απόψεις αναφορικά με αναβάθμιση των υποδομών και των παρεχόμενων υπηρεσιών των ελληνικών λιμανιών όπως π.χ: η εναρμόνιση του συστήματος κράτησης με το αντίστοιχο των ευρωπαϊκών λιμένων σε αντίθεση με το ισχύον ελληνικό σύστημα first –come, first served, κοινά πρότυπα πιστοποίησης, συμμετοχή σε ευρωπαϊκά προγράμματα χρηματοδότησης εγκαταστάσεων υποδοχής λυμάτων και



απορριμμάτων. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν και τα κριτήρια επιλογής των διάσμων αυτών ελληνικών προορισμών, η κατηγοριοποίηση τους κι η ποιότητα των υποδομών.

## 2.5. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ

Σε διεθνές επίπεδο, ο κλάδος της κρουαζιέρας διανύει μία από τις καλύτερες περιόδους του. Είναι χαρακτηριστικό ότι από το ξεκίνημα της οικονομικής κρίσης το 2008, η αγορά της κρουαζιέρας στην Ευρώπη έχει αναπτυχθεί κατά 44%. Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, η επίδραση της κρουαζιέρας στην οικονομία της Ευρώπης άγγιξε τα 40 δισ. το 2013, προσφέροντας περίπου 340.000 θέσεις εργασίας. Είναι δε χαρακτηριστικό ότι κατά το 2014, ο αριθμός των Ευρωπαίων που επέλεξαν την κρουαζιέρα για διακοπές ξεπέρασε κάθε ιστορικό προηγούμενο, καθώς άγγιξε τα 6,39 εκατ. επιβάτες, μια αύξηση κατά 0,5% σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο.

Την ίδια στιγμή, πάντως, παρουσιάστηκε μείωση κατά 11,3% στη δρομολόγηση κρουαζιερόπλοιων στην αγορά της Μεσογείου, κάτι που επηρέασε αρκετές αγορές, αφενός λόγω των μεμονωμένων στρατηγικών των τοπικών εταιρειών κρουαζιέρας και αφετέρου λόγω των συνεχιζόμενων οικονομικών δυσχερειών σε μεγάλο μέρος της Ε.Ε. Συνολικά, πάντως, η Μεσόγειος αποτελεί τη δεύτερη δημοφιλέστερη περιοχή για κρουαζιέρα, με το μερίδιό της να διαμορφώνεται σε 20% για το 2014.

Στην Ελλάδα κι έπειτα από δύο χρόνια σχετικά χαμηλών επιδόσεων, ως αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης, το 2014 σημειώθηκε η πρώτη αύξηση των επιβατών κρουαζιέρας με το εντυπωσιακό ποσοστό του 10%. Έτσι, διακοπές μέσω κρουαζιέρας επέλεξαν 18.441 Έλληνες κατά τον προηγούμενο χρόνο, με το 90% των δρομολογίων να αφορά προορισμούς στη Μεσόγειο και στη Μαύρη Θάλασσα, μια τάση που προβλέπεται ότι θα συνεχιστεί, δεδομένου και του υψηλού κόστους των αεροπορικών εισιτηρίων, αναφέρουν οι παράγοντες του κλάδου. (Ρουσάνογλου, Ν., 2015, <http://www.kathimerini.gr/807965/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/ay3h8hkan-oi-epivates-kroyazieras-sthn-ellada>, Αυξήθηκαν οι επιβάτες κρουαζιέρας στην Ελλάδα)

Σταθερά στον χάρτη της κρουαζιέρας παραμένουν επτά Κυκλαδονήσια την τελευταία τριετία, από το 2012 έως και το 2014 σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της

Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε) αποτελώντας ενδιάμεσους προορισμούς που επιλέγουν οι εταιρείες από σαράντα δύο συνολικά τόπους προσέγγισης πανελλαδικά.

Πρωτιά στις Κυκλάδες κατέχει η Σαντορίνη με τις αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων το 2014 να ξεπερνούν τις 500, ενώ τη δέκατη ένατη θέση καταλαμβάνει η πρωτεύουσα του νομού, Σύρος, έχοντας 53 καταγεγραμμένες αφίξεις κατά τη διάρκεια της περυσινής χρονιάς. Βάσει των στοιχείων που ακολουθούν για τα έτη 2012, 2013 και 2014, αποδεικνύεται μία μικρή πτωτική τάση του θαλάσσιου Τουρισμού.

Τα επίσημα στοιχεία που έχει γνωστοποιήσει η Ε.ΛΙΜ.Ε. όσον αφορά στις αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων στα ελληνικά λιμάνια συνολικά, δείχνουν να παρατηρείται μία μείωση στους προορισμούς που υποδέχονται κρουαζιερόπλοια την τελευταία τριετία, ωστόσο, αποκαλύπτουν πως η Σαντορίνη και η Μύκονος από τις Κυκλάδες κατοχυρώνουν τη θέση τους στην πρώτη πεντάδα.

Με τον Πειραιά να κατέχει την πρώτη θέση σε επίπεδο αφίξεων το 2014, αφού προσέγγισαν 606 κρουαζιερόπλοια, άξιο αναφοράς είναι το γεγονός πως, η Σαντορίνη – πρώτη στις Κυκλάδες – ακολουθεί στη δεύτερη θέση πανελλαδικά, καθώς 512 κρουαζιερόπλοια την επέλεξαν το 2014, αποβιβάζοντας στο νησί 742.553 επισκέπτες. Στην τέταρτη θέση βρίσκεται το νησί των ανέμων, με 610.207 επισκέπτες να έχουν ταξιδέψει με 441 κρουαζιερόπλοια ενώ αξίζει να αναφερθεί πως στην έκτη θέση έρχεται η Ρόδος από τα Δωδεκάνησα έχοντας απολαύσει 314 αφίξεις με 311.182 τουρίστες. Μετά τη Σύρο που όπως προαναφέρθηκε βρίσκεται στην δέκατη ένατη θέση με 53 κρουαζιερόπλοια να έχουν καταπλεύσει στο λιμάνι της το 2014, ακολουθεί η Πάρος στην 30η θέση με 65 κρουαζιερόπλοια, η Μήλος στην 27η θέση με 17 αφίξεις και η Νάξος στην 37η θέση με 16 κρουαζιερόπλοια να προσεγγίζουν το περυσινό καλοκαίρι. Διευκρινίζεται πως, η σειρά που καταλαμβάνουν τα νησιά εξαρτάται από τα επίσημα στοιχεία και των δύο προηγούμενων χρόνων. (Ρουσανόγλου, Ν., 2015, <http://www.kathimerini.gr/807965/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/ay3h8hkan-oi-epivates-kroyazieras-sthn-ellada>, Αυξήθηκαν οι επιβάτες κρουαζιέρας στην Ελλάδα)

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσίασαν τα επίσημα στατιστικά στοιχεία και για τα έτη 2012 και 2013, μέσω των οποίων αποκαλύπτεται η μείωση των αφίξεων στη συντριπτική πλειοψηφία των ελληνικών λιμένων, καθώς και στα επτά Κυκλαδονήσια που χαράζουν πορεία στον θαλάσσιο Τουρισμό. Συγκεκριμένα, οι 718 αφίξεις στη

Σαντορίνη το 2012 μειώθηκαν σε 582 προσεγγίσεις το 2013, ενώ στο νησί της Μυκόνου οι 582 αφίξεις το 2012 μειώθηκαν κατά 100 κρουαζιερόπλοια την επόμενη χρονιά. Εντυπωσιακή πτώση εντός ενός έτους καταγράφηκε στη Σύρο αφού από 71 κρουαζιερόπλοια το 2012, κατέπλευσαν μόλις 37 το 2013 στο λιμάνι της Ερμούπολης, ενώ και η Μήλος από 27 προσεγγίσεις, υποδέχθηκε μόνον 9 κρουαζιερόπλοια το 2013. Σε παρόμοιο μήκος κύματος κινήθηκαν οι αφίξεις στη Νάξο αφού από 45 κρουαζιερόπλοια το 2012, αφίχθησαν μόνον 16 το επόμενο έτος ενώ στο γειτονικό νησί της Πάρου, οι 100 αφίξεις έπεσαν στις 88 το 2013. Σχετικά με το νησί της Άνδρου που περιλαμβάνεται στη λίστα, κρίνεται αναγκαίο να σημειωθεί ότι, το 2014 δεν υπήρξε ούτε μία προσέγγιση, ενώ το 2013 και το 2012, μία και τρεις προσεγγίσεις αντίστοιχα. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, η μείωση που έχει παρατηρηθεί κινείται εντός λογικού πλαισίου, ωστόσο, καθιστά οφθαλμοφανές το συμπέρασμα, πως, ο θαλάσσιος τουρισμός χρειάζεται οργανωμένες ενέργειες, προκειμένου να διατηρηθεί ένας προορισμός στις προτιμήσεις των εταιρειών που δραστηριοποιούνται και στον ελλαδικό χώρο. Γεγονός πάντως αποτελεί, ότι η κρουαζιέρα έχει συμπεριληφθεί στο πλάνο αρκετών νησιών του νομού, αφού δύναται να διαδραματίσει τον δικό της ρόλο τόσο σε τουριστικό, όσο και σε οικονομικό επίπεδο και εξαρτάται από την ενεργοποίηση των αρμοδίων, για τον τρόπο που θα κινηθούν. (Ρουσάνόγλου, Ν., 2015, <http://www.kathimerini.gr/807965/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/ay3h8hkan-oi-epivates-kroyazieras-sthn-ellada>, Αυξήθηκαν οι επιβάτες κρουαζιέρας στην Ελλάδα)

Στα έτη 2015 και 2016 τα εκάστοτε παρουσιαζόμενα προβλήματα οφείλονται σε εσωγενείς και εξωγενείς παράγοντες και όλοι, που ενδιαφερόμαστε στον Εθνικό χώρο, έχουμε υποχρέωση να συνεργαζόμεθα, προκειμένου για την επίλυση εκείνων τουλάχιστον των θεμάτων – προβλημάτων που εξαρτώνται από τις δικές μας δυνάμεις και αρμοδιότητα. Οι εξωγενείς παράγοντες είναι δυστυχώς γεγονός ότι ολοένα και αυξάνονται και τα πρόσθετα προβλήματα και καταστάσεις που συμβαίνουν στην Ανατολική κυρίως Μεσόγειο και σε ότι αφορά την Χώρα μας πιο συγκεκριμένα στο Αιγαίο, με το θέμα των προσφύγων, χρήζει προσπάθειας και ενδιαφέροντος της Πολιτείας με τη συνεργασία φυσικά των Οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα 42 λιμάνια κρουαζιέρας, όπως απεικονίζονται στον χάρτη που παρατίθεται και ο συνοδευτικός πίνακας, δίνει την εικόνα κίνησης των τελευταίων 5 ετών (2012 – 2016), με μεγάλη προσέγγιση των στοιχείων του 2015 και σχετικές προβλέψεις για το 2016 και αυτό λόγω της αστάθειας στην γειτονική και ευρύτερη περιοχή της Ευρώπης, κατάσταση που επιβάλλει επιφυλακτικότητα στις εξελίξεις και τον βαθμό που μπορεί να επηρεάσουν οι καταστάσεις στην ομαλή κίνηση της κρουαζιέρας σε ολόκληρη την λεκάνη της Μεσογείου, στην οποία φυσικά ανήκουν και οι λιμένες της Χώρας μας. (Κόντες, Θ., <http://www.ellinikiaktoploia.net/13000-2/>, 2015, Κρουαζιέρα : Σημασία του κλάδου – ανάγκη μέτρων στήριξης – προοπτικές ανάπτυξης)



- |    |                |    |           |
|----|----------------|----|-----------|
| 1  | Άγιος Νικόλαος | 24 | Νάξος     |
| 2  | Αλεξανδρούπολη | 25 | Ναύπλιο   |
| 3  | Άνδρος         | 26 | Πάρος     |
| 4  | Βόλος          | 27 | Πάτιμος   |
| 5  | Γύθειο         | 28 | Πάτρα     |
| 6  | Ζάκυνθος       | 29 | Πειραιάς  |
| 7  | Ηγουμενίτσα    | 30 | Πρέβεζα   |
| 8  | Ηράκλειο       | 31 | Ρόδος     |
| 9  | Θεσσαλονίκη    | 32 | Ρέθυμνο   |
| 10 | Ιτέα           | 33 | Ρόδος     |
| 11 | Καβάλα         | 34 | Σάμος     |
| 12 | Καλαμάτα       | 35 | Σαντορίνη |
| 13 | Κατάκολο       | 36 | Σητεία    |
| 14 | Κέρκυρα        | 37 | Σκιάθος   |
| 15 | Κεφαλλονιά     | 38 | Σκόπελος  |
| 16 | Κύθηρα         | 39 | Σύμη      |
| 17 | Κως            | 40 | Σύρος     |
| 18 | Λαύριο         | 41 | Χανιά     |
| 19 | Λήμνος         | 42 | Χίος      |
| 20 | Μήλος          |    |           |
| 21 | Μονεμβασιά     |    |           |
| 22 | Μύκονος        |    |           |
| 23 | Μυτιλήνη       |    |           |

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΣΕ ΚΥΡΙΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

| α/α | ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ     | 2012                |  | 2013                |  | 2014                |  | 2015 (προσέγγιση)   |  | 2016 (πρόβλεψη)     |  |
|-----|----------------|---------------------|--|---------------------|--|---------------------|--|---------------------|--|---------------------|--|
|     |                | Αριθμός αφίξεων κ/ζ | Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας (χωρίς αναχωρήσεις) | Αριθμός αφίξεων κ/ζ | Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας (χωρίς αναχωρήσεις) | Αριθμός αφίξεων κ/ζ | Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας (χωρίς αναχωρήσεις) | Αριθμός αφίξεων κ/ζ | Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας (χωρίς αναχωρήσεις) | Αριθμός αφίξεων κ/ζ | Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας (χωρίς αναχωρήσεις) |
| 1   | ΠΕΙΡΑΙΑΣ       | 763                 | 1,208,050  | 711                 | 1,302,581  | 606                 | 1,055,556  | 622                 | 1,083,000  | 510                 | 888,000  |
| 2   | ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ      | 718                 | 838,875  | 582                 | 778,057  | 512                 | 742,553  | 592                 | 859,000  | 595                 | 863,000  |
| 3   | ΚΕΡΚΥΡΑ        | 485                 | 624,179  | 480                 | 744,651  | 395                 | 672,368  | 404                 | 584,000  | 408                 | 590,000  |
| 4   | ΜΥΚΟΝΟΣ        | 585                 | 657,511  | 485                 | 587,501  | 441                 | 610,207  | 540                 | 747,000  | 550                 | 760,000  |
| 5   | ΚΑΤΑΚΟΛΟ       | 337                 | 749,892  | 307                 | 763,966  | 251                 | 584,879  | 256                 | 639,000  | 261                 | 651,000  |
| 6   | ΡΟΔΟΣ          | 448                 | 472,308  | 373                 | 409,991  | 314                 | 311,182  | 308                 | 305,000  | 300                 | 297,000  |
| 7   | ΗΡΑΚΛΕΙΟ       | 156                 | 215,700  | 177                 | 270,020  | 160                 | 242,951  | 172                 | 279,000  | 165                 | 268,000  |
| 8   | ΠΑΤΜΟΣ         | 194                 | 112,587  | 177                 | 113,339  | 156                 | 109,429  | 165                 | 115,000  | 185                 | 129,000  |
| 9   | ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ     | 98                  | 120,739  | 100                 | 135,659  | 79                  | 88,032   | 93                  | 160,000  | 73                  | 126,000  |
| 10  | ΒΟΛΟΣ          | 21                  | 11,926   | 31                  | 20,227   | 53                  | 57,825   | 58                  | 63,000   | 63                  | 69,000   |
| 11  | ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ    | 71                  | 48,204   | 52                  | 43,817   | 66                  | 46,432   | 47                  | 33,000   | 42                  | 30,000   |
| 12  | ΚΩΣ            | 64                  | 41,171   | 86                  | 64,756   | 79                  | 42,040   | 75                  | 40,000   | 70                  | 37,000   |
| 13  | ΜΥΤΙΛΗΝΗ       | 39                  | 29,951   | 56                  | 42,423   | 53                  | 34,150   | 42                  | 27,000   | 39                  | 25,000   |
| 14  | ΧΑΝΙΑ - ΣΟΥΔΑ  | 54                  | 129,087  | 47                  | 124,205  | 38                  | 33,304   | 66                  | 105,000  | 62                  | 96,000   |
| 15  | ΛΑΥΡΙΟ         | 19                  | 17,339   | 20                  | 13,504   | 30                  | 30,493   | 78                  | 79,000   | 89                  | 90,000   |
| 16  | ΝΑΥΠΛΙΟ        | 63                  | 30,868   | 54                  | 23,732   | 46                  | 26,050   | 52                  | 29,000   | 52                  | 28,000   |
| 17  | ΣΑΜΟΣ          | 29                  | 37,374   | 25                  | 38,676   | 23                  | 24,865   | 15                  | 16,000   | 12                  | 13,000   |
| 18  | ΣΥΜΗ           | 15                  | 7,521  | 16                  | 3,715  | 48                  | 24,050   | 32                  | 16,000   | 28                  | 14,000   |
| 19  | ΣΥΡΟΣ          | 71                  | 12,944   | 37                  | 9,396  | 53                  | 24,012   | 42                  | 19,000   | 44                  | 20,000   |
| 20  | ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ     | 49                  | 13,504   | 29                  | 11,621   | 39                  | 22,068   | 40                  | 23,000   | 38                  | 22,000   |
| 21  | ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ    | 11                  | 8,014  | 18                  | 14,585   | 31                  | 19,720   | 26                  | 17,500   | 27                  | 18,000   |
| 22  | ΓΥΘΕΙΟ         | 30                  | 7,772  | 40                  | 48,200   | 20                  | 18,144   | 18                  | 16,000   | 28                  | 25,000   |
| 23  | ΚΑΛΑΜΑΤΑ       | 12                  | 12,595   | 6                   | 3,128  | 16                  | 17,951   | 37                  | 40,000   | 29                  | 31,000   |
| 24  | ΧΙΟΣ           | 25                  | 8,349  | 33                  | 9,924  | 36                  | 16,963   | 42                  | 24,000   | 31                  | 15,000   |
| 25  | ΚΑΒΑΛΑ         | 10                  | 4,323  | 14                  | 6,995  | 26                  | 13,087   | 24                  | 12,000   | 27                  | 14,000   |
| 26  | ΖΑΚΥΝΘΟΣ       | 9                   | 5,630  | 34                  | 34,143   | 13                  | 10,953   | 15                  | 13,000   | 17                  | 15,000   |
| 27  | ΜΗΛΟΣ          | 27                  | 6,272  | 9                   | 2,962  | 17                  | 10,362   | 32                  | 19,500   | 35                  | 21,000   |
| 28  | ΙΤΕΑ           | 87                  | 11,455   | 88                  | 8,141  | 50                  | 8,309  | 80                  | 11,000   | 76                  | 11,000   |
| 29  | ΛΗΜΝΟΣ         | 25                  | 6,183  | 19                  | 4,777  | 24                  | 7,657  | 44                  | 15,000   | 33                  | 11,000   |
| 30  | ΠΑΡΟΣ          | 100                 | 5,341  | 88                  | 7,071  | 65                  | 7,048  | 61                  | 6,500  | 62                  | 6,800  |
| 31  | ΣΚΙΑΘΟΣ        | 12                  | 3,446  | 11                  | 3,158  | 14                  | 4,563  | 20                  | 6,500  | 22                  | 7,150  |
| 32  | ΡΕΘΥΜΝΟ        | 25                  | 3,825  | 5                   | 1,336  | 18                  | 4,220  | 10                  | 2,500  | 10                  | 2,500  |
| 33  | ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ    | 4                   | 1,827  | 14                  | 4,650  | 13                  | 3,096  | 15                  | 3,500  | 12                  | 2,800  |
| 34  | ΣΗΤΕΙΑ         | 1                   | 64   | 1                   | 910  | 4                   | 2802   | 6                   | 4,200  | 5                   | 3,500  |
| 35  | ΠΥΛΟΣ          | 18                  | 5,028  | 13                  | 4,133  | 9                   | 1,435  | 7                   | 1,100  | 7                   | 1,100  |
| 36  | ΠΡΕΒΕΖΑ        | 4                   | 667  | 4                   | 908  | 4                   | 1112   | 4                   | 1,100  | 3                   | 825  |
| 37  | ΝΑΣΟΣ          | 45                  | 4,529  | 16                  | 1,023  | 16                  | 780  | 26                  | 6,300  | 22                  | 5,300  |
| 38  | ΠΑΤΡΑ          | 3                   | 374  | 2                   | 1,278  | 2                   | 745  | 2                   | 750  | 2                   | 750  |
| 39  | ΣΚΟΠΕΛΟΣ       | 2                   | 320  | 6                   | 645  | 4                   | 585  | 4                   | 600  | 3                   | 450  |
| 40  | ΚΥΘΗΡΑ         | 21                  | 895  | 20                  | 862  | 2                   | 395  | 4                   | 790  | 6                   | 1,200  |
| 41  | ΑΝΔΡΟΣ         | 3                   | 1,981  | 1                   | 727  | 0                   | 0  | 0                   | 0  | 0                   | 0  |
| 42  | ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ | 0                   | 0  | 1                   | 474  | 0                   | 0  | 1                   | 500  | 1                   | 500  |
|     | <b>ΣΥΝΟΛΟ:</b> | <b>4,753</b>        | <b>5,478,620</b>   | <b>4,288</b>        | <b>5,661,867</b>   | <b>3,826</b>        | <b>4,932,373</b>   | <b>4,177</b>        | <b>5,423,340</b>   | <b>4,067</b>        | <b>5,243,875</b>   |

Όπως εμφανίζεται η ανάλυση από πλευράς προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων και αριθμού επισκεπτών, στα 42 λιμάνια της Χώρας, μπορούν να εξαχθούν τα ακόλουθα συμπεράσματα και δοθούν οι δυνατές εξηγήσεις.

- Οι αυξομειώσεις ανά έτος δείχνουν την αστάθεια που υπάρχει στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, η οποία ασφαλώς επηρεάζει την κίνηση στους λιμένες της Χώρας μας.
  - Παρατηρούμε τη σταθερή αύξηση επισκέψεων στους κύριους προορισμούς.
  - Το 2015, η αρχική πρόβλεψη της κίνησης ήταν χαμηλότερη από το 2014, λόγω απροβλέπτων καταστάσεων τόσο στην Τουρκία όσο και σε άλλες χώρες της Ανατολικής Μεσογείου, με αποτέλεσμα να υπάρξουν αρκετές extra προσεγγίσεις προς το τέλος της περιόδου, από τις οποίες επήλθε αύξηση των επισκεπτών και τελικά άνοδος της κίνησης σε σύγκριση με το 2014.
  - Παρατηρούμε μείωση των επισκεπτών στα νησιά που συμβαίνει να έχουν γίνει πύλη εισόδου των προσφύγων.
  - Το Λαύριο δείχνει αύξηση σε μεγάλο βαθμό, κυρίως λόγω της δραστηριότητας της εταιρίας Celestyal Cruises, που έχει στόχο να μεταφέρει αρκετή κίνηση στο Λαύριο, από τον Πειραιά, που συμπεριλαμβάνει κυρίως το Homeporting.
- Σχετικά με την πρόβλεψη του 2016, είναι πολύ νωρίς για ασφαλή αξιολόγηση των αφίξεων, λόγω καθυστερήσεως κρατήσεων από λόγους που οφείλονται κυρίως:
- Στις απρόβλεπτες εξελίξεις στην Ανατολική Μεσόγειο.
  - Στα προβλήματα από το κύμα των προσφύγων.
  - Στις τελευταίες εξελίξεις από πλευράς τρομοκρατικών πράξεων.
  - Από την τάση που υπάρχει για αλλαγή προορισμών προς Ασία – Αυστραλία - Σιγκαπούρη κλπ. (Κόντες, Θ., <http://www.ellinikiaktoploia.net/13000-2/>, 2015, Κρουαζιέρα : Σημασία του κλάδου – ανάγκη μέτρων στήριξης – προοπτικές ανάπτυξης)

## 2.6. ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Ο κλάδος της κρουαζιέρας έχει τη μοναδικότητα να συνδυάζει τη ναυτιλιακή δραστηριότητα ταυτόχρονα με την τουριστική, και συνεπώς τα κέρδη είναι διπλά. Για το λόγο αυτό, μπορούν να επιτευχθούν πολλαπλά οφέλη για τους τομείς της βιομηχανίας (ναυπηγική, επισκευαστική, κατασκευές, ηλεκτρονικά/ηλεκτρολογικά), εισαγωγών/εξαγωγών/εμπορίου (ανταλλακτικά, υλικά, εφόδια, τρόφιμα, τοπικά προϊόντα), υπηρεσιών (μεταφορές, εκδρομές, ξενοδοχεία, πρακτορεία ταξιδίων, αεροδρόμια, νομικές υπηρεσίες, εκπαίδευση, ιατρικές υπηρεσίες, υπηρεσίες ασφαλείας), απασχόλησης (πληρώματα πλοίων, προσωπικό γραφείων, πρακτορείων, εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, εργαζόμενοι σε συνεργεία, ναυπηγεία, προμηθευτές, τουριστικά γραφεία, μεταφορικές εταιρείες, δικηγορικά γραφεία, εταιρείες μεταφορών κ.λπ). Οι μικρής και μεσαίας διάρκειας κρουαζιέρες του Αιγαίου συνήθως συνδυάζονται με παραμονές σε ξενοδοχεία και περιηγήσεις πριν ή μετά την κρουαζιέρα, οπότε ενισχύουν και τον τοπικό τουρισμό.

Το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο ήταν πάντα ο καλός πρεσβευτής για τον τουρισμό και έφερνε σε πρώτη επαφή τον ξένο επισκέπτη με την Ελλάδα, την πλούσια πολιτιστική κληρονομιά και την ελληνική φιλοξενία. Έκανε γνωστή την Ελλάδα σε εκατομμύρια ανθρώπους και μετέφερε την ελληνική σημαία σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης. Αυτό, όμως, δεν συμβαίνει πλέον, καθ' ότι έχει καταστεί μη ανταγωνιστικό σε σχέση με τα κρουαζιερόπλοια υπό ξένη σημαία. (<http://www.touristiki-agera.gr/article.asp?ID=442>, 2014, Louis Cruises: Η Ελληνική κρουαζιέρα)

Τα μέγιστα οφέλη από την κρουαζιέρα θα επιτευχθούν με την ενίσχυση του ελληνικού κρουαζιερόπλοιου, ενώ εάν επικεντρωθούμε μόνο στην προσέλκυση ξένων κρουαζιερόπλοιων θα περιορίσουμε τα οφέλη σε τοπικά, τα οποία θα είναι ενίοτε και πρόσκαιρα, ανάλογα με τις επικρατούσες διεθνείς συγκυρίες και τα γεωστρατηγικά παιχνίδια.

Επιγραμματικά, τα σημαντικότερα οφέλη που μπορεί να αποφέρει ο τουρισμός με κρουαζιερόπλοια στην ελληνική οικονομία είναι τα εξής:

- Οικονομικά οφέλη στις τοπικές κοινωνίες και στην οικονομία της Ελλάδος.
- Η καλύτερη διαφήμιση της Χώρας μας γενικά, αλλά και προορισμών με αποτέλεσμα να αυξάνεται το τουριστικό ρεύμα γενικότερα (25%).

- Διαφήμιση – προώθηση Ελληνικών και τοπικών προϊόντων.
- Ανάπτυξη τοπικών κοινωνιών και επενδύσεις γενικότερα.
- Απασχόληση ανθρώπινου δυναμικού σε διάφορους προορισμούς που ασχολούνται με την λειτουργία, εξυπηρέτηση, προμήθειες του πλοίου και εξυπηρέτηση τουριστών.
- Οφέλη από προμήθειες υλικών, τροφίμων, καυσίμων κλπ. ως επίσης και επισκευές, ναυπηγεία, υπηρεσίες διαφόρων ειδών.
- Αυξημένα οφέλη θα επιφέρει η ανάπτυξη του homeporting (υπηρεσίες, αεροδρόμια, ξενοδοχεία).
- Αύξηση των συναλλαγματικών αποθεμάτων στη Χώρα μας.
- Προσπάθεια να αναπτυχθεί η Ελλάδα ως ιδανικός προορισμός κρουαζιέρας.

## 2.7. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

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

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

Ένα τεράστιο πλεονέκτημα της χώρας μας είναι πως η Ελλάδα είναι το κομβικό σημείο όλων των κρουαζιέρων της ανατολικής Μεσογείου, πράγμα που σημαίνει πως η προσέλκυση περισσότερων επισκεπτών και η οικονομική ανάπτυξη μέσω της κρουαζιέρας θα βοηθήσει τουριστικά, πολλά μέρη και λιμάνια. Η Ελλάδα είναι ένας δημοφιλής προορισμός για τα κρουαζιερόπλοια εδώ και αρκετά χρόνια. Αναμφίβολα η μακρά ιστορία της χώρας, οι κλιματολογικές συνθήκες, το φυσικό κάλλος των ακτών, η γεωγραφική τοποθεσία και οι μικρές αποστάσεις μεταξύ ελληνικών νησιών την καθιστούν έναν ελκυστικό προορισμό. (Καστελλάνος, 2012: 37-39)



Δυστυχώς, όμως, ενώ τα πλοία μεγαλώνουν συνεχώς σε μέγεθος, η λιμενική υποδομή παραμένει σχεδόν στάσιμη και ανεπαρκής, με αποτέλεσμα οι δυνατότητες ανάπτυξης της κρουαζιέρας να περιορίζονται σημαντικά. Τα λιμάνια της Ελλάδας παρουσιάζουν σοβαρές ελλείψεις σε υποδομές για τον ελλιμενισμό των μεγάλων πλοίων αλλά και των ήδη υπαρχόντων. Δεν υπάρχουν ουσιαστικά έργα νέων υποδομών σε εξέλιξη και τα ελληνικά νησιά που συμπεριλαμβάνονται στα προγράμματα των κρουαζιερών έχουν ήδη κορεστεί, ενώ παραμένουν ουσιαστικά τα ίδια εδώ και τριάντα χρόνια. Η ανάπτυξη νέων προορισμών κρουαζιέρας θα μπορούσε να προσελκύσει και άλλα πλοία και να αλλάξει το σκηνικό, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην οικονομική άνθηση των ελληνικών νησιών, αλλά και της Ελλάδας γενικότερα. (Καστελλάνος, 2012: 37-39)

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

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

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

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

Η αυξημένη ακτοπλοϊκή κίνηση του Πειραιά γίνεται αιτία για σημαντικές καθυστερήσεις στις αφίξεις και αναχωρήσεις των κρουαζιερόπλοιων. Επιπλέον, τις ημέρες αιχμής, η διακίνηση χιλιάδων επιβατών κρουαζιερόπλοιων μαζί με αντίστοιχο αριθμό ταξιδιωτών από και προς τα νησιά δημιουργούν ασφυκτικές συνθήκες σε λιμάνι και πόλη, υποβαθμίζοντας το περιβάλλον. (Καστελλάνος, 2012: 37-39)

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

## 2.8. ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Τη δεκαετία του 1950 πραγματοποιήθηκε η πρώτη κρουαζιέρα στο Αιγαίο. Οι διοργανωτές ήταν ο Βασιλιάς Παύλος και η τέως Βασίλισσα Φρειδερίκη, οι οποίοι είχαν καλεσμένους από όλους του Βασιλικούς οίκους της Ευρώπης. Το κρουαζιερόπλοιο ήταν δωρεά της εταιρείας του εφοπλιστή Ποταμιάνου, που ήταν η πρώτη εταιρεία που δραστηριοποιήθηκε και οργάνωσε κρουαζιέρες στην Ελλάδα. Τα πλοία της εταιρείας «Ηπειρωτική», όπως λεγόταν είχαν μπεζ χρώμα, μπλε τοιμινιέρα και ως έμβλημα τον βυζαντινό σταυρό. Ιδρυτής της εταιρείας ήταν ο Τάσος Ποταμιάνος, ο οποίος όταν έφυγε το 1850 από την Κεφαλονιά, ασχολήθηκε με τη ναυτιλία στην πόλη Braila της Ρουμανίας μεταφέροντας φορτία με ποταμόπλοια μέσω του Δούναβη. (Διακομιχάλης, Μ., 2009: 84-86)

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

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

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

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

Το 2002 η ROC ναυπηγεί τα «OLYMPIA EXPLORER» και «OLYMPIA VOYAGER» τα οποία ήταν τα ταχύτερα κρουαζιερόπλοια στον κόσμο. Σταδιακά όμως τα υπερήλικα πλοία της αρχίζουν να παροπλίζονται στις ντάνες της Ελευσίνας. Ενώ το 2004 η εταιρεία μετά από οικονομικά προβλήματα σταματά τη λειτουργία της πουλώντας όλα της τα πλοία. Οι μετοχές της εταιρείας πουληθήκαν στην κυπριακή εταιρεία «Louis Cruises» η οποία συνεχίζει να παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στον ελλαδικό χώρο, αλλά και ευρύτερα. Το μόνο πλοίο που δεν πουλήθηκε ήταν ο «ΕΡΜΗΣ» το οποίο για ένα διάστημα κάνει πλόες στο Σαρωνικό. Αυτό ήταν το τελευταίο πλοίο που φορούσε τον χαρακτηριστικό βυζαντινό σταυρό το οποίο 2010 πήγε για scrap, μετά από τρία χρόνια παροπλισμού.

Πλέον η «Ηπειρωτική» ασχολείται με την εμπορική ναυτιλία την οποία είχε διαχωρίσει από την επιχείρηση της κρουαζιέρας το 1980. Ότι απέμεινε να θυμίζει την ηπειρωτική στον Πειραιά είναι τα γραφεία της απέναντι από την χαρακτηριστική «παγόδα». Άλλη μια οικογένεια που ανέπτυξε σημαντική δράση στον τομέα της κρουαζιέρας και η οποία πλέον έπαψε να υφίσταται, ήταν η εταιρεία Καραγεώργη με το πλοίο «NAVARINO» κ.α. καθώς και η οικογένεια του εφοπλιστή Χανδρή. (Διακομιχάλης, Μ., 2009: 84-90)

#### · CELEBRITY CRUISES

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

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

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

Ο στόλος της εταιρείας σήμερα αποτελείται από 11 σύγχρονα κρουαζιερόπλοια που μπορούν να φιλοξενήσουν από 1.300 έως 2.300 επιβάτες και προσφέρουν μοναδικές κρουαζιέρες σ' όλον τον κόσμο. ([www.cruisexperts.gr/companies/celebrity-cruises](http://www.cruisexperts.gr/companies/celebrity-cruises), 2008, Celebrity Cruises)

#### · **Festival Cruises**

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

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

Η Festival Cruises στην προσπάθειά της να αποκτήσει μια ξεχωριστή εικόνα, προσφέρει μια χαρακτηριστική ευρωπαϊκή ατμόσφαιρα από άποψη υπηρεσιών και φιλοξενίας. Για παράδειγμα η κουζίνα της έχει μια πιο παραδοσιακή γεύση, το προσωπικό της μιλάει πέντε γλώσσες ενώ ταυτόχρονα είναι φιλικό και ευγενικό με τους πελάτες. (<http://www.festivalcruises.com/>, 2010, Festival Cruises)

#### · **Golden Star Cruises**

Ιδρυτής της εταιρείας Golden Star Cruises είναι ο Ανάργυρος Αγγελόπουλος, ο οποίος συνεχίζει μέχρι και σήμερα ως διευθύνων σύμβουλος της συγκεκριμένης

εταιρείας. εταιρεία αποτελεί ένα κλασσικό παράδειγμα ελληνικής πλοιοκτήτριας εταιρείας καθώς το κύριο χαρακτηριστικό της είναι η πρωτοβουλία και η επιχειρηματικότητα του Έλληνα πλοιοκτήτη. (<http://www.golden-star-cruises.com/golden-star-cruises/cruise-ships.asp>, 2016, Golden Star Cruises)

- **Louis Cruises Lines & Louis Hellenic Cruises**

Η Louis Public Company Ltd αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες ευρωπαϊκές εταιρείες στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού καθώς και την εταιρεία με την πιο γρήγορα αναπτυσσόμενη τουριστική δραστηριότητα παγκοσμίως. Η εταιρεία διαθέτει ισχυρή παρουσία τόσο στην Κύπρο όσο και στη Μεσόγειο. Τα πλοία της εταιρείας Louis Public Company Ltd ανακαινίζονται και αναβαθμίζονται συνεχώς, προκειμένου να διατηρήσουν σε υψηλά επίπεδα την ποιότητα και τις υπηρεσίες που προσφέρουν. (<http://www.louisgroup.com/>, 2008, Louis Public Company)

- **ANEK**

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

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

Σήμερα, η ANEK παραμένει στις πρώτες εταιρείες αλλά όχι η μοναδική καθώς δημιουργήθηκαν πολλές νέες εταιρείες που παραδειγματίστηκαν από αυτήν. Διαθέτει ένα μεγάλο και σύγχρονο στόλο που την καθιστά πρότυπο σε όλη την Ευρώπη, ακολουθώντας πάντα τους κανόνες και τα πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (<http://web.anek.gr/>, 2008, ANEK)

- **Celestyal Cruises**

Η Celestial Cruises είναι η νέα ονομασία της γνωστής μέχρι σήμερα στην παγκόσμια αγορά της κρουαζιέρας Louis Cruises. Ο όμιλος Louis ιδρύθηκε το 1935 από τον Λούης Λοίζου, 'Πατέρα του Κυπριακού Τουρισμού' ως ένα μικρό ταξιδιωτικό πρακτορείο. Σήμερα, ο όμιλος αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους τουριστικούς οργανισμούς στην Ανατολική μεσόγειο, με έξι κρουαζιερόπλοια και δεκαεννέα ξενοδοχεία, που απασχολεί πάνω από έξι χιλιάδες επαγγελματίες του τουρισμού.

Στις αρχές του 1970, η Louis Cruises άρχισε να πραγματοποιεί σύντομες κρουαζιέρες από τη Λεμεσό της Κύπρου σε διάφορους προορισμούς, σε όλη την Ανατολική Μεσόγειο. Σήμερα, αποτελεί την μοναδική ελληνική εταιρεία κρουαζιέρας για τα ελληνικά νησιά και την Τουρκία, με τρία κρουαζιερόπλοια που εκτελούν κρουαζιέρες από τα λιμάνια του Πειραιά και τη Λεμεσό. Το έτος 2011 η Louis Cruises έγινε μέλος του Cruise Lines International Association (Clia), μίας παγκόσμιας συμμαχίας στον τομέα της κρουαζιέρας που προωθεί ένα ασφαλές και υγιές περιβάλλον στα κρουαζιερόπλοια. (<http://www.celestialcruises.com/gr/index.html>, 2014, Cruise Lines)

Το 2015, η Louis Cruises μετονομάζεται σε Celestyal Cruises. "Celestyal" σημαίνει «ουράνιο», «θείο», «θεσπέσιο». Το νέο εταιρικό σήμα της Celestyal Cruises, παραπέμπει στον ήλιο, τον αέρα και τη θάλασσα. Η Celestyal Cruises είναι υπερήφανη για την Ελληνική της ταυτότητα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> - Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

### 3.1. ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Τα αίτια της οικονομικής κρίσης πρέπει να αναζητηθούν αφενός στα χρόνια διαθρωτικά προβλήματα και τις πολιτικές που εφαρμόστηκαν αλλά και στη διεθνή συγκυρία της χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης που τα ανέδειξε με εντονότερο και οξύτερο τρόπο. Κυρίαρχο χαρακτηριστικό της οικονομικής μας είναι ύπαρξη διαθρωτικών προβλημάτων πολύ πριν την εμφάνιση της χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης, τα οποία διογκώθηκαν τα τελευταία χρόνια με την εμμονή στην άσκηση πολιτικών στην κατεύθυνση των αυτορυθμιζόμενων αγορών Οικονομική κρίση. (Αιτίες και αποτελέσματα, 2010, [http://el.wikibooks.org/wiki/wiki/Οικονομική\\_κρίση\\_Αιτίες\\_και\\_αποτελέσματα](http://el.wikibooks.org/wiki/wiki/Οικονομική_κρίση_Αιτίες_και_αποτελέσματα))

Η σημερινή κρίση ξεκίνησε από την ταυτόχρονη συνύπαρξη των ακόλουθων τριών παραγόντων:

1. Η φούσκα στις τιμές των ακινήτων σε πολλές περιοχές των ΗΠΑ, η οποία διευκόλυνε την υπερ-κατανάλωση, με αποτέλεσμα την υπερθέρμανση της οικονομίας και την αύξηση του ελλείμματος τρεχουσών συναλλαγών, όπως πολλές φορές συμβαίνει σε παρόμοιες κρίσεις. Στη χρονική περίοδο 2000-2006, οι τιμές των κατοικιών αυξήθηκαν πάνω από 100%, αλλά έκτοτε έχουν σταθεροποιηθεί και από το 2007 μειωθεί κατά περίπου 13%, ενώ η πτώση συνεχίζεται.
2. Η ραγδαία εξάπλωση στεγαστικών δανείων υψηλού κινδύνου (subprime), από 9% των συνολικών στεγαστικών το 2003 σε 24% το 2007, δηλαδή μια αχαλίνωτη πιστωτική επέκταση σε κατηγορίες νοικοκυριών που υπό κανονικές συνθήκες δεν θα έπρεπε να έχουν δανειοδοτηθεί. Οι τράπεζες παρείχαν δάνεια με μόνη εγγύηση την αναμενόμενη αύξηση στην τιμή της κατοικίας, ενώ διευκόλυναν τα νοικοκυριά με ελκυστικά χαμηλά επιτόκια στα πρώτα χρόνια, τα οποία θα αναπροσαρμόζονταν στη συνέχεια. Πολλές φορές οι τράπεζες αναλάμβαναν να πληρώσουν το δάνειο του νοικοκυριού από άλλη τράπεζα, επειδή το νοικοκυριό είχε πρόβλημα αποπληρωμής!

Και είχε πρόβλημα αποπληρωμής, καθώς με την άνοδο των επιτοκίων τη περίοδο 5/2004 – 6/2006, οι μηνιαίες δόσεις αυξάνονταν. Η έντονη αναζήτηση νέων πελατών από τις τράπεζες φαίνεται και από το γεγονός ότι τα περιθώρια επιτοκίων για τα μη φερέγγυα νοικοκυριά διαρκώς μειώνονταν.

3. Η μεταφορά του ρίσκου από τους ισολογισμούς των τραπεζών στο κοινό και τους επενδυτές μέσω τιλοποιήσεων, πολλοί από τους οποίους αγνοούσαν το ύψος του κινδύνου και υπήρξαν επιρρεπείς στις τότε υψηλές αποδόσεις. Η μεταφορά αυτή του ρίσκου επέτρεπε στις τράπεζες να δανείζουν άφοβα σε μη φερέγγυους δανειολήπτες και στη συνέχεια να αποκτούν ρευστότητα για επιπλέον δανειοδοτήσεις, χωρίς να χρειάζεται να βρουν νέους καταθέτες. Οι τιλοποιήσεις έγιναν μηχανές παραγωγής χρήματος. Μάλιστα, όλο και μεγαλύτερα ποσοστά στεγαστικών δανείων άρχισαν να διεκπεραιώνονται μέσω τιλοποιήσεων από μη παραδοσιακούς οργανισμούς, οι οποίοι δεν είχαν εγγύηση του αμερικανικού δημοσίου (30% το 2002, 54% το 2006): (Αιτίες και αποτελέσματα, 2010, [http://el.wikibooks.org/wiki/wiki/Οικονομική\\_κρίση\\_Αιτίες\\_και\\_αποτελέσματα](http://el.wikibooks.org/wiki/wiki/Οικονομική_κρίση_Αιτίες_και_αποτελέσματα))

Η κρίση που ξεκίνησε από τις αγορές των ΗΠΑ επηρέασε όλη την υφήλιο. Όσος πέρασε ο καιρός βγήκε στην επιφάνεια η σοβαρότητα της κρίσης και το πρόβλημα πήρε διαφορετικές διαστάσεις. Η κρίση αν και πρωτοπαρουσιάστηκε στις αγορές των ΗΠΑ σε σύντομο χρονικό διάστημα άρχισε να επηρεάζει όλες τις παγκόσμιες αγορές. Έτσι η κρίση από περιφερειακό πρόβλημα έγινε παγκόσμιο. Αν και οι χώρες που επηρεάστηκαν έλαβαν μέτρα σε σύντομο χρονικό διάστημα έγινε φανερό ότι όλες οι χώρες πρέπει να ενεργήσουν από κοινού.

Επιγραμματικά θα λέγαμε ότι οι κυριότερες αιτίες που προκάλεσαν την εμφάνιση και ανάπτυξη της τρέχουσας οικονομικής κρίσης είναι οι εξής:

1. Υπερβολική χρήση Δανειακών Κεφαλαίων (Leverage).
2. Πλημμυρής διαβάθμιση πιστοληπτικού κινδύνου (Bond Ratings).
3. Αμοιβές στελεχών στον χρηματοπιστωτικό τομέα (Bonus).
4. Κίνητρα για αλόγιστη χορήγηση στεγαστικών δανείων, ανεξάρτητα από τον πιστοληπτικό κίνδυνο των δανειοληπτών
5. Στεγαστικά δάνεια για αγορά κατοικίας χωρίς συμμετοχή δανειολήπτη.



### 3.2. Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΩΣ ΕΠΗΡΕΑΖΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Πριν ακόμα ξεσπάσει η παγκόσμια οικονομική κρίση, ο ελληνικός τουρισμός είχε ήδη έντονα σημεία παθογένειας με σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα που σταδιακά τον οδηγούσαν σε απώλεια του ανταγωνιστικού του πλεονεκτήματος από άποψη σχέσης αξίας-τιμής συγκριτικά με τους νέους ανταγωνιστές στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου που, για το ίδιο μαζικό παραθεριστικό (και, κατά συνέπεια, εποχικό) τουριστικό προϊόν, έχουν πολύ χαμηλότερο κόστος παραγωγής και πολύ χαμηλότερη τιμή.

Εμφανή συμπτώματα αυτής της παθογένειας είναι:

- η συρρίκνωση της τουριστικής περιόδου,
- η μείωση της διαπραγματευτικής μας ικανότητας, που εκδηλώνεται με φαινόμενα όπως οι στάσιμες ή μειούμενες τιμές,
- η αυξανόμενη τάση για συμβόλαια «all inclusive», αλλά και
- η σταθερή υποβάθμιση του οικονομικού και κοινωνικού προφίλ του μέσου τουρίστα.

Δυστυχώς, τόσο οι αναπτυγμένες παραδοσιακές χώρες προέλευσης του ελληνικού τουρισμού (Γερμανοί και Βρετανοί αποτελούν το ήμισυ περίπου των τουριστικών μας αφίξεων), όσο και οι αναδυόμενες αγορές, βρίσκονται στο επίκεντρο της οικονομικής κρίσης με διογκούμενη ανεργία, συρρίκνωση εισοδημάτων και πολύ υψηλό δείκτη ανασφάλειας και αβεβαιότητας των κατοίκων τους.

Ένα πρόσθετο πρόβλημα είναι η υποτίμηση των νομισμάτων πολλών από τις χώρες-μέλη της Ε.Ε., εκτός Ευρωζώνης και της Ανατολικής Ευρώπης καθώς και των ανταγωνιστών μας στην Ανατολική Μεσόγειο.

Ένας άλλος παράγων που οφείλουμε να λάβουμε υπόψη είναι ότι η ζήτηση τουριστικών υπηρεσιών παρουσιάζει εξαιρετικά μεγάλη εισοδηματική ελαστικότητα

και οι δαπάνες για τουριστικές υπηρεσίες δεν αποτελούν την πρώτη προτεραιότητα διάθεσης του «διακριτικού» εισοδήματος, είναι δε περίπου αυτονόητο ότι η ελαστικότητα της ζήτησης για διακοπές και ψυχαγωγία αυξάνεται όσο χαμηλότερα είναι τα εισοδήματα του νοικοκυριού.

Έτσι, κλίμα αβεβαιότητας και ανασφάλειας επικρατεί στην ελληνική τουριστική βιομηχανία, απόρροια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, ενώ για την προώθηση των τουριστικών επενδύσεων επιβάλλεται η ολοκλήρωση του χωροταξικού σχεδίου για τον τουρισμό αλλά και η κατάρτιση νομοθετικού πλαισίου.

Με τις αφίξεις να προδιαγράφονται πτωτικές, το ζητούμενο είναι να περιοριστούν οι απώλειες. Σοβαρό είναι ακόμα το ενδεχόμενο της πτώσης των αφίξεων έως και 20%, γεγονός που θα σημαίνει 2 εκατομμύρια λιγότερους τουρίστες σε σχέση με πέρυσι, 2,5 δισ. ευρώ λιγότερα έσοδα αλλά και 50.000 ανέργους. (Σκουλάς, Ν., (2009), <http://traveldailynews.gr/columns/article/1749>, «Τρισδιάστατη η κρίση στον Ελληνικό τουρισμό»)

### 3.3. ΠΟΡΕΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΑΠΟ ΤΟ 2009 ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ

#### 2009-2010

Με βάση τα πρώτα στοιχεία των αεροδρομίων και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) για τις αεροπορικές αφίξεις αλλοδαπών τουριστών στην χώρα μας, το 9μηνο Ιαν.- Σεπτ. 2010 παρατηρήθηκε οριακή μείωση της τάξης του 0,3% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2009. Στο αεροδρόμιο της Αθήνας η μείωση των αφίξεων των αλλοδαπών τουριστών κυμαίνεται στο 5,5% περίπου για το ίδιο διάστημα ενώ για το σύνολο της χώρας (χωρίς το αεροδρόμιο της Αθήνας) παρατηρήθηκε αύξηση περίπου 1,5%. Σε αυτό συνέβαλαν οι αυξήσεις που σημειώθηκαν στα Δωδεκάνησα (9,4%) και στις Κυκλάδες (12,5%), ενώ αξιοσημείωτη είναι και η αύξηση που σημειώθηκε στο αεροδρόμιο της Καλαμάτας (11% περίπου) οφειλόμενη σε μεγάλο βαθμό στις νέες μονάδες που δημιουργήθηκαν στη Μεσσηνία (Κόστα Ναβαρίνο).

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, το 8μηνο Ιαν.- Αυγ. 2010 οι τουριστικές εισπράξεις σημείωσαν μείωση 7,3% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2009, γεγονός που αποτυπώνει το κρίσιμο πρόβλημα του ελληνικού τουρισμού. Σύμφωνα με τις πρώτες εκτιμήσεις, η δαπάνη ανά ταξίδι των αλλοδαπών

σημείωσε αύξηση 3,5% το πρώτο τρίμηνο του 2010 σε σχέση με το αντίστοιχο τρίμηνο του 2009 ενώ η δαπάνη ανά διανυκτέρευση και η μέση διάρκεια παραμονής έχει μείνει στάσιμη. Τέλος, σύμφωνα με τα στοιχεία για τις διανυκτερεύσεις των αλλοδαπών τουριστών στα ξενοδοχειακά καταλύματα που στέλνει η ΕΛ.ΣΤΑΤ. στην EUROSTAT, προκύπτει ότι για το 1ο εξάμηνο του έτους σημειώθηκε μείωση της τάξης του 2% περίπου σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 2009. (Ζαχαράτος, Γ., 2010: 4)

## 2011-2012

Η ταξιδιωτική κίνηση αλλοδαπών προς την Ελλάδα μειώθηκε κατά 5,5% το 2012 σε σχέση με το 2011. Μεγαλύτερη ήταν η μείωση από τις χώρες της ΕΕ-27 (8,5%), η οποία οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στη μείωση των αφίξεων από τη Γαλλία (-15%) και τη Γερμανία (-5,9%). Αναφορικά με τις λοιπές χώρες, οι αφίξεις από τη Ρωσία κατέγραψαν αύξηση 18,4%, ενώ από τις ΗΠΑ υπήρξε μείωση 23%.

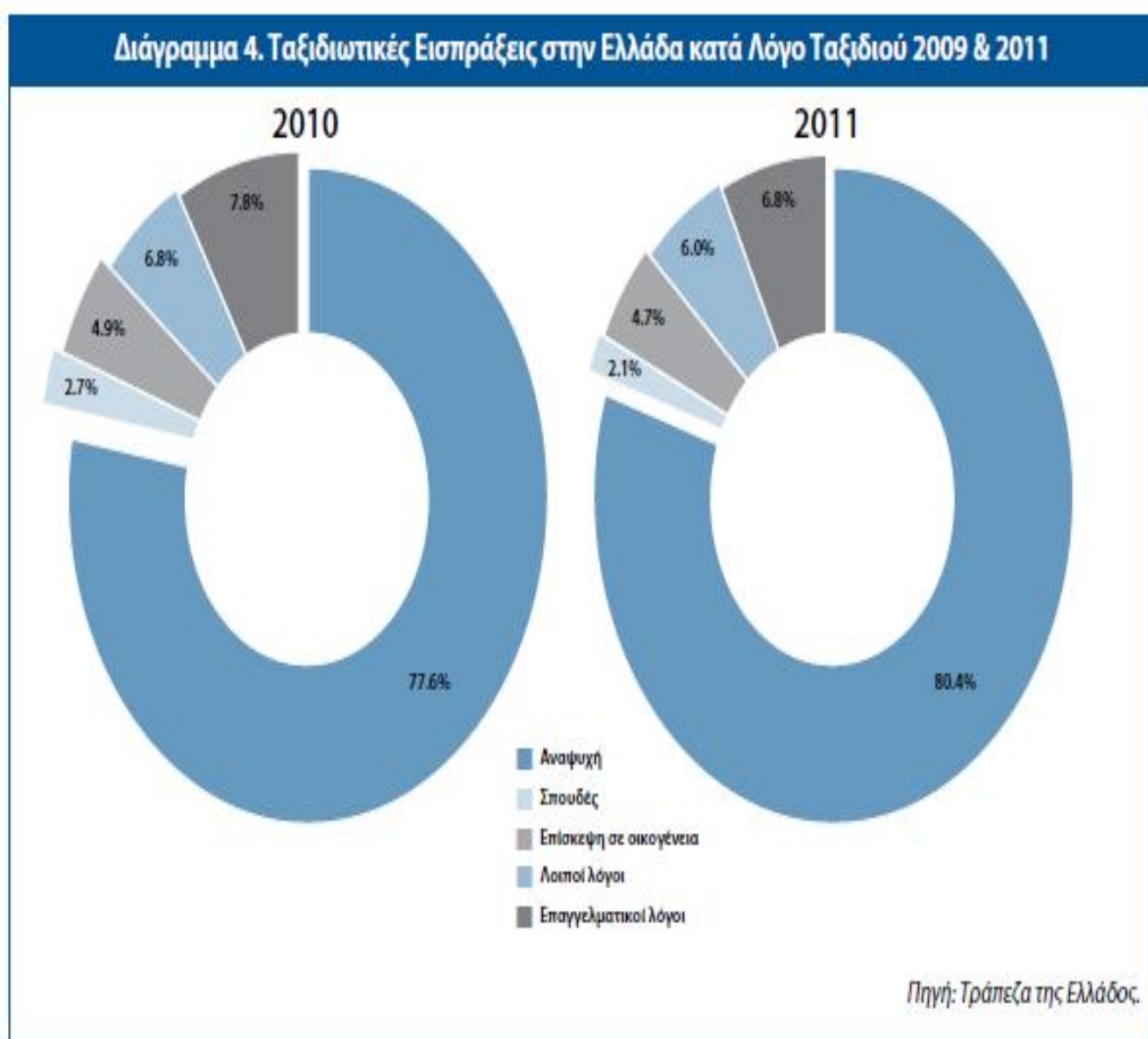
Το 2011 που ήταν έτος ανάκαμψης για την τουριστική αγορά της Ελλάδας, είχε καταγραφεί αύξηση των αεροπορικών αφίξεων κατά 8% περίπου. Πάντως και το 2012, σε αρκετές περιφέρειες της χώρας σημειώθηκε άνοδος των αεροπορικών αφίξεων.

Η Αθήνα για άλλη μια χρονιά βίωσε τις συνέπειες της αρνητικής πολιτικής συγκυρίας και της υποβάθμισης του ιστορικού της κέντρου. Η Αθήνα διαθέτει όλα τα φυσικά και ανθρωπογενή χαρακτηριστικά που θα μπορούσαν να την καταστήσουν τον πιο ελκυστικό τουριστικό προορισμό στην Ανατολική Μεσόγειο. Ασφαλώς, υπήρξαν προβλήματα λόγω του γιγαντισμού της μεταπολεμικής περιόδου και του άναρχου μοντέλου οικιστικής ανάπτυξης, αλλά το πρόβλημα κατέστη εκρηκτικό τα τελευταία χρόνια λόγω της εκδήλωσης φαινομένων κοινωνικής αταξίας που οδήγησαν στην υποβάθμιση μεγάλου τμήματος του ιστορικού κέντρου της πόλης.

Η αύξηση της εγκληματικότητας, αλλά και η από επένδυση λόγω οικονομικής κρίσης επιβαρύνουν, την εικόνα της πόλης. Οι συχνές εκδηλώσεις διαμαρτυρίας οργανωμένων ομάδων μετέτρεψαν το κέντρο της πόλης σε αφιλόξενο χώρο για μόνιμους κατοίκους και τουρίστες. Οι απεργίες στα μέσα μαζικής μεταφοράς και το κλείσιμο των δρόμων, σε συνδυασμό με την εγκληματικότητα, ακύρωσαν το πλεονέκτημα της ασφαλούς και εύκολης προσπελασιμότητας στο κέντρο της πόλης.

Η γιγάντωση του προβλήματος έχει καταστήσει αναγκαία την συντονισμένη παρέμβαση όλων των φορέων του δημοσίου και της πόλης. Θα πρέπει να οριστεί ένας υπεύθυνος με αποφασιστικές αρμοδιότητες που θα αναλάβει πρωτοβουλίες για να αποκατασταθεί άμεσα η αισθητική του χώρου και η κοινωνική τάξη, ώστε να ξαναζωντανέψει το κέντρο της πόλης και να καταστεί και πάλι ελκυστικός προορισμός η Αττική.

Η δυσμενής πορεία των αφίξεων δεν άφησε ανεπηρέαστες ούτε και τις τουριστικές εισπράξεις, οι οποίες κατέγραψαν μείωση 4,6% το 2012, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος. Πάντως, έστω και μειωμένες, οι καθαρές



εισπράξεις από την παροχή ταξιδιωτικών υπηρεσιών συνέβαλαν κατά 55,7% στο

σύνολο των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες στην αλλοδαπή και αντιστάθμισαν το 41,9% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας. (Ζαχαράτος, Γ., 2013: 10-12)

**Πίνακας 6. Ταξιδιωτικές εισπράξεις κατά λόγο ταξιδιού (σε εκατ. ευρώ)**

| Περίοδος | Προσωπικοί Λόγοι |         |              |                        |              |                         | Επαγγελματικοί λόγοι | Σύνολο   | % Μεταβολή ως προς το προηγούμενο έτος |   |
|----------|------------------|---------|--------------|------------------------|--------------|-------------------------|----------------------|----------|--|---|
|          | Αναψυχή          | Σπουδές | Λόγοι υγείας | Επίσκεψη σε οικογένεια | Λοιποί λόγοι | Σύνολο προσωπικών λόγων |                      |          |  |   |
| 2007     | 8.765,8          | 280,6   | 41,7         | 715,5                  | 534,9        | 10.338,5                | 980,7                | 11.319,2 | -0,3                                   |   |
| 2008     | 9.301,2          | 272,2   | 50,4         | 646,0                  | 462,0        | 10.731,8                | 904,1                | 11.635,9 | 2,8                                    |   |
| 2009     | 8.336,1          | 306,4   | 40,3         | 546,6                  | 472,4        | 9.701,9                 | 698,4                | 10.400,3 | -10,6                                  |   |
| 2010     | 7.461,8          | 282,1   | 29,8         | 471,6                  | 620,4        | 8.865,7                 | 745,6                | 9.611,3  | -7,6                                   |   |
| 2011     | 8.446,7          | 223,9   | 35,2         | 489,5                  | 596,1        | 9.791,3                 | 713,1                | 10.504,7 | 9,3                                    |   |
| 2009     | I                | 163,5   | 53,4         | 7,9                    | 65,0         | 55,6                    | 345,5                | 140,8    | 486,3                                  | % Μεταβολή ως προς το αντίστοιχο 3μηνο του προηγούμενου έτους |
|          | II               | 2.123,6 | 96,6         | 10,3                   | 126,4        | 122,1                   | 2.479,0              | 193,5    | 2.672,5                                |   |
|          | III              | 5.343,2 | 80,2         | 16,5                   | 247,5        | 186,2                   | 5.873,7              | 176,5    | 6.050,2                                |   |
|          | IV               | 705,8   | 76,1         | 5,5                    | 107,7        | 108,5                   | 1.003,7              | 187,6    | 1.191,3                                |   |
| 2010     | I                | 135,7   | 53,2         | 7,7                    | 71,1         | 60,9                    | 328,5                | 148,1    | 476,6                                  | -2,0  |
|          | II               | 1.814,0 | 92,1         | 10,4                   | 107,7        | 153,7                   | 2.177,8              | 197,0    | 2.374,8                                | -11,1   |
|          | III              | 4.811,7 | 67,5         | 5,1                    | 205,8        | 314,2                   | 5.404,3              | 247,2    | 5.651,5                                | -6,6  |
|          | IV               | 700,4   | 69,3         | 6,7                    | 87,1         | 91,6                    | 955,1                | 153,3    | 1.108,4                                | -7,0  |
| 2011     | I                | 158,1   | 45,0         | 4,5                    | 63,3         | 61,7                    | 332,6                | 134,1    | 466,7                                  | -2,1  |
|          | II               | 2.091,0 | 74,5         | 7,2                    | 110,2        | 151,0                   | 2.433,9              | 187,2    | 2.621,1                                | 10,4  |
|          | III              | 5.437,9 | 53,4         | 15,9                   | 225,2        | 279,0                   | 6.011,5              | 234,5    | 6.246,0                                | 10,5  |
|          | IV               | 759,7   | 51,0         | 7,6                    | 90,8         | 104,5                   | 1.013,5              | 157,5    | 1.171,0                                | 5,6   |
| 2012     | I                | 115,5   | 37,2         | 6,7                    | 74,3         | 58,4                    | 292,1                | 115,3    | 407,3                                  | -12,7   |
|          | II               | 1.932,1 | 64,0         | 6,4                    | 116,0        | 143,7                   | 2.262,2              | 151,3    | 2.413,5                                | -7,9  |

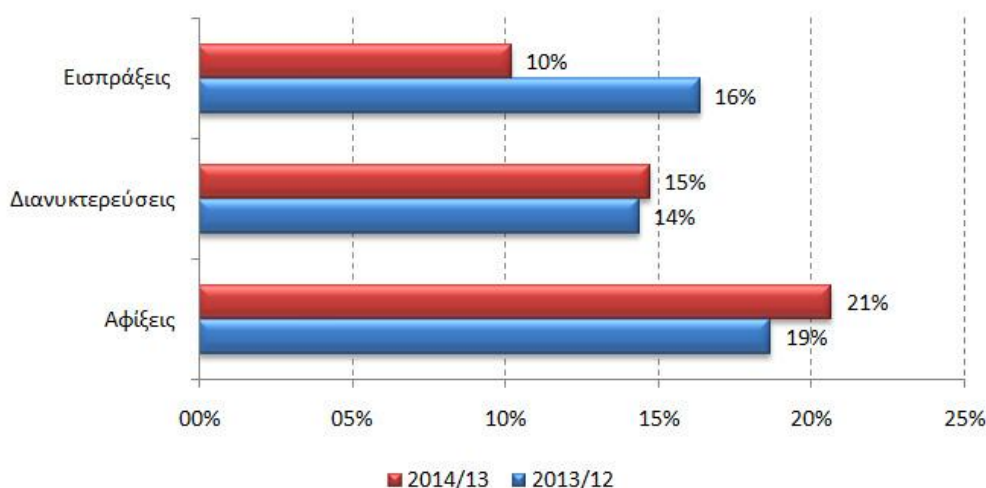
Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος.

2013-2014

Μετά το 2013 που υπήρξε για την Ελλάδα μια εξαιρετικά καλή τουριστική χρονιά, οι θετικές επιδόσεις του ελληνικού τουρισμού συνεχίστηκαν και το 2014. Σύμφωνα με τα οριστικά στοιχεία της Έρευνας Συνόρων της Τράπεζας της Ελλάδος, οι αφίξεις αλλοδαπών τουριστών αυξήθηκαν κατά 20,7%, οι διανυκτερεύσεις κατά 14,7% και οι τουριστικές εισπράξεις κατά 10,2% (περιλαμβάνονται και στοιχεία από τις κρουαζιέρες, πέρα από αυτά που περιλαμβάνονται στην Έρευνα Συνόρων).

Παρά την αύξηση, όμως, του αριθμού των αφίξεων το 2014, παρατηρείται μια επιβράδυνση στο ρυθμό αύξησης των τουριστικών εισπράξεων και μια στασιμότητα στο ρυθμό αύξησης των διανυκτερεύσεων. (Ζαχαράτος, Γ., 2014: 20)

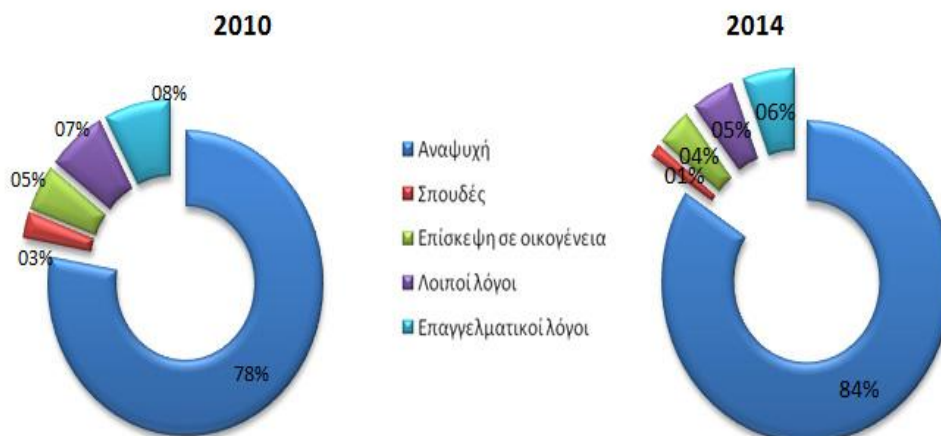
**Διάγραμμα 2.1**  
**Εξέλιξη του Ελληνικού Τουρισμού 2013 - 2014**



*Πηγή: Έρευνα Συνόρων, Τράπεζα της Ελλάδος. Έχουν ενσωματωθεί στατιστικά στοιχεία από κρουαζιέρες επιπλέον της Έρευνας Συνόρων. Επεξεργασία ΙΤΕΠ.*

Οι εισπράξεις από τα επαγγελματικά ταξίδια αυξήθηκαν κατά 22,4% το 2014, γεγονός που είχε θετική επίδραση στη συμμετοχή τους στο σύνολο των εισπράξεων (2014: 5,8%, 2013: 5,2%). Παρόλα αυτά όμως, από το 2007 μέχρι το 2014 η δαπάνη για επαγγελματικά ταξίδια έχει μειωθεί κατά 21% περίπου και το μερίδιό της έχει συρρικνωθεί κατά 33% περίπου. Σημαντικά έχουν περιοριστεί και οι δαπάνες για τα ταξίδια για σπουδές, καταγράφοντας το 2014 μείωση 36% σε σχέση με το 2010 και μείωση κατά 5% σε σχέση με το 2013. (Ζαχαράτος, Γ., 2014: 23)

**Διάγραμμα 2.3**  
**Ταξιδιωτικές Εισπράξεις στην Ελλάδα κατά Λόγο Ταξιδιού**  
**2010 & 2014**



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος.

### 3.4. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ CAPITAL CONTROL

Capital controls σημαίνει πως οι συναλλαγές μέσω τραπεζών δεν είναι ελεύθερες αλλά τελούν υπό όρους και περιορισμούς. Το capital control μπορεί να επιβάλει ο διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος με τον εκάστοτε υπουργό Οικονομικών. (Jonathan, O., 2015: 27)

Με την κατάθεση του σχετικού νομοσχεδίου στη Βουλή ενεργοποιούνται κάποιες απαγορεύσεις όπως:

- περιορισμός στις αναλήψεις μετρητών,
- υποχρεωτικός επαναπρογραμματισμός της λήξης των καταθέσεων προθεσμίας,
- απαγόρευση ή και περιορισμός στις συναλλαγές χωρίς μετρητά,
- απαγόρευση ή και περιορισμός στην εξαργύρωση επιταγών,
- περιορισμός στις διατραπεζικές συναλλαγές,
- περιορισμός στις συναλλαγές του κοινού με πιστωτικό ίδρυμα,
- περιορισμός στη διακίνηση κεφαλαίων, πληρωμών και μεταφορών. (Edwards, S., 2007: 19-20)



### 3.5. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΩΝ CAPITAL CONTROLS ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Οι συνέπειες στην οικονομική δραστηριότητα από τους περιορισμούς στην κίνηση κεφαλαίων που επιβλήθηκαν στις 29 Ιουνίου 2015 έχουν πλέον αρχίσει να αποτυπώνονται στα επίσημα μακροοικονομικά στοιχεία και στους δείκτες συγκυρίας. Σύμφωνα με τα στοιχεία που παραθέτει το οικονομικό δελτίο του ΣΕΒ, παρά τον θετικό ρυθμό ανάπτυξης που σημειώθηκε κατά το α' εξάμηνο του 2015 (+1,1%), η πορεία των δεικτών του Ιουλίου και του Αυγούστου, αποτελούν ισχυρή ένδειξη για την εξασθένηση της οικονομικής δραστηριότητας στο β' εξάμηνο και την παραμονή για ένα ακόμα έτος σε υφεσιακή τροχιά. Ειδικότερα:

- Ο δείκτης οικονομικού κλίματος υποχώρησε περαιτέρω τον Αύγουστο του 2015 (στις 75,2 μονάδες), μετά τη σφοδρή επιδείνωση του Ιουλίου, καταγράφοντας χαμηλό σχεδόν 6,5 ετών (χαμηλότερη τιμή είχε καταγραφεί τον Μάρτιο του 2009).
- Ανάλογη είναι η εικόνα και στον δείκτη υπευθύνων προμηθειών (PMI), ο οποίος μετά την πτώση ρεκόρ του Ιουλίου, παρέμεινε και τον Αύγουστο του 2015 σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα (στις 39,1 μονάδες), κυρίως λόγω των δυσμενών συνθηκών λειτουργίας των επιχειρήσεων και της έλλειψης ζήτησης και νέων παραγγελιών, ενώ εικόνα κατάρρευσης παρουσίασε και ο δείκτης επιχειρηματικών προσδοκιών στη βιομηχανία τον Αύγουστο του 2015, ο οποίος υποχώρησε στα επίπεδα του β' τριμήνου του 2009. (<http://www.kathimerini.gr/829693/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/oi-epiptwseis-apo-thn-epivolh-twn-capital-controls-sthn-oikonomikh-drasthriothta>, 2015, Οι επιπτώσεις από την επιβολή των capital controls στην οικονομική δραστηριότητα)
- Στον τομέα της απασχόλησης, τον Ιούλιο του 2015 καταγράφηκε αρνητικό ισοζύγιο προσλήψεων-αποχωρήσεων (-16,7 χιλ. θέσεις εργασίας έναντι +13,3 χιλ. τον Ιούλιο του 2014).
- Σημειώθηκε περαιτέρω μείωση των χορηγήσεων δανείων σε επιχειρήσεις και νοικοκυριά, εντείνοντας την πιστωτική ασφυξία που επικρατούσε στην αγορά. Η αβεβαιότητα του Ιουνίου φαίνεται επίσης να οδήγησε πολλά νοικοκυριά σε αναβολή των πληρωμών δανείων. Παράλληλα συγκρατήθηκε σημαντικά η εκροή καταθέσεων (από -7,7 δισ. τον Ιούνιο σε -1,4 δισ. ευρώ περίπου τον Ιούλιο), η οποία από τον Δεκέμβριο του 2014 πλησίασε τα 40 δισ. ευρώ.

- Στις λιανικές πωλήσεις καταγράφεται πτώση τον Ιούνιο του 2015 (-0,7%). Ήδη, η καταναλωτική εμπιστοσύνη παρουσίασε εικόνα κατάρρευσης τον Ιούλιο και τον Αύγουστο, ενώ η ΕΣΕΕ εκτιμά ότι οι λιανικές πωλήσεις κατά τους καλοκαιρινούς μήνες του 2015 παρουσιάζουν απώλειες 1,3 δισ. ευρώ (-12,7% σε σχέση με πέρυσι). Βασικό χαρακτηριστικό της ίδιας περιόδου, σύμφωνα με την ΕΣΕΕ, είναι η μετατόπιση του αγοραστικού ενδιαφέροντος σε διαρκή αγαθά (π.χ., οι πωλήσεις του ομίλου Fourlis το Α' 6μηνο αυξήθηκαν 2,3%), καθώς και η διεύρυνση της χρήσης πλαστικού χρήματος.

Παρόλο που οι εξαγωγές ανέκαμψαν τον Ιούνιο του 2015 με σημαντική άνοδο (+17,8%, χωρίς καύσιμα και πλοία), οι εισπράξεις από εξαγωγές μειώθηκαν (-1,9%), γεγονός το οποίο καταδεικνύει ότι οι ροές επηρεάζονται από την αυξημένη αβεβαιότητα.

Παρά τις πρωτοφανείς δυσκολίες που έχουν προκαλέσει οι περιορισμοί στην κίνηση κεφαλαίων, ο **τουρισμός** επιδεικνύει *εξαιρετική ανθεκτικότητα*. Συνολικά, κατά το διάστημα Ιαν.-Ιουν. 2015 οι εισπράξεις από τον τουρισμό ανήλθαν στα 4,1 δισ. (+8,2%), ενώ οι αφίξεις ξεπέρασαν τους 7,5 εκατ. ταξιδιώτες (+20,8%). Εξάλλου, η επιστροφή μεγάλων ξένων αεροπορικών εταιρειών στο αεροδρόμιο της Αθήνας και η αύξηση της δραστηριότητας της Aegean (+15% επιβατική κίνηση) πιστοποιούν την αύξηση των αεροπορικών αφίξεων από το εξωτερικό στην Αθήνα (+26,5%). Η σημαντική διαφορά μεταξύ εσόδων και αφίξεων σχετίζεται με τον κίνδυνο για έξοδο της χώρας από την Ευρωζώνη και, ενδεχομένως, σε αύξηση της φοροδιαφυγής. (<http://www.kathimerini.gr/829693/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/oi-epiptwseis-apo-thn-epivolh-twn-capital-controls-sthn-oikonomikh-drasthriothta>, 2015, Οι επιπτώσεις από την επιβολή των capital controls στην οικονομική δραστηριότητα)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>- ΤΟ CAPITAL CONTROL ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ

### 4.1. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΠΡΙΝ ΤΟ CAPITAL CONTROL

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας αποτελούσε και αποτελεί πάντοτε σημείο αναφοράς σε όλες τις αναλύσεις αναφορικά με την εξεύρεση πόρων για τη χειμαζόμενη ελληνική οικονομία.

Ο τζίρος που γίνεται παγκοσμίως, αλλά και ειδικά στην Ευρώπη, καταδεικνύει ότι ο συγκεκριμένος κλάδος όχι μόνο είναι χρυσοφόρος για όσους ξέρουν να τον εκμεταλλευτούν αλλά έχει και μεγάλες προοπτικές. Σύμφωνα με τα στοιχεία της CLIA, που είναι ο διεθνής σύνδεσμος εταιρειών κρουαζιέρας, 42 εταιρείες που εδρεύουν στην Ευρώπη διαχειρίζονται 123 κρουαζιερόπλοια με χωρητικότητα περίπου 146.000 κλινών. Επιπλέον, 60 κρουαζιερόπλοια με χωρητικότητα περίπου 89.000 κλινών έχουν αναπτυχθεί στην Ευρώπη από 18 μη ευρωπαϊκές εταιρείες κρουαζιέρας

Η οικονομική συνεισφορά του κλάδου φτάνει τα 40,2 δισ. ευρώ για τη Γηραιά Ήπειρο - περίπου σε 16,6 δισ. ευρώ ανέρχονται οι άμεσες δαπάνες από τα κρουαζιερόπλοια, τους επιβάτες και τα πληρώματα τους. Ακόμη, 10,75 δισ. ευρώ δίνονται για αμοιβές εργαζομένων, ενώ έχουν δημιουργηθεί και 348.930 θέσεις εργασίας. Απ' όλη αυτή την πίτα, όμως, η Ελλάδα, που είναι κατεξοχήν τουριστικός προορισμός, καταφέρνει να αποσπάσει μόλις 500 εκατ. ευρώ. (Τσαμόπουλος, Μ., 2015, <http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/259600-neoi-proorismoi-ston-xarti-tis-ellinikis-krouazieras>, Νέοι προορισμοί στον χάρτη της ελληνικής κρουαζιέρας)

Το 2014 η συνεισφορά του κλάδου της κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία υπολογίζεται ότι ανήλθε στα 506 εκατ. ευρώ, σημειώνοντας πτώση της τάξεως του 11,8%, έναντι του 2013, κυρίως λόγω της υποχώρησης του αριθμού των επιβατών που επισκέφτηκαν τη χώρα μέσω κρουαζιερόπλοιου.

Οι άμεσες δαπάνες για την πληρωμή των εργαζομένων στον κλάδο της κρουαζιέρας στην Ελλάδα ανήλθαν σε 190 εκατ. ευρώ κατά το 2014, ενώ η συνεισφορά του κλάδου στην απασχόληση διαμορφώθηκε σε 10.136 νέες θέσεις εργασίας.

Ασφαλώς τα μεγέθη αυτά ωχριούν σε σχέση με το πόσο μεγαλύτερη θα μπορούσε να είναι η οικονομική συνεισφορά της κρουαζιέρας, ιδίως αν συνυπολογιστεί και ο αριθμός των επιβατών που προσεγγίζουν τα ελληνικά νησιά. Είναι χαρακτηριστικό ότι η συνεισφορά των 506 εκατ. ευρώ αντιστοιχεί σε μερίδιο μόλις 3% του συνόλου, τη στιγμή που η Ελλάδα αποτελεί τον τρίτο δημοφιλέστερο προορισμό κρουαζιέρας στην Ευρώπη, προσελκύοντας συνολικά 4.075.700 επιβάτες το 2014, μέγεθος που αντιστοιχεί σε μερίδιο αγοράς της τάξεως του 14,1%. Στην πρώτη θέση βρέθηκε η Ιταλία με 6.174.100 επιβάτες και μερίδιο 21,3%, ενώ ακολούθησε η Ισπανία με 4.890.700 επιβάτες και μερίδιο 16,9%. (Ρουσανόγλου, Ν., 2015, <http://www.kathimerini.gr/820941/article/oikonomia/epixeirhseis/sta-506-ekat-h-syneisfora-toy-kladoy-kroyazieras-sthn-oikonomia>, Στα 506 εκατ. η συνεισφορά του κλάδου κρουαζιέρας στην οικονομία)

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα ελληνικά λιμάνια του Πειραιά, της Σαντορίνης, της Μυκόνου, της Κέρκυρας και του Κατάκολου (Ηλεία) ήταν μεταξύ των δημοφιλέστερων. Σε ό,τι αφορά τα λιμάνια προορισμού κρουαζιέρας μάλιστα (όχι αφετηρίας δρομολογίων), η Σαντορίνη βρέθηκε στην τρίτη θέση πανευρωπαϊκά το 2014, με 679.000 επιβάτες, πίσω μόνο από τη Μασσαλία (1,3 εκατ. επιβάτες) και τη Νάπολη (1,11 εκατ. επιβάτες).

Αντίστοιχα, η Κέρκυρα βρέθηκε στην τέταρτη θέση με 672.368 επιβάτες, ενώ στην έκτη θέση φιγουράρει η Μύκονος με 610.207 επιβάτες.

#### 4.2. ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΜΕΤΑ ΤΟ CAPITAL CONTROL

Οι ενδείξεις από την πορεία του ελληνικού τουρισμού μέχρι το πρώτο 5μηνο του 2015 ήταν αρκετά ενθαρρυντικές και προμήνυαν μια ακόμα καλή τουριστική χρονιά. Οι ρυθμοί αύξησης τόσο των αφίξεων όσο και των τουριστικών εισπράξεων υπερέβαιναν κατά πολύ τους αντίστοιχους ρυθμούς του 5μηνου του 2014. Οι πρόσφατες, όμως, οικονομικές εξελίξεις με την επιβολή των κεφαλαιακών ελέγχων (capital controls) επέφεραν μεγάλη αναστάτωση στην τουριστική αγορά, όπου παρατηρήθηκε κύμα ακυρώσεων μέσα στο μήνα αιχμής (τον Ιούλιο) του ελληνικού τουρισμού. Η κατάσταση αντιστράφηκε, όταν ξεκαθάρισε το θέμα ότι οι ξένοι τουρίστες με πιστωτικές/χρεωστικές κάρτες της αλλοδαπής δεν θα υπόκειντο στους κεφαλαιακούς περιορισμούς και έτσι οι αφίξεις από το εξωτερικό ανέκαμψαν με τον

Αύγουστο, αλλά και το Σεπτέμβριο, να εξελίσσονται σε πολύ καλούς τουριστικά μήνες.

Από τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος απεικονίζεται ανάγλυφα η επιβράδυνση της πορείας του τουρισμού μεταξύ του 5μηνου και του 6μηνου του 2015. Έτσι, ενώ οι συνολικές αφίξεις αλλοδαπών τουριστών το α' 5μηνο του 2015 αυξήθηκαν κατά 27,1% (5μηνο 2014: 17,0%), το α' 6μηνο του αυξήθηκαν κατά 20,8% (6μηνο 2014: 15,6%). Το 5μηνο του 2015 οι αφίξεις τουριστών από την ΕΕ-28 αυξήθηκαν κατά 41,2% (5μηνο 2014: 18,7%) έναντι 32,4% του 6μηνου του 2015 (6μηνο 2014: 17,6%). Παρά την επιβράδυνση, όμως, που παρατηρήθηκε το α' 6μηνο του 2015 σε σχέση με το 5μηνο του 2015, ο ρυθμός αύξησης των αφίξεων είναι σημαντικά υψηλότερος από αυτόν της αντίστοιχης περιόδου του 2014.

Ειδικότερα, οι αφίξεις από τις παραδοσιακές χώρες προέλευσης αλλοδαπού τουρισμού στην Ελλάδα αυξήθηκαν με υψηλούς ρυθμούς. Αξιοσημείωτη είναι η ανάκαμψη των αφίξεων από τη Γερμανία (5μηνο 2015: 24,7%, 6μηνο 2015: 23,5%), όταν το 5μηνο του 2014 είχε παρατηρηθεί μείωση κατά 5,8% και το 6μηνο του 2014 οριακή αύξηση 1,9%. Επιβράδυνση παρατηρήθηκε στο ρυθμό αύξησης των αφίξεων από το Ην. Βασίλειο (5μηνο 2015: 46%, 6μηνο 2015: 18%). Αντίθετα, μεγάλη δυναμική παρουσιάζουν οι αφίξεις από τις ΗΠΑ, οι οποίες αυξάνονται ρυθμό μεγαλύτερο του 30% (5μηνο 2015: 37,1%, 5μηνο 2014: 33,4% και 6μηνο 2015: 41,6%, 6μηνο 2014: 22%). Κάμψη παρατηρήθηκε στο ρυθμό αύξησης των αφίξεων από τη Γαλλία σε σχέση με το 2014 (5μηνο 2015: 5,6%, 5μηνο 2014: 13,9% και 6μηνο 2015: 12,5 έναντι 15,1 το 6μηνο του 2014). Η μόνη αρνητική εξέλιξη που παρατηρείται είναι η συνεχιζόμενη μείωση των αφίξεων από τη Ρωσία με ρυθμούς μεγαλύτερους του 60% τόσο κατά το 5μηνο όσο και κατά το 6μηνο του 2015 σε σχέση με τις αντίστοιχες περιόδους του 2014, γεγονός που θα επηρεάσει σημαντικά τον τουρισμό στη Βόρεια Ελλάδα, αλλά και στους νησιωτικούς προορισμούς του Αιγαίου.

Οι ταξιδιωτικές εισπράξεις τόσο κατά το πρώτο 5μηνο όσο και κατά το α' εξάμηνο του 2015 αυξάνονται με ρυθμό που υπολείπεται αυτού των αφίξεων και είναι της τάξης του 15,02% και 8,2%, αντίστοιχα (5μηνο 2014: 8,7% και 6μηνο 2014: 9,6%). Η επιβράδυνση στις αφίξεις των Βρετανών τουριστών είχε αντίκτυπο και στην ταξιδιωτική τους δαπάνη, καθώς από 68,1% που ήταν η αύξηση το 5μηνο του 2015 περιορίστηκε στο 30,3% το 6μηνο του 2015, παραμένοντας, όμως, η μεγαλύτερη

αύξηση μεταξύ των παραδοσιακών εθνικοτήτων που επισκέπτονται τη χώρα μας. Ενώ η δεύτερη μεγαλύτερη αύξηση της ταξιδιωτικής δαπάνης το 5μηνο του 2015 ήταν των Γερμανών (20%), το 6μηνο του 2015 υπερκεράστηκε από την αύξηση της ταξιδιωτικής δαπάνης των Γάλλων (21,2%).

Η τουριστική δαπάνη των Ρώσων τουριστών ακολουθεί την πορεία των αφίξεων και καταγράφει κάθετη πτώση της τάξης του 58% το 5μηνο του 2015 και 63,2% το 6μηνο του 2015.

Πτωτική πορεία ακολουθεί και η δαπάνη ανά ταξίδι που σημειώθηκε το 6μηνο του 2015 (6μηνο 2015: -10%, 6μηνο 2014: -4,6%).

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, δεν παρατηρήθηκαν αξιόλογες διαφορές στις αεροπορικές αφίξεις από το εξωτερικό μεταξύ α' 6μήνου και α' 7μήνου του 2015. Οι αφίξεις το 6μηνο του 2015 στα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας (χωρίς το αεροδρόμιο της Αθήνας) αυξήθηκαν κατά 0,9%, ενώ το ίδιο διάστημα του 2014 είχαν αυξηθεί κατά 12%, γεγονός που αποτυπώνει τις επιπτώσεις που έχει στον εισερχόμενο τουρισμό η γενικότερη οικονομικο-πολιτική κρίση που επικρατεί τους τελευταίους μήνες στη χώρα μας. Παρόλα αυτά, οι αφίξεις στο αεροδρόμιο της Αθήνας κατέγραψαν αύξηση 26,6%, ποσοστό, όμως, χαμηλότερο από το αντίστοιχο για το 7μηνο του 2014 (31,2%). Συνολικά, στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας που υποδέχονται τουρίστες από το εξωτερικό το 7μηνο του 2015 παρατηρήθηκε αύξηση 6,9%, έναντι αύξησης 16% την ίδια περίοδο του 2014. (<http://hotelmag.gr/news/η-πορεία-του-ελληνικού-τουρισμού-2013-2014-2015/>, 2015, Η πορεία του ελληνικού τουρισμού κατά το έτος 2013, 2014, 2015 (Μελέτη ΙΤΕΠ))

#### 4.3. ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑ ΤΟ CAPITAL CONTROL

Πάνω από 5,3 εκατομμύρια επιβάτες μετέφεραν τα κρουαζιερόπλοια στα μικρά και μεγάλα λιμάνια και διάσημους τουριστικούς προορισμούς της Ελλάδας το 2015, σύμφωνα με τα συγκεντρωτικά στοιχεία για το 2015, αριθμός αυξημένος κατά 7,9% σε σχέση με πέρυσι. Οι συνολικές αφίξεις κρουαζιερόπλοιων αντίστοιχα εκτιμάται ότι θα ξεπεράσουν τις 4.150 το 2016, επίσης αυξημένες, κατά 8,8%.

Αξιοσημείωτο για την Δυτική Ελλάδα είναι πως το λιμάνι στο Κατάκολο της Ηλείας κατάφερε να συναγωνιστεί την κοσμοπολίτικη Μύκονο και να ξεπεράσει

δημοφιλείς προορισμούς όπως η Κέρκυρα και η Ρόδος. Καλά τα πήγε και η ανερχόμενη Κεφαλονιά εισχωρώντας στην δεκάδα, στην 9<sup>η</sup> θέση.

Το προσφυγικό και μεταναστευτικό ζήτημα είναι το πιο σοβαρό θέμα αυτή τη στιγμή στα νησιά του ανατολικού Αιγαίου και τα Δωδεκάνησα καθώς ήδη έχουν υπάρξει κάποιες αλλαγές δρομολογίων, με σημαντικές απώλειες για τη Ρόδο, την Κω, τη Μυτιλήνη της Λέσχου, τη Σάμο και τη Σύμη. (<http://www.thebest.gr/news/index/viewStory/357237>, 2015, Αυξημένος ο αριθμός των τουριστών με κρουαζιερόπλοια – 4ο σε επισκεψιμότητα το Κατάκολο της Ηλείας)

Η Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων και Φορέων Ναυτιλίας εκτιμά ότι το πρόβλημα θα αντιμετωπιστεί σύντομα και πως κατά την επόμενη σεζόν, η κίνηση στους προορισμούς αυτούς θα επανέλθει στην κανονική της ροή.

Αντίθετα, από την εφαρμογή των capital controls στις αρχές του Ιουλίου δεν υπήρξαν ακυρώσεις στις αφίξεις επισκεπτών αλλά κυρίως οικονομικές επιπτώσεις καθώς τα περισσότερα πλοία κατέληξαν στη γείτονα χώρα για προμήθειες και συναλλαγές πληρωμάτων.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΕΚΦΝ –Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων και Φορέων Ναυτιλίας, αλματώδη αύξηση είχαν για μία ακόμα φορά η Μύκονος και η Σαντορίνη ενώ το Λαύριο είναι το λιμάνι που το 2015 κερδίζει τις εντυπώσεις, καθώς δύο πλοία της εταιρείας Celestial Cruises το χρησιμοποιούν ήδη ως λιμάνι εκκίνησης (αφού βρίσκεται πλησιέστερα προς το αεροδρόμιο) ενώ οι αποστάσεις προς νησιά του Αιγαίου είναι σημαντικά μικρότερες, με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους καυσίμων στα πλοία. Η Σαντορίνη, από 742.553 επισκέπτες κρουαζιέρας που είχε το 2014, το 2015 προσέλκυσε 859.000. Επίσης η Μύκονος από 610.207 επισκέπτες που είχε το 2014, το 2015 δέχθηκε 747.000.

Τα δέκα πρώτα και πιο φιλόξενα λιμάνια της Ελλάδας που έχουν τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα σε επιβάτες κρουαζιέρας αλλά και αφίξεις κρουαζιεροπλοίων για το 2015, είναι τα εξής:

- Πειραιάς 1.092.000 επιβάτες και 627 κρουαζιερόπλοια
- Σαντορίνη 859.000 επιβάτες και 592 κρουαζιερόπλοια
- Μύκονος 747.000 επιβάτες και 540 κρουαζιερόπλοια

- Κατάκολο με 639.000 επιβάτες και 256 κρουαζιερόπλοια,
- Κέρκυρα με 587.000 επιβάτες και 406 κρουαζιερόπλοια
- Ρόδος με 307.000 επιβάτες και 310 κρουαζιερόπλοια
- Ηράκλειο με 286.000 επιβάτες και 176 κρουαζιερόπλοια
- Πάτμος με 115.000 επιβάτες και 165 κρουαζιερόπλοια
- Κεφαλλονιά με 95.000 επιβάτες και 85 κρουαζιερόπλοια και
- Βόλος με 63.000 επιβάτες και 58 κρουαζιερόπλοια.

Η Μήλος, τα Χανιά, η Λήμνος και το Ναύπλιο έδειξαν ικανοποιητική αύξηση το 2015, θεωρούμενοι ως νέοι προορισμοί από τους tour operators, μαζί με άλλους εξίσου αξιόλογους προορισμούς, όπως η Ύδρα και η Ίος που δεν συμπεριλαμβάνονται το 2015 στους κύριους λιμένες προορισμού. (<http://www.thebest.gr/news/index/viewStory/357237>, 2015, Αυξημένος ο αριθμός των τουριστών με κρουαζιερόπλοια – 4ο σε επισκεψιμότητα το Κατάκολο της Ηλείας)

#### 4.4. ΝΕΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ

Οι εταιρείες κρουαζιέρας στην Ελλάδα, σε μια προσπάθεια να προσελκύσουν περισσότερους τουρίστες και να μπορέσουν να πουλήσουν περισσότερα πακέτα εν πλώ διακοπών, αναζητούν εδώ και δύο χρόνια εναλλακτικούς προορισμούς, κίνηση από την οποία μόνο οφέλη έχει η ελληνική οικονομία. Στον χάρτη έχουν μπει από το 2014 νησιά όπως η Μήλος, η Σάμος, η Ίος, η Σύρος, η Χίος, η Σύμη και η Κως, τα οποία επισκέφθηκαν χιλιάδες τουρίστες. Επίσης, επενδύσεις γίνονται σε λιμάνια όπως αυτό της Πάτρας, ενισχύοντας τον θρησκευτικό τουρισμό της πόλης, του Γυθείου και του Ναυπλίου, ενώ υπάρχει πρόβλεψη και για την Κόρινθο, ενσωματώνοντας ουσιαστικά όλη την ανατολική Πελοπόννησο στον νέο χάρτη της κρουαζιέρας. Παράλληλα, είτε γίνονται έργα είτε έχουν δρομολογηθεί σε περιοχές όπως η Κέρκυρα, το Κατάκολο, η Ηγουμενίτσα, η Πάτμος, τα Χανιά, το Ρέθυμνο και το Ηράκλειο. (Τσαμόπουλος, Μ., 2015, <http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/259600-neoi-proorismoι-ston-xarti-tis-ellinikis-krouazieras>, Νέοι προορισμοί στον χάρτη της ελληνικής κρουαζιέρας)



## **Έργα που προγραμματίζονται σε 7 λιμάνια**

### **· Πάρος**

Στην Πάρο εγκρίθηκαν, μεταξύ άλλων, οι ακόλουθες ενέργειες: η βελτίωση της υποδομής του λιμένος και η αξιοποίηση της προβλήτας μήκους 80 μέτρων που υπάρχει στην Παροικιά, με σκοπό την εξυπηρέτηση των μικρών κρουαζιερόπλοιων.

### **· Ναύπλιο**

Στο Ναύπλιο συζητήθηκε η προώθηση των διαδικασιών για τα λιμενικά έργα σε δύο φάσεις:

- Η πρώτη θα αφορά την ολοκλήρωση των εργασιών εκβάθυνσης της λιμενολεκάνης και του διαύλου σε βάθος 9 μέτρα.
- Η δεύτερη θα έχει σχέση με την κατασκευή σύγχρονης αίθουσας επιβατών - passenger terminal- με όλο τον αναγκαίο εξοπλισμό για την αναβάθμιση των μέτρων ασφαλείας που προβλέπονται από τον Διεθνή Κώδικα ISPS για τη Θαλάσσια Ασφάλεια, καθώς και την εκπόνηση μελέτης εκτέλεσης έργου επιμήκυνσης των κρηπιδωμάτων με σκοπό την παραβολή περισσότερων πλοίων.

### **· Ιτέα**

Στην Ιτέα εξετάστηκαν τα εξής θέματα:

Η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης εκατέρωθεν της προβλήτας, καθώς και η αποκοπή προβόλου στην ανατολική πλευρά αυτής, που δημιουργεί εμπόδιο στην παραβολή των πλοίων, με αποτέλεσμα να περιορίζεται η δυνατότητα χρησιμοποίησής της από μεγάλου μήκους κρουαζιερόπλοια. Τα παραπάνω, μαζί με τις αναγκαίες κτιριακές εγκαταστάσεις -αίθουσα επιβατών και προέκταση της υπάρχουσας προβλήτας προς τον Νότο- είναι έργα που μπορούν να προγραμματιστούν και εκτελεστούν σε δύο φάσεις. Για τον σκοπό αυτό προέχει η κατάρτιση του master plan, το οποίο θα αποτελέσει τον οδηγό για όλες τις ενέργειες και διαδικασίες που πρέπει να ακολουθήσουν. (Τσαμόπουλος, Μ., 2015, <http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/259600-neoi-proorismoi-ston-xarti-tis-ellinikis-krouazieras>, Νέοι προορισμοί στον χάρτη της ελληνικής κρουαζιέρας)

## · **Σύρος**

Στη Σύρο εξετάστηκαν, μεταξύ άλλων:

- Η επιμήκυνση του υπάρχοντος προβλήτα σε ικανό μήκος με τη σύγχρονη και πιο οικονομική μέθοδο των dolphins ώστε να μπορούν να εξυπηρετούνται κρουαζιερόπλοια μήκους 260 και πλέον μέτρων.
- Η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης κατά μήκος της προβλήτας κρουαζιέρας ώστε να υπάρχει ασφάλεια στην είσοδο και παραβολή των μεγάλων διαστάσεων κρουαζιερόπλοιων στις εγκαταστάσεις του λιμένα.
- Η αξιοποίηση του παραδοσιακού πέτρινου κτιρίου που βρίσκεται μπροστά στην προβλήτα κρουαζιέρας ώστε να γίνει ένας σύγχρονος επιβατηγός σταθμός.
- Η εξέταση από τους αρμοδίους, υπό την καθοδήγηση του προέδρου του Λιμενικού Ταμείου, σημείων καταλλήλων για αγκυροβολία των μεγάλων διαστάσεων κρουαζιερόπλοιων που δεν θα μπορούν να εισέλθουν στο λιμάνι. (Τσαμόπουλος, Μ., 2015, <http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/259600-neoi-proorismoi-ston-xarti-tis-ellinikis-krouazieras>, Νέοι προορισμοί στον χάρτη της ελληνικής κρουαζιέρας)

## · **Αλεξανδρούπολη**

Στην Αλεξανδρούπολη το κλιμάκιο της ΕΕΚΦΝ ενημερώθηκε από τον πρόεδρο του Οργανισμού Λιμένος Αλεξανδρουπόλεως για την πρόοδο των εργασιών και τα μελλοντικά σχέδια, σύμφωνα με το master plan.

Από πλευράς ΕΕΚΦΝ παρουσιάστηκε σχέδιο δράσης και προβολής της κρουαζιέρας και ιδιαίτερα πρόταση για 3ήμερες και 4ήμερες κρουαζιέρες στο Βόρειο Αιγαίο, με κύριο στόχο την προσέλκυση τουριστών από τις ανατολικές ευρωπαϊκές χώρες και την Τουρκία.

## · **Καβάλα**

Επίσης στην Καβάλα παρουσιάστηκε στους εκπροσώπους της ΕΕΚΦΝ η εξέλιξη των εργασιών επέκτασης προβλήτα για τα κρουαζιερόπλοια, καθώς και την τακτοποίηση χώρων χρήσης για μαρίνα.

## · Χίος

Στη Χίο έγινε παρουσίαση από την πλευρά της ΕΕΚΦΝ της ανάπτυξης της κρουαζιέρας, το ενδιαφέρον για προσεγγίσεις στο νησί και αναφέρθηκαν διάφορα θέματα βελτιώσεων στον λιμένα και στην πόλη που θεωρούνται άκρως απαραίτητα για την εξυπηρέτηση των τουριστών. Η ένωση ενημερώθηκε από τους φορείς για τις βελτιώσεις που έχουν προγραμματίσει, καθώς και τα μελλοντικά σχέδια. Διαπιστώθηκε μάλιστα ότι το λιμάνι των Μεστών είναι καθ' όλα έτοιμο να υποδεχθεί επιβατηγά πλοία, μεταξύ των οποίων και κρουαζιερόπλοια μεσαίου μεγέθους. Όσον αφορά τα κρουαζιερόπλοια, θα πρέπει με Νομοθετική Πράξη να χαρακτηριστεί ο λιμένας αυτός πύλη εισόδου για να μπορεί να χρησιμοποιείται από τα πλοία που προέρχονται κατευθείαν από λιμένα εξωτερικού. (Τσαμόπουλος, Μ., 2015, <http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/259600-neoi-proorismoi-ston-xarti-tis-ellinikis-krouazieras>, Νέοι προορισμοί στον χάρτη της ελληνικής κρουαζιέρας)

### 4.5. ΝΕΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

**1. Ανάπτυξη της κρουαζιέρας σε ποτάμι.** Οι κρουαζιέρες σε ποτάμι γίνονται ολοένα και πιο δημοφιλείς, αναδεικνύοντας την αξία και τη μοναδική ταξιδιωτική εμπειρία που προσφέρουν στους επίδοξους ταξιδιώτες κρουαζιέρας. Οι εταιρείες κρουαζιέρας, που είναι μέλη της CLIA αναπτύσσουν επί του παρόντος 170 κρουαζιερόπλοια με την προσθήκη 18 νέων πλοίων για το 2016, μια αύξηση άνω του 10%. (<http://www.iefimerida.gr/news/244068/ayxitikes-oi-taseis-tis-diethnoys-kroyazieras-gia-2016-anamenoun-ependyseis-ypsoys-65>, 2015, Αυξητικές οι τάσεις της διεθνούς κρουαζιέρας για το 2016)

**2. Περισσότερα πλοία, περισσότερες επιλογές.** Το 2015 υπάρχουν συνολικά 471 κρουαζιερόπλοια\* με επιπλέον 27 ποντοπόρα κρουαζιερόπλοια, ποταμόπλοια και άλλα ειδικά κρουαζιερόπλοια προγραμματισμένα να βρίσκονται εν ενεργεία το 2016.

**3. Στον χάρτη.** Πριν από πέντε χρόνια, τα ταξίδια κρουαζιέρας ήταν σχεδόν άγνωστα στην Ασία. Σήμερα, η περιοχή είναι η ταχύτερα αναπτυσσόμενη στον κλάδο της κρουαζιέρας. Μεταξύ 2012 και 2014, ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε από 775.000 σε περίπου 1,4 εκατομμύρια επιβάτες, ένα ετήσιο σύνθετο ποσοστό αύξησης 34%.

**4. Καλημέρα για την κρουαζιέρα.** Ενώ η Ασία συνεχίζει να αναπτύσσεται με ταχείς ρυθμούς, η Αυστραλία εξακολουθεί επίσης να σημειώνει αύξηση ρεκόρ. Μάλιστα, η κρουαζιέρα στην Αυστραλία ξεπέρασε ένα σημαντικό ορόσημο το 2014, με τους

επιβάτες να ανέρχονται σε περισσότερους από ένα εκατομμύριο σε ένα ημερολογιακό έτος. Μέσα σε δέκα χρόνια, οι επιβάτες κρουαζιέρας της Αυστραλίας έχουν αυξηθεί κατά έξι φορές, από μια βάση 158.000 επιβατών το 2004.

**5. Ειδικοί της κρουαζιέρας.** Ο κλάδος της κρουαζιέρας συνεχίζει να αξιοποιεί την εμπειρία των ειδικών, με στόχο τον καλύτερο σχεδιασμό του ταξιδιωτικού προγράμματος. Σήμερα υπάρχουν πάνω από 30.000 ταξιδιωτικοί πράκτορες, μέλη της CLIA σε παγκόσμιο επίπεδο σε σύγκριση με τους 12.000 ταξιδιωτικούς πράκτορες το 2010.

**6. Συνδεσιμότητα και κρουαζιέρα.** Η επιθυμία των πελατών να παραμένουν συνδεδεμένοι ηλεκτρονικά ενώ ταξιδεύουν έχει γίνει προτεραιότητα για τον κλάδο της κρουαζιέρας. Τα περισσότερα από τα κρουαζιερόπλοια σήμερα προσφέρουν μια μεγάλη ποικιλία λειτουργιών, όπως Wi-Fi, εν πλω αποστολή γραπτών μηνυμάτων και επιλογές δεδομένων.

**7. Αγάπη για την πολυτέλεια.** Η επιθυμία για πολυτελή ταξίδια συνεχίζει να αυξάνεται. Εξειδικευμένες κρουαζιέρες ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις με εκδρομές με ιστιοπλοϊκά, με προσωπικές υπηρεσίες concierge, ιδιωτικές εκδρομές, γκουρμέ γεύματα και προσωπική υπηρεσία μπάτλερ. (<http://www.iefimerida.gr/news/244068/ayxitikes-oi-taseis-tis-diethnoys-kroyazieras-gia-2016-anamenouyn-ependyseis-ypsysoys-65>, 2015, Αυξητικές οι τάσεις της διεθνούς κρουαζιέρας για το 2016)

**8. Γνωστά brands εν πλω.** Οι γραμμές κρουαζιέρας αξιοποιούν το ενδιαφέρον των brands για την προώθηση των εμπορικών σημάτων τους στους νέους ταξιδιώτες κρουαζιέρας. Γνωστά brands ταξιδεύουν εν πλω: από τα φιλικά προς την οικογένεια LEGO και Dr. Seuss, μέχρι τα πολυτελή Hermes και Veuve Clicquot, αλλά και τις γνωστές επιλογές για φαγητό, όπως τα εστιατόρια Johnny Rockets και Margaritaville.

**9. Τα πλοία είναι ο προορισμός.** Ενώ τα κρουαζιερόπλοια κάποτε θεωρούνταν ένα μέσο μεταφοράς για να φτάσουμε σε ένα επιθυμητό προορισμό, σήμερα, για πολλούς, ένα κρουαζιερόπλοιο προσφέρει την εμπειρία ενός προορισμού. Τα σημερινά κρουαζιερόπλοια προσφέρουν πρωτόγνωρες εμπειρίες και ανέσεις στους ταξιδιώτες: από παραγωγές του Μπρόντγουεϊ και καταστήματα γνωστών σχεδιαστών, μέχρι εναέριες διαδρομές και συγκρουόμενα.

**10. Διανυκτέρευση.** Πολλά κρουαζιερόπλοια προσφέρουν διανυκτερεύσεις σε καθορισμένα λιμάνια προσέγγισης για να προσφέρουν στους επιβάτες τους την

ευκαιρία να απολαύσουν πλήρως τις διαθέσιμες εμπειρίες που προσφέρει ο προορισμός.

**11. Μεγάλες ταξιδιωτικές εμπειρίες.** Η κρουαζιέρα έχει γίνει μια δημοφιλής επιλογή για οικογενειακή επανένωση ή για τις οικογενειακές διακοπές- εμπειρία μιας ζωής. Με ανέσεις που έχουν σχεδιαστεί για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες κάθε ηλικίας, από τα μικρά παιδιά μέχρι τους ηλικιωμένους, οι κρουαζιέρες προσφέρουν τη συντροφικότητα (και την ανεξαρτησία) που καθιστά ένα οικογενειακό, και μάλιστα διαφορετικών γενεών, ταξίδι επιτυχημένο.

**12. Κρουαζιέρα με εθελοντισμό.** Περισσότερες κρουαζιέρες με εθελοντικό χαρακτήρα είναι διαθέσιμες από το 2016 με διάφορα πλοία, συμπεριλαμβανομένων και εκδρομών για να βοηθηθούν περιοχές που έχουν ανάγκη σε όλο τον κόσμο. Αυτές οι εθελοντικού περιεχομένου κρουαζιέρες προσφέρουν μια θαυμάσια ευκαιρία για να υπάρξει μια ουσιώδης διαφορά στις κοινότητες που τα κρουαζιερόπλοια επισκέπτονται και συγχρόνως μια σπάνια εμπειρία για να αγκαλιαστεί η τοπική κουλτούρα.

**13. Προσαρμογή στην πολιτισμική ιδιαιτερότητα.** Οι γραμμές κρουαζιέρας συνεχίζουν να προσαρμόζουν τα κρουαζιερόπλοια τους βάσει της κουλτούρας των επιβατών. Στα πλοία ενσωματώνονται από επιλεγμένα καταστήματα μέχρι και εστιατόρια, με στόχο να εξυπηρετήσουν τις ξεχωριστές πολιτισμικές ανάγκες των επισκεπτών, σεβόμενοι πάντα τους τόπους προορισμού. (<http://www.iefimerida.gr/news/244068/ayxitikes-oi-taseis-tis-diethnoys-kroyazieras-gia-2016-anamenoy-n-ependyseis-yprosoys-65>, 2015, Αυξητικές οι τάσεις της διεθνούς κρουαζιέρας για το 2016)

#### 4.6. ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ

Με σχεδόν 24 εκατομμύρια επιβάτες, οι οποίοι αναμένεται να ταξιδεύσουν το 2016, ο κλάδος δε δείχνει σημάδια επιβράδυνσης, καθώς παρουσιάζει μια κατακόρυφη αύξηση συγκριτικά με τα 15 εκατομμύρια επιβατών μόλις 10 χρόνια πριν (2006), ή ακόμη και τα 1,4 εκατομμύρια το 1980, όταν η Διεθνής Ένωση Κρουαζιέρας CLIA άρχισε να παρακολουθεί την επιβατική κίνηση.

Η Διεθνής Ένωση Κρουαζιέρας CLIA αποκάλυψε επίσης ότι οι εταιρείες κρουαζιέρας που είναι μέλη της θα δρομολογήσουν 27 νέα ποντοπόρα κρουαζιερόπλοια, ποταμόπλοια και άλλα ειδικά κρουαζιερόπλοια μέσα στο 2016, μια

επένδυση συνολικού ύψους άνω των 6,5 δισεκατομμυρίων μόνο για ποντοπόρα κρουαζιερόπλοια.

Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες δέχονται επίσης πολύ μεγαλύτερη ζήτηση για τα ταξίδια κρουαζιέρας. Οκτώ στους δέκα ταξιδιωτικούς πράκτορες, μέλη της CLIA, δήλωσαν πως αναμένουν αύξηση στις πωλήσεις κρουαζιέρας το 2016 σε σχέση με πέρυσι.

| ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ ΝΕΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ<br>2015-2020 |           |           |           |  |
|---|-----------|-----------|-----------|--|
| Year  | Ocean     | River     | Total     | Ocean Ship Investment<br>(Billion USD) |
| 2015  | 6         | 16        | 22        | \$4.05                                 |
| 2016  | 9         | 4         | 13        | \$6.48                                 |
| 2017  | 6         | 2         | 8         | \$5.13                                 |
| 2018  | 8         | 0         | 8         | \$6.41                                 |
| 2019  | 3         | 0         | 3         | \$2.72                                 |
| 2020  | 1         | 0         | 1         | \$0.87                                 |
| <b>Total</b>  | <b>33</b> | <b>22</b> | <b>55</b> | <b>\$25.65</b>                         |

Πηγή: CLIA



#### 4.7. ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Σταθεροποιητικές τάσεις κατέγραψε το 2015 η κρουαζιέρα στην Ελλάδα, παρά τις αντίξοες οικονομικές και πολιτικές συνθήκες που επικράτησαν. Στο συμπέρασμα αυτό καταλήγει η Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων και Φορέων Ναυτιλίας (ΕΕΚΦΝ), η οποία εκτιμά ότι εάν δεν επιδεινωθεί η κατάσταση, η κρουαζιέρα θα εισέλθει σε νέο κύκλο σταθερότητας και πιθανώς και ανάπτυξης από την καλοκαιρινή περίοδο του 2016 και μετά. (<http://www.kathimerini.gr/828419/article/oikonomia/epixeirhseis/anakamyh-ths-ellhnikhs-kroyazieras-anamenetai-apo-to-2016-kai-meta>, 2015, Ανάκαμψη της ελληνικής κρουαζιέρας αναμένεται από το 2016 και μετά)

Στην ανάλυσή της η Ένωση τονίζει ότι η κίνηση της θερινής περιόδου του 2015, από πλευράς αριθμού προσεγγίσεων πλοίων στα ελληνικά λιμάνια, δεν υπέστη σοβαρές απώλειες και δεν χάθηκε σημαντικό έδαφος από τις αρχικές προβλέψεις, παρά την πολιτική αστάθεια και την επιβολή κεφαλαιακών ελέγχων, παράγοντες που δυσχεραίνουν την ομαλή διαχείριση του τουριστικού προϊόντος. Πρόκειται για σαφές δείγμα της ανθεκτικότητας του ελληνικού τουριστικού προϊόντος και της υψηλής δημοφιλίας που συνεχίζει να απολαμβάνει μεταξύ των ξένων επισκεπτών. Στο πλαίσιο αυτό, προκειμένου να επιμηκυνθεί η χρονική περίοδος της κρουαζιέρας, ώστε να διαρκεί περισσότερο από λίγους μήνες τον χρόνο και να αναπτυχθεί περισσότερο ο κλάδος, η ΕΕΚΦΝ επισημαίνει ότι απαιτείται επαρκής και κατάλληλη λιμενική πολιτική, που να εξασφαλίζει όρους ανταγωνισμού με τα γειτονικά λιμάνια άλλων χωρών. Εν ολίγοις, οι εταιρείες κρουαζιέρας ζητούν ανταγωνιστικά τιμολόγια σε σχέση με γειτονικές χώρες. Επίσης, κρίσιμη παράμετρος θεωρείται η μείωση της γραφειοκρατίας και οι απλοποιημένες διαδικασίες στους ελέγχους των πλοίων, καθώς και των ταξιδιωτικών εγγράφων των επιβατών στα λιμάνια. Ζητείται, επίσης, η κατάλληλη διαφήμιση του προϊόντος και η αναθεώρηση του καθεστώτος έκδοσης βίζας για τους επισκέπτες από χώρες εκτός Σένγκεν.

Στο πλαίσιο αυτό, η Ένωση επαναλαμβάνει την αναγκαιότητα για την συγκρότηση μιας Εθνικής Συντονιστικής Επιτροπής Κρουαζιέρας, προκειμένου να διευκολύνεται και να επιλύεται άμεσα κάθε πρόβλημα που αφορά στην κρουαζιέρα. Στην επιτροπή αυτή θα υπάρχουν εκπρόσωποι από κρατικούς φορείς - υπουργεία που έχουν αρμοδιότητα (π.χ. Ναυτιλίας, Τουρισμού κ.τ.λ.), καθώς και εκπρόσωποι της

(<http://www.kathimerini.gr/828419/article/oikonomia/epixeirhseis/anakamyh-ths-ellhnikhs-kroyazieras-anamenetai-apo-to-2016-kai-meta>, 2015, Ανάκαμψη της ελληνικής κρουαζιέρας αναμένεται από το 2016 και μετά)

Αντίστοιχα, μεγάλη έμφαση πρέπει να δοθεί και στον σχεδιασμό που απαιτείται για την ανάπτυξη του home porting στα ελληνικά λιμάνια, δηλαδή της χρήσης του λιμανιού για την έναρξη κρουαζιέρας. Αυτή ακριβώς η δραστηριότητα προσφέρει πολλαπλάσια έσοδα στη χώρα, αλλά και τις τοπικές κοινωνίες της ευρύτερης περιοχής των λιμανιών τα οποία προσεγγίζουν τα κρουαζιερόπλοια. Τα οφέλη αυτά προκύπτουν από τη μεγαλύτερη διάρκεια παραμονής του επισκέπτη στον τόπο. Σημειωτέον, άλλωστε, ότι περίπου 20%-25% των επιβατών αυτών επαναλαμβάνουν τις επισκέψεις στην Ελλάδα σε διάφορους προορισμούς και συνήθως με περισσότερα μέλη της οικογενείας τους ή φίλους.

Σε κάθε περίπτωση, οι εκπρόσωποι του κλάδου εκφράζουν την ελπίδα για ταχεία σταθεροποίηση της κατάστασης στη χώρα, ώστε να αποκατασταθεί η πολιτική και οικονομική ομαλότητα, καθώς οι μεγάλοι τουριστικοί οργανισμοί ήδη καταρτίζουν τα σχέδια και τα προγράμματά τους και γίνονται οι διαδικασίες προκρατήσεων για το 2016. (<http://www.kathimerini.gr/828419/article/oikonomia/epixeirhseis/anakamyh-ths-ellhnikhs-kroyazieras-anamenetai-apo-to-2016-kai-meta>, 2015, Ανάκαμψη της ελληνικής κρουαζιέρας αναμένεται από το 2016 και μετά)



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο - ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

### 5.1. ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Βασικός στόχος της έρευνας είναι να μελετήσει την προσφορά και την πορεία της κρουαζιέρας στον ελληνικό τουρισμό τα χρόνια της οικονομικής κρίσης, καθώς και το κατά πόσο ο κλάδος της κρουαζιέρας επηρεάστηκε από την επιβολή των capital controls από τις ελληνικές τράπεζες το καλοκαίρι του 2015.

Οι επιμέρους στόχοι της έρευνας είναι:

1. Η διερεύνηση της πορείας του τουρισμού την τελευταία 5ετία.
2. Η αποτύπωση των συνηθειών των Ελλήνων και ξένων τουριστών που επιλέγουν την κρουαζιέρα.
3. Η διερεύνηση της αντίδρασης των Ελλήνων και ξένων τουριστών στα μέτρα της κυβέρνησης όπως ήταν τα capital controls .
4. Η καταγραφή της πορείας της κρουαζιέρας μετά την οικονομική κρίση.
5. Η μελέτη σχετικά με τους τρόπους βελτίωσης και ανάπτυξης του τομέα της κρουαζιέρας.

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται στην ερευνητική διαδικασία, κατέχει σημαντικό ρόλο στο αποτέλεσμα της εκάστοτε έρευνας. Μέσω των μεθόδων που θα ακολουθηθούν θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα και τα συμπεράσματα πάνω στο θέμα που μας απασχόλησε.

### 5.2. Η ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΕΡΕΥΝΑ

Πρωτογενείς πηγές πληροφόρησης θεωρούνται όσες περιγράφουν ένα γεγονός ή είναι τα αποτελέσματα μιας έρευνας χωρίς όμως να αποτελέσουν αντικείμενο επεξεργασίας ή αξιολόγησης. Πρόκειται δηλαδή για πρωτότυπο υλικό που δεν έχει υποστεί ερμηνεία, σύνοψη ή αξιολόγηση από έτερο άτομο/ομάδα.

Οι τρόποι διεξαγωγής τα συγκεκριμένης έρευνας είναι οι ακόλουθοι:

1. Χρήση ερωτηματολογίου
2. Συνεντεύξεις σε βάθος

3. Με τη μέθοδο της παρατήρησης
4. Με πειραματισμό

Οι δευτερογενείς πηγές πληροφόρησης προκύπτουν ως το αποτέλεσμα της επεξεργασίας των πρωτογενών πηγών πληροφόρησης. Οι δευτερογενείς πηγές ουσιαστικά παρέχουν πληροφορίες για πρωτογενείς πηγές ή για πρωτότυπες πληροφορίες που έχουν τροποποιηθεί, επιλεγεί ή έχουν αποκτήσει νέα διάταξη, με στόχο να εξυπηρετήσουν νέο κοινό ή διαφορετικό σκοπό.

Παραδείγματα πηγών που μπορεί να είναι χρήσιμα στα πλαίσια δευτερογενούς έρευνας αποτελούν, τα στατιστικά στοιχεία που συλλέγονται από τις κρατικές υπηρεσίες, προηγούμενες, πρόσφατες έρευνες που έχουν διεξαχθεί για το ίδιο θέμα, στοιχεία που συλλέγονται από τα διάφορα τμήματα ενός οργανισμού π.χ. τμήμα πωλήσεων, λογιστήριο κ.λπ. (Μεθοδολογικές Έρευνες, 2007, <http://www.slideshare.net/dourvas/project-10107509>).

### 5.3. ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

Η διαδικασία διεξαγωγής μιας ποσοτικής κοινωνικής έρευνας ακολουθεί δύο διακριτά στάδια. Κατά το πρώτο, το στάδιο σχεδιασμού, διατυπώνονται οι σκοποί της έρευνας και προσδιορίζονται τα ζητούμενα βάσει υποθέσεων εργασίας, ακολούθως δε επιλέγεται η μέθοδος πραγματοποίησής της και σχεδιάζεται η βήμα προς βήμα υλοποίησή της. Κατά το δεύτερο, το στάδιο υλοποίησης, συλλέγονται τα απαραίτητα στοιχεία, ακολουθεί η επεξεργασία και ανάλυση των δεδομένων που προκύπτουν και γίνεται η σύνθεσή τους και διατύπωση των σχετικών συμπερασμάτων.

#### 5.3.1. Κατάρτιση Ερωτηματολογίων

Στις ποσοτικές έρευνες χρησιμοποιείται ευρύτατα η συμπλήρωση ερωτηματολογίων, στα οποία αποτυπώνεται το περιεχόμενο των προσωπικών συνεντεύξεων που λαμβάνονται επί τούτου.

Η συνέντευξη είναι η τεχνική που έχει σκοπό να οργανώσει μία σχέση προφορικής επικοινωνίας ανάμεσα σε δύο πρόσωπα, το συνεντευκτή και τον ερωτώμενο, έτσι ώστε να επιτρέψει στον πρώτο τη συλλογή ορισμένων πληροφοριών απ' τον δεύτερο πάνω σ' ένα συγκεκριμένο αντικείμενο.

Η έρευνα που γίνεται με τη μέθοδο αυτή πρέπει να έχει προετοιμαστεί με κάθε λεπτομέρεια, μια και ο συνεντευκτής οφείλει στο ελάχιστο χρονικό διάστημα, να αποκτήσει πολυάριθμες και τις πιο σημαντικές πληροφορίες.

Αυτή η προετοιμασία οδηγεί στην κατάστρωση ερωτηματολογίου από τον ερευνητή, ο οποίος αναλαμβάνει:

- α) Να μετατρέψει τους σκοπούς που επιδιώκει η έρευνα σε επί μέρους ερωτήσεις.
- β) Να προσαρμόσει το ερωτηματολόγιο στα πρόσωπα με τα οποία θα γίνει η συνέντευξη.
- γ) Να ενημερώσει τους συνεντευκτές γι' αυτά έτσι ώστε να μπορέσουν να εκθέσουν με σαφήνεια τις ερωτήσεις στα πρόσωπα που θα υποβληθούν στη συνέντευξη και να προδιαθέσει το ερωτώμενο πρόσωπο να μεταδώσει αυθόρμητα τις πληροφορίες που περιμένουν από αυτό. (Ποσοτικές έρευνες, (n.d.), <http://www.ekke.gr/estia/Grenved/seminar3.htm>)

### **5.3.2. Δειγματοληψία και απογραφή**

Ο βασικότερος παράγοντας που μας κάνει να επιλέγουμε την δειγματοληψία αντί της απογραφής, είναι οπωσδήποτε η αδυναμία να πραγματοποιηθεί απογραφή είτε για λόγους αντικειμενικούς είτε για λόγους οικονομίας, μια και το κόστος μιας έρευνας είναι συνήθως ανάλογο του αριθμού των στοιχείων που εξετάζονται.

Τα κύρια πλεονεκτήματα της δειγματοληψίας έναντι της απογραφής είναι:

- α) Ταχύτητα: Η απογραφή ενός πολύ μεγάλου πληθυσμού απαιτεί πολύ χρόνο. Αν κάποια στοιχεία επείγει να γίνουν γνωστά, η δειγματοληπτική μέθοδος αποτελεί την μόνη λύση.
- β) Ευρύτερο πεδίο έρευνας: Ακριβώς επειδή απευθύνεται σε λιγότερα άτομα, υπάρχει η δυνατότητα να συγκεντρωθούν πληροφορίες για πολύ περισσότερα χαρακτηριστικά του ερωτώμενου πληθυσμού.
- γ) Ακρίβεια: Όσο κι' αν φαίνεται περίεργο είναι δυνατό με μια δειγματοληπτική έρευνα να έχουμε πιο ακριβή αποτελέσματα. Πράγματι η περιορισμένη έκταση της επιτρέπει να χρησιμοποιηθεί ειδικευμένο προσωπικό, γεγονός που θα μειώσει τα σφάλματα παρατήρησης.

Για να πετύχει μια δειγματοληπτική έρευνα πρέπει ο πληθυσμός όχι μόνο να είναι σαφώς ορισμένος αλλά και αρκετά ομοιογενής. Αν η τιμή του χαρακτηριστικού

που μετράμε παίρνει πολύ μικρές και πολύ μεγάλες τιμές, θα πρέπει οι ακραίες περιπτώσεις ν' απομονωθούν και να μελετηθούν χωριστά γιατί αλλιώς τα συμπεράσματα μας θα είναι εντελώς λανθασμένα.

Τέλος, αν δε δοθεί προσοχή στα σφάλματα παρατήρησης, όσο σωστά κι' αν έχει επιλεγεί το δείγμα, η προσπάθεια θα πάει χαμένη. Αποδεικνύεται πως τα λάθη παρατήρησης επηρεάζουν πολύ περισσότερο μια δειγματοληψία παρά μια απογραφή και μάλιστα τόσο περισσότερο όσο μικρότερο είναι το δείγμα.

#### 5.4. ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

Μέσω της ποιοτικής έρευνας συλλέγονται δεδομένα τα οποία περιγράφουν προβλήματα κι έννοιες από τη ζωή των ατόμων. Τα δεδομένα μπορούν να προέλθουν από συνεντεύξεις, παρατηρήσεις, συμμετοχικές παρατηρήσεις, ιστορίες, αλληλεπιδράσεις, περιπτωσιολογικές μελέτες, προσωπικές εμπειρίες, ιστορίες ζωής, αναλύσεις αρχείων, οπτικό υλικό κι ενδοσκοπήσεις.

Η ποιοτική έρευνα έχει δύο βασικά μοναδικά χαρακτηριστικά. Το πρώτο είναι ότι ο ερευνητής αποτελεί το μέσο με το οποίο διεξάγεται η έρευνα, και το δεύτερο είναι ότι ο κύριος σκοπός της είναι να διερευνήσει κάποιες πλευρές του κοινωνικού συστήματος που μελετά. Και τα δύο αυτά χαρακτηριστικά είναι αναπόσπαστα μέρη της διαδικασίας και θεωρούν τον ερευνητή ως αυτόν που δομεί τη γνώση και όχι ως απλό δέκτη αυτής. Ο ερευνητής συλλέγει τα δεδομένα, τα οποία μετατρέπει και ερμηνεύει, μέσω της ανάλυσης, σε πληροφορίες. Οι πληροφορίες αυτές, όταν εφαρμόζονται και χρησιμοποιούνται επαναλαμβανόμενα στην πράξη σε διάφορες κοινωνικές καταστάσεις, γίνονται γνώση. (Ποιοτική έρευνα, 2012. Πανεπιστήμιο, [http://lab.pe.uth.gr/psych/index.php?option=com\\_content&view=article&id=87&Itemid=245&lang=el](http://lab.pe.uth.gr/psych/index.php?option=com_content&view=article&id=87&Itemid=245&lang=el))

Η συλλογή δεδομένων χρησιμοποιώντας ποιοτικές μεθόδους είναι μια πολύπλευρη διαδικασία με τέσσερα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά: (α) ο σκοπός είναι μια όσο το δυνατόν πλουσιότερη περιγραφή του πραγματικού πλαισίου της έρευνας, (β) δεν είναι εκ των προτέρων καθορισμένο επακριβώς το τι δεδομένα θα συλλεχθούν, (γ) χρησιμοποιούνται πολλαπλές μέθοδοι συλλογής δεδομένων, (δ) τα δεδομένα δεν είναι αντικειμενικά.

Είναι φανερή η διαφορά με τις ποσοτικές μεθόδους έρευνας όπου θεωρητικά αν διαφορετικοί ερευνητές μελετήσουν το ίδιο φαινόμενο χρησιμοποιώντας την ίδια μέθοδο και διαδικασία θα πρέπει να καταλήξουν στα ίδια συμπεράσματα.

## 5.5. ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

Βασικός στόχος στην παρούσα πτυχιακή εργασία ήταν η μελέτη της πορεία της κρουαζιέρας στον ελληνικό τουρισμό τα χρόνια της οικονομικής κρίσης, καθώς και το κατά πόσο ο κλάδος της κρουαζιέρας επηρεάστηκε από την επιβολή των capital controls από τις ελληνικές τράπεζες.

Η έρευνά μας αποτελείται από ένα ερωτηματολόγιο των τριάντα (30) ερωτήσεων. Απευθύνεται σε πενήντα ελληνικά τουριστικά γραφεία (50), ζητώντας την άποψή τους για το πώς κινήθηκε ο τουρισμός στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια μετά την οικονομική κρίση και ιδιαίτερα ο κλάδος της κρουαζιέρας μετά τα capital controls. Σε ορισμένες από τις ερωτήσεις τους δινόταν η δυνατότητα να επιλέξουν και πάνω από μία απάντηση.

Το ερωτηματολόγιο της έρευνας δομήθηκε με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε οι πληροφορίες που θα συλλεγούν μέσω αυτού να είναι στατιστικά και ηλεκτρονικά επεξεργάσιμες και να οδηγούν σε ουσιαστικά αποτελέσματα. Το ερωτηματολόγιο θα πρέπει να είναι σύντομο καθώς μεγάλα ερωτηματολόγια αποθαρρύνουν τόσο τους ερευνητές όσο και τους ερωτώμενους. Τα μεγάλα μεγέθους ερωτηματολόγια αυξάνουν το κόστος της έρευνας ενώ λόγω των αρνήσεων συμπλήρωσης τους, μειώνουν και την ποιότητά της. Παράλληλα, το ερωτηματολόγιο πρέπει να είναι εύκολο στην απάντηση και τα διάφορα ερωτήματα να έχουν μια λογική ακολουθία έτσι ώστε η συμπλήρωσή του να εξελίσσεται ομαλά.

Βέβαια η μέθοδος αυτή έχει και αρκετά μειονεκτήματα που οφείλονται τόσο στη φύση όσο και στην εφαρμογή της. Συγκεκριμένα, τα υποκείμενα λόγω του περιορισμού που δέχονται από τη πλευρά του ερευνητή, δε δίνουν πάντα ακριβείς απαντήσεις και δεν απαντούν αυθόρμητα. Επίσης στο χρονικό διάστημα που μεσολαβεί από τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου από τα υποκείμενα, μέχρι την επιστροφή τους υπάρχει κίνδυνος να σημειωθεί μεγάλη απώλεια ερωτηματολογίων.

Όμως, παρόλα τα μειονεκτήματα που έχει η μέθοδος αυτή, αποφασίστηκε να χρησιμοποιηθεί στην παρούσα έρευνα, γιατί τη θεωρήσαμε για το θέμα μας ως την πιο ενδεικνυόμενη και την πιο αποτελεσματική, δεδομένου ότι επιδιώκαμε να συλλέξουμε πληροφορίες καθώς και ότι το γραπτό ερωτηματολόγιο απαντιέται εύκολα-δεδομένου ότι το δείγμα αποτελείτο από εργαζόμενα στελέχη τουριστικών γραφείων.

Στην πλειονότητά τους οι ερωτήσεις ήταν κλειστές. Σε ορισμένες ερωτήσεις οι ερωτηθέντες έπρεπε να επιλέξουν μία ή περισσότερες απαντήσεις όπου τους δίνονταν στην εκάστοτε ερώτηση. Με τον τρόπο αυτό συλλέξαμε και αθροίσαμε τις απαντήσεις και των 50 τουριστικών γραφείων και βγάλαμε το ποσοστό που αντιστοιχούσε σε κάθε απάντηση. Για την επεξεργασία των δεδομένων χρησιμοποιήσαμε το πρόγραμμα Excel.

Οι κλειστές ερωτήσεις προτιμήθηκαν κατά τη σύνταξη του τελικού ερωτηματολογίου, επειδή είναι πιο εύκολο να απαντηθούν από άποψη ταχύτητας, γεγονός που εξασφαλίζει περισσότερες απαντήσεις σε δεδομένο χρόνο. Παράλληλα γίνεται πιο εύκολα η στατιστική επεξεργασία. Επίσης ο ερευνητής εστιάζει την προσοχή του σε αυτό που θέλει να μάθει.

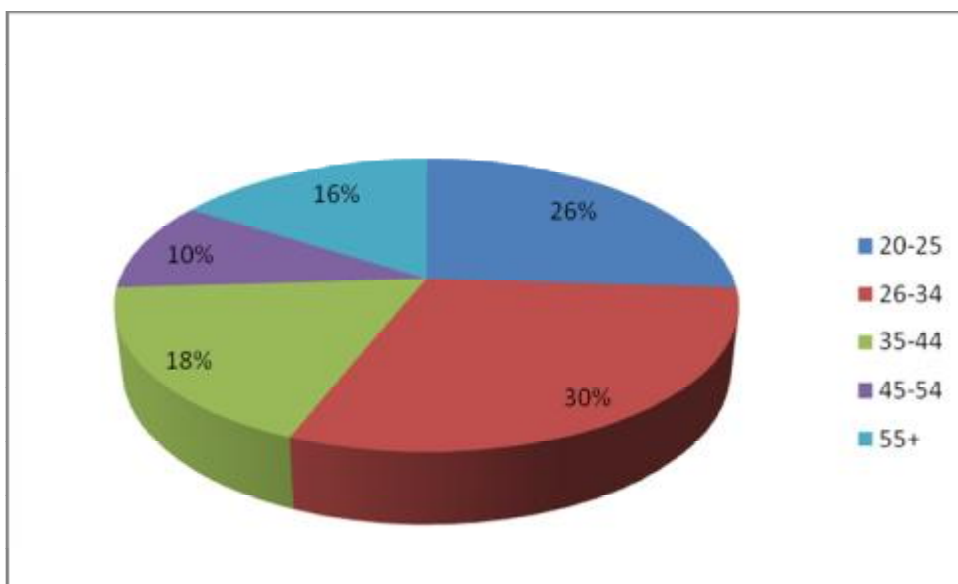
Η επεξεργασία διήρκεσε δυο περίπου μήνες με την παρακάτω διαδικασία. Αρχικά τα ερωτηματολόγια ελέγχθηκαν και αριθμήθηκαν. Συνολικά τα ερωτηματολόγια που επεστράφησαν συμπληρωμένα ήταν πενήντα (50).

## ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

### Α. ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

#### 1. ΗΛΙΚΙΑ

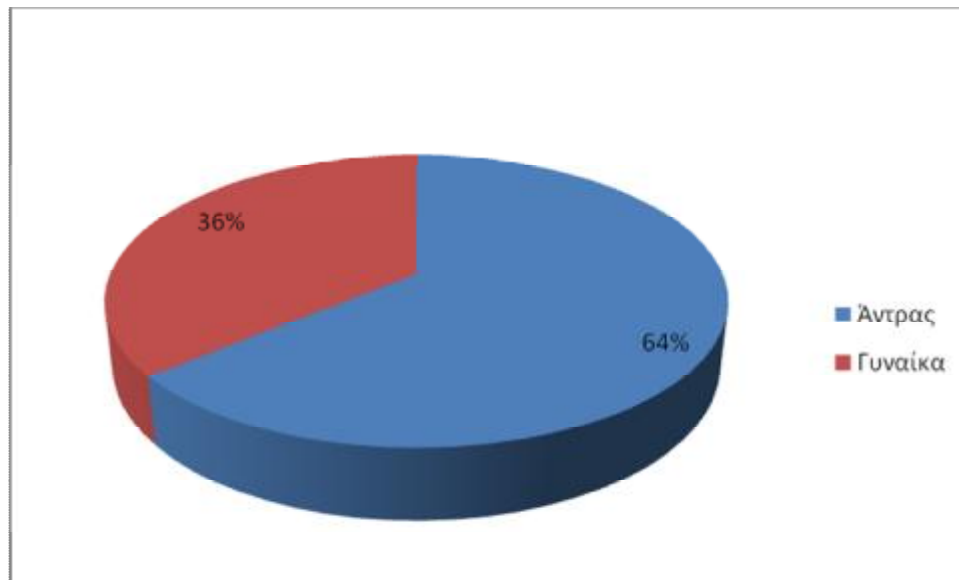
|       |     |
|-------|-----|
|       |     |
| 20-25 | 26% |
| 26-34 | 30% |
| 35-44 | 18% |
| 45-54 | 10% |
| 55+   | 16% |



Η πλειοψηφία του δείγματος που απάντησε στο ερωτηματολόγιό μας είναι ηλικίας 26 έως 34 ετών (30%). Ακολουθούν όσοι είναι από 20 μέχρι 25 (26%), από 35 μέχρι 44 (18%), από 55 ετών και πάνω (16%) και από 44 έως 54 χρονών (16%).

## 2. ΦΥΛΟ

|         |     |
|---------|-----|
|         |     |
| Άντρας  | 64% |
| Γυναίκα | 36% |

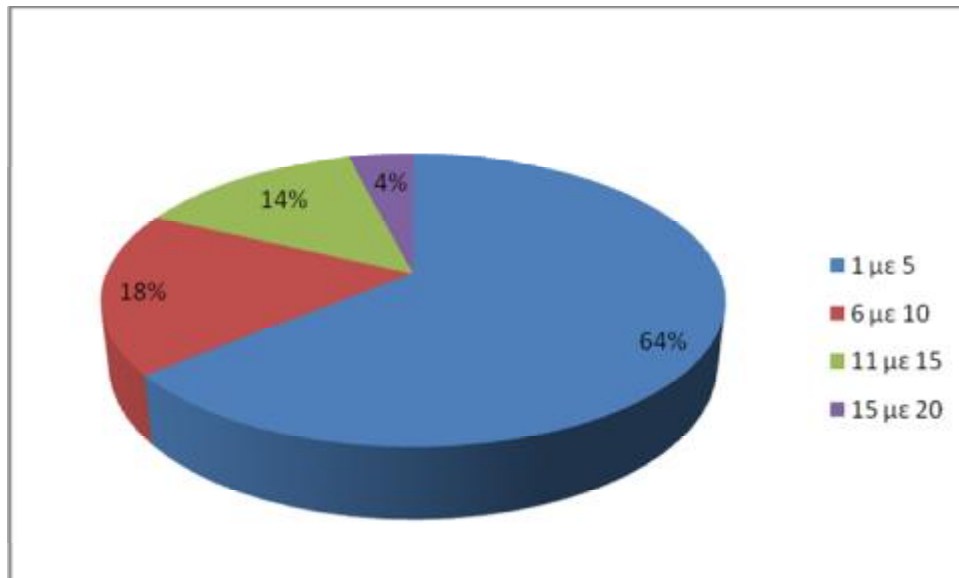


Η πλειοψηφία που απάντησε στην έρευνα ήταν άντρες (64%), ενώ το 36% γυναίκες.



### 3. Πόσοι υπάλληλοι απασχολούνται στην επιχείρηση;

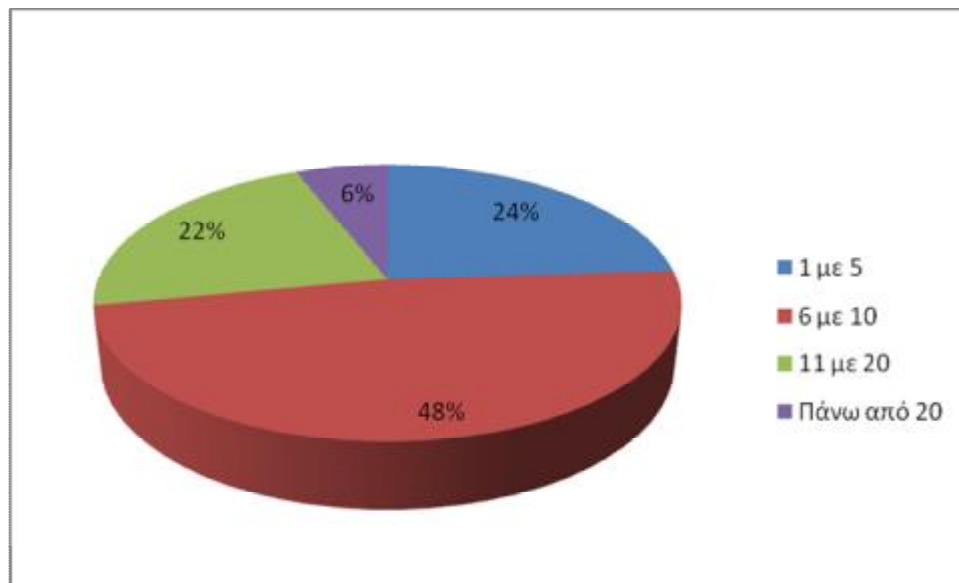
|       |     |
|-------|-----|
|       |     |
| 1-5   | 64% |
| 6-10  | 18% |
| 11-15 | 14% |
| 15-20 | 4%  |



Τα περισσότερα τουριστικά γραφεία απασχολούν 1 με 5 υπαλλήλους (64%). Έπονται όσα απασχολούν 6 με 10 (18%), 11 με 15 (14%) και 15 με 20 (4%).

#### 4. Πόσα χρόνια λειτουργεί το τουριστικό σας γραφείο;

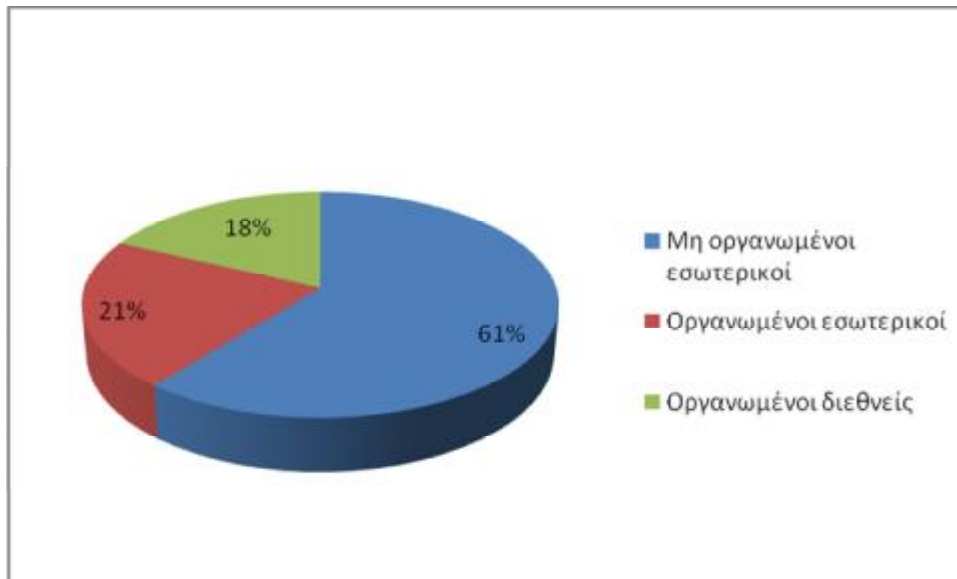
|             |     |
|-------------|-----|
| 1 έως 5     | 24% |
| 6 έως 10    | 48% |
| 11 έως 20   | 22% |
| Πάνω από 20 | 6%  |



Η πλειοψηφία των τουριστικών γραφείων λειτουργεί 6 με 10 χρόνια (48%). Έπονται όσα λειτουργούν από 1 μέχρι 5 χρόνια (24%), από 11 μέχρι 20 χρόνια (22%) και τέλος, από 20 χρόνια και πάνω (6%).

**5. Ποιοι είναι οι κύριοι πελάτες σας;** (μπορείτε να επιλέξετε πάνω από μια απάντηση)

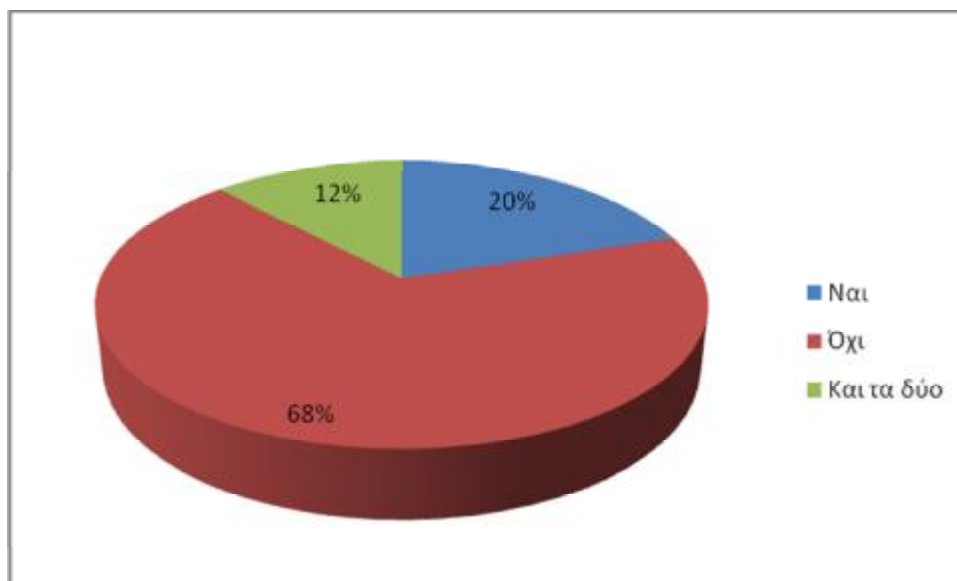
|                           |     |
|---------------------------|-----|
|                           |     |
| Μη οργανωμένοι εσωτερικοί | 61% |
| Οργανωμένοι εσωτερικοί    | 21% |
| Οργανωμένοι διεθνείς      | 18% |



Οι κύριοι πελάτες των περισσότερων τουριστικών γραφείων είναι οι μη οργανωμένοι εσωτερικοί (61%). Έπονται οι οργανωμένοι εσωτερικοί (21%) και οι οργανωμένοι διεθνείς (18%).

**6. Προτιμάτε τους μεμονωμένους τουρίστες περισσότερο από τα groups;**

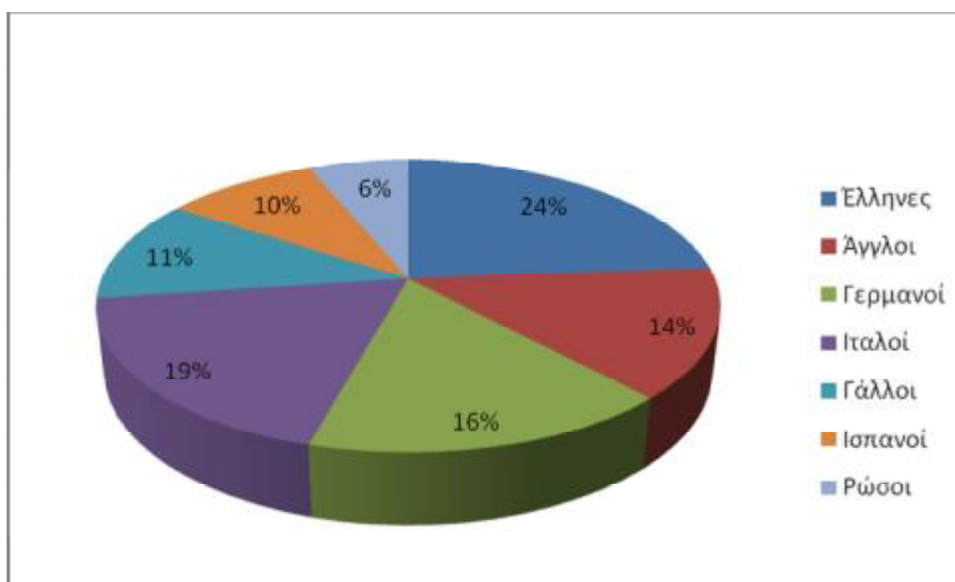
|            |     |
|------------|-----|
|            |     |
| Ναι        | 20% |
| Όχι        | 68% |
| Και τα δύο | 12% |



Η πλειοψηφία των τουριστικών γραφείων προτιμά τα groups (68%) από τους μεμονωμένους πελάτες (20%). Το 12% φαίνεται να προτιμά και τα δύο.

**7. Τι εθνικότητας πελάτες έχετε; (μπορείτε να επιλέξετε πάνω από μια απάντηση)**

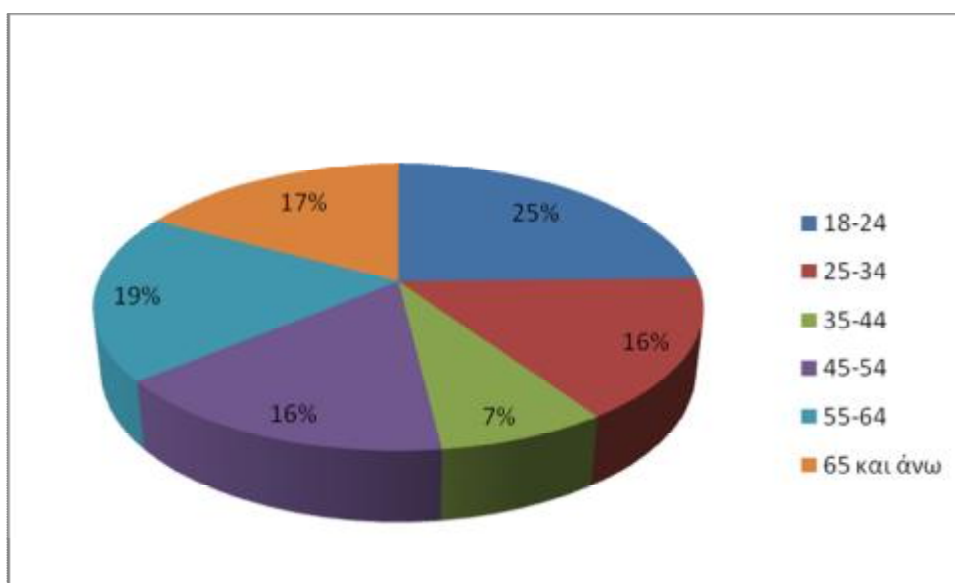
|          |     |
|----------|-----|
|          |     |
| Έλληνες  | 24% |
| Άγγλοι   | 14% |
| Γερμανοί | 16% |
| Ιταλοί   | 19% |
| Γάλλοι   | 11% |
| Ισπανοί  | 10% |
| Ρώσοι    | 6%  |



Η πλειοψηφία των πελατών, των τουριστικών γραφείων που ρωτήσαμε μας απάντησε ότι είναι Έλληνες (25%) και Ιταλοί (19%). Ακολουθούν οι Γερμανοί (16%), οι Άγγλοι (14%), οι Γάλλοι (11%), οι Ισπανοί (10%) και οι Ρώσοι (6%).

**8. Τι ηλικίας τουρίστες έχετε; (μπορείτε να επιλέξετε πάνω από μια απάντηση)**

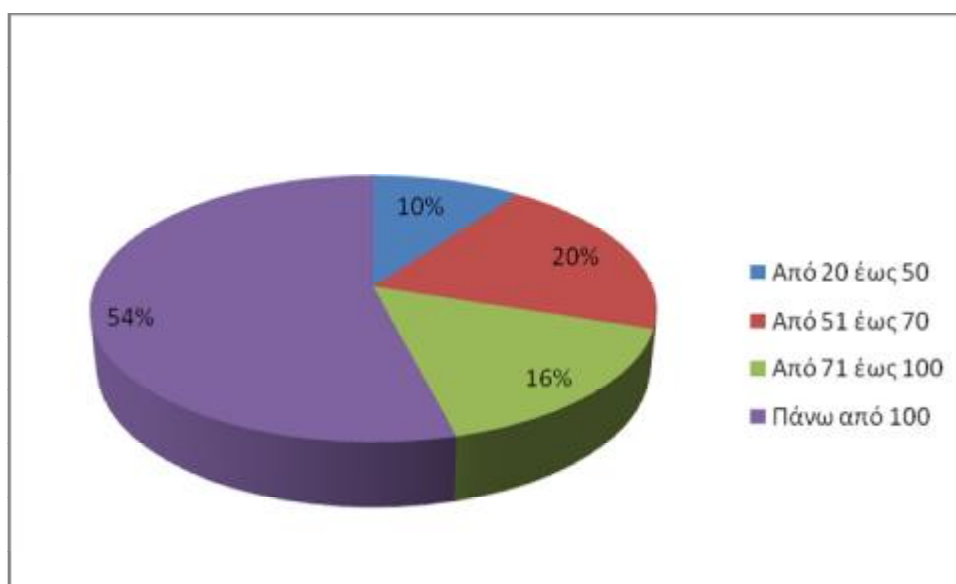
|            |     |
|------------|-----|
| 18-24      | 25% |
| 25-34      | 16% |
| 35-44      | 7%  |
| 45-54      | 16% |
| 55-64      | 19% |
| 65 και άνω | 17% |



Οι ηλικίες των τουριστών ποικίλουν. Η πλειοψηφία είναι από 18 έως 24 ετών (25%) και από 55 έως 64 ετών (19%). Ακολουθούν όσοι είναι από 65 χρονών και πάνω (17%), από 25 έως 34 χρονών (16%), από 45 έως 54 χρονών (16%) και τέλος, από 35 έως 44 ετών (7%).

**9. Πόσους πελάτες θα λέγατε ότι εξυπηρέτησε το γραφείο σας τον τελευταίο χρόνο;**

|                |     |
|----------------|-----|
|                |     |
| Από 20 έως 50  | 10% |
| Από 51 έως 70  | 20% |
| Από 71 έως 100 | 16% |
| Πάνω από 100   | 54% |

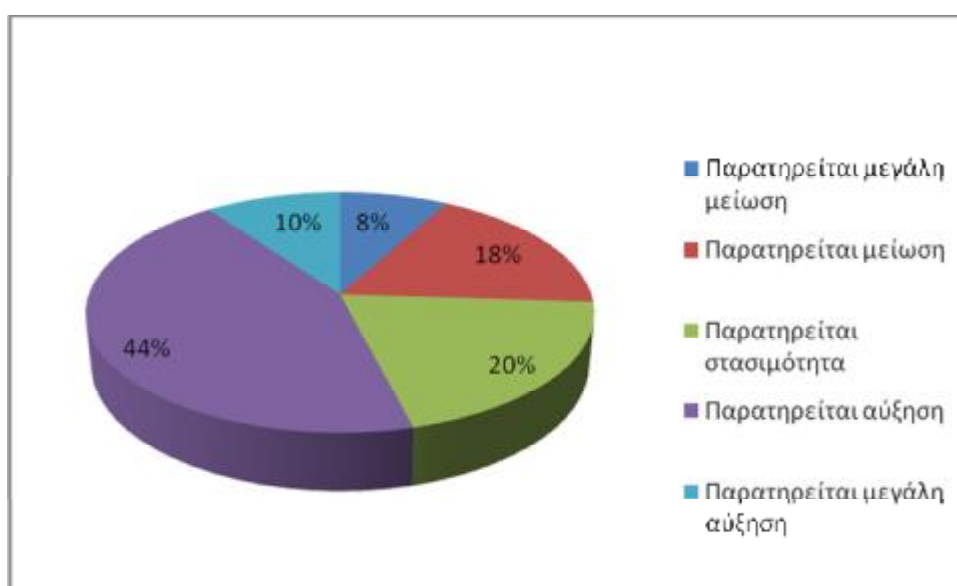


Η πλειοψηφία των τουριστικών γραφείων εξυπηρέτησε τον χρόνο που πέρασε πάνω από 100 πελάτες (54%). Ακολουθούν όσα από τα γραφεία εξυπηρέτησαν από 51 έως 70 πελάτες (20%), από 71 έως 100 (16%), κι από 20 έως 50 (10%).

## Β. ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

### **1. Πώς θα χαρακτηρίζατε την τουριστική κίνηση στη χώρα μας την τελευταία 5ετία;**

|                            |     |
|----------------------------|-----|
|                            |     |
| Παρατηρείται μεγάλη μείωση | 8%  |
| Παρατηρείται μείωση        | 18% |
| Παρατηρείται στασιμότητα   | 20% |
| Παρατηρείται αύξηση        | 44% |
| Παρατηρείται μεγάλη αύξηση | 10% |

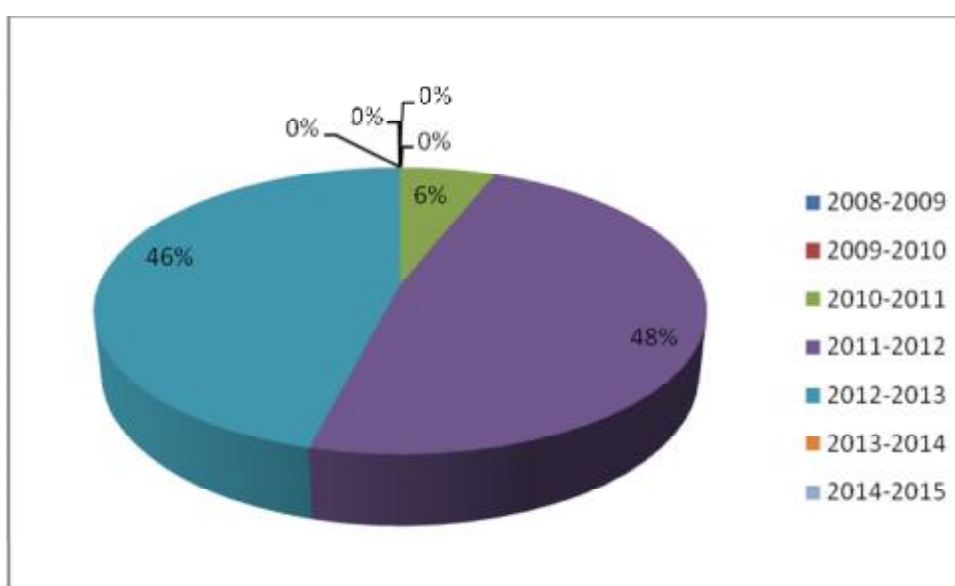


Τα τουριστικά γραφεία χαρακτήρισαν την τουριστική κίνηση της χώρας την τελευταία 5ετία ως αυξανόμενη (44%). Το 20% την χαρακτήρισε στάσιμη, το 18% μειωμένη, το 10% παρατήρησε μεγάλη αύξηση, ενώ το 8% παρατήρησε μεγάλη μείωση.



**2. Ποια χρονιά παρατηρήσατε τη μεγαλύτερη μείωση σε κρατήσεις από Έλληνες τουρίστες (προς το εξωτερικό αλλά και στον εσωτερικό τουρισμό);**

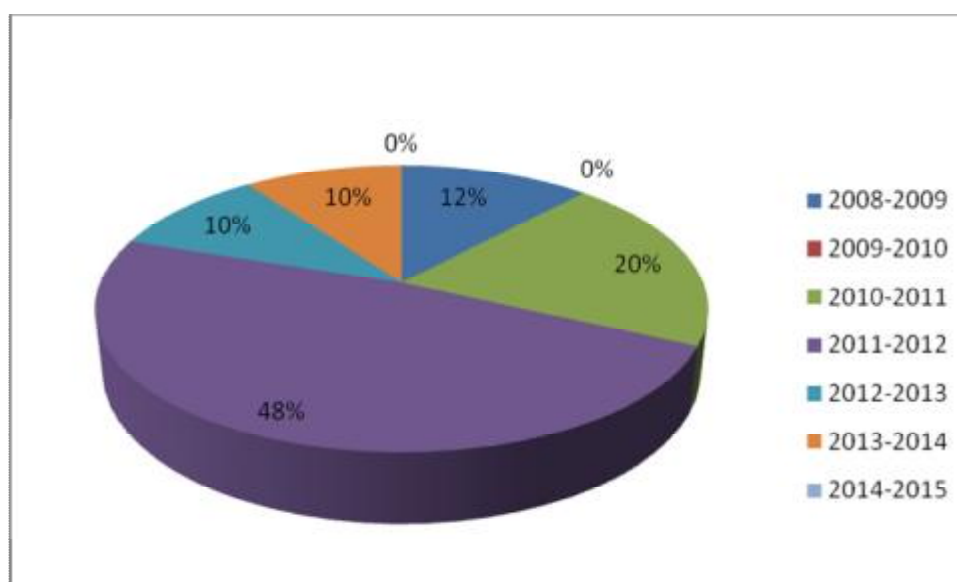
|           |     |
|-----------|-----|
|           |     |
| 2008-2009 | 0%  |
| 2009-2010 | 0%  |
| 2010-2011 | 6%  |
| 2011-2012 | 48% |
| 2012-2013 | 46% |
| 2013-2014 | 0%  |
| 2014-2015 | 0%  |



Τα τουριστικά γραφεία που απάντησαν στην έρευνά μας, μας απάντησαν ότι παρατήρησαν τη μεγαλύτερη μείωση σε κρατήσεις από Έλληνες τουρίστες τα έτη 2011 με 2012 (48%) και μεταξύ του 2012 και 2013 (46%). Το 6% απάντησε τα έτη 2010 με 2011.

**3. Ποια χρονιά παρατηρήσατε τη μεγαλύτερη μείωση σε κρατήσεις από ξένους τουρίστες προς τη χώρα μας;**

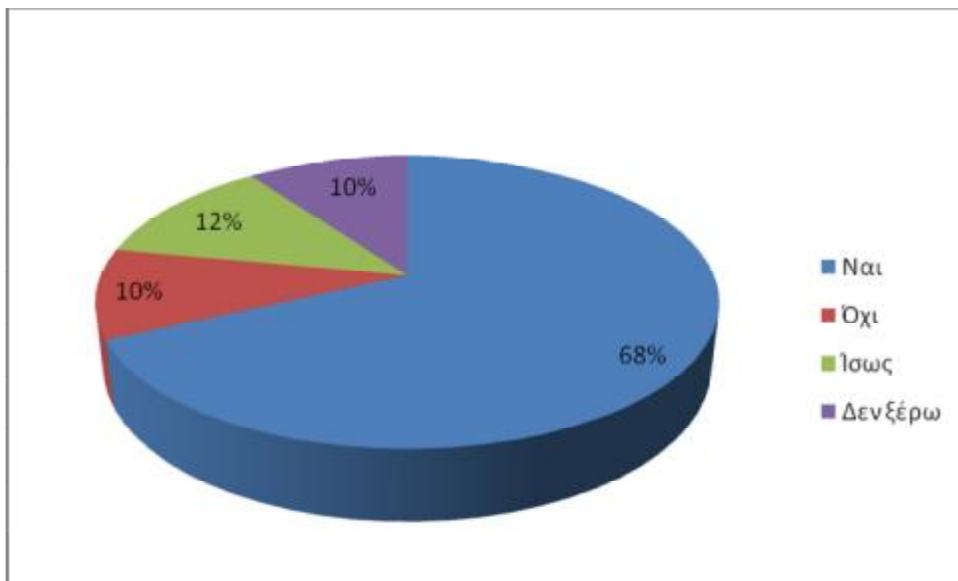
|           |     |
|-----------|-----|
|           |     |
| 2008-2009 | 12% |
| 2009-2010 | 0%  |
| 2010-2011 | 20% |
| 2011-2012 | 48% |
| 2012-2013 | 10% |
| 2013-2014 | 10% |
| 2014-2015 | 0%  |



Τα χρόνια που παρατήρησαν τη μεγαλύτερη μείωση σε κρατήσεις από ξένους τουρίστες τα ελληνικά τουριστικά γραφεία ήταν μεταξύ του 2011 και του 2012 (48%). Σημαντική μείωση παρατηρήθηκε και το 2010 με 2011 (20%), το 2008 με 2009 (12%), το 2012 με 2013 (10%) και το 2013 με 2014 (10%).

**4. Εκτιμάται ότι η οικονομική κρίση έπληξε την εικόνα της Ελλάδας στο εξωτερικό;**

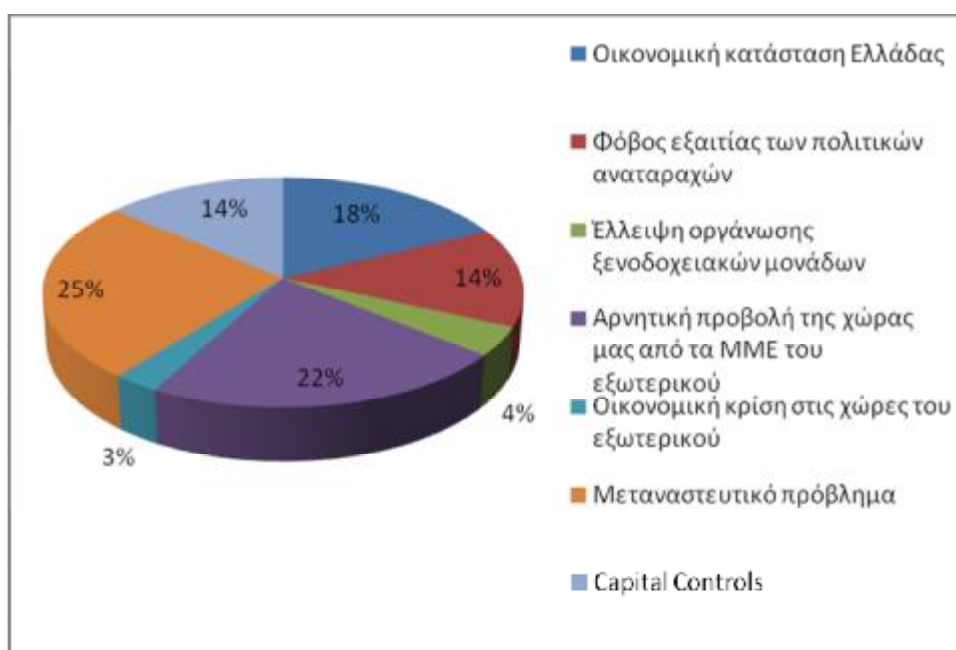
|          |     |
|----------|-----|
|          |     |
| Ναι      | 68% |
| Όχι      | 10% |
| Ίσως     | 12% |
| Δεν ξέρω | 10% |



Το 68% των τουριστικών γραφείων εκτιμά ότι η εικόνα της Ελλάδας επλήγει στο εξωτερικό εξαιτίας της οικονομικής κρίσης (68%). Το 12% απάντησε «ίσως», το 10% «όχι» και το άλλο 10% «δεν ξέρω».

**5. Πού νομίζεται ότι οφείλεται η μείωση στις κρατήσεις από το εξωτερικό για τη χώρα μας τα τελευταία χρόνια; (μπορείτε να επιλέξετε πάνω από μια απάντηση)**

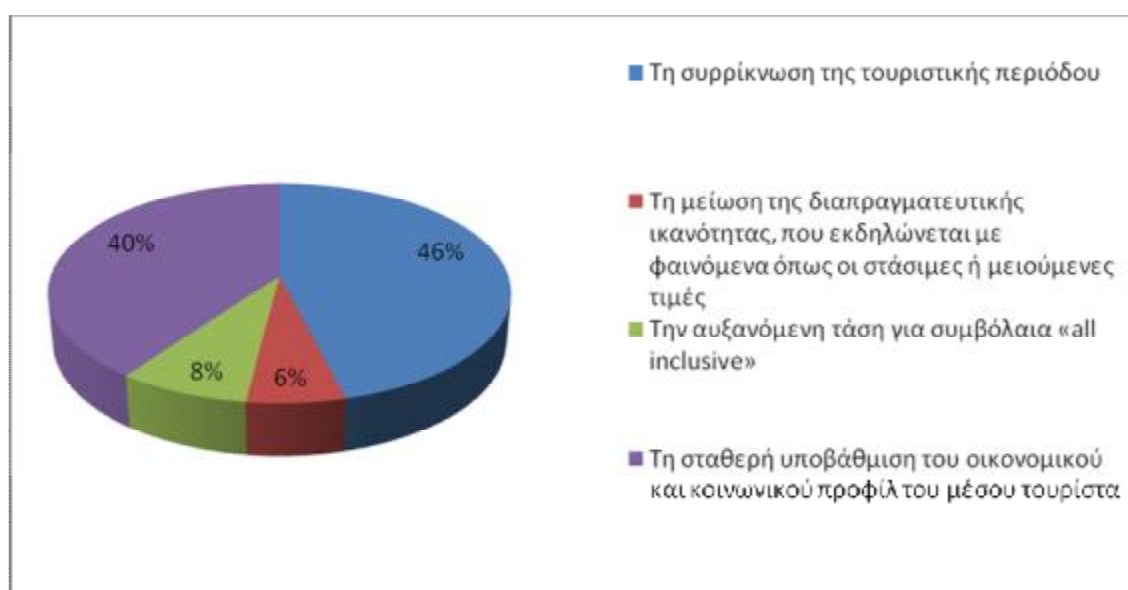
|  |     |
|--|-----|
|  |     |
| Οικονομική κατάσταση Ελλάδα                              | 18% |
| Φόβος εξαιτίας των πολιτικών αναταραχών                  | 14% |
| Έλλειψη οργάνωσης ξενοδοχειακών μονάδων                  | 4%  |
| Αρνητική προβολή της χώρας μας από τα ΜΜΕ του εξωτερικού | 22% |
| Οικονομική κρίση στις χώρες του εξωτερικού               | 3%  |
| Μεταναστευτικό πρόβλημα                                  | 25% |
| Capital Controls   | 14% |



Τα περισσότερα τουριστικά γραφεία εκτιμούν ότι οι μειώσεις από το εξωτερικό για τη χώρα μας οφείλονται στο μεταναστευτικό πρόβλημα (25%) και στην αρνητική προβολή της χώρας με από τα διεθνή ΜΜΕ (22%). Σημαντική επίσης φαίνεται να είναι η οικονομική κατάσταση της Ελλάδας (18%), ο φόβος εξαιτίας των πολιτικών αναταραχών (14%), το capital control (14%), και λιγότερο η έλλειψη οργάνωσης των ξενοδοχειακών μονάδων (4%) και η οικονομική κρίση στις χώρες του εξωτερικού (3%).

## 6. Η οικονομική κρίση έπληξε τον ελληνικό τουρισμό, με αποτέλεσμα:

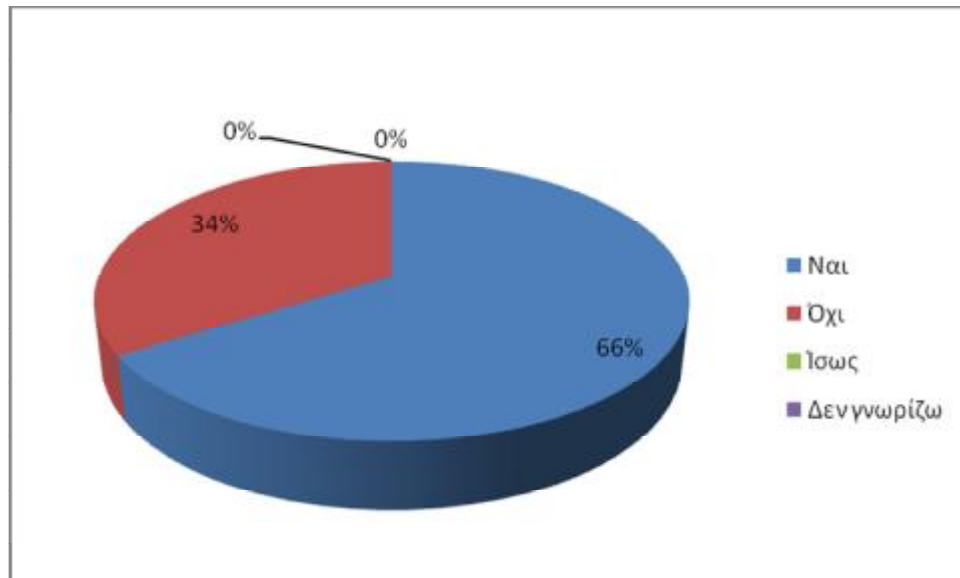
|  |     |
|--|-----|
|  |     |
| Τη συρρίκνωση της τουριστικής περιόδου   | 46% |
| Τη μείωση της διαπραγματευτικής ικανότητας, που εκδηλώνεται με φαινόμενα όπως οι στάσιμες ή μειούμενες τιμές | 6%  |
| Την αυξανόμενη τάση για συμβόλαια «all inclusive»  | 8%  |
| Τη σταθερή υποβάθμιση του οικονομικού και κοινωνικού προφίλ του μέσου τουρίστα                               | 40% |



Η πλειοψηφία των τουριστικών γραφείων εκτιμά ότι η κρίση έπληξε τον ελληνικό τουρισμό με αποτέλεσμα τη συρρίκνωση της τουριστικής περιόδου (46%) και τη σταθερή υποβάθμιση του οικονομικού και κοινωνικού προφίλ του μέσου τουρίστα (40%). Λιγότερο σημαντική φαίνεται να είναι η αυξανόμενη τάση για συμβόλαια «all inclusive» (8%) και η σταθερή υποβάθμιση του οικονομικού και κοινωνικού προφίλ του μέσου τουρίστα (6%).

**7. Παρατηρήθηκε μείωση κρατήσεων μετά από την αναγγελία της κυβέρνησης για capital control από τις τράπεζες;**

|             |     |
|-------------|-----|
|             |     |
| Ναι         | 66% |
| Όχι         | 34% |
| Ίσως        | 0%  |
| Δεν γνωρίζω | 0%  |

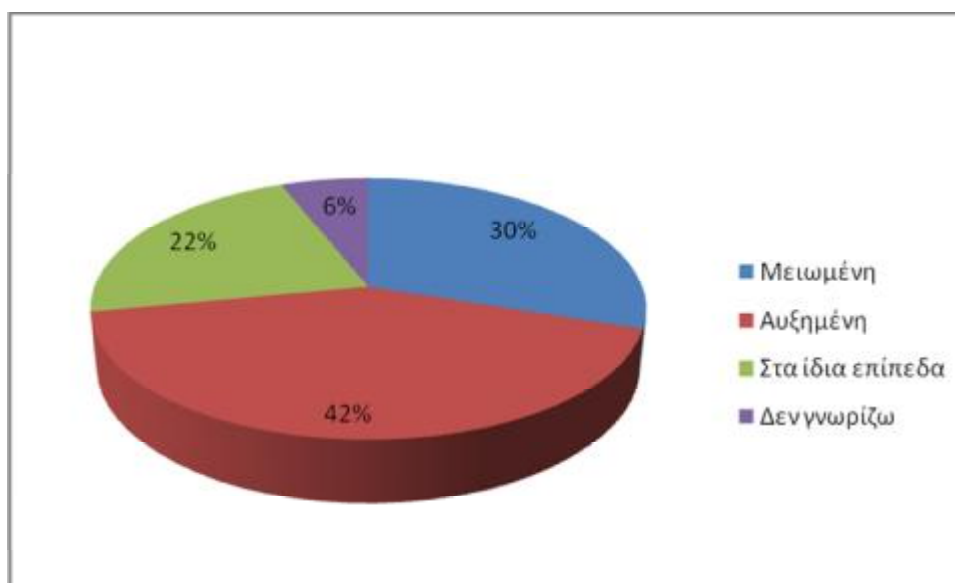


Το 66% των τουριστικών γραφείων απάντησε θετικά στο αν παρατηρήθηκε μείωση κρατήσεων μετά την ανακοίνωση της κυβέρνησης για capital control. Το 34% απάντησε αρνητικά.

## Γ. ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

### **1. Πώς θα χαρακτηρίζατε την πορεία του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα την τελευταία 5ετία;**

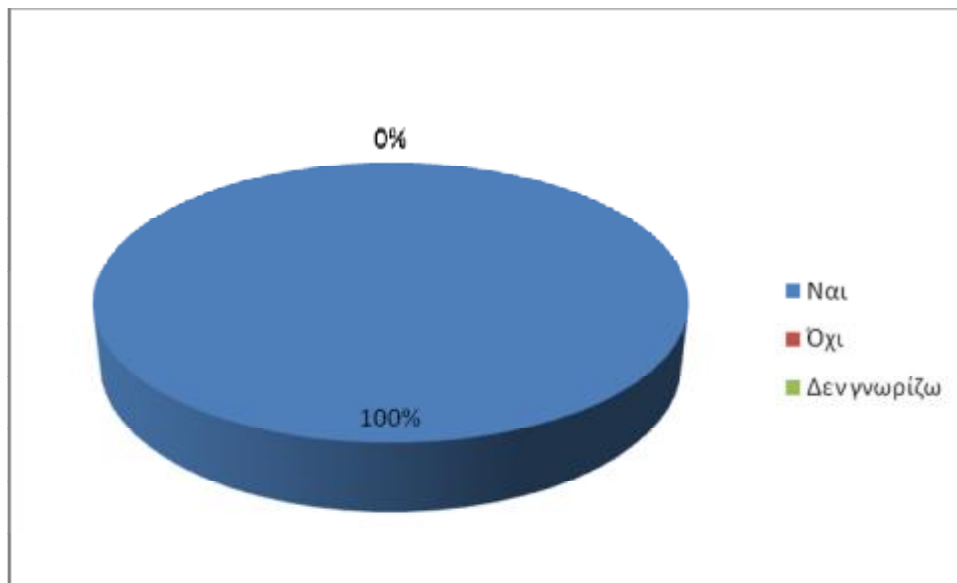
|                  |     |
|------------------|-----|
|                  |     |
| Μειωμένη         | 30% |
| Αυξημένη         | 42% |
| Στα ίδια επίπεδα | 22% |
| Δεν γνωρίζω      | 6%  |



Η πορεία του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα χαρακτηρίστηκε από την πλειοψηφία των τουριστικών γραφείων αυξημένη (42%). Το 30% τη χαρακτήρισε μειωμένη, το 22% ότι κυμαίνεται στα ίδια επίπεδα και το 6% απάντησε ότι «δεν γνωρίζει».

## 2. Αναλαμβάνει το γραφείο σας πακέτα κρουαζιέρας;

|             |      |
|-------------|------|
|             |      |
| Ναι         | 100% |
| Όχι         | 0%   |
| Δεν γνωρίζω | 0%   |

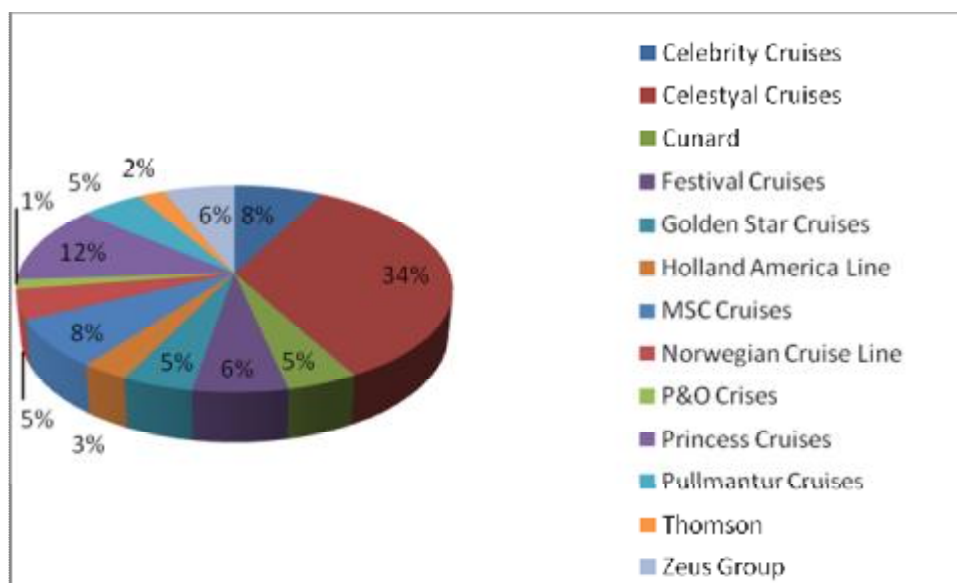


Όλα τα τουριστικά γραφεία που ρωτήσαμε μας απάντησαν ότι αναλαμβάνουν πακέτα κρουαζιέρας (100%).



**3. Με ποιες από τις παρακάτω εταιρείες συνεργάζεται περισσότερο το τουριστικό σας γραφείο;** (μπορείτε να επιλέξετε πάνω από μια απάντηση)

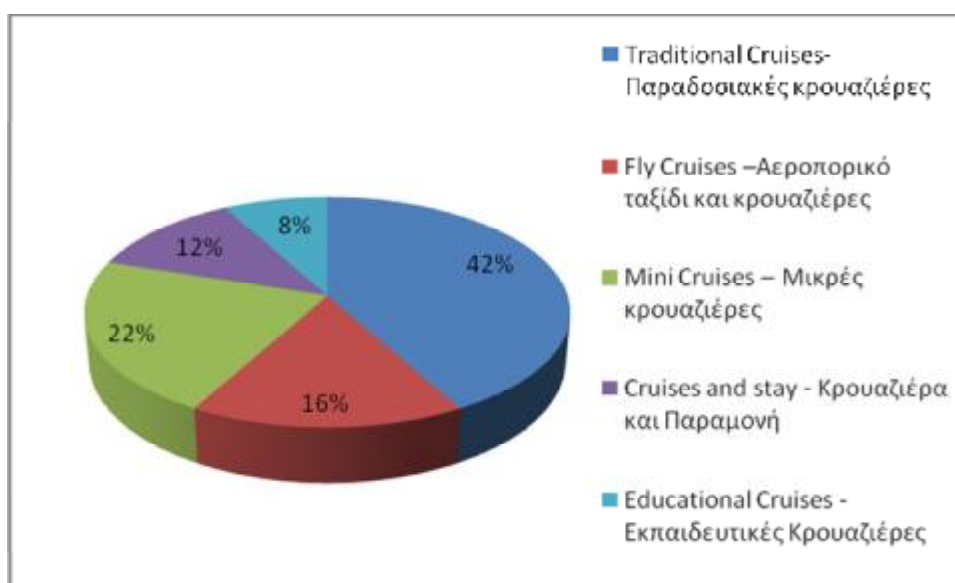
|                       |     |
|-----------------------|-----|
| Celebrity Cruises     | 8%  |
| Celestyal Cruises     | 34% |
| Cunard                | 5%  |
| Festival Cruises      | 6%  |
| Golden Star Cruises   | 5%  |
| Holland America Line  | 3%  |
| MSC Cruises           | 8%  |
| Norwegian Cruise Line | 5%  |
| P&O Crises            | 1%  |
| Princess Cruises      | 12% |
| Pullmantur Cruises    | 5%  |
| Thomson               | 2%  |
| Zeus Group            | 6%  |



Η πλειοψηφία των τουριστικών γραφείων συνεργάζεται με τις εταιρείες Celestyal cruises (34%) και Princess cruises (12%). Ακολουθούν οι εταιρείες Celebrity cruises (8%), MSC cruises (8%), Festival cruises (6%), Zeus Group (6%), Cunard (5%), Golden Star cruises (5%), Norwegian cruises line (5%), Pullmantur cruises (5%), Holland America line (3%), Thomson (2%) και τέλος η P&O crises (1%).

#### 4. Ποια είδη κρουαζιέρας φαίνεται να προτιμούν περισσότερο οι Έλληνες τουρίστες;

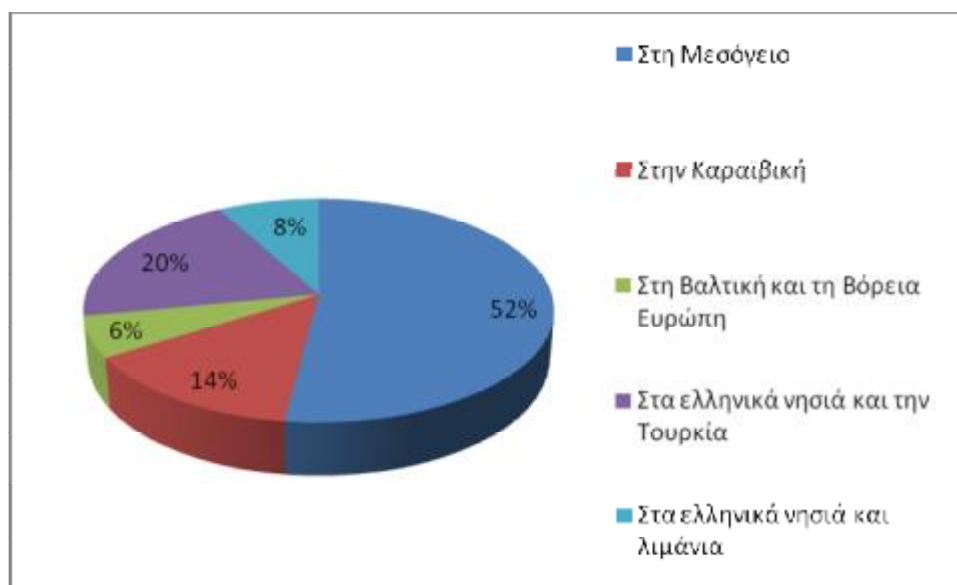
|  |     |
|--|-----|
| Traditional Cruises- Παραδοσιακές κρουαζιέρες  | 42% |
| Fly Cruises –Αεροπορικό ταξίδι και κρουαζιέρες | 16% |
| Mini Cruises – Μικρές κρουαζιέρες              | 22% |
| Cruises and stay. Κρουαζιέρα και Παραμονή      | 12% |
| Educational Cruises. Εκπαιδευτικές Κρουαζιέρες | 8%  |



Οι Έλληνες τουρίστες φαίνεται να προτιμούν περισσότερο τα παραδοσιακές κρουαζιέρες (42%) και λιγότερο τις μικρές κρουαζιέρες (22%), το αεροπορικό ταξίδι με κρουαζιέρα (16%), την κρουαζιέρα με παραμονή (12%) και τέλος, τις εκπαιδευτικές κρουαζιέρες (8%).

### 5. Οι Έλληνες τουρίστες δείχνουν ιδιαίτερη προτίμηση στις κρουαζιέρες:

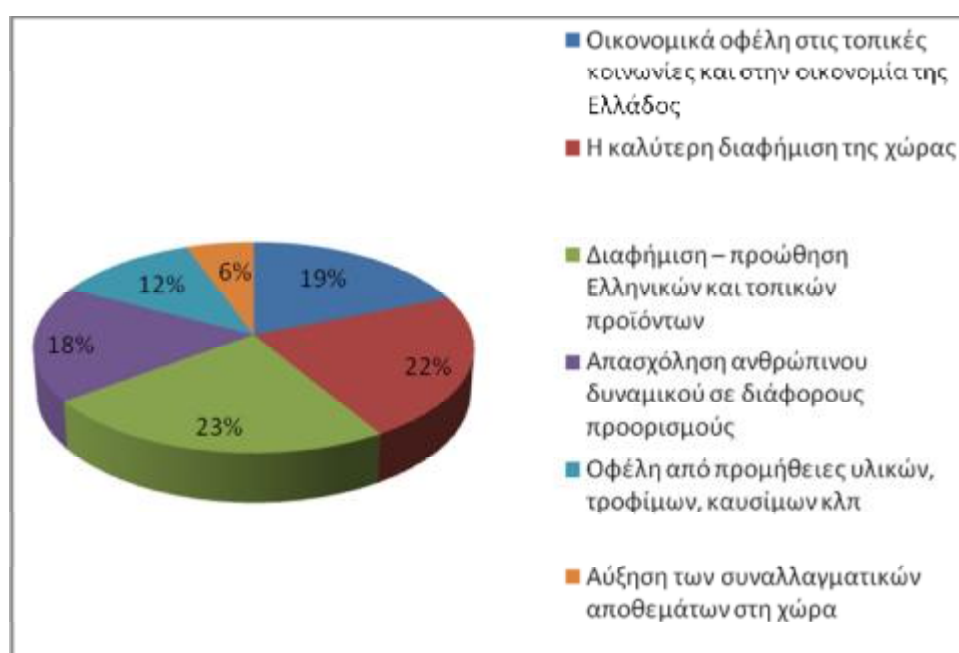
|                                    |     |
|------------------------------------|-----|
|                                    |     |
| Στη Μεσόγειο                       | 52% |
| Στην Καραϊβική                     | 14% |
| Στην Βαλτική και τη Βόρεια Ευρώπη  | 6%  |
| Στα ελληνικά νησιά και την Τουρκία | 20% |
| Στα ελληνικά νησιά και λιμάνια     | 8%  |



Οι Έλληνες τουρίστες δείχνουν ιδιαίτερη προτίμηση στις κρουαζιέρες της Μεσογείου (52%). Λιγότερο φαίνεται να προτιμούν τις κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά και την Τουρκία (20%), στην Καραϊβική (14%), στα ελληνικά νησιά και λιμάνια (8%) και στη Βαλτική και τη βόρεια Ευρώπη (6%).

**6. Ποια κατά τη γνώμη σας είναι τα σημαντικότερα οφέλη της κρουαζιέρας;**  
(μπορείτε να επιλέξετε πάνω από μια απάντηση)

|   |     |
|---|-----|
| Οικονομικά οφέλη στις τοπικές κοινωνίες και στην οικονομία της Ελλάδος  | 19% |
| Η καλύτερη διαφήμιση της χώρας  | 22% |
| Διαφήμιση – προώθηση Ελληνικών και τοπικών προϊόντων  | 23% |
| Απασχόληση ανθρώπινου δυναμικού σε διάφορους προορισμούς  | 18% |
| Οφέλη από προμήθειες υλικών, τροφίμων, καυσίμων κλπ. ως επίσης και επισκευές, ναυπηγεία, υπηρεσίες διαφόρων ειδών | 12% |
| Αύξηση των συναλλαγματικών αποθεμάτων στη χώρα  | 6%  |



Τα σημαντικότερα οφέλη μιας κρουαζιέρας, σύμφωνα με την πλειοψηφία των τουριστικών γραφείων είναι η διαφήμιση-προώθηση ελληνικών και τοπικών προϊόντων (23%), καθώς και η καλύτερη διαφήμιση της χώρας (22%). Ακολουθούν τα οικονομικά οφέλη στις τοπικές κοινωνίες και στην οικονομία της Ελλάδας (19%), η απασχόληση του ανθρώπινου δυναμικού σε διάφορους προορισμούς (18%), τα οφέλη από προμήθειες υλικών, τροφίμων, καυσίμων κλπ. ως επίσης και επισκευές, ναυπηγεία, υπηρεσίες διαφόρων ειδών (12%), αλλά και η αύξηση των συναλλαγματικών αποθεμάτων στη χώρα (6%).

**7. Ποιες θεωρείτε τις σημαντικότερες αδυναμίες της Ελλάδας στον κλάδο της κρουαζιέρας;**

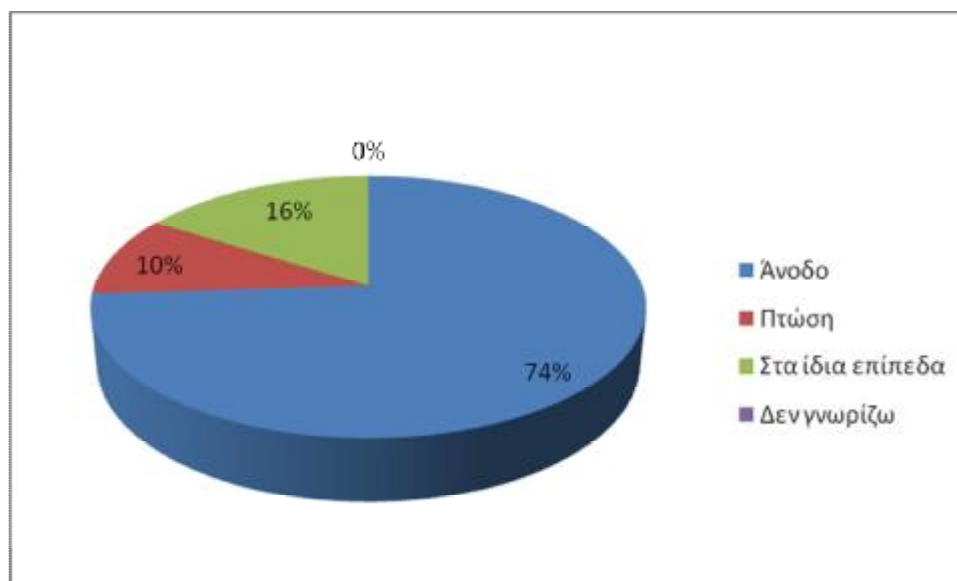
|  |     |
|--|-----|
| Τα λιμάνια της Ελλάδας παρουσιάζουν σοβαρές ελλείψεις σε υποδομές για τον ελλιμενισμό των μεγάλων πλοίων | 50% |
| Τα ελληνικά νησιά που συμπεριλαμβάνονται στα προγράμματα των κρουαζιερών παραμένουν ουσιαστικά τα ίδια   | 24% |
| Υπάρχει άμεση ανάγκη αναδιάρθρωσης της ναυτικής εκπαίδευση   | 20% |
| Η αυξημένη ακτοπλοϊκή κίνηση του Πειραιά   | 6%  |



Οι σημαντικότερες αδυναμίες στον κλάδο της κρουαζιέρας, σύμφωνα με τα τουριστικά γραφεία είναι τα λιμάνια της Ελλάδας που παρουσιάζουν σοβαρές ελλείψεις σε υποδομές για τον ελλιμενισμό των μεγάλων πλοίων (50%). Σημαντικό επίσης είναι ότι τα ελληνικά νησιά που συμπεριλαμβάνονται στα προγράμματα των κρουαζιερών παραμένουν ουσιαστικά τα ίδια (24%), ότι υπάρχει άμεση ανάγκη αναδιάρθρωσης της ναυτικής εκπαίδευσης (20%), καθώς και η αυξημένη ακτοπλοϊκή κίνηση στον Πειραιά (6%).

**8. Θα λέγατε ότι ο κλάδος της κρουαζιέρας έχει σημειώσει άνοδο ή πτώση στην Ελλάδα την τελευταία τριετία (2013-2015);**

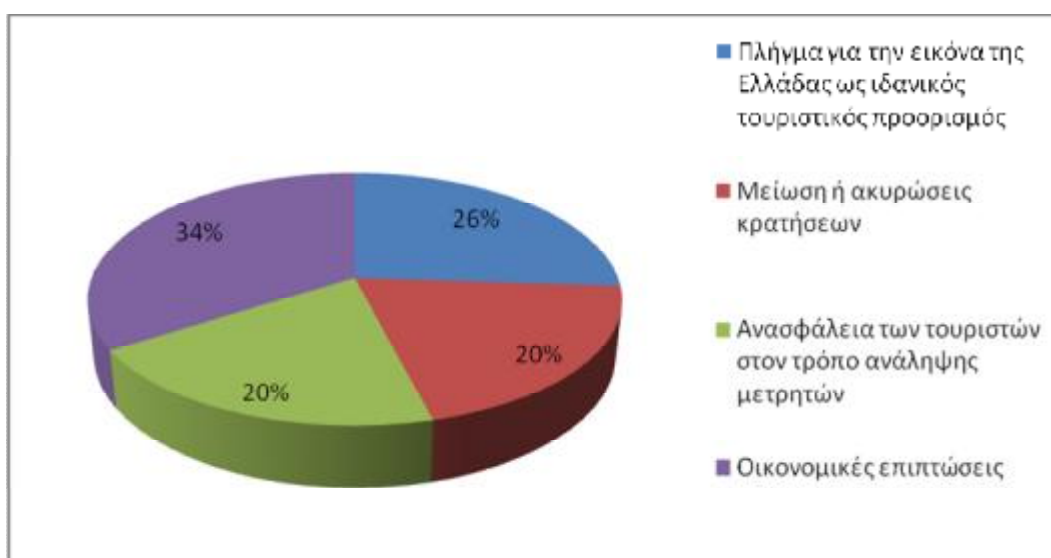
|                  |     |
|------------------|-----|
|                  |     |
| Άνοδο            | 74% |
| Πτώση            | 10% |
| Στα ίδια επίπεδα | 16% |
| Δεν γνωρίζω      | 0%  |



Η πλειοψηφία των τουριστικών γραφείων μας απάντησε ότι ο κλάδος της κρουαζιέρας στην Ελλάδα έχει σημειώσει άνοδο την τελευταία τριετία (2013-2015) (74%). Το 16% μας απάντησε ότι έχει κυμανθεί στα ίδια επίπεδα, ενώ το 10% ότι ακολουθεί πτωτική πορεία (10%).

**9. Ποια πιστεύετε ότι ήταν η μεγαλύτερη ζημιά που προκάλεσε στον τουρισμό και συγκεκριμένα στις κρουαζιέρες τα capital controls;**

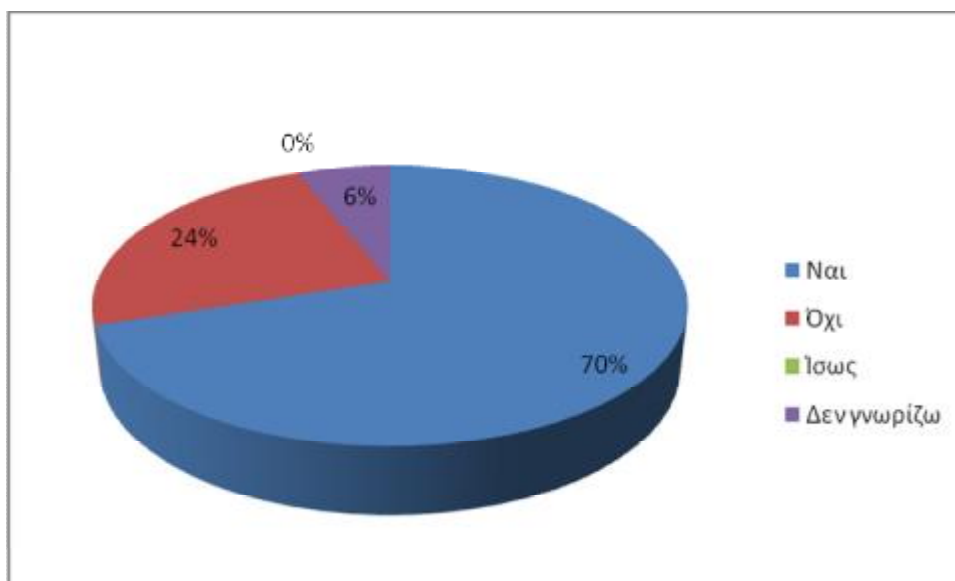
|   |     |
|---|-----|
|   |     |
| Πλήγμα για την εικόνα της Ελλάδας ως ιδανικός τουριστικός προορισμός  | 26% |
| Μείωση ή ακυρώσεις κρατήσεων  | 20% |
| Ανασφάλεια των τουριστών στον τρόπο ανάληψης μετρητών   | 20% |
| Οικονομικές επιπτώσεις καθώς τα περισσότερα πλοία κατέληξαν στη γείτονα χώρα για προμήθειες και συναλλαγές πληρωμάτων | 34% |



Η μεγαλύτερη ζημιά που προκάλεσε στον τουρισμό και συγκεκριμένα στις κρουαζιέρες τα capital controls ήταν οι οικονομικές επιπτώσεις, καθώς τα περισσότερα πλοία κατέληξαν στη γείτονα χώρα για προμήθειες και συναλλαγές πληρωμάτων (34%), αλλά και το πλήγμα για την εικόνα της Ελλάδας ως ιδανικός τουριστικός προορισμός (26%). Εξίσου σημαντικό ήταν οι μειώσεις και ακυρώσεις κρατήσεων (20%), καθώς και η ανασφάλεια των τουριστών στον τρόπο ανάληψης μετρητών (20%).

**10. Υπήρξαν ακυρώσεις μετά την επιβολή των capital controls στην Ελλάδα στο τομέα της κρουαζιέρας από Έλληνες τουρίστες;**

|             |     |
|-------------|-----|
|             |     |
| Ναι         | 70% |
| Όχι         | 24% |
| Ίσως        | 0%  |
| Δεν γνωρίζω | 6%  |

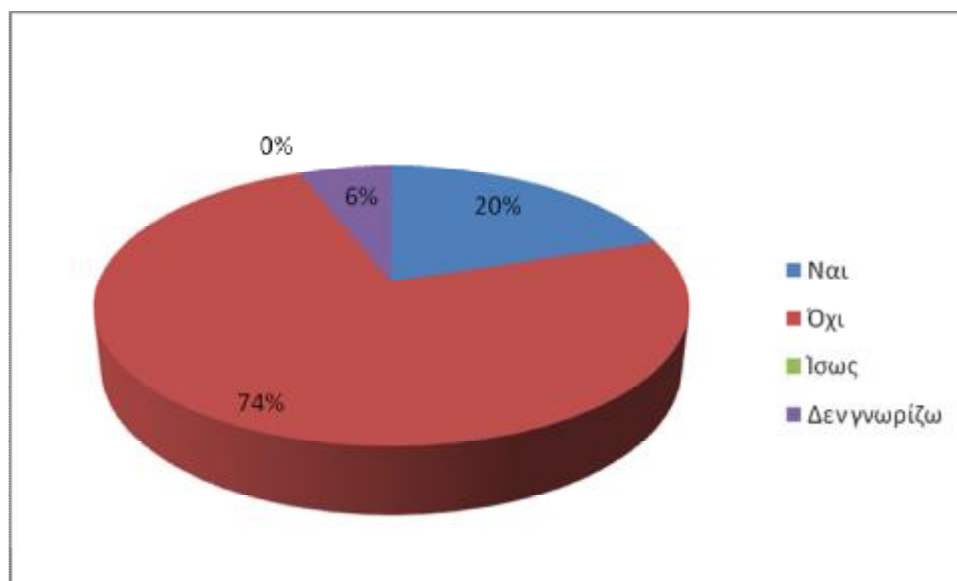


Το 70% των τουριστικών γραφείων μας απάντησε ότι υπήρξαν ακυρώσεις μετά την επιβολή των capital controls στην Ελλάδα στο τομέα της κρουαζιέρας από Έλληνες τουρίστες. Το 24% απάντησε αρνητικά, ενώ το 6% απάντησε ότι δεν γνωρίζει.



**11. Υπήρξαν ακυρώσεις μετά την επιβολή των capital controls στην Ελλάδα στο τομέα της κρουαζιέρας από ξένους τουρίστες;**

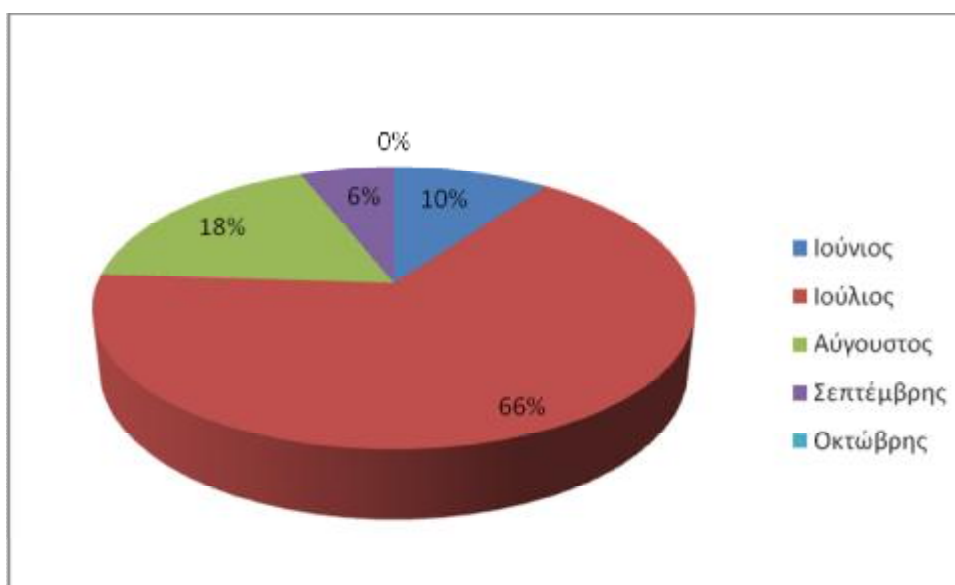
|             |     |
|-------------|-----|
|             |     |
| Ναι         | 20% |
| Όχι         | 74% |
| Ίσως        | 0%  |
| Δεν γνωρίζω | 6%  |



Αντίθετα, το 74% των τουριστικών γραφείων μας απάντησε ότι δεν υπήρξαν ακυρώσεις μετά την επιβολή των capital controls στην Ελλάδα στο τομέα της κρουαζιέρας από ξένους τουρίστες. Μόνο το 20% απάντησε θετικά, ενώ το 6% ότι δεν γνωρίζει.

**12. Ποιο μήνα παρατηρήθηκε η μεγαλύτερη μείωση ή ακύρωση κρατήσεων στις κρουαζιέρες;**

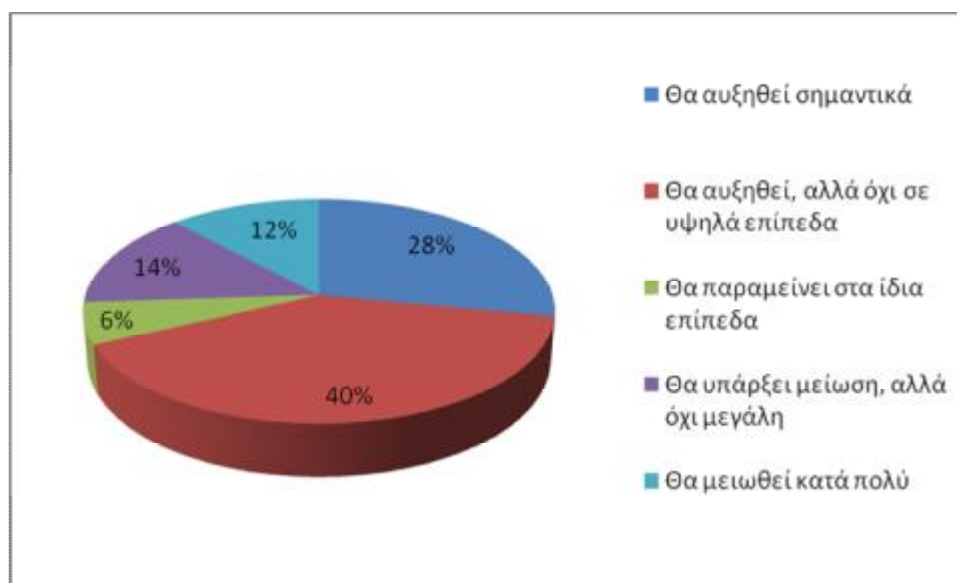
|            |     |
|------------|-----|
|            |     |
| Ιούνιος    | 10% |
| Ιούλιος    | 66% |
| Αύγουστος  | 18% |
| Σεπτέμβρης | 6%  |
| Οκτώβρης   | 0%  |



Ο Ιούλιος ήταν ο μήνας που παρατηρήθηκε η μεγαλύτερη μείωση και οι περισσότερες ακυρώσεις στις κρουαζιέρες (66%). Ακολουθεί ο Αύγουστος (18%), ο Ιούνιος (10%) και ο Σεπτέμβριος (6%).

**13. Ποιο εκτιμάτε ότι θα είναι το μέλλον της κρουαζιέρας στην Ελλάδα τα επόμενα χρόνια;**

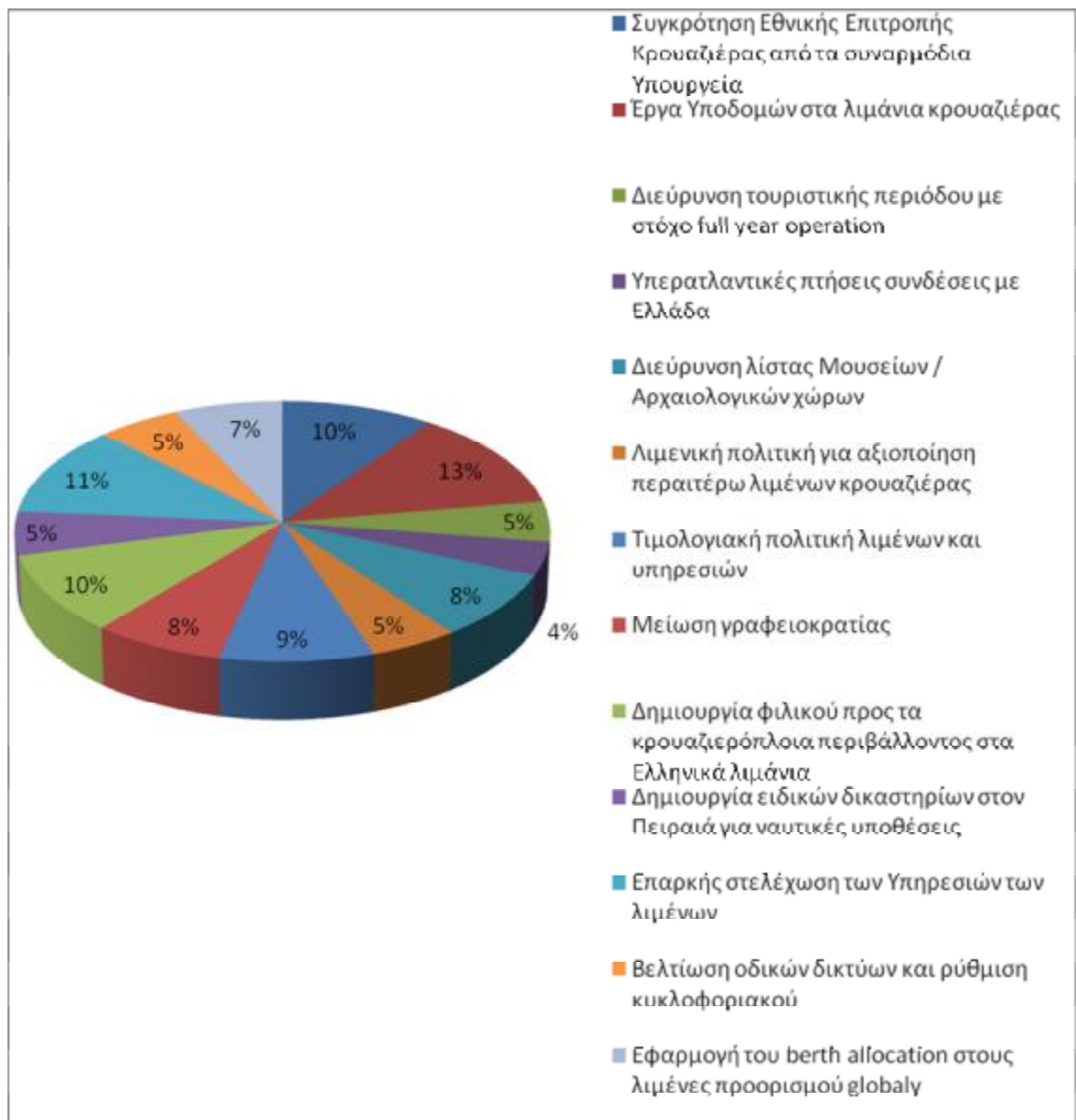
|                                       |     |
|---------------------------------------|-----|
| Θα αυξηθεί σημαντικά                  | 28% |
| Θα αυξηθεί, αλλά όχι σε υψηλά επίπεδα | 40% |
| Θα παραμείνει στα ίδια επίπεδα        | 6%  |
| Θα υπάρξει μείωση, αλλά όχι μεγάλη    | 14% |
| Θα μειωθεί κατά πολύ                  | 12% |



Το μέλλον της κρουαζιέρας στην Ελλάδα φαίνεται μάλλον θετικό, αφού το 40% των τουριστικών γραφείων εκτιμά ότι θα αυξηθεί, αλλά όχι σε υψηλά επίπεδα. Το 28% απάντησε ότι θα αυξηθεί σημαντικά, το 14% απάντησε ότι θα υπάρξει μείωση, αλλά όχι μεγάλη, το 12% ότι θα μειωθεί κατά πολύ και τέλος, το 6% ότι θα παραμείνει στα ίδια επίπεδα.

**14. Ποιες από τις παρακάτω προτάσεις εκτιμάτε ότι θα βοηθήσουν μελλοντικά την ανάπτυξη της κρουαζιεροπλοίας στη χώρα μας; (μπορείτε να επιλέξετε πάνω από μια απάντηση)**

|   |     |
|---|-----|
| Συγκρότηση Εθνικής Επιτροπής Κρουαζιέρας από τα συναρμόδια Υπουργεία / Φορείς για την απλοποίηση / Επίλυση θεμάτων και προώθηση κλάδου              | 10% |
| Έργα Υποδομών στα λιμάνια κρουαζιέρας με βάση τα σημερινά δεδομένα και νέες κατασκευές / μεγέθη που απαιτούνται                                     | 13% |
| Διεύρυνση τουριστικής περιόδου με στόχο full year operation   | 5%  |
| Υπερατλαντικές πτήσεις συνδέσεις με Ελλάδα για επιβίβαση τουριστών  | 4%  |
| Διεύρυνση λίστας Μουσείων / Αρχαιολογικών χώρων με διευρυμένο ωράριο κατά τη διάρκεια τουριστικής περιόδου  | 8%  |
| Λιμενική πολιτική για αξιοποίηση περαιτέρω λιμένων κρουαζιέρας  | 5%  |
| Τιμολογιακή πολιτική λιμένων και υπηρεσιών για να υπάρξει ανταγωνιστικότητα   | 9%  |
| Μείωση γραφειοκρατίας και διευκόλυνση ελέγχου εγγράφων πλοίων και επιβαινόντων  | 8%  |
| Δημιουργία φιλικού προς τα κρουαζιερόπλοια περιβάλλοντος στα Ελληνικά λιμάνια   | 10% |
| Δημιουργία ειδικών δικαστηρίων στον Πειραιά για ναυτικές υποθέσεις  | 5%  |
| Επαρκής στελέχωση των Υπηρεσιών των λιμένων που εξυπηρετούν μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων (security, τελωνείου, πιλότους, Λιμενικό, Αστυνομία κλπ) | 11% |
| Βελτίωση οδικών δικτύων και ρύθμιση κυκλοφοριακού για εξυπηρέτηση τουριστών από αρχαιολογικούς χώρους – αεροδρόμια κλπ.                             | 5%  |
| Εφαρμογή του berth allocation στους λιμένες προορισμού globaly για την εξασφάλιση θέσης στον λιμένα και καλύτερη εξυπηρέτηση πλοίου και τουριστών   | 7%  |



Αυτό που φαίνεται να βοηθήσει μελλοντικά τον τομέα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα είναι τα έργα υποδομών στα λιμάνια (13%), η επαρκής στελέχωση των Υπηρεσιών των λιμένων που εξυπηρετούν μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων (security, τελωνείου, πιλότους, Λιμενικό, Αστυνομία κλπ) (11%), η συγκρότηση Εθνικής Επιτροπής Κρουαζιέρας από τα συναρμόδια υπουργεία / φορείς για την απλοποίηση / επίλυση θεμάτων και προώθηση κλάδου (10%), καθώς και η δημιουργία φιλικού προς τα κρουαζιερόπλοια περιβάλλοντος στα Ελληνικά λιμάνια (10%). Ακολουθεί η τιμολογιακή πολιτική λιμένων και υπηρεσιών για να υπάρξει ανταγωνιστικότητα (9%), η διεύρυνση λίστας Μουσείων / Αρχαιολογικών χώρων με διευρυμένο ωράριο κατά τη διάρκεια τουριστικής περιόδου (8%) και η μείωση γραφειοκρατίας και διευκόλυνση ελέγχου εγγράφων πλοίων και επιβαινόντων (8%).

Σημαντική επίσης φαίνεται να είναι η εφαρμογή του berth allocation στους λιμένες προορισμού globaly για την εξασφάλιση θέσης στον λιμένα και καλύτερη εξυπηρέτηση πλοίου και τουριστών (7%), η διεύρυνση τουριστικής περιόδου με στόχο full year operation (5%), η λιμενική πολιτική για αξιοποίηση περαιτέρω λιμένων κρουαζιέρας (5%), η δημιουργία ειδικών δικαστηρίων στον Πειραιά για ναυτικές υποθέσεις (5%), η βελτίωση οδικών δικτύων και ρύθμιση κυκλοφοριακού για εξυπηρέτηση τουριστών από αρχαιολογικούς χώρους – αεροδρόμια κ.λπ. (5%), καθώς και οι υπερατλαντικές πτήσεις συνδέσεις με Ελλάδα για επιβίβαση τουριστών (4%).

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο κλάδος των κρουαζιερόπλοιων αποτελεί ένα κλάδο που έχει αλλάξει ριζικά τα τελευταία χρόνια. Η πιο σημαντική αλλαγή είναι η αντίληψη των πελατών για το προϊόν της κρουαζιέρας. Πριν από 20 χρόνια η κρουαζιέρα θεωρούνταν ως ένα προϊόν πολυτελείας. Ο κλάδος όμως αναπτύχθηκε και εξελίχθηκε σε μια μορφή τουρισμού που αποτελείται πλέον σε ένα ευρύ φάσμα πελατών αλλά και μεσαίου επιπέδου εισοδημάτων παγκοσμίως. Τα κρουαζιερόπλοια έχουν πλέον σαν προορισμούς τοποθεσίες που πριν μερικά χρόνια ήταν μακρινές κι απρόσβατες, αλλά κι εντός των πλοίων, το επίπεδο υπηρεσιών έχει αναπτυχθεί σημαντικά.

Η κρουαζιέρα στην Ευρωπαϊκή Ήπειρο είναι συνεχώς αυξανόμενη με την περιοχή της Μεσογείου να κατέχει δεσπόζουσα θέση σε αυτή. Η περιοχή της Μεσογείου αποτελεί ιδιαίτερα ελκυστικό προορισμό για τουρίστες και εταιρείες κρουαζιέρας καθώς διαθέτει συγκριτικά και ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα έναντι άλλων περιοχών. Τα οικονομικά οφέλη της κρουαζιέρας για καθένα από τους εμπλεκόμενους παράγοντες (εταιρείες, κράτη, επιχειρήσεις, τοπικές κοινωνίες κλπ) αποτελούν ίσως τον βασικότερο λόγο ενασχόλησης τους με τον κλάδο. Για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα αλλά πολύ περισσότερο για την μεγιστοποίηση των ωφελειών και τον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων απαιτούνται αλλαγές σε πολλά επίπεδα.

Σημαντική τροχοπέδη στην ανάπτυξη του τομέα της κρουαζιέρας στάθηκε η οικονομική κρίση, η οποία έλαβε μεγάλες διαστάσεις στην Ευρώπη αλλά κυρίως στην Ελλάδα, πλήττοντας πολλούς κλάδους, εις εκ των οποίων ήταν γενικότερα και ο τουρισμός.

Η αρνητική δημοσιότητα που έλαβε η χώρα μας από τα διεθνή μέσα ενημέρωσης και που σχετίζονται με τις δυσχερείς οικονομικές συνθήκες οδήγησαν στις μειώσεις αλλά και ακυρώσεις κρατήσεων από το εξωτερικό. Οι σημαντικότεροι λόγοι ήταν η αβεβαιότητα που επικρατεί σχετικά με την παραμονή της χώρας στο ευρώ, η αστάθεια με τις υπάρχουσες πολιτικές συνθήκες, οι φήμες για ένα αντι-γερμανικό αίσθημα που διακατέχει τον Ελληνικό λαό, που καλλιεργεί μερίδα του διεθνούς τύπου, αλλά και η ανακοίνωση της κυβέρνησης το καλοκαίρι του 2015 για capital control από τις τράπεζες.

Παρόλα αυτά, και παρά τα capital controls και τα σενάρια περί Grexit, ο αριθμός των τουριστών διατηρήθηκε σε ικανοποιητικά επίπεδα, χωρίς να πληγεί σε μεγάλο βαθμό ο τομέας της κρουαζιέρας και του τουρισμού γενικότερα. Ο τουρισμός παραμένει μια αξιόπιστη πηγή εσόδων για τη χώρα και προσφέρει σημαντικό αριθμό θέσεων εργασίας.

Σε ό,τι αφορά την έρευνά μας και τα στοιχεία που καταφέραμε να συλλέξουμε, θα λέγαμε ότι η πλειοψηφία των τουριστικών γραφείων στην Ελλάδα:

- Απασχολεί 1 με 5 υπαλλήλους.
- Λειτουργεί 6 με 10 χρόνια.
- Έχει ως κύριους πελάτες μη οργανωμένους εσωτερικούς.
- Προτιμά τα groups από τους μεμονωμένους πελάτες.
- Έχει περισσότερους Έλληνες και Ιταλοί πελάτες.
- Εξυπηρέτησε τον χρόνο που πέρασε πάνω από 100 πελάτες.
- Χαρακτήρισαν την τουριστική κίνηση της χώρας την τελευταία 5ετία ως αυξανόμενη.
- Παρατήρησε τη μεγαλύτερη μείωση σε κρατήσεις από Έλληνες τουρίστες τα έτη 2011 με 2012 και μεταξύ του 2012 και 2013.
- Παρατήρησε τη μεγαλύτερη μείωση σε κρατήσεις από ξένους τουρίστες μεταξύ του 2011 και του 2012.
- Εκτιμά ότι η εικόνα της Ελλάδας επλήγει στο εξωτερικό εξαιτίας της οικονομικής κρίσης.
- Πιστεύει ότι οι μειώσεις από το εξωτερικό για τη χώρα μας οφείλονται στο μεταναστευτικό πρόβλημα και στην αρνητική προβολή της χώρας με από τα διεθνή ΜΜΕ.
- Εκτιμά ότι η κρίση έπληξε τον ελληνικό τουρισμό με αποτέλεσμα τη συρρίκνωση της τουριστικής περιόδου και τη σταθερή υποβάθμιση του οικονομικού και κοινωνικού προφίλ του μέσου τουρίστα.
- Συμφωνεί στο ότι παρατηρήθηκε μείωση κρατήσεων μετά την ανακοίνωση της κυβέρνησης για capital control.



- Χαρακτήρισε την πορεία του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα αυξημένη.
- Συνεργάζεται κυρίως με τις εταιρείες Celestyal cruises και Princess cruises.
- Αναφέρει ότι οι Έλληνες τουρίστες φαίνεται να προτιμούν περισσότερο τα παραδοσιακές κρουαζιέρες και λιγότερο τις μικρές κρουαζιέρες, το αεροπορικό ταξίδι με κρουαζιέρα, την κρουαζιέρα με παραμονή και τις εκπαιδευτικές κρουαζιέρες.
- Θεωρεί ότι οι Έλληνες τουρίστες δείχνουν ιδιαίτερη προτίμηση στις κρουαζιέρες της Μεσογείου.
- Εκτιμά ότι τα σημαντικότερα οφέλη μιας κρουαζιέρας είναι η διαφήμιση-προώθηση ελληνικών και τοπικών προϊόντων, καθώς και η καλύτερη διαφήμιση της χώρας.
- Πιστεύει ότι οι σημαντικότερες αδυναμίες στον κλάδο της κρουαζιέρας είναι τα λιμάνια της Ελλάδας που παρουσιάζουν σοβαρές ελλείψεις σε υποδομές για τον ελλιμενισμό των μεγάλων πλοίων.
- Απάντησε ότι ο κλάδος της κρουαζιέρας στην Ελλάδα έχει σημειώσει άνοδο την τελευταία τριετία (2013-2015).
- Ανέφερε ότι η μεγαλύτερη ζημιά που προκάλεσε στον τουρισμό και συγκεκριμένα στις κρουαζιέρες τα capital controls ήταν οι οικονομικές επιπτώσεις, καθώς τα περισσότερα πλοία κατέληξαν στη γείτονα χώρα για προμήθειες και συναλλαγές πληρωμάτων, αλλά και το πλήγμα για την εικόνα της Ελλάδας ως ιδανικός τουριστικός προορισμός.
- Απάντησε ότι υπήρξαν ακυρώσεις μετά την επιβολή των capital controls στην Ελλάδα στο τομέα της κρουαζιέρας από Έλληνες τουρίστες.
- Αντίθετα, δεν υπήρξαν ακυρώσεις μετά την επιβολή των capital controls στην Ελλάδα στο τομέα της κρουαζιέρας από ξένους τουρίστες.
- Σημείωσε ότι ο Ιούλιος ήταν ο μήνας που παρατηρήθηκε η μεγαλύτερη μείωση και οι περισσότερες ακυρώσεις στις κρουαζιέρες.
- Εκτιμά ότι το μέλλον της κρουαζιέρας στην Ελλάδα φαίνεται μάλλον θετικό, με ανοδική τάση, αλλά όχι σε υψηλά επίπεδα.

- Θεωρεί ότι αυτό που φαίνεται να βοηθήσει μελλοντικά τον τομέα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα είναι τα έργα υποδομών στα λιμάνια, η επαρκής στελέχωση των Υπηρεσιών των λιμένων που εξυπηρετούν μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων (security, τελωνείου, πιλότους, Λιμενικό, Αστυνομία κλπ), η συγκρότηση Εθνικής Επιτροπής Κρουαζιέρας από τα συναρμόδια υπουργεία / φορείς για την απλοποίηση / επίλυση θεμάτων και προώθηση κλάδου, καθώς και η δημιουργία φιλικού προς τα κρουαζιερόπλοια περιβάλλοντος στα Ελληνικά λιμάνια.

## ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα αλλά πολύ περισσότερο για την μεγιστοποίηση των ωφελειών και τον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων απαιτούνται αλλαγές σε πολλά επίπεδα.

### **Πολιτική ανάπτυξης – σωστή διαχείριση**

- Να γίνουμε ανταγωνιστικοί ως προς τα αεροδρόμια και λιμάνια γείτονος Τουρκίας.
- Να βελτιώσουμε υποδομές λιμένων / αεροδρομίων / οδικών δικτύων.
- Να βελτιώσουμε υπηρεσίες γενικότερα και να δημιουργήσουμε ένα φιλικό περιβάλλον προς τους τουρίστες.
- Να είμαστε ανταγωνιστικοί σε όλες τις υπηρεσίες και προμήθειες.
- Να απλοποιηθούν οι διαδικασίες και αν είναι δυνατόν να μειωθούν στο ελάχιστον οι υπηρεσίες που απαιτούνται σήμερα για τη διαχείριση άφιξης – απόπλου του πλοίου.
- Η Ελλάδα πρέπει να γίνει το hub της Ανατολικής Μεσογείου με κύριο λιμάνι τον Πειραιά και κατ' επέκταση άλλα λιμάνια (Ηράκλειο / Ρόδο / Κέρκυρα κλπ) για πληρέστερους προορισμούς και short cruising.

### **Προτάσεις που θα βοηθήσουν την ανάπτυξη**

- Συγκρότηση Εθνικής Επιτροπής Κρουαζιέρας από τα συναρμόδια Υπουργεία / Φορείς για την απλοποίηση / Επίλυση θεμάτων και προώθηση κλάδου.
- Έργα Υποδομών στα λιμάνια κρουαζιέρας με βάση τα σημερινά δεδομένα και νέες κατασκευές / μεγέθη που απαιτούνται.
- Διεύρυνση τουριστικής περιόδου με στόχο full year operation.
- Απλούστευση διαδικασιών και χορήγηση visa για Non Schengen τουρίστες.
- Υπερατλαντικές πτήσεις συνδέσεις με Ελλάδα για επιβίβαση τουριστών.
- Διεύρυνση λίστας Μουσείων / Αρχαιολογικών χώρων με διευρυμένο ωράριο κατά τη διάρκεια τουριστικής περιόδου.

- Λιμενική πολιτική για αξιοποίηση περαιτέρω λιμένων κρουαζιέρας.
- Τιμολογιακή πολιτική λιμένων και υπηρεσιών για να υπάρξει ανταγωνιστικότητα.
- Μείωση γραφειοκρατίας και διευκόλυνση ελέγχου εγγράφων πλοίων και επιβαινόντων.
- Αύξηση μετά από αξιολόγηση των πυλών εισόδου σε διάφορους λιμένες.
- Δημιουργία φιλικού προς τα κρουαζιερόπλοια περιβάλλοντος στα Ελληνικά λιμάνια.
- Ένταξη πλοηγών σε Οργανισμούς Λιμένων και Λιμενικά Ταμεία της Περιφέρειας.
- Απλοποίηση / Αναδιοργάνωση μεθόδου παράδοσης πετρελαιοειδών καταλοίπων και απορριμμάτων.
- Δημιουργία ειδικών δικαστηρίων στον Πειραιά για ναυτικές υποθέσεις.
- Επαρκής στελέχωση των Υπηρεσιών των λιμένων που εξυπηρετούν μεγάλο αριθμό κρουαζιεροπλοίων (security, τελωνείου, πιλότους, Λιμενικό, Αστυνομία κλπ).
- Βελτίωση οδικών δικτύων και ρύθμιση κυκλοφοριακού για εξυπηρέτηση τουριστών από αρχαιολογικούς χώρους – αεροδρόμια κλπ.
- Εφαρμογή του berth allocation στους λιμένες προορισμού globaly για την εξασφάλιση θέσης στον λιμένα και καλύτερη εξυπηρέτηση πλοίου και τουριστών.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **Ελληνική Βιβλιογραφία**

- Διακομιχάλης Μ. (2009), *Ο θαλάσσιος τουρισμός και οι οικονομικές επιδράσεις του*, Αθήνα: Σταμούλης
- Ζαχαράτος, Γ. (2010), *Εξελίξεις στα βασικά μεγέθη της Ελληνικής Ξενοδοχειακής Αγοράς κατά τα έτη 2009-2010*, Ι.Τ.Ε.Π. (Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων)
- Ζαχαράτος, Γ. (2013), *Εξελίξεις στον τουρισμό και στα βασικά μεγέθη της Ελληνικής Ξενοδοχίας το 2012*, Ι.Τ.Ε.Π. (Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων)
- Καστελλάνος, Γ. (2012), *Αναμόρφωση του Ελληνικού Λιμενικού συστήματος. World shipping congress 'Shipping in Future'*. Αθήνα: Ένωση Λιμένων Ελλάδος
- Μυλόπουλος, Δ., Μοίρα, (2005), *Θαλάσσιος τουρισμός*, Αθήνα: Interbooks
- Παπαγεωργίου, Α. (2003), *Αρχές Λειτουργίας Τουριστικού Γραφείου*, Αθήνα: Interbooks

### **Ξένη Βιβλιογραφία**

- Dickinson, B., Vladimr, A. (2007), *Selling the Sea: An inside look at the cruise industry*, New Jersey: Wiley, J. & Sons
- Edwards, S. (2007), *Capital Controls and Capital Flows in Emerging Economies: Policies, Practices, and Consequences (National Bureau of Economic Research Conference Report)*, University Of Chicago Press
- Gibson, P. (2012), *Cruise Operations Management: Hospitality Perspectives*, USA: Routledge
- Jonathan, O., Atish, G., Mahvash, Q. (2015), *Capital Controls*, Washington, US: Elgar, E.
- Mancini, M. (2003), *Cruising: A guide to the cruise line industry*, Publisher: Delmar Cengage Learning
- Vogel, M., Papathanassis, A., Wolben, B. (2011), *The Business & Management of Ocean Cruises*, London: CABI Publishing

### **Διαδίκτυο**

- Τσιμπλάκης, Α., 2014, <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/785435/se-ufesi-i-krouaziera-sti-mesogeio>, Σε ύφεση η κρουαζιέρα στη Μεσόγειο
- <http://www.enterprisegreece.gov.gr/default.asp?pid=36&sectorID=37&la=2>, 2014, Θαλάσσιος τουρισμός
- Μπαρδούνια, N., 2011, <http://www.kathimerini.gr/444321/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/sxedio-nomoy-gia-thn-plhrh-arsh-toy-kampotaz-sthn-kroyaziera>, Σχέδιο νόμου για την πλήρη άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα
- <http://www.ypodomes.com/index.php/limania-aerodromia/limania/item/9663->, 2011, Τι είναι το καμποτάζ;
- Ρουσανόγλου, N., 2015, <http://www.kathimerini.gr/807965/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/ay3h8hkan-oi-epivate-kroyazieras-sthn-ellada>, Αυξήθηκαν οι επιβάτες κρουαζιέρας στην Ελλάδα
- Κόντες, Θ., <http://www.ellinikiaktoploia.net/13000-2/>, 2015, Κρουαζιέρα : Σημασία του κλάδου – ανάγκη μέτρων στήριξης – προοπτικές ανάπτυξης
- <http://www.touristiki-agera.gr/article.asp?ID=442>, 2014, Louis Cruises: Η Ελληνική κρουαζιέρα
- [www.cruisexperts.gr/companies/celebrity-cruises](http://www.cruisexperts.gr/companies/celebrity-cruises), 2008, Celebrity Cruises
- <http://www.louisgroup.com/>, 2008, Louis Public Company
- <http://www.festivalcruises.com/>, 2010, Festival Cruises
- <http://web.anek.gr/>, 2008, ANEK
- <http://www.golden-star-cruises.com/golden-star-cruises/cruise-ships.asp>, 2016, Golden Star Cruises
- Αιτίες και αποτελέσματα, 2010, [http://el.wikibooks.org/wiki/wiki/Οικονομική\\_κρίση\\_Αιτίες\\_και\\_αποτελέσματα](http://el.wikibooks.org/wiki/wiki/Οικονομική_κρίση_Αιτίες_και_αποτελέσματα)
- Σκουλάς, N., (2009), <http://traveldailynews.gr/columns/article/1749>, «Τρισδιάστατη η κρίση στον Ελληνικό τουρισμό»

- <http://www.kathimerini.gr/829693/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/oi-epiptwseis-apo-thn-epivolh-twn-capital-controls-sthn-oikonomikh-drasthriothta>, 2015, Οι επιπτώσεις από την επιβολή των capital controls στην οικονομική δραστηριότητα
- Ρουσανόγλου, N., 2015, <http://www.kathimerini.gr/820941/article/oikonomia/epixeirhseis/sta-506-ekat-h-syneisfora-toy-kladoy-kroyazieras-sthn-oikonomia>, Στα 506 εκατ. η συνεισφορά του κλάδου κρουαζιέρας στην οικονομία
- <http://hotelmag.gr/news/η-πορεία-του-ελληνικού-τουρισμού-2013-2014-2015/>, 2015, Η πορεία του ελληνικού τουρισμού κατά το έτος 2013, 2014, 2015 (Μελέτη ΙΤΕΠ)
- <http://www.thebest.gr/news/index/viewStory/357237>, 2015, Αυξημένος ο αριθμός των τουριστών με κρουαζιερόπλοια – 4ο σε επισκεψιμότητα το Κατάκολο της Ηλείας
- Τσαμόπουλος, Μ., 2015, <http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/259600-neoi-proorismoi-ston-xarti-tis-ellinikis-krouazieras>, Νέοι προορισμοί στον χάρτη της ελληνικής κρουαζιέρας
- <http://www.kathimerini.gr/828419/article/oikonomia/epixeirhseis/anakamyh-ths-ellhnikhs-kroyazieras-anamenetai-apo-to-2016-kai-meta>, 2015, Ανάκαμψη της ελληνικής κρουαζιέρας αναμένεται από το 2016 και μετά
- Μεθοδολογικές Έρευνες, 2007, <http://www.slideshare.net/dourvas/project-10107509>
- Ποσοτικές έρευνες, (n.d.), <http://www.ekke.gr/estia/Grenved/seminar3.htm>
- Ποιοτική έρευνα, 2012. Πανεπιστήμιο, [http://lab.pe.uth.gr/psych/index.php?option=com\\_content&view=article&id=87&Itemid=245&lang=el](http://lab.pe.uth.gr/psych/index.php?option=com_content&view=article&id=87&Itemid=245&lang=el)
- <http://www.iefimerida.gr/news/244068/ayxitikes-oi-taseis-tis-diethnoys-kroyazieras-gia-2016-anamenouyn-ependyseis-yprosoys-65>, 2015, Αυξητικές οι τάσεις της διεθνούς κρουαζιέρας για το 2016

## ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

### Α. ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

#### **ΗΛΙΚΙΑ**

- 20-25
- 26-34
- 35-44
- 45-54
- 55+

#### **ΦΥΛΟ**

- Άντρας
- Γυναίκα

#### **Πόσοι υπάλληλοι απασχολούνται στην επιχείρηση;**

- 1-5
- 6-10
- 11-15
- 15-20

#### **Πόσα χρόνια λειτουργεί το τουριστικό σας γραφείο;**

- 1 έως 5
- 6 έως 10
- 11 έως 20
- Πάνω από 20

#### **Ποιοι είναι οι κύριοι πελάτες σας;**

- Μη οργανωμένοι εσωτερικοί
- Οργανωμένοι εσωτερικοί
- Οργανωμένοι διεθνείς



**Προτιμάτε τους μεμονωμένους τουρίστες περισσότερο από τα groups;**

- Ναι
- Όχι
- Και τα δύο

**Τι εθνικότητας πελάτες έχετε;**

- Έλληνες
- Άγγλοι
- Γερμανοί
- Ιταλοί
- Γάλλοι
- Ισπανοί
- Ρώσοι

**Τι ηλικίας τουρίστες έχετε;**

- 18-24
- 25-34
- 35-44
- 45-54
- 55-64
- 65 και άνω

**Πόσους πελάτες θα λέγατε ότι εξυπηρέτησε το γραφείο σας τον τελευταίο χρόνο;**

- Από 20 έως 50
- Από 51 έως 70
- Από 71 έως 100
- Πάνω από 100

## B. ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

**Πώς θα χαρακτηρίζατε την τουριστική κίνηση στη χώρα μας την τελευταία 5ετία;**

- Παρατηρείται μεγάλη μείωση
- Παρατηρείται μείωση
- Παρατηρείται στασιμότητα
- Παρατηρείται αύξηση
- Παρατηρείται μεγάλη αύξηση

**Ποια χρονιά παρατηρήσατε τη μεγαλύτερη μείωση σε κρατήσεις από Έλληνες τουρίστες (προς το εξωτερικό αλλά και στον εσωτερικό τουρισμό);**

- 2008-2009
- 2009-2010
- 2010-2011
- 2011-2012
- 2012-2013
- 2013-2014
- 2014-2015

**Ποια χρονιά παρατηρήσατε τη μεγαλύτερη μείωση σε κρατήσεις από ξένους τουρίστες προς τη χώρα μας;**

- 2008-2009
- 2009-2010
- 2010-2011
- 2011-2012
- 2012-2013
- 2013-2014
- 2014-2015

**Εκτιμάται ότι η οικονομική κρίση έπληξε την εικόνα της Ελλάδας στο εξωτερικό;**

- Ναι
- Όχι
- Ίσως
- Δεν ξέρω

**Πού νομίζεται ότι οφείλεται η μείωση στις κρατήσεις από το εξωτερικό για τη χώρα μας;**

- Οικονομική κατάσταση Ελλάδα
- Φόβος εξαιτίας των πολιτικών αναταραχών
- Έλλειψη οργάνωσης ξενοδοχειακών μονάδων
- Αρνητική προβολή της χώρας μας από τα ΜΜΕ του εξωτερικού
- Οικονομική κρίση στις χώρες του εξωτερικού
- Μεταναστευτικό πρόβλημα
- Capital Controls
- Η οικονομική κρίση έπληξε τον ελληνικό τουρισμό, με αποτέλεσμα:
- Τη συρρίκνωση της τουριστικής περιόδου
- Τη μείωση της διαπραγματευτικής μας ικανότητας, που εκδηλώνεται με φαινόμενα όπως οι στάσιμες ή μειούμενες τιμές
- Την αυξανόμενη τάση για συμβόλαια «all inclusive»
- Τη σταθερή υποβάθμιση του οικονομικού και κοινωνικού προφίλ του μέσου τουρίστα

**Παρατηρήθηκε μείωση κρατήσεων μετά από την αναγγελία της κυβέρνησης για capital control από τις τράπεζες;**

- Ναι
- Όχι
- Ίσως
- Δεν γνωρίζω

## Γ. ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

**Πώς θα χαρακτηρίζατε την πορεία του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα την τελευταία 5ετία;**

- Μειωμένη
- Αυξημένη
- Στα ίδια επίπεδα
- Δεν γνωρίζω

**Αναλαμβάνει το γραφείο σας πακέτα κρουαζιέρας;**

- Ναι
- Όχι
- Δεν γνωρίζω

**Με ποιες από τις παρακάτω εταιρείες συνεργάζεται περισσότερο το τουριστικό σας γραφείο;**

- Celebrity Cruises
- Celestyal Cruises
- Cunard
- Festival Cruises
- Golden Star Cruises
- Holland America Line
- MSC Cruises
- Norwegian Cruise Line
- P&O Cruises
- Princess Cruises
- Pullmantur Cruises
- Thomson
- Zeus Group

**Ποια είδη κρουαζιέρας φαίνεται να προτιμούν περισσότερο οι Έλληνες τουρίστες;**

- Traditional Cruises- Παραδοσιακές κρουαζιέρες
- Fly Cruises –Αεροπορικό ταξίδι και κρουαζιέρες
- Mini Cruises – Μικρές κρουαζιέρες
- Cruises and stay. Κρουαζιέρα και Παραμονή
- Educational Cruises. Εκπαιδευτικές Κρουαζιέρες

**Οι Έλληνες τουρίστες δείχνουν ιδιαίτερη προτίμηση στις κρουαζιέρες:**

- Στη Μεσόγειο
- Στην Καραϊβική
- Στην Βαλτική και τη Βόρεια Ευρώπη
- Στα ελληνικά νησιά και την Τουρκία
- Στα ελληνικά νησιά και λιμάνια

**Ποια κατά τη γνώμη σας είναι τα σημαντικότερα οφέλη της κρουαζιέρας;**

- Οικονομικά οφέλη στις τοπικές κοινωνίες και στην οικονομία της Ελλάδος
- Η καλύτερη διαφήμιση της χώρας
- Διαφήμιση – προώθηση Ελληνικών και τοπικών προϊόντων
- Ανάπτυξη τοπικών κοινωνιών και επενδύσεις γενικότερα
- Απασχόληση ανθρώπινου δυναμικού σε διάφορους προορισμούς
- Οφέλη από προμήθειες υλικών, τροφίμων, καυσίμων κλπ. ως επίσης και επισκευές, ναυπηγεία, υπηρεσίες διαφόρων ειδών
- Αύξηση των συναλλαγματικών αποθεμάτων στη χώρα

**Ποιες θεωρείτε τις σημαντικότερες αδυναμίες της Ελλάδας στον κλάδο της κρουαζιέρας;**

- Τα λιμάνια της Ελλάδας παρουσιάζουν σοβαρές ελλείψεις σε υποδομές για τον ελλιμενισμό των μεγάλων πλοίων
- Τα ελληνικά νησιά που συμπεριλαμβάνονται στα προγράμματα των κρουαζιερών παραμένουν ουσιαστικά τα ίδια
- Υπάρχει άμεση ανάγκη αναδιάρθρωσης της ναυτικής εκπαίδευση
- Η αυξημένη ακτοπλοϊκή κίνηση του Πειραιά

**Θα λέγατε ότι ο κλάδος της κρουαζιέρας έχει σημειώσει άνοδο ή πτώση στην Ελλάδα την τελευταία τριετία (2013-2015);**

- Άνοδο
- Πτώση
- Στα ίδια επίπεδα
- Δεν γνωρίζω

**Ποια πιστεύετε ότι ήταν η μεγαλύτερη ζημιά που προκάλεσε στον τουρισμό και συγκεκριμένα στις κρουαζιέρες τα capital controls;**

- Πλήγμα για την εικόνα της Ελλάδας ως ιδανικός τουριστικός προορισμός
- Μείωση ή ακυρώσεις κρατήσεων
- Ανασφάλεια των τουριστών στον τρόπο ανάληψης μετρητών
- Οικονομικές επιπτώσεις καθώς τα περισσότερα πλοία κατέληξαν στη γείτονα χώρα για προμήθειες και συναλλαγές πληρωμάτων

**Υπήρξαν ακυρώσεις μετά την επιβολή των capital controls στην Ελλάδα στο τομέα της κρουαζιέρας από Έλληνες τουρίστες;**

- Ναι
- Όχι
- Ίσως
- Δεν γνωρίζω

**Υπήρξαν ακυρώσεις μετά την επιβολή των capital controls στην Ελλάδα στο τομέα της κρουαζιέρας από ξένους τουρίστες;**

- Ναι
- Όχι
- Ίσως
- Δεν γνωρίζω

**Ποιο μήνα παρατηρήθηκε η μεγαλύτερη μείωση ή ακύρωση κρατήσεων στις κρουαζιέρες;**

- Ιούνιος
- Ιούλιος
- Αύγουστος
- Σεπτέμβρης
- Οκτώβρης

**Ποιο εκτιμάτε ότι θα είναι το μέλλον της κρουαζιέρας στην Ελλάδα τα επόμενα χρόνια;**

- Θα αυξηθεί σημαντικά
- Θα αυξηθεί, αλλά όχι σε υψηλά επίπεδα
- Θα παραμείνει στα ίδια επίπεδα
- Θα υπάρξει μείωση, αλλά όχι μεγάλη
- Θα μειωθεί κατά πολύ

**Ποιες από τις παρακάτω προτάσεις εκτιμάτε ότι θα βοηθήσουν μελλοντικά την ανάπτυξη της κρουαζιεροπλοΐας στη χώρα μας;**

- Συγκρότηση Εθνικής Επιτροπής Κρουαζιέρας από τα συναρμόδια Υπουργεία / Φορείς για την απλοποίηση / Επίλυση θεμάτων και προώθηση κλάδου
- Έργα Υποδομών στα λιμάνια κρουαζιέρας με βάση τα σημερινά δεδομένα και νέες κατασκευές / μεγέθη που απαιτούνται
- Διεύρυνση τουριστικής περιόδου με στόχο full year operation
- Υπερατλαντικές πτήσεις συνδέσεις με Ελλάδα για επιβίβαση τουριστών
- Διεύρυνση λίστας Μουσείων / Αρχαιολογικών χώρων με διευρυμένο ωράριο κατά τη διάρκεια τουριστικής περιόδου
- Λιμενική πολιτική για αξιοποίηση περαιτέρω λιμένων κρουαζιέρας
- Τιμολογιακή πολιτική λιμένων και υπηρεσιών για να υπάρξει ανταγωνιστικότητα
- Μείωση γραφειοκρατίας και διευκόλυνση ελέγχου εγγράφων πλοίων και επιβαινόντων
- Δημιουργία φιλικού προς τα κρουαζιερόπλοια περιβάλλοντος στα Ελληνικά λιμάνια
- Δημιουργία ειδικών δικαστηρίων στον Πειραιά για ναυτικές υποθέσεις
- Επαρκής στελέχωση των Υπηρεσιών των λιμένων που εξυπηρετούν μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων (security, τελωνείου, πιλότους, Λιμενικό, Αστυνομία κλπ)
- Βελτίωση οδικών δικτύων και ρύθμιση κυκλοφοριακού για εξυπηρέτηση τουριστών από αρχαιολογικούς χώρους – αεροδρόμια κλπ.
- Εφαρμογή του berth allocation στους λιμένες προορισμού globally για την εξασφάλιση θέσης στον λιμένα και καλύτερη εξυπηρέτηση πλοίου και τουριστών