

## Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΩΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ. ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.

Μοίρα Πολυξένη, Μυλωνόπουλος Δημήτρης

Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων, Τ.Ε.Ι. Πειραιά

### Περίληψη

Η κρουαζιέρα ως τρόπος αναψυχής είναι γνωστή από την αρχαιότητα και αποτελούσε προνόμιο των εύπορων κοινωνικών τάξεων. Στην διαδρομή του χρόνου τα κοινωνιολογικά και χωρο-χρονικά χαρακτηριστικά της κρουαζιέρας μεταβλήθηκαν. Στην εποχή μας η κρουαζιέρα έχει καταστεί σημαντικός τομέας του θαλάσσιου τουρισμού που προσελκύει πλήθος επιβατών, όχι μόνο υψηλού αλλά και μέσου οικονομικού επιπέδου.

Λέξεις Κλειδιά: **Κρουαζιέρα, κρουαζιεροπλοΐα, θαλάσσιος τουρισμός, cruise, cruising, marine tourism**

### 1. Εισαγωγή

Οι παράκτιες περιοχές από την αρχαιότητα προσήλκυαν τον άνθρωπο, καθώς αποτελούσαν το επίκεντρο των τροφο-συλλεκτικών δραστηριοτήτων του π.χ. αλιεία. Εκτός όμως από σημαντικό πεδίο επιβίωσης οι παράκτιες περιοχές εξελίχθηκαν σε σημαντικό προορισμό των ταξιδιών αναψυχής. Η σχέση τους με το θαλασσινό κόσμο προσδίδει την αξία ενός μηνύματος που μεταφέρει τη σαγήνη της θάλασσας. Προκαλώντας το χρόνο και το χώρο η θάλασσα αντιπαραθέτει την αιωνιότητα και την απεραντοσύνη της στις εφήμερες γενιές των ανθρώπινων πλασμάτων που είναι αγκυροβολημένα σε ένα συγκεκριμένο χώρο<sup>1</sup>. Το θαλάσσιο στοιχείο είναι πηγή έμπνευσης και προκαλεί συμπεριφορές που κλιμακώνονται από τον φόβο μέχρι τα όνειρα ευτυχίας σε μια αναζήτηση του απείρου. Επιστήμες όπως η κοινωνιολογία, η ανθρωπολογία, η εθνογραφία, η ιστορία των θρησκειών προσπαθούν στη διαδρομή του χρόνου, αλληλοβοηθούμενες, να δώσουν εξηγήσεις στην αμφισημία της θάλασσας ως πηγή ζωής και θανάτου.

Η θαλάσσια περιήγηση δεν αποτελεί φαινόμενο της σύγχρονης εποχής. Είναι ιστορικά αποδεδειγμένο ότι από την αρχαιότητα υπήρχαν πλοία τα οποία χρησιμοποιούνταν για ψυχαγωγικούς λόγους. Το πιο γνωστό από αυτά ήταν το περίφημο «Συρακουσία» που κατασκευάστηκε για τον Ιέρωνα (268 – 214 π.Χ.) τον τύραννο των Συρακουσών. Το πλοίο φέρεται ότι σχεδιάστηκε από τον Κορίνθιο Αρχία υπό τις οδηγίες του Αρχιμήδη και ναυπηγήθηκε από τον Φιλέα. Στη συνέχεια ο Ιέρωνας δώρισε το πλοίο στον Πτολεμαίο της Αιγύπτου ο οποίος το μετονόμασε σε «Αλεξανδρίδα». Το πλοίο ήταν πολυτελέστατο. Διέθετε 30 δωμάτια, ναό της Αφροδίτης, βιβλιοθήκη με αναγνωστήριο και κήπο<sup>2</sup>.

Επίσης, η Κλεοπάτρα της Αιγύπτου διέθετε πολυτελή θαλαμηγό. Αναφέρεται δε ότι οι Πτολεμαίοι είχαν περίπου 800 θαλαμηγά πλοία που ήταν πολυτελέστατα<sup>3</sup> και μπορεί να θεωρηθούν ως οι πρόδρομοι των σύγχρονων θαλαμηγών και τουριστικών πλοίων.

Κατά τη Ρωμαϊκή περίοδο οι Ρωμαίοι πολίτες επισκέπτονταν ομαδικά αρχαίες ελληνικές πόλεις (Αθήνα, Κόρινθο, Ρόδο), με ειδικά ναυλωμένα πλοία, για να

παρακολουθήσουν διάφορα θεάματα ή θρησκευτικές εορτές ή και για ανάπαυση<sup>4</sup>. Ιδιαίτερα στην Κόρινθο κατέπλεαν πλούσιοι έμποροι από όλα τα τότε γνωστά σημεία της γης, για να πραγματοποιήσουν τις εμπορικές συναλλαγές τους και παράλληλα τις διακοπές τους. Είναι γνωστή η φράση «ου παντός πλειν ες Κόρινθον» που αποδίδει τη σημασία που είχε η θαλάσσια περιήγηση για τους εύπορους της εποχής εκείνης. Οι Ρωμαίοι αυτοκράτορες και πατρίκιοι πραγματοποιούσαν περιηγήσεις με πολυτελή επιβατηγά πλοία τύπου *Victoriae* και *Oratae*. Γνωστές περιηγήσεις της ρωμαϊκής περιόδου είναι αυτή του Ρωμαίου ύπατου Γερμανικού στην Αδριατική και στο Ιόνιο καθώς και του Νέρωνα, ο οποίος περιηγήθηκε στην Ελλάδα και έλαβε μέρος στα Πύθια, στα Ίσθμια, στα Νέμεα και στα Ολύμπια<sup>5</sup>.

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 Αγίους Τόπους<sup>6</sup>.

Στο 17<sup>ο</sup> αιώνα η θαλάσσια περιήγηση με την εμφάνιση κυρίως των Άγγλων περιηγητών, αποκτά νέα μορφή που συνδυάζει την ψυχαγωγία με την αρχαιολατρεία και γενικότερα την ιστορική έρευνα και φιλομάθεια<sup>7</sup>. 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.

## 2. Η κρουαζιεροπλοΐα – Ιστορική εξέλιξη

Η κρουαζιέρα συνδέει την ψυχαγωγία του επιβάτη στο κρουαζιερόπλοιο με την επίσκεψή του σε ένα ή περισσότερα κοσμοπολίτικα λιμάνια, ικανοποιώντας την ανάγκη για γνωριμία με νέους τόπους και επαφή με άλλους πολιτισμούς<sup>8</sup>. Η κρουαζιέρα είναι αμιγής δραστηριότητα αναψυχής.

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*<sup>9</sup>. 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<sup>10</sup>. 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<sup>11</sup>. 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. Έτσι το έτος 1868 το ατμόπλοιο «*Quaker City*», με χωρητικότητα 1.900 κ.ο.χ. πραγματοποίησε την πρώτη κρουαζιέρα από τις Η.Π.Α. στη Μεσόγειο θάλασσα. Το 1881 το ατμόπλοιο «*Ceylon*» της *P&O* πουλήθηκε στην *Oceanic Yachting Company* η οποία το μετέτρεψε σε πλοίο αναψυχής<sup>12</sup>. Το πλοίο χωρητικότητας 2.376 κ.ο.χ. έκανε το γύρο του κόσμου. Η εταιρεία *Orient Line of London* σε συνεργασία με την εταιρεία *Pacific Steam Navigation Co* καθιέρωσαν τα πρώτα προγράμματα κρουαζιέρας προς τα φιόρδ της Νορβηγίας το 1889 και προς τη Μεσόγειο θάλασσα το 1893.

Πολλές φορές λόγω της εποχικότητας και λόγω της έλλειψης πελατείας τα επιβατηγά πλοία λειτουργούσαν ως κρουαζιερόπλοια. Έτσι, ο Albert Ballin<sup>13</sup> που διηύθυνε την επιβατική γραμμή που συνέδεε το Αμβούργο με την Αμερική για να αντιμετωπίσει την απραξία των πλοίων στη διατλαντική αυτή γραμμή λόγω έλλειψης επιβατών, έστειλε το πλοίο «Augusta Victoria» (κατασκευής 1889, χωρητικότητας 7.661 κ.ο.χ.) σε κρουαζιέρα στη Μεσόγειο θάλασσα κατά τη διάρκεια του χειμώνα του έτους 1891. Το 1895 το «Lusitania» (3.877 κ.ο.χ.) πραγματοποίησε μια πολυτελή κρουαζιέρα 60 ημερών προς τις Δυτικές Ινδίες, τη Μαδέρα, την Τενερίφη και τις Αζόρες.

Μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, αυξήθηκε ο αριθμός των πλοίων που χρησιμοποιούνταν στην κρουαζιεροπλοία λόγω της αλλαγής της μεταναστευτικής πολιτικής των Η.Π.Α. Η χώρα αυτή έθεσε αυστηρούς περιορισμούς για την είσοδο μεταναστών στην επικράτειά της<sup>14</sup>. Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής ήταν η αλλαγή της χρήσης των επιβατηγών πλοίων, τα οποία προκειμένου να παραμείνουν ενεργά και να αντιμετωπίσουν την έλλειψη επιβατών χρησιμοποιήθηκαν ως κρουαζιερόπλοια<sup>15</sup>.

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<sup>16</sup>. Τη δεκαετία αυτή το πλέον γνωστό κρουαζιερόπλοιο υπήρξε το «Arandora Star» της Blue Star Lines. Το πλοίο αυτό ένα από τα πέντε αδελφά πλοία της εταιρείας που παρείχαν υπηρεσίες στους επιβάτες και στο εμπόριο στη γραμμή Λονδίνο-Νότια Αμερική, μετατράπηκε από επιβατηγό και εμπορικό πλοίο με χωρητικότητα 12.898 κ.ο.χ. και ικανό να εξυπηρετεί 164 επιβάτες σε κρουαζιερόπλοιο, με χωρητικότητα 15.501 κ.ο.χ. και ικανό να εξυπηρετεί 400 τουρίστες. Το «Arandora Star» είχε μια επιτυχημένη σταδιοδρομία ως κρουαζιερόπλοιο. Ήταν γνωστό ως Chocolate Box που μετέφερε τους πλούσιους και τους διάσημους. Η τελευταία του κρουαζιέρα έγινε το 1939 και κατά τη δεκαετή δράση του πραγματοποίησε 120 ταξίδια (ένα στη Βαλτική, ένα στον Ινδικό ωκεανό, 6 στις δυτικές Ινδίες, 12 στα Κανάρια νησιά, 56 στη Μεσόγειο και 44 στα Νορβηγικά φιόρδ). Βυθίστηκε στη διάρκεια του πολέμου το 1940<sup>17</sup>.

Τα κρουαζιερόπλοια της περιόδου από το 1860 έως το 1960 δεν διέφεραν σημαντικά από τα επιβατηγά πλοία, ως προς την κατασκευή και ως προς την παροχή υπηρεσιών.

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<sup>18</sup>. Χαρακτηριστικό κρουαζιερόπλοιο αυτής της εποχής είναι το «Mardi Gras» πρώην «Empress of Canada», ναυπηγημένο το 1961, που είναι το πρώτο πλοίο της εταιρείας Carnival Cruise Lines<sup>19</sup>. Το πλοίο μετέφερε 906 επιβάτες και έπλεε με ταχύτητα 21 κόμβους. Στην αρχή παρείχε επταήμερη κρουαζιέρα αλλά αργότερα παρείχε τριήμερη και τετραήμερη κρουαζιέρα στις Μπαχάμες με αφετήριο λιμάνι το Canaveral στη Φλόριδα.

Τα κρουαζιερόπλοια «πρώτης γενιάς» (1960-1980) ήσαν 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.<sup>20</sup>. Σκανδιναβικές και Ευρωπαϊκές εταιρείες ασχολήθηκαν με την εξερεύνηση της αγοράς της Καραϊβικής. Εταιρείες όπως η Norwegian Caribbean, Royal Caribbean, Royal Viking, Holland America, Carnival Cruises και Princess Cruises άρχισαν να δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Τη διαχείριση των περισσότερων κρουαζιερόπλοιων «πρώτης γενιάς» ανέλαβαν επιχειρηματίες, νέοι στην τουριστική βιομηχανία. Εξαιρέση σ' αυτό τον κανόνα αποτέλεσαν οι εταιρείες P & O, Cunard και Chandris Lines.

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<sup>21</sup>. 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<sup>22</sup>. Αυτή η αύξηση της ζήτησης για κρουαζιέρες ενθάρρυνε τις εταιρείες να ναυπηγήσουν πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας. Τα πλοία αυτά ανήκουν στη «δεύτερη γενιά» κρουαζιερόπλοιων. Για τα πλοία της «δεύτερης γενιάς» υιοθετήθηκε από την εταιρεία Holland America η ονομασία *Ocean Liners*<sup>23</sup>. Χαρακτηριστικό πλοίο αυτής της γενιάς είναι το «Tropicale<sup>24</sup>» που ναυπηγήθηκε στη Δανία το 1981 για λογαριασμό της εταιρείας Carnival Cruise Lines, με χωρητικότητα 22.919 κ.ο.χ., ταχύτητα 20 κόμβους, μεταφορική ικανότητα 1.400 επιβατών και πεδίο δραστηριότητας την τουριστική αγορά των Δυτικών Ακτών των Η.Π.Α. και του Μεξικού. Στη «δεύτερη γενιά» κρουαζιερόπλοιων παρατηρείται έντονη η τάση για την αύξηση του αριθμού των εξωτερικών καμπίνων καθώς περισσότεροι επιβάτες αναζητούν την απόλαυση του φυσικού περιβάλλοντος (ήλιο, θαλάσσια θέα, φεγγάρι) καθ' όλη τη διάρκεια της κρουαζιέρας.

Στη δεκαετία του 1990 ναυπηγούνται πλοία με μεταφορική ικανότητα περίπου 2.000 επιβατών. Πρόκειται για τη γενιά των κρουαζιερόπλοιων που χαρακτηρίζονται ως «μεγαθήρια». Χαρακτηριστικά πλοία είναι το «Sovereign of the Seas» της εταιρείας Royal Caribbean, το «Monarch of the Seas» και το «Majesty of the Seas». Τα κρουαζιερόπλοια αυτά πραγματοποιούσαν επταήμερες κρουαζιέρες στην Καραϊβική θάλασσα. Το «Sovereign of the Seas», που χαρακτηρίστηκε «πλωτό εμπορικό κέντρο», συμβολίζει και την αλλαγή στη φιλοσοφία της κρουαζιέρας από απλό ταξίδι αναψυχής σε «αυτάρκη – πλήρη εμπειρία διακοπών<sup>25</sup>».

Στη γενιά αυτή των κρουαζιερόπλοιων κυριαρχεί το στοιχείο της πολυτέλειας και η υψηλή παροχή υπηρεσιών ξενοδοχειακού τύπου δηλαδή διαμονή, εστίαση, ψυχαγωγία, ημερήσιες και νυχτερινές δραστηριότητες και ξενάγηση στα λιμάνια.

Στη δεκαετία του 1990 η αγορά της κρουαζιέρας ήταν ένας από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους τομείς της οικονομίας<sup>26</sup>. Ιδιαίτερα παρατηρήθηκε αύξηση της ζήτησης για κρουαζιέρες στο Ηνωμένο Βασίλειο και στην υπόλοιπη Ευρώπη και αργότερα στις περιοχές της Ασίας-Ειρηνικού. Η κρουαζιέρα με ετήσια αύξηση που ανέρχεται στο 8% από το 1988 παρουσίασε σχεδόν διπλάσιο ρυθμό ανάπτυξης απ' ό τι η τουριστική δραστηριότητα στο σύνολό της<sup>27</sup>. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία των CLIA, PSA και GP Wild (Πίνακας 1.) στη δεκαετία του 1990 η Βόρεια Αμερική κάλυπτε το 72% της παγκόσμιας ζήτησης για κρουαζιέρες. Η Ευρωπαϊκή αγορά ήταν στη δεύτερη θέση (20%) ενώ ο υπόλοιπος κόσμος μοιράζεται ένα πολύ μικρό ποσοστό (8%).

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.** Παγκόσμια ζήτηση για κρουαζιέρες 1989-2000 (σε εκατομ.)

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

ΠΗΓΗ: CLIA, PSA and GP Wild (International) Ltd<sup>28</sup>.

Χαρακτηριστικό στοιχείο της αύξησης της ζήτησης για κρουαζιέρες είναι το γεγονός ότι το 2001 οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων ανήλθαν παγκοσμίως στα 10,7 εκατομμύρια<sup>29</sup>. Λόγω όμως των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11/9/2001 έχει μεταβληθεί η μορφή της ζήτησης που έχει περιορισθεί σε κρουαζιέρες στα χωρικά ύδατα των Η.Π.Α. και του Καναδά, το λεγόμενο «homeland cruising». Με τον όρο αυτό χαρακτηρίζεται η κρουαζιέρα στα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους. Παράλληλα έχει περιορισθεί το «flying cruising» δηλαδή η αεροπορική μετάβαση από τον τόπο κατοικίας στο αφετήριο λιμάνι της κρουαζιέρας καθώς οι αμερικανοί προτιμούν πλέον να οδηγούν προς το αφετήριο λιμάνι.

Το 2004 η βορειοαμερικανική ήπειρος εξακολούθησε να διατηρεί το προβάδισμα στην αγορά κρουαζιέρας, με 8.900.000 επιβάτες. Ακολούθησε το Ηνωμένο Βασίλειο με 1.029.000 επιβάτες ετησίως, η Γερμανία με 551.000 επιβάτες, η Ιταλία με 400.000 επιβάτες, η Ισπανία με 300.000 επιβάτες και η Γαλλία με 222.000 επιβάτες<sup>30</sup>. Η Γερμανία το 2003 σημείωσε μια αύξηση της τάξης του 25% στη ζήτηση της ωκεανοπόρου κρουαζιέρας. Το 2004 η αύξηση έφθασε το 4,3%. Η συνεχόμενη αύξηση οφείλεται στην διεύρυνση της πελατείας της σε μικρότερες ηλικιακές ομάδες, στην ανάπτυξη των διευρωπαϊκών γραμμών κρουαζιέρας και στην επέκταση των γερμανικών εταιρειών κρουαζιέρας στην τοπική αγορά. Η μέση τιμή μιας κρουαζιέρας για τους Γερμανούς ανέρχεται στα 1.190 €, η μέση διάρκεια τις 10 ημέρες και η μέση ηλικία των επιβατών τα 48 έτη<sup>31</sup>. Η Ιταλία σημείωσε αύξηση της τάξης του 16%, σημειώνοντας τη μεγαλύτερη αύξηση στην ευρωπαϊκή αγορά, η Γαλλία περιορίστηκε στην 5η θέση καθώς η Ισπανία αύξησε τη ζήτησή της στους 300.000 επιβάτες. Είναι χαρακτηριστικό το στοιχείο ότι η Βαρκελώνη έγινε ένα από τα πιο πολυσύχναστα αφετήρια λιμάνια κρουαζιέρων στην Ευρώπη. Μια άλλη σημαντική εξέλιξη για το 2004 υπήρξε η κατακόρυφη πτώση της κίνησης όσον αφορά την Ελλάδα όπου η ζήτηση έπεσε από τους 42.000 επιβάτες το 2003 στους 14.000 επιβάτες για το 2004.

Το 2004 σημειώθηκε νέα αύξηση στους επιβάτες κρουαζιερόπλοιων που έφθασαν στα 13,4 εκατομμύρια, αύξηση 8,4% σε σχέση με το 2003 (12,2 εκατ.). Εκτιμάται ότι το 2006 οι επιβάτες θα ανέλθουν στα 15 εκατομμύρια επιβάτες, με πρόβλεψη το 2012 να φθάσουν τα 20 εκατομμύρια<sup>32</sup>. Η GP Wild (2001), προβλέπει για το 2010 μια αύξηση στα 20,7 εκατομμύρια.

Παράλληλα με την αύξηση της ζήτησης των επιβατών καταγράφεται και αύξηση της τάσης για ναυπήγηση νέων πλοίων. Το 2004 ναυπηγήθηκαν 11 νέα πλοία με μέση χωρητικότητα 3.000 επιβάτες<sup>33</sup>, ενώ το 2005 παραδόθηκαν 4 νέα πλοία<sup>34</sup>. Τα επόμενα τέσσερα έτη αναμένεται να παραδοθούν 23 νέα πλοία, τα περισσότερα από τα οποία θα είναι «μεγα-πλοία» με διευρυμένες υπηρεσίες εστίασης και αναψυχής (από προβολή κινηματογραφικών ταινιών μέχρι Buhgee-Jumping).

### 3. Κοινωνιολογική προσέγγιση

Το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο προσφέρει στον επιβάτη, θάλασσα, ήλιο, ψυχαγωγία και υπηρεσίες που διαφοροποιούνται από την απλή θαλάσσια μεταφορά που προσφέρει το επιβατηγό πλοίο<sup>35</sup>.

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 κλιμών.

Σήμερα είναι σαφές, όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα, η τάση για ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιων ολοένα και μεγαλύτερης χωρητικότητας προκειμένου αυτά να παρέχουν υπηρεσίες που υπερβαίνουν τη συμβατική ξενοδοχειακή λειτουργία με σκοπό να καλύψουν όλες τις παροχές ενός υπερπολυτελούς ξενοδοχειακού-τουριστικού συγκροτήματος (π.χ. spa, γήπεδα γκολφ, αίθουσες τέχνης, θέατρα, επιχειρηματικά κέντρα, κινηματογράφοι). Το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο μετατρέπεται σε *πλωτό θέρετρο*. Για το λόγο αυτό έχουν ναυπηγηθεί κρουαζιερόπλοια μεγάλης χωρητικότητας π.χ. το κρουαζιερόπλοιο «Queen Mary2» που ναυπηγήθηκε το 2004 έχει χωρητικότητα 150.000 κ.ο.χ. και μεταφέρει 3.090 επιβάτες και έχει 1.253 άτομα πλήρωμα<sup>36</sup>.

Η «κρουαζιέρα της πολυθρόνας<sup>37</sup>» και το «κρουαζιερόπλοιο – πλωτός οίκος ευημερίας» που ήταν τα χαρακτηριστικά της κρουαζιεροπλοΐας των προηγούμενων δεκαετιών μετεξελίσσεται σε «κρουαζιέρα δράσης» και το κρουαζιερόπλοιο σε χώρο πολυδύναμης δραστηριότητας, στοιχεία που χαρακτηρίζουν πλέον την κρουαζιέρα στις αρχές του 21ου αιώνα. Το ερώτημα που διατυπωνόταν συχνά για την κρουαζιέρα των προηγούμενων δεκαετιών «πως θα περάσω το χρόνο μου κλεισμένος στο πλοίο όλη την ημέρα;» αντικαταστάθηκε από το ερώτημα «που θα βρω χρόνο για ανάπαυση;<sup>38</sup>».

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 στερεοτυπική 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 μια 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. Η μυθοποίηση καλλιεργήθηκε και συντηρήθηκε μέσα από την κινηματογραφική και τηλεοπτική εικόνα.

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 των επιλογών fly-cruise και easy cruise και την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των κρουαζιερόπλοιων. Αποτέλεσμα των εξελίξεων αυτών υπήρξε η μείωση του μέσου όρου της ηλικίας των καταναλωτών κρουαζιέρας<sup>39</sup>. Στην αύξηση της τάσης για κράτηση θέσεων στα κρουαζιερόπλοια από νέους σε ηλικία επιβάτες συνέβαλε και η δημοτικότητα της κινηματογραφικής ταινίας «Τιτανικός<sup>40</sup>». Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία της CLIA<sup>41</sup> το 34% των ταξιδιωτών έχουν ηλικία μεταξύ 35 και 54 ετών. Μόνο ο ένας στους τέσσερις (25%) είναι συνταξιούχος. Επίσης

τρεις στους τέσσερις είναι παντρεμένοι (76%) και 16% των επιβατών πραγματοποιούν την κρουαζιέρα μαζί με τα παιδιά τους ηλικίας κάτω των 18 ετών.

Οι οικογένειες πλέον αποτελούν ομάδα – στόχο για τους δημιουργούς των προγραμμάτων κρουαζιέρας. Με την πληθώρα των δραστηριοτήτων που προσφέρουν για παιδιά (π.χ. πινγκ-πονγκ, κινήγι θησαυρού, bingo, αίθουσες Η/Υ και Internet κ.λπ.), τα κρουαζιερόπλοια γίνονται κατάλληλοι χώροι παιδικής αναψυχής και διασκέδασης<sup>42</sup>. Σύμφωνα με στοιχεία της CLIA περίπου 1.000.000 παιδιά συμμετείχαν το 2003 σε κρουαζιέρες<sup>43</sup>. Η Royal Caribbean ανακοίνωσε<sup>44</sup> ότι μέσα σε μια εξαετία περισσότεροι από 7.000 επιβάτες, ηλικίας 12 ετών και πάνω, συμμετείχαν στο πρόγραμμα πιστοποίησης για καταδύσεις με σκάφανδρα (PADI) πάνω στο πλοίο<sup>45</sup>. Μάλιστα ένας από τους τομείς της αγοράς κρουαζιέρας που αναπτύσσεται ταχύτατα είναι αυτός που αφορά στις «εκτεταμένες» οικογένειες. Τα σύγχρονα προγράμματα κρουαζιέρας συνδυάζουν παροχές και υπηρεσίες που απευθύνονται σε όλα τα μέλη μιας οικογένειας δηλ. γονείς, παιδιά και παππούδες/γιαγιάδες. Έτσι υπάρχουν δραστηριότητες ειδικά για ενήλικους, άλλες για παιδιά, άλλες για εφήβους, άλλες για άτομα τρίτης ηλικίας, αλλά και δραστηριότητες που ενθαρρύνουν την συμμετοχή όλων.

Για την υποστήριξη της κρουαζιεροπλοΐας έχει αναπτυχθεί ένα πλέγμα επαγγελματικών δραστηριοτήτων που επιτρέπει τον χαρακτηρισμό ως «βιομηχανία κρουαζιέρων». Στη βιομηχανία κρουαζιέρων σημαντική θέση κατέχουν τα ταξιδιωτικά πρακτορεία. Σύμφωνα με στοιχεία της CLIA<sup>46</sup> οι 9 στους 10 επιβάτες κρουαζιερόπλοιων (89%) χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες του ταξιδιωτικού πράκτορα για τη σχετική κράτηση. Τα ταξιδιωτικά αυτά πρακτορεία που λειτουργούν σ' όλο τον κόσμο, εξειδικεύονται στην πρακτόρευση της κρουαζιεροπλοΐας και στη διαφήμιση και προβολή αυτού του τουριστικού προϊόντος σε ειδικά έντυπα παγκόσμιας εμβέλειας με ακριβοπληρωμένες καταχωρήσεις. Προκειμένου να προβληθούν οι κρουαζιέρες συχνά οι εταιρείες προβαίνουν σε συνεργασίες με γνωστές προσωπικότητες κυρίως από τον καλλιτεχνικό χώρο<sup>47</sup>.

#### 4. Χωροχρονική προσέγγιση

Η κρουαζιεροπλοΐα ανάλογα με την υδάτινη περιοχή στην οποία λαμβάνει χώρα η πλεύση του κρουαζιερόπλοιου μπορεί να διακριθεί σε θαλάσσια, ποτάμια και λιμναία.

Η *θαλάσσια κρουαζιεροπλοΐα* πραγματοποιείται στις θαλάσσιες περιοχές π.χ. στην Καραϊβική θάλασσα, στη Μεσόγειο θάλασσα, στην Ερυθρά θάλασσα, στη Βόρεια θάλασσα, στη Βαλτική θάλασσα, και γενικότερα στον Ειρηνικό, Ατλαντικό και Ινδικό ωκεανό. Ο πιο δημοφιλής προορισμός για την κρουαζιεροπλοΐα σε ολόκληρο τον κόσμο είναι η Καραϊβική θάλασσα<sup>48</sup>, η οποία καλύπτει το 60% της βορειοαμερικάνικης βιομηχανίας κρουαζιέρας. Η έλξη του προορισμού αυτού μπορεί να αποδοθεί στο ιδανικό περιβάλλον της περιοχής αυτής για τη διενέργεια κρουαζιέρων όπως το κλίμα, η νησιωτικότητα, η μεγάλη ποικιλία λιμένων με δυνατότητα εκδρομών και στη γειτνίαση με τη μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας στον κόσμο, δηλ. των Η.Π.Α. και του Καναδά<sup>49</sup>. Το λιμάνι του Μαϊάμι που είναι η πύλη εισόδου στην Καραϊβική θεωρείται το μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο όσον αφορά στην υποδοχή κρουαζιερόπλοιων<sup>50</sup>.

Οι κοινωνικές εξελίξεις έχουν επιδράσει και στο χρόνο πραγματοποίησης μιας κρουαζιέρας. Η μέση διάρκεια της κρουαζιέρας μειώθηκε καθώς οι επιβάτες με μέσο εισόδημα αναζητούν ολιγοήμερες κρουαζιέρες με χαμηλότερο κόστος.

Με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια οι θαλάσσιες κρουαζιέρες μπορούν να διακριθούν σε:

α) *Τριήμερες κρουαζιέρες*. Αυτές πραγματοποιούνται στο τέλος της εβδομάδας δηλ. τα Σαββατοκύριακα ή τις αργίες. Συνήθως περιορίζονται στα χωρικά ύδατα ενός κράτους

με την προσέγγιση του κρουαζιερόπλοιου σε γειτονικά λιμάνια π.χ. η κρουαζιέρα στα ελληνικά νησιά. Τα πλεονεκτήματα αυτής της μορφής κρουαζιέρας είναι το χαμηλό κόστος, η αποφυγή της κυκλοφοριακής κίνησης κατά την είσοδο και έξοδο από τα αστικά κέντρα και η απαλλαγή από το άγχος της αναζήτησης τρόπων διασκέδασης. Επίσης είναι ιδανικές για όσους για πρώτη φορά δοκιμάζουν αυτό τον τρόπο τουρισμού.

β) *Κρουαζιέρες μικρής διάρκειας*. Αυτές καλύπτουν τη χρονική περίοδο μιας εβδομάδας και πραγματοποιούνται μεταξύ λιμένων που βρίσκονται σε όμορες περιοχές. Οι κρουαζιέρες μικρής διάρκειας διακρίνονται σε *πενθήμερες* και *επταήμερες*. Οι πενθήμερες πραγματοποιούνται συνήθως από Δευτέρα έως Παρασκευή και συνδυάζουν την προσέγγιση του κρουαζιερόπλοιου σε λιμάνια διαφορετικών χωρών π.χ. η κρουαζιέρα στο Αιγαίο πέλαγος που συνδυάζει ελληνικά και τουρκικά λιμάνια. Οι επταήμερες ή εβδομαδιαίες κρουαζιέρες συνήθως καλύπτουν όλη την εβδομάδα και είναι οι πλέον δημοφιλείς<sup>51</sup>. Το κρουαζιερόπλοιο κατά τη διάρκεια αυτής της κρουαζιέρας προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών κρατών που πολλές φορές παρουσιάζουν πολιτισμικές διαφορές. Η επταήμερη κρουαζιέρα είναι διαδεδομένη στη Μεσόγειο θάλασσα όπου το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια της νότιας Ευρώπης, της βόρειας Αφρικής, της δυτικής Ασίας και νησιωτικών κρατών όπως είναι αυτά της Κύπρου και της Μάλτας.

Σύμφωνα με στοιχεία της CLIA οι πενθήμερες κρουαζιέρες καλύπτουν το 33,6% της αγοράς ενώ οι επταήμερες το 53,8% της αγοράς<sup>52</sup> (CLIA, 2004).

γ) *Κρουαζιέρες μέσης διάρκειας* (8-14 ημερών). Πραγματοποιούνται στον Ειρηνικό και Ατλαντικό ωκεανό και συχνά συνδυάζουν προσεγγίσεις του κρουαζιερόπλοιου σε λιμάνια διαφορετικών ηπείρων. Πολλές φορές χαρακτηρίζονται ως «θεματικές κρουαζιέρες» επειδή η κρουαζιέρα εστιάζεται σε ένα συγκεκριμένο θέμα π.χ. γαστρονομία, τέχνη, πολιτισμός κ.λπ. Για παράδειγμα η εταιρεία Crystal Cruises διοργανώνει ενδεκαήμερη κρουαζιέρα με θέμα «Φαγητό και κρασί» από τη Ν. Υόρκη στο Μόντρεαλ, η Radisson Seven Seas προγραμματίζει ταξίδι αφιερωμένο στην Ανατολίτικη κουζίνα, η Windstar Cruises διοργανώνει κρουαζιέρα νεόνυμφων κ.λπ. Το 2003 τις κρουαζιέρες μέσης διάρκειας προτίμησαν 321.669 άτομα (33,4%).

δ) *Κρουαζιέρες μακράς διάρκειας*. Αυτές υπερβαίνουν τις 15 ημέρες και συνήθως καλύπτουν το χρονικό διάστημα 3 εβδομάδων. Κατά τη διάρκεια αυτών το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών ηπείρων.

Σύμφωνα με στοιχεία της CLIA οι κρουαζιέρες 9-17 ημέρες καλύπτουν το 12,4% της αγοράς ενώ οι πάνω από 18 ημέρες το 0,4% της αγοράς<sup>53</sup>.

Οι δύο μεγαλύτερες διεθνείς ενώσεις κρουαζιερόπλοιων δηλ. η PSA και η CLIA ανακοινώνουν στατιστικά στοιχεία για την κίνηση των επιβατών στα κρουαζιερόπλοια. Σύμφωνα με τα στοιχεία της PSA η εξέλιξη της κρουαζιεροπλοϊκής κίνησης στην περίοδο 1998-2003, ανά διάρκεια κρουαζιέρας φαίνεται στον Πίνακα 2. Επίσης σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της CLIA η μέση διάρκεια διακοπών κρουαζιέρας μειώθηκε από τις 6,96 του 2002 σε 6,88 ημέρες το 2003. Οι περισσότερες κρουαζιέρες (56,3%) είναι διάρκειας 6-8 ημερών, ακολουθούν οι πενθήμερες κρουαζιέρες σε ποσοστό 32,9%. Οι μακράς διάρκειας κρουαζιέρες αντιπροσωπεύουν το 10,4%.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.** Επιβάτες, αριθμός και διάρκεια κρουαζιέρων ανοικτής θάλασσας, 1998-2003

Διάρκεια	< 4	%	5-7	%	8-14	%	15-21	%	22+	%	ΣΥΝΟΛΟ
Κρουαζιέρας	ημέρες		ημέρες		ημέρες		ημέρες		ημέρες		
Αριθμός επιβατών											
1998	101.339	15,3	301.599	45,5	210.175	31,7	38.498	5,8	11.599	1,7	663,210
1999	121.359	16,3	391.468	52,5	192.649	25,8	27.974	3,7	12,793	1,7	746,243



2000	139.444	18,5	270.688	35,9	277.490	36,8	55.121	7,3	11,673	1,5	754,416
2001	105.046	13,5	353.611	45,6	263.965	34,0	40.252	5,2	13,299	1,7	776,173
2002	86.214	10,5	397.502	48,4	272.316	33,2	53.287	6,5	11,136	1,4	820,455
2003	71.157	7,4	486.741	50,5	321.669	33,4	68.017	7,0	15,996	1,7	963,580

ΠΗΓΗ: PSA, 2003, Επεξεργασία – απεικόνιση στοιχείων από τους συντάκτες

Η ποτάμια κρουαζιεροπλοΐα, πραγματοποιείται σε πλωτούς ποταμούς στην Ευρώπη, στην Ασία, στην Αφρική και στη Βόρεια και Νότια Αμερική. Η ποτάμια κρουαζιεροπλοΐα δεν μπορεί να συγκριθεί με τη θαλάσσια. Τα κρουαζιερόπλοια που μετακινούνται στους ποταμούς είναι στην πραγματικότητα ποταμόπλοια δηλαδή πλοία που ανταποκρίνονται στις ειδικές απαιτήσεις (βάθος υδάτων, πλάτος ποταμών, ροή υδάτων κ.λπ.) της ποτάμιας πλεύσης. Η παροχή τουριστικών υπηρεσιών σ' αυτά περιορίζεται στο πλαίσιο της συμβατικής ξενοδοχειακής λειτουργίας δηλ. στο κατάλυμα, στην εστίαση και στη συμβατική αναψυχή. Σε καμία περίπτωση ένα κρουαζιερόπλοιο-ποταμόπλοιο δεν συγκρίνεται με τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια-πλωτά θέρετρα. Η ποτάμια κρουαζιεροπλοΐα παρέχει τη δυνατότητα στους επιβάτες να απολαμβάνουν την ενδοχώρα των κρατών απ' όπου διέρχεται ο ποταμός και να γνωρίσουν τον πολιτιστικό πλούτο σημαντικών παρόχθιων πόλεων. Σημαντικές ποτάμιες κρουαζιέρες πραγματοποιούνται στην Ευρώπη στους ποταμούς Ρήνο, Δούναβη, Έλβα, Βόλγα, Σηκουάνα κ.λπ., στην Αφρική στον ποταμό Νείλο, στην Ασία στον ποταμό Γιανγκ Τσε και στη Ν. Αμερική στον Αμαζόνιο<sup>54</sup>.

Το 2004 η ποτάμια κρουαζιέρα σημείωσε αύξηση της τάξης του 23% με 110.957 επιβάτες έναντι των 90.147 το 2003. Τη μεγαλύτερη αύξηση κατέγραψαν οι κρουαζιέρες στο Νείλο (43%) που βρίσκεται στη δεύτερη θέση μετά το Ρήνο<sup>55</sup>. Εξίσου σημαντική είναι και η αύξηση της κίνησης που καταγράφεται σε ευρωπαϊκά ποτάμια, λιγότερο γνωστά μέχρι σήμερα, όπως ο Έλβας (με αύξηση 70%), αλλά και ποτάμια της Γερμανίας και της Πορτογαλίας όπου καταγράφεται αύξηση της τάξης του 250%. Εξίσου σημαντική είναι και η αύξηση στη ζήτηση για κρουαζιέρες στους ποταμούς της Κίνας όπου καταγράφηκε αύξηση κατά 19%.

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του PSA η κίνηση της ποτάμιας κρουαζιεροπλοΐας στην περίοδο 1999-2004 φαίνεται στον Πίνακα 3.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3. Ποτάμιες κρουαζιέρες 1999 – 2004

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	% 2003-2004
<b>Προορισμός / ποταμοί</b>							
Ρήνος / Μοζέλας / Παραπόταμοι	28,418	31,564	30,467	30,079	26,131	25,594	2
Δούναβης	11,039	11,696	12,370	12,256	10,129	11,069	9
Ρώσικοι ποταμοί	8,075	7,982	7,534	6,087	6,004	6,598	10
Γαλλικοί (Σηκουάνας / Ροδανός)	8,320	7,876	8,702	7,858	8,840	9,082	3
Ιταλικοί (Πο)	3,202	3,560	3,291	1,736	1,445	1,324	-8
Έλβας	1,145	2,091	2,185	1,068	3,203	5,449	70
άλλοι ευρωπαϊκοί	4,185	7,839	9,493	12,469	5,533	11,886	250
<b>ΣΥΝΟΛΟ Ευρώπης</b>	<b>64,384</b>	<b>72,608</b>	<b>74,042</b>	<b>71,553</b>	<b>61,285</b>	<b>73,002</b>	<b>19</b>
Νείλος	31,432	40,998	34,462	25,490	15,818	22,661	43
Άπω Ανατολή / Κίνα	1,257	3,030	7,314	18,155	11,043	13,096	19
Λοιποί μη ευρωπαϊκοί	1,293	1,183	788	1,313	2,001	2,197	10
<b>ΣΥΝΟΛΟ μη ευρωπαϊκών</b>	<b>33,982</b>	<b>45,211</b>	<b>42,564</b>	<b>44,958</b>	<b>28,862</b>	<b>37,954</b>	<b>32</b>
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>98,366</b>	<b>117,819</b>	<b>116,606</b>	<b>116,509</b>	<b>90,147</b>	<b>110,956</b>	<b>23</b>

ΠΗΓΗ: PSA-IRN Cruise Stat, 2005, Επεξεργασία – απεικόνιση στοιχείων από τους συντάκτες

Η λιμναία κρουαζιεροπλοΐα, πραγματοποιείται σε πλωτές λίμνες. Μολονότι υπάρχουν μεγάλες λίμνες π.χ. η λίμνη Βικτόρια στην Αφρική, η λίμνη Τιτικάκα στη Ν. Αμερική, η λιμναία κρουαζιεροπλοΐα δεν έχει αναπτυχθεί. Η λιμναία κρουαζιεροπλοΐα βασικά

περιορίζεται στα σύνορα των Η.Π.Α. και του Καναδά, στο υδάτινο συγκρότημα των Μεγάλων Λιμνών Μίσιγκαν, Χιούρον, Ήρι, Οντάριο και Σουπήριωρ<sup>56</sup>.

## 5. Συμπεράσματα

Τα κοινωνιολογικά και χωρο-χρονικά χαρακτηριστικά της κρουαζιέρας έχουν στην εποχή μας μεταβληθεί. Η κρουαζιέρα έχει καταστεί σημαντικός τομέας του θαλάσσιου τουρισμού που προσελκύει πλήθος επιβατών όχι μόνο υψηλού αλλά και μέσου οικονομικού επιπέδου. Έχοντας υπόψη αυτά τα στοιχεία η βιομηχανία της κρουαζιέρας αναζητά πελατεία και σε νεότερες ηλικιακές ομάδες καθώς και σε διαφορετικά κοινωνικά στρώματα. Μεταβάλλει το προσφερόμενο προϊόν έτσι ώστε να καλύπτει τις ανάγκες και τις προτιμήσεις διαφορετικών κοινωνικών, οικονομικών και ηλικιακών ομάδων. Ταυτόχρονα

## 6. Βιβλιογραφία

- <sup>1</sup> Mollat Du Jourdan, M., *Η Ευρώπη και η θάλασσα*, εκδ. Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 1998, σελ. 343.
- <sup>2</sup> Αντωνόπουλος, Ν.Κ., *Ιστορία του Εμπορικού Ναυτικού*, χ.ε., Πειραιεύς, 1963, σελ. 45.
- <sup>3</sup> Αθηναίος, Ευαγ., *Θαλασσία περιήγησις*, χ.ε., Αθήναι, 1979, σελ. 12.
- <sup>4</sup> Αντωνόπουλος, Ν.Κ., *Ιστορία του Εμπορικού Ναυτικού*, χ.ε., Πειραιεύς, 1963, σελ. 78
- <sup>5</sup> Αθηναίος, Ευαγ., όπ. παρ., σελ. 13.
- <sup>6</sup> Lane, F.C., *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, χ.ε., Baltimore, 1934, σελ. 8.
- <sup>7</sup> Σιμόπουλος, Κ., *Ξένοι ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, τόμος Α' 333-1700, χ.ε., 1972, σελ. 44.
- <sup>8</sup> Μυλωνόπουλος, Δ., *Ναυτιλία. Έννοιες-Τομείς-Δομές*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, 2004, σελ. 108-111.
- <sup>9</sup> Dawson, Ph., *Cruise Ships. An Evolution in Design*, Conway Maritime Press, London, 2000, σελ. 10.
- <sup>10</sup> Starr, N., *Viewpoint. An Introduction to Travel, Tourism and Hospitality*, Houghton Mifflin Company, 1993, σελ. 19.
- <sup>11</sup> Boniface, B. – Cooper, C., *The Geography of Travel and Tourism*, 2nd Edition, BH., 1996, σελ. 49.
- <sup>12</sup> Starr, N., όπ. παρ., σελ. 176.
- <sup>13</sup> Dawson, Ph., όπ. παρ., σελ. 15-16.
- <sup>14</sup> Γεωργαντόπουλος, Ελ.-Βλάχος, Γ., *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, 1997, σελ. 385.
- <sup>15</sup> Lundberg, D.E. and Lundberg, C.B., *International Travel and Tourism*. John Wiley and Sons, New York, 1993.
- <sup>16</sup> Starr, N., όπ. παρ., σελ. 176.
- <sup>17</sup> Maxtone-Graham, J., *Liners to the Sun*, Sheridan House, N.Y., 2000, σελ. 215 και Dawson, Ph., όπ. παρ., σελ. 28-30.
- <sup>18</sup> Starr, N., όπ. παρ., σελ. 179.
- <sup>19</sup> Dawson, Ph., όπ. παρ., σελ. 115-116.
- <sup>20</sup> Boniface, B. – Cooper, C., όπ. παρ., σελ. 49.
- <sup>21</sup> Starr, N., *Viewpoint*. όπ. παρ., σελ. 176.
- <sup>22</sup> Wood, R., «Caribbean Cruise Tourism, Globalization at Sea», *Annals of Tourism Research*, vol. 7, no. 2., 2000, σελ. 349.
- <sup>23</sup> Maxtone-Graham, J., *Liners to the Sun*, Sheridan House, N.Y., 2000, σελ. 47.
- <sup>24</sup> Dawson, Ph., όπ. παρ., σελ. 239.
- <sup>25</sup> Foster, D., *First Class: An Introduction to Travel and Tourism*, McGraw-Hill International Editions, 1994, σελ. 141-142.
- <sup>26</sup> Dickinson, B., - Vladimir, A., *Selling the Sea : An Inside Look at the Cruise Industry*. New York: Wiley, 1997, σελ. 37.
- <sup>27</sup> Economist, *Survey Travel and Tourism floating Fantasy*, 10 January 1998., σελ.14.
- <sup>28</sup> GP Wild (International) Ltd, *Implications of Fleet Changes for Cruise Market Prospects to 2010*, August 2001, CLIA, <http://www.cruising.org> και PSA, <http://www.ps> και [www.a-psara.org/](http://www.a-psara.org/)
- <sup>29</sup> Peisley, T., *The World Cruise Market Update*, Mintel International Group, Travel & Tourism Analysis, London, 2002.
- <sup>30</sup> PSA and European Cruise Council, 2004, <http://www.europeancruisecouncil.com>
- <sup>31</sup> PSA, *Annual Cruise Review 2004 (UK and Europe)*, σελ. 2
- <sup>32</sup> PSA, *Annual...* όπ.παρ., σελ. 2

- <sup>33</sup> PSA and European Cruise Council, 2004, <http://www.europeancruisecouncil.com>
- <sup>34</sup> PSA, *Annual Cruise Review 2004 (UK and Europe)*, σελ. 2
- <sup>35</sup> Μυλωνόπουλος, Δ., όπ. παρ., σελ. 108.
- <sup>36</sup> <http://www.cunard.com/QM2/default.asp?Active=about>
- <sup>37</sup> Hamilton-Smith, E., «Four Kids of Tourism?» *Annals of Tourism Research*, Vol. 14, 1987, σελ. 340.
- <sup>38</sup> Starr, N., όπ. παρ., σελ. 185.
- <sup>39</sup> Lundberg, D.E. and Lundberg, C.B., όπ. παρ.
- <sup>40</sup> Major, B., *In With the New*. Travel Agent Cruise Desk Supplement, 2 November, 1998.
- <sup>41</sup> CLIA, *Married baby boomers heart of cruise market, according to TNS PLOG RESEARCH ANALYSIS*, New York, March 23, 2004, <http://www.cruising.org/cruisenews/news.cfm?NID=159>.
- <sup>42</sup> Starr, N., όπ. παρ., σελ. 185.
- <sup>43</sup> CLIA, *Cruise vacation offers something for all members of the family*, New York, June 01, 2004, <http://www.cruising.org/cruisenews/news.cfm?NID=165>
- <sup>44</sup> ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL CERTIFIES MORE THAN 7,000 GUESTS IN DIVING PROGRAMMES, 06 December 2005, στο <http://www.discover-cruises.co.uk/cruisenews.aspx?mode=D&ID=243>
- <sup>45</sup> Professional Association of Diving Instructors (PADI)
- <sup>46</sup> CLIA, *Market Profile Study*, 2002, στο [http://www.cruising.org/wip/crsprospect/prospseg2\\_files/frame.htm#slide0076.htm](http://www.cruising.org/wip/crsprospect/prospseg2_files/frame.htm#slide0076.htm)
- <sup>47</sup> π.χ. η εταιρεία κρουαζιέρας Silversea Cruises, ιταλικών συμφερόντων, ανακοίνωσε τη συνεργασία της με την ηθοποιό Isabella Rossellini, περιοδικό ΠΛΩΠΗ, Maritime Magazine, τ. 3/2004, σελ. 9.
- <sup>48</sup> Μοίρα, Π., *Τουριστική Γεωγραφία. Αφρική-Αμερική-Ωκεανία*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, 2001, σελ.167-173.
- <sup>49</sup> Boniface, B. – Cooper, C., όπ. παρ., σελ. 49.
- <sup>50</sup> Pattullo, P., *Last Resorts: The Cost of Tourism in the Caribbean*. Cassell, London, 1996.
- <sup>51</sup> Γουλιέλμος, Α., *Διοίκηση Παράκτιων και Θαλάσσιων Βιομηχανιών*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, 1997, σελ. 247.
- <sup>52</sup> CLIA (2005). Strong 3rd Quarter Passenger Growth Extends 2005 Trend for CLIA-Member Cruise Lines, NEW YORK (*December 08, 2005*).
- <sup>53</sup> CLIA (2005). Strong 3rd Quarter Passenger Growth Extends 2005 Trend for CLIA-Member Cruise Lines, NEW YORK (*December 08, 2005*).
- <sup>54</sup> <http://www.discover-cruises.co.uk>
- <sup>55</sup> PSA, *Annual Cruise Review 2004 (UK and Europe)*, σελ. 7.
- <sup>56</sup> <http://www.cruisingthegreatlakes.org>