



**ΑΝΟΙΚΤΟ  
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΚΥΠΡΟΥ**

**ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ  
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ**

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ  
«Διοίκηση Επιχειρήσεων και Τραπεζική Χρηματοοικονομική»**

## **ΔΙΑΤΡΙΒΗ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΜΑΣΤΕΡ**

**Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ**

**ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ**

**ΔΥΝΑΤΑ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ,**

**ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ**

**ΕΥΤΥΧΙΑ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ**

**ΔΡ. ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΥΡΟΥ ΚΩΣΤΕΑ**

**ΛΕΥΚΩΣΙΑ, ΜΑΪΟΣ, 2015**

<b>Περιεχόμενα</b>	<b>Σελίδα</b>
Περίληψη (στην Ελληνική)	6
Περίληψη (στην Αγγλική)	7
Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή	
1.1 Σκοπός	9
1.2 Δομή και μεθοδολογία	11
Κεφάλαιο 2: Η βιομηχανία της κρουαζιέρας	
2.1 Περιγραφή και ρυθμοί ανάπτυξης της βιομηχανίας κρουαζιέρας	13
2.2 Οι παγκόσμιοι οικονομικοί δείκτες της βιομηχανίας κρουαζιέρας	15
2.3 Οι εταιρείες κρουαζιέρας	19
2.4 Κύριες αγορές/πηγές επιβατών κρουαζιέρας	22
2.5 Αναπτυξιακές στρατηγικές των εταιρειών κρουαζιέρας	23
2.6 Κατηγορίες λιμανιών και επιβατών θαλάσσιου τουρισμού (κρουαζιέρας)	27
2.7 Υποδομές, ανωδομές και υπηρεσίες θαλάσσιου τουρισμού (κρουαζιέρας)	28
2.8 Κατηγορίες επιβατών θαλάσσιου τουρισμού (κρουαζιέρας)	32
2.9 Κατηγορίες και είδη κρουαζιέρας	33

## Κεφάλαιο 3: Ευρωπαϊκές και Διεθνείς πολιτικές που αφορούν

### στον τομέα

3.1 Ευρωπαϊκές πολιτικές 35

3.2 Διεθνείς πολιτικές 41

## Κεφάλαιο 4: Η βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Κύπρο

4.1 Εισαγωγή 44

4.2 Η βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Κύπρο 48

4.3 Χαρακτηριστικά των επιβατικών κυπριακών λιμανιών και κύριοι παράμετροι 56

που αφορούν στο επιχειρησιακό τους περιβάλλον

Κεφάλαιο 5: Ανταγωνιστικά λιμάνια των κυπριακών επιβατικών λιμανιών 66

Κεφάλαιο 6: Αποτελέσματα αιτιολογικής ποιοτικής έρευνας για τη 79

βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Κύπρο

Κεφάλαιο 7: Ανάλυση δυνάμεων, αδυναμιών, ευκαιριών και απειλών 94

της βιομηχανίας κρουαζιέρας στην Κύπρο

Κεφάλαιο 8: Συμπεράσματα και προτάσεις 105

## Βιβλιογραφία

Ελληνική 114

Ξένη 119

## Παραρτήματα

Παράρτημα 1: Παγκόσμιοι επιβάτες κρουαζιέρας για τα έτη 1995-2014	128
Παράρτημα 2: Μερίδια παγκόσμιας ανάπτυξης της βιομηχανίας κρουαζιέρας (στόλοι κρουαζιερόπλοιων) 2014/2008/2004	129
Παράρτημα 3: Παγκόσμια ανάπτυξη δυναμικής ικανότητας της βιομηχανίας κρουαζιέρας	130
Παράρτημα 4: Συνολική παγκόσμια οικονομική συνεισφορά της βιομηχανίας κρουαζιέρας για το έτος 2013	131
Παράρτημα 5: Άμεσες δαπάνες του τομέα κρουαζιέρας-παγκόσμιες και περιφερειακές αγορές-2013(δισεκατομμύρια)	132
Παράρτημα 6: Δείκτες παγκόσμιας ανάπτυξης – ταξίδια και τουρισμός	133
Παράρτημα 7: Κρουαζιερόπλοια υπό κατασκευή για τα έτη 2015,2016, 2017	145
Παράρτημα 8: Μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια προσέγγισης 2011-2013	147
Παράρτημα 9: Κίνηση επιβατών (ανά κατηγορία) και κρουαζιερόπλοιων/κυπριακά επιβατικά λιμάνια 2008-2014	148
Παράρτημα 10: Κίνηση επιβατών και κρουαζιερόπλοιων στα λιμάνια Μέλη της Μεσογειακής Ένωσης Λιμένων Κρουαζιέρας 2014&2013	149
Παράρτημα 11: Σύγκριση κίνησης επιβατών και πλοίων λιμανιών μελών της Μεσογειακής Ένωσης Λιμένων Κρουαζιέρας 2014&2013	150
Παράρτημα 12: Επιβατικά τέλη του λιμανιού της Βαρκελώνης	151

Παράρτημα 13: Τέλη του λιμανιού του Αστόντ που αφορούν στον τομέα	152
Παράρτημα 14: Τέλη του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. που αφορούν στον τομέα	154
Παράρτημα 15: Τέλη του λιμανιού της Βηρυτού που αφορούν στον τομέα	157
Παράρτημα 16: Οργανόγραμμα Αρχής Λιμένων Κύπρου	158
Παράρτημα 17: Οργανόγραμμα του λιμανιού της Βαλέττα	159
Παράρτημα 18: Οργανόγραμμα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.	160
Παράρτημα 19: Απεικόνιση του λιμανιού της Λεμεσού	161
Παράρτημα 20: Απεικόνιση του λιμανιού της Λάρνακας	162
Παράρτημα 21: Απεικόνιση του λιμανιού της Πάφου	163
Παράρτημα 22: Απεικόνιση του λιμανιού του Πειραιά	164
Παράρτημα 23: Πρόνοιες υπομημάτων σχετικών με τη βιομηχανία της κρουαζιέρας της οδηγίας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 2008/8	165
Παράρτημα 24: Δείγματα ερωτηματολογίων αιτιολογικής ποιοτικής έρευνας αγοράς για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Κύπρο	167
Παράρτημα 25: Δείγματα απαντήσεων συμμετεχόντων στις τρεις κατηγορίες συνεντεύξεων της αιτιολογικής ποιοτικής έρευνας αγοράς για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Κύπρο	170

# **Η Βιομηχανία της Κρουαζιέρας στην Κύπρο. Δυνατά και Αδύνατα Σημεία, Προοπτικές και Προκλήσεις**

## **Περίληψη**

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας, σημειώνει εξαιρετικές αυξήσεις σε παγκόσμιο επίπεδο ενώ χαρακτηρίζεται παράλληλα και ως μία αγορά που είναι καθαρά προσανατολισμένη και καθοδηγούμενη από τον παράγοντα της προσφοράς. Την ίδια ώρα εκτιμάται πως ο τομέας θα συνεχίσει να έχει αυξητικές τάσεις με την αξιοποίηση των προοπτικών που διανοίγονται από νέες αγορές.

Η περιοχή της Μεσογείου κατατάσσεται τα τελευταία χρόνια ως η δεύτερη περιοχή μετά την Καραϊβική που απορροφά τους μεγαλύτερους αριθμούς κίνησης από τον τομέα, γεγονός που αντιστοιχεί σε εξαιρετικά κοινωνικοοικονομικά οφέλη.

Για το λόγο αυτό πολλά λιμάνια στην περιοχή της Μεσογείου έχουν αναπτύξει εξαιρετικά εταιρικά πλάνα και πρακτικές, ακολουθώντας παράλληλα επιθετικές πολιτικές Μάρκετινγκ, ώστε να επιτύχουν να απορροφήσουν όσο το δυνατό μεγαλύτερα μερίδια αυτής της βιομηχανίας.

Ωστόσο παρουσιάζεται κατά καιρούς στα μέσα μαζικής επικοινωνίας και δικτύωσης πως τα κυπριακά λιμάνια, αντί να ακολουθούν τις αυξητικές τάσεις από τις οποίες χαρακτηρίζεται η περιοχή της Μεσογείου αλλά και της Ευρώπης, αντίθετα, σημειώνουν μειώσεις στην κίνηση πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας.

Για το λόγο αυτό, η παρούσα μελέτη επιχειρεί να αναγνωρίσει πρωτίστως τις τάσεις της αγοράς και τη συνεισφορά που αυτή έχει σε κοινωνικοοικονομικό επίπεδο, τις παραμέτρους από τις οποίες καθορίζεται η πορεία κάθε λιμανιού και αντίστοιχα προορισμού στον τομέα και να

αναγνωρίσει τις πρακτικές που ακολουθούνται από τα κύρια τμήματα που απαρτίζουν αυτή την αγορά (εταιρίες κρουαζιέρας, λιμάνια, επιβατικές αγορές/πελάτες κρουαζιέρας), ώστε συγκρινόμενα με το περιβάλλον που απαρτίζει την βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Κύπρο να γίνει επιτρεπτή η αναγνώριση των δυνατών και αδύνατων σημείων, των προοπτικών και προκλήσεων του κλάδου και να επιτραπούν έτσι τα απαραίτητα αποτελέσματα και εισηγήσεις, ώστε να λειτουργήσουν ως βάση, για τη μελλοντική εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου επιχειρησιακού πλάνου που με την εφαρμογή του, θα μπορέσουν τα Κυπριακά λιμάνια να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο στη βιομηχανία της κρουαζιέρας και να επωφεληθεί έτσι η χώρα τα ανάλογα οφέλη που θα ενισχύσουν την κοινωνικοοικονομική πρόοδο και ανάπτυξη.

## **The Cruise Industry in Cyprus. Strengths and Weaknesses, Prospects and Challenges**

### **Abstract**

The worldwide cruise industry is characterized by significant growth rates and as a market that is clearly oriented and driven by supply factors of the industry. At the same time, it is estimated that the sector will continue noting increasing trends by exploiting the prospects arising from new markets.

The Mediterranean region, during the latest years, is classified as the second region after the Caribbean, which absorbs the largest traffic numbers arising from the cruise industry. This fact, corresponds to extremely important socioeconomic benefits.

For this reason, many ports in the Mediterranean region have developed excellent corporate plans and practices and follow aggressive marketing policies so as to achieve absorbing the largest possible shares from the industry.

However, it occurs through mass media, that Cypriot ports, rather than following the upward trend of the sector which characterizes the Mediterranean and the Europe regions, on the contrary, note decreases regarding the traffic of ships and cruisers.

Therefore, this study attempts to primarily recognize market trends of the sector, the market's analogous contribution to socioeconomic patterns, the parameters on which the course of each port and in extend region/destination is depended on, as well as to identify the practices followed by the main markets which comprise the sector (cruise companies, ports, cruise passengers / cruise customers). Results of the study allow the comparison with the environment that constitutes the Cyprus's cruise industry and identities the strengths, weaknesses, prospects and challenges of the industry. Research results allow recommendations that will lead to a comprehensive strategic planning and will act as basis for the future development of an integrated business plan, the application of which, will allow Cyprus ports to play a key role in the cruise industry and thus generate for the benefit of the country the analogous positive contributions which will further enhance socio-economic development and progress.



# 1. Εισαγωγή

## 1.1 Σκοπός

Λαμβάνοντας υπόψη την ανοδική πορεία που σημειώνει ο κλάδος της κρουαζιέρας παγκόσμια αλλά και ειδικότερα στην περιοχή της Μεσογείου καθώς επίσης και τις πτωτικές τάσεις που κατά καιρούς ανακοινώνονται σε διάφορα μέσα επικοινωνίας σχετικά με τη μείωση στην κίνηση κρουαζιέρας της Κύπρου, δηλαδή μείωση στον αριθμό των επιβατών και τον αριθμό των πλοίων, κρίθηκε σκόπιμο, ιδιαίτερα κατά την τρέχουσα περίοδο που διανύει η χώρα και τις προσπάθειες που καταβάλλονται για οικονομική ανόρθωση και πρόοδο, η παρούσα έρευνα να εξετάσει τις πτυχές στις οποίες βασίζεται και από τις οποίες εξαρτάται η εν λόγω βιομηχανία καθώς και τις συνέπειες και τα αποτελέσματά της στην οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη.

Η προσέγγιση αυτή, οδηγεί σε συγκριτικά συμπεράσματα σε ότι αφορά στην Κύπρο και στα κυπριακά λιμάνια και αναγνωρίζει τις οικονομικές επιδράσεις, τις διάφορες μεταβλητές που επηρεάζουν και διαμορφώνουν την πορεία της χώρας στη συγκεκριμένη βιομηχανία καθώς επίσης τα σημεία στρατηγικής αντιμετώπισης δυνάμεων, αδυναμιών, ευκαιριών και προοπτικών ώστε να λειτουργήσουν ως βάση για τη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου στρατηγικού επιχειρησιακού πλάνου, κατάλληλου ώστε να επιτραπούν ανοδικές τάσεις και αυξήσεις και να μπορέσει έτσι η υπό αναφορά βιομηχανία να συνεισφέρει τα μέγιστα δυνατά στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη.

Οι παράμετροι που διαμορφώνουν και επηρεάζουν τον κλάδο, τα τελευταία χρόνια έχουν μεταβληθεί αρκετά, με αποτέλεσμα, η μέθοδος αυτού του τουρισμού να απορροφά πλήθος διαφόρων τμηματικών αγορών σε ένα ευρύ φάσμα δημογραφικών χαρακτηριστικών και να αποτελεί έτσι μια βιομηχανία με σημαντικές οικονομικές αποδόσεις τόσο για τις εταιρείες που με τα κρουαζιερόπλοιά τους διακινούν αυτή την κατηγορία τουριστών όσο και τους προορισμούς και λιμάνια που αυτοί επισκέπτονται.

Η προσφερόμενη υπηρεσία και προϊόν κρουαζιέρας μεταβάλλεται ραγδαία, σε μία αγορά που βασίζεται σε λίγες εταιρίες κρουαζιέρας κολοσσούς, οι οποίες προσπαθούν να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας, με την εισαγωγή νέας γενιάς πλοίων που μπορούν να χαρακτηριστούν ως πλωτές πόλεις και ταχύτερων, καθώς επίσης και με την αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών και προϊόντων τόσο επί πλοίου όσο και επί ξηράς ώστε να καλύπτεται όσο το δυνατόν μεγαλύτερο φάσμα αναγκών και επιθυμιών των τελικών πελατών και να επιτυγχάνεται έτσι σταδιακά η πιστότητά τους (loyalty) σε αυτό το είδος τουρισμού.

Η έρευνα, που σημειώνεται ότι χαρακτηρίστηκε από δυσκολία εξεύρεσης στατιστικών στοιχείων σε βάθος χρόνου αλλά και στατιστικών οικονομικών στοιχείων σχετικών με τις εμπορικές δραστηριότητες των κύριων εμπλεκόμενων, κατέδειξε ότι η κίνηση κρουαζιέρας ενός προορισμού εκτιμάται από την εξής γραμμή παλινδρόμησης:

Κίνηση Πλοίων και Επιβατών Κρουαζιέρας =  $\beta_0$  +  $\beta_1$  υποδομές +  $\beta_2$  απόδοση +  $\beta_3$  υπηρεσίες ναυσιπλοΐας +  $\beta_4$  υπηρεσίες για επιβάτες κρουαζιέρας +  $\beta_5$  υπηρεσίες για πλοία +  $\beta_6$  υπηρεσίες ελέγχου, ασφάλειας και προστασίας +  $\beta_3$  τέλη (λιμενικά και άλλα) +  $\beta_4$  ελκυστικότητα προορισμού και αξιοθέατων +  $\beta_5$  χρόνοι προσβασιμότητας στον προορισμό και τα αξιοθέατα +  $\beta_6$  υπηρεσίες ψυχαγωγίας και χαλάρωσης λιμανιών και πόλεων/προορισμών +  $\beta_7$  ευρύτερη

προσβασιμότητα στις πόλεις και την κάθε χώρα/προορισμό+β8 ασφάλεια προορισμού. Σ' αυτή τη γραμμή παλινδρόμησης, οι παράμετροι  $\beta_0, \beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4, \beta_5, \beta_6, \beta_7, \beta_8$  είναι αυτοί που θα πρέπει να αναγνωριστούν για κάθε περίπτωση.

## 1.2 Δομή και μεθοδολογία

Στο δεύτερο κεφάλαιο, γίνεται ανάλυση της βιομηχανίας της κρουαζιέρας ανά το παγκόσμιο και ανά γεωγραφικές τμηματοποιήσεις όπου διαφαίνεται η προσφορά και η ζήτηση του τομέα, οι εταιρείες που ουσιαστικά διακινούν τον τομέα, οι στρατηγικές και οι επιχειρησιακές πρακτικές που αυτές ακολουθούν καθώς επίσης και η οικονομική συνεισφορά που ο τομέας έχει στη βάση των κατηγοριών εσόδων που πηγάζουν από τις διάφορες εμπορικές δραστηριότητες των εταιρειών κρουαζιέρας.

Παράλληλα, αναγνωρίζονται και αναλύονται στο ίδιο κεφάλαιο οι απαραίτητες υποδομές, ανωδομές και υπηρεσίες σε σχέση με τους δύο κύριους πυλώνες στους οποίους βασίζεται η παραγωγή του προϊόντος/υπηρεσίας της εν λόγω βιομηχανίας, δηλαδή των προορισμών και των λιμανιών.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στις ευρωπαϊκές και διεθνείς πολιτικές που επηρεάζουν και διαμορφώνουν τον τομέα μέσα από σχετικούς Κανονισμούς, Οδηγίες, Νομοθεσίες καθώς επίσης και τα κύρια Όργανα σε Ευρωπαϊκό και διεθνές πεδίο των οποίων οι εργασίες σχετίζονται με τον τομέα.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύονται και παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά και οι τάσεις της χώρας ως τουριστικός προορισμός κρουαζιέρας και ως τουριστικός προορισμός γενικότερα, αναγνωρίζονται και καταγράφονται οι κινήσεις της χώρας στον τομέα καθώς επίσης και το επίπεδο των υποδομών, ανωδομών και υπηρεσιών των κυπριακών λιμανιών που εξυπηρετούν τη

βιομηχανία αλλά και οι επιχειρησιακές πρακτικές και αναπτυξιακές στρατηγικές που ακολουθούνται ενώ παράλληλα αναγνωρίζονται οι κύριες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η χώρα. Στο πέμπτο κεφάλαιο που ακολουθεί, αναγνωρίζονται και καταγράφονται οι ίδιοι παράμετροι που αφορούν όμως αυτή τη φορά στον ανταγωνισμό, με παράλληλη παράθεση συγκριτικών στατιστικών στοιχείων της βιομηχανίας (κίνηση πλοίων επιβατών, εισοδήματα από δαπάνες επιβατών κλπ).

Στο έκτο κεφάλαιο ακολουθούν τα πορίσματα αιτιολογικής ποιοτικής έρευνας, η οποία κρίθηκε ως απαραίτητη έτσι ώστε να εξεταστούν οι μεταβλητές που αναγνωρίστηκαν στην εξερευνητική έρευνα που προηγήθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια.

Στο έβδομο κεφάλαιο παρουσιάζεται η ανάλυση των δυνάμεων, αδυναμιών, προοπτικών και προκλήσεων που αντιμετωπίζει η χώρα στη βάση των πορισμάτων που προηγήθηκαν από την έρευνα, καταλήγοντας στο όγδοο κεφάλαιο το οποίο περιέχει τα συμπεράσματα και τις προτάσεις της έρευνας για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας του τόπου.

Στη βάση των όσων αναφέρονται πιο πάνω η διατριβή περικλείει θεωρητικό και ερευνητικό μέρος, που βασίζονται σε δευτερογενή και πρωτογενή έρευνα για την οποία χρησιμοποιήθηκαν τα εργαλεία που υποδεικνύονται ανά κάθε περίπτωση καθώς επίσης και οι προσωπικές μου γνώσεις και εμπειρίες.

## 2. Η βιομηχανία της κρουαζιέρας

### 2.1 Περιγραφή και ρυθμοί ανάπτυξης της βιομηχανίας κρουαζιέρας

Η κρουαζιέρα από την αρχαιότητα, αποτελεί τρόπο αναψυχής που με την εξέλιξη των χρόνων, σωρεία χαρακτηριστικών του τομέα μεταβλήθηκαν, καθιστώντας την έτσι μια βιομηχανία συνδυασμένου τρόπου παροχής τουριστικών υπηρεσιών από τη μια αλλά και τρόπου επιλεξιμότητας πολλαπλών προορισμών, με συνδυασμένες εμπειρίες στους προορισμούς που προσελκύει, πλέον, επιβάτες όχι μόνο ανώτερων οικονομικών κοινωνικών στρωμάτων <sup>1</sup>(Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2006).

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας, κατά τις τελευταίες δεκαετίες αποτελεί μία από τις πιο δυναμικά αναπτυσσόμενες βιομηχανίες, κάτι που πιστοποιείται από το γεγονός πως οι επιβάτες που διακινήθηκαν ανά το παγκόσμιο μεταξύ των ετών 1990 και 2013, σημείωσαν ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης περίπου 8 τοις εκατό. Δεύτερος προορισμός κρουαζιέρας ανά το παγκόσμιο με βάση τον αριθμό των επιβατών που διακινήθηκαν κατά τα πιο πάνω έτη κατατάσσεται η Μεσόγειος ( Esteve-Perez και Garcia-Sanchez, 2014) <sup>2</sup>.

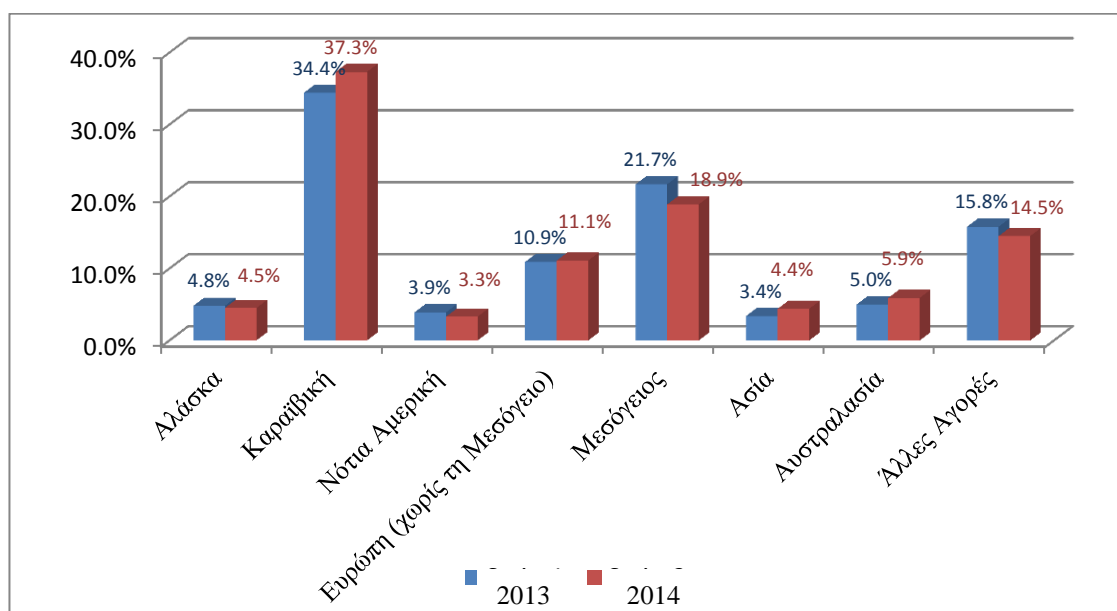
---

<sup>1</sup> Μοίρα Π. και Μυλωνόπουλος Δ, (2006), “Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία. Κοινωνιολογική προσέγγιση”, Ε- Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας, p.p.28-38, [http://www.academia.edu/3645457/%CE%97\\_%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1%CE%B6%CE%B9%CE%AD%CF%81%CE%B1\\_%CF%89%CF%82\\_%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE\\_%CF%85%CF%80%CE%B7%CF%81%CE%B5%CF%83%CE%AF%CE%B1.\\_%CE%9A%CE%BF%CE%B9%CE%BD%CF%89%CE%BD%CE%B9%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CE%AE\\_%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%83%CE%AD%CE%B3%CE%B3%CE%B9%CF%83%CE%B7](http://www.academia.edu/3645457/%CE%97_%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1%CE%B6%CE%B9%CE%AD%CF%81%CE%B1_%CF%89%CF%82_%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE_%CF%85%CF%80%CE%B7%CF%81%CE%B5%CF%83%CE%AF%CE%B1._%CE%9A%CE%BF%CE%B9%CE%BD%CF%89%CE%BD%CE%B9%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CE%AE_%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%83%CE%AD%CE%B3%CE%B3%CE%B9%CF%83%CE%B7), [Λήψη:30 Απριλίου 2014]

<sup>2</sup> Perez J. E. και Sanchez A. G, (2014), “Cruise market: Stakeholders and the role of ports and tourist hinterlands”, Maritime Economic Logistics, Maritime Economics & Logistics advance online publication, <http://www.palgrave-journals.com/mel/journal/vaop/ncurrent/abs/mel201421a.html>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

Είναι λογικό ότι οι ρυθμοί ανάπτυξης του τομέα επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τις πρακτικές που ακολουθούν οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα αλλά και από τους επηρεασμούς στους οποίους υπόκειται ο τομέας από τους τελικούς καταναλωτές.

Τα μερίδια αγοράς στην Παγκόσμια Βιομηχανία Κρουαζιέρας για τα έτη 2013 και 2014 παρουσιάζονται στο πιο κάτω γράφημα, ενώ οι επιβάτες κρουαζιέρας για τα έτη 1995 μέχρι και 2014 παρουσιάζονται στο Παράρτημα 1 της Έρευνας.



Πηγή: Statista Inc., United States, <http://www.statista.com/statistics/294260/global-cruise-industry-deployment-market-share-by-region/>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

## 2.2 Οι παγκόσμιοι οικονομικοί δείκτες της βιομηχανίας κρουαζιέρας

Την ίδια ώρα, σημαντική ανάπτυξη από την πορεία της βιομηχανίας, σημειώνεται επίσης στις ημέρες φιλοξενίας ανά γεωγραφική περιοχή, καταγράφοντας στη διάρκεια μιας δεκαετίας (2003-2013) παγκόσμια αύξηση ύψους 965%, με την βόρεια Ευρώπη να σημειώνει τα πιο μεγάλα ποσοστά ανάπτυξης (2003-2013), ύψους 209%<sup>3</sup>. Αναλυτικά στοιχεία παρουσιάζονται στο Παράτημα 2 της Έρευνας.

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας, μετά τη σημαντική ανάκαμψη που σημείωσε το 2009 λόγω της παγκόσμιας οικονομική κρίσης, όπου τα έσοδα του τομέα ανά το παγκόσμιο μειώθηκαν κάτω από τα 25 δισεκατομμύρια δολάρια, κατά το 2013 είχε έσοδα της τάξης των περίπου 36 δισεκατομμύρια δολαρίων. Οι εκτιμήσεις αναφέρουν ότι αυτός ο αριθμός αναμένεται να έχει συνεχόμενες αυξητικές τάσεις κατά τα επόμενα έτη. Το ίδιο ισχύει και για τον αριθμό των επιβατών, αφού υπολογίζεται πως το 2018 θα ξεπεράσουν τα 24 εκατομμύρια. Αναμένεται επίσης ότι ο μέσος όρος των επιβατών κρουαζιέρας συνείσφερε στον τομέα έσοδα ύψους περίπου \$ 1.728, ωστόσο επειδή το κόστος ανά επιβάτη είναι ψηλό, το μέσο κέρδος από το καθ' ένα υπολογίστηκε για το 2013 στα περίπου 185 δολάρια<sup>4</sup>.

Παράλληλα, σύμφωνα με στοιχεία της ιστοσελίδας “cruise market watch” τα έσοδα του τομέα για το 2015 εκτιμώνται στα περίπου 39.600.000.000 δολάρια, σημειώνοντας έτσι αύξηση ύψους 6.9% σε σχέση με το 2014) και παράλληλα ο αριθμός των επιβατών που θα διακινηθούν στα περίπου 22.2 εκατομμύρια, σημειώνοντας έτσι αύξηση ύψους 3.2% σε σχέση με το 2014<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> Πηγή: Business Research & Economic Advisors, (2014) The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2013, America,

[http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/Global\\_Cruise\\_Impact\\_Analysis\\_2013.pdf](http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/Global_Cruise_Impact_Analysis_2013.pdf)

<sup>4</sup> Πηγή: Statista Inc., “Statistics and facts on the cruise industry”, United States, <http://www.statista.com/topics/1004/cruise-industry/>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>5</sup> Πηγή: Cruise Market Watch, <http://www.cruisemarketwatch.com/market-share/>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

Από τις δαπάνες που πηγάζουν από την βιομηχανία του θαλάσσιου τουρισμού συνεπάγονται άμεσες, έμμεσες και προκαλούμενες επιπτώσεις στην οικονομία ενός προορισμού. Οι άμεσες αφορούν στους προμηθευτές που πωλούν απευθείας αγαθά και υπηρεσίες στα κρουαζιερόπλοια, τους επιβάτες τους και τα πληρώματά τους (π.χ. λιμενικά έξοδα, θαλάσσια έξοδα, έξοδα τροφίμων, έξοδα ποτών, έξοδα καυσίμων, έξοδα νερού, έξοδα συντηρήσεων κλπ) και οι έμμεσες και προκαλούμενες πηγάζουν από τις δαπάνες των επιβατών κρουαζιέρας και των πληρωμάτων τους (π.χ. έξοδα ταξί, έξοδα για αγορές τροφίμων, ποτών, αγαθών λιανικής πώλησης, αναμνηστικών αντικειμένων, έξοδα για εκδρομές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες κλπ) και άλλες δαπάνες που συνδέονται με τις έμμεσες (Brida, J.G. and Zapata, S., 2010)<sup>6</sup>.

Συνεπώς το ύψος των εισοδημάτων που πηγάζουν από τον τομέα αφορούν στα έσοδα από τον αριθμό των πλοίων και των επιβατών (ανά κατηγορία κρουαζιέρας π.χ. διαμετακομιστικού τύπου, επιβίβασης /αποβίβασης και fly, cruise & stay), τις ημέρες παραμονής στον κάθε προορισμό και τις δαπάνες ανά επιβάτη και μέλος πληρώματος).

Όπως παρουσιάζεται στο Παράρτημα 4 κατά το έτος 2013, 114.87 εκατομμύρια επισκέψεις επιβατών και πληρωμάτων πλοίων κρουαζιέρας σε διάφορους ανά το παγκόσμιο προορισμούς, παρήγαγαν 52.31 δισεκατομμύρια δολάρια.

Το ποσό αυτό αφορά σε δαπάνες, που περιλαμβάνουν επίσης τις άμεσες δαπάνες των γραμμών κρουαζιέρας για τα αγαθά και τις υπηρεσίες που απαιτήθηκαν για την υποστήριξη των δραστηριοτήτων της κρουαζιέρας τους (*Business Research and Economic Advisors, 2014*).

Σημειώνεται ότι οι δαπάνες των γραμμών κρουαζιέρας περιλαμβάνουν τις αγορές των αγαθών που καταναλώνονται και χρησιμοποιούνται σε πλοία, τα λιμενικά τέλη και τα τέλη / προμήθειες

---

<sup>6</sup> Brida, J.G. and Zapata, S., (2010) 'Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts', *Int. J. Leisure and Tourism Marketing*, Vol. 1, No. 3, pp.205–226., [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:YImiC3AM094J:www.researchgate.net/profile/Juan\\_Gabriel\\_Brida/publication/228304461\\_Cruise\\_Tourism\\_Economic\\_Socio-Cultural\\_and\\_Environmental\\_Impacts/links/0912f50bfa42844d84000000.pdf+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=gr](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:YImiC3AM094J:www.researchgate.net/profile/Juan_Gabriel_Brida/publication/228304461_Cruise_Tourism_Economic_Socio-Cultural_and_Environmental_Impacts/links/0912f50bfa42844d84000000.pdf+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=gr), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]



των ταξιδιωτικών πρακτόρων, τα διοικητικά έξοδα και μισθούς που καταβάλλονται στους υπαλλήλους (πλήρωμα πλοίων, άλλους υπαλλήλους επί πλοίου και επί ξηράς). Από αυτές τις δαπάνες, 20.10 δισεκατομμύρια απορροφήθηκαν από την Αμερική όμως η περιοχή η οποία επωφελήθηκε περισσότερο είναι η Ευρώπη, η οποία απορρόφησε στο σύνολο 21.20 δισεκατομμύρια δολάρια από την βιομηχανία κρουαζιέρας. Οι εν λόγω δαπάνες προέκυψαν κατά ποσοστό 72.13% απ τις εταιρείες κρουαζιέρας, 25.52% από τους επιβάτες και 2.35% από το πλήρωμα (το Παράρτημα 5 είναι σχετικό). Οι δαπάνες αυτές όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα που ακολουθεί στην επόμενη σελίδα, πηγάζουν πρωτίστως από τέλη που προέρχονται για το ταξίδι κρουαζιέρας από και προς τα λιμάνια, κατά δεύτερο λόγο από τα έξοδα σε αγορές που προκύπτουν από αυτά τα ταξίδια και κατά τρίτο λόγο από τις εκδρομές και τις ντόπιες διαμετακομίσεις στους προορισμούς.

**Παγκόσμιες δαπάνες επιβατών και πληρώματος κατά κατηγορία δαπανών – 2013 ( εκατομμύρια)**

(\* Μετατροπή : 1 δολάριο = 0,924171711 ευρώ)

Κατηγορίες	Σύνολο		Επιβάτες σε επιβίβαση / αποβίβαση		Επιβάτες σε διαμετακόμιση		Πλήρωμα	
	US\$	€	US\$	€	US\$	€	US\$	€
Ήμερες επίσκεψης (εκατομμύρια)	114.86		21.31		71.8		21.75	
Διαμονή	1,014	0,937	1,014	0,937	--	--	--	--
Ταξίδι στο λιμάνι επιβίβασης (αρχικό λιμάνι)	3,841	3,550	3,841	3,550	--	--	--	--
Τρόφιμα & Ποτά	1,600	1,479	541	500	758	701	301	278
Εκδρομές & Ντόπιες διαμετακομίσεις	3,445	3,184	477	441	2,779	2,568	189	175
Αγορές & Άλλα	4,679	4,324	867	801	3,069	2,836	743	687
<b>Σύνολο</b>	<b>14,579</b>	<b>13,473</b>	<b>6,740</b>	<b>6,229</b>	<b>6,606</b>	<b>6,105</b>	<b>1,233</b>	<b>1,140</b>
<b>Μέση Δαπάνη ανά επίσκεψη</b>	<b>126.93</b>	<b>117.31</b>	<b>316.28</b>	<b>292.30</b>	<b>92.00</b>	<b>85.02</b>	<b>56.69</b>	<b>52.39</b>

Πηγή: Business Research & Economic Advisors, (2014) The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2013, Business Research & Economic

Advisors, America, [http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/Global\\_Cruise\\_Impact\\_Analysis\\_2013.pdf](http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/Global_Cruise_Impact_Analysis_2013.pdf)

Σύμφωνα με στοιχεία του Ομίλου της Παγκόσμιας Τράπεζας (Παράρτημα 6) οι παγκόσμιοι εισερχόμενοι και εξερχόμενοι τουρίστες κατά το 2012 ανήλθαν στους 2.279.691.000. Από αυτούς, το ίδιο έτος, αριθμός 21.000.000 τουριστών αφορούν σε πελάτες που προήλθαν από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας (συμμετέχοντες σε κρουαζιέρας). Συνεπώς κατά το έτος 2012, ποσοστό της τάξης του 0,92% του παγκόσμιου τουρισμού αφορά σε τουρισμό κρουαζιέρας. Οι δαπάνες του παγκόσμιου εξερχόμενου και εισερχόμενου τουρισμού κατά το ίδιο έτος, εκτιμήθηκαν στα 4.218.350 εκατομμύρια δολάρια και αναλογικά ποσό ύψους 38.858 εκατομμυρίων δολαρίων αφορούσε σε δαπάνες που προέβησαν οι τουρίστες κρουαζιέρας ανά το παγκόσμιο.

### **2.3 Οι εταιρείες κρουαζιέρας**

Ο τομέας βασίζεται και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις πρακτικές των μεγάλων εταιριών που κυριαρχούν την ολιγοπωλιακή αγορά του τομέα. Ενδεικτικά σημειώνεται πως ποσοστό πέραν του 80% της κίνησης επιβατών του τομέα πηγάζει από τα δρομολόγια των γραμμών που ανήκουν σε τρεις κύριες, εταιρείες κολοσσούς του τομέα που είναι η Carnival Corporation & plc, η Royal Caribbean Cruises Ltd και η Norwegian Cruise Line Corporation Ltd.

Συγκεκριμένα, στην εταιρεία Carnival Corporation & plc ανήκουν εννέα επιμέρους εταιρείες κρουαζιέρας με εκτελεστικό έλεγχο της κάθε μιας, στη βάση τη γεωγραφικής της θέσης .

Οι εννέα επιμέρους εταιρείες κρουαζιέρας που έχουν στόλο πέραν των 100 πλοίων της εν λόγω εταιρείας είναι<sup>7</sup>:

- AIDA Cruises (Γερμανία)
- Carnival Cruise Lines (Αμερική)
- Costa Cruises (Ιταλία)
- Cunard Line (Ηνωμένο Βασίλειο)
- Holland America Line (Ηνωμένες Πολιτείες)
- P & O Cruises (Αγγλία)
- P & O Cruises Αυστραλίας (Αυστραλία)
- Princess Cruises (Αμερική)
- Seabourn Cruise Line (Αμερική)

Σε ότι αφορά στην εταιρεία Royal Caribbean Cruises Ltd, που αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη εταιρεία του τομέα, σ' αυτήν ανήκουν κατά 100% πέντε εταιρείες κρουαζιέρας και κατά 50% η μάρκα γραμμής TUI Cruises ενώ διαθέτει στόλο πέραν των 40 κρουαζιερόπλοιων. Οι επιμέρους εταιρείες που της ανήκουν είναι<sup>8</sup>:

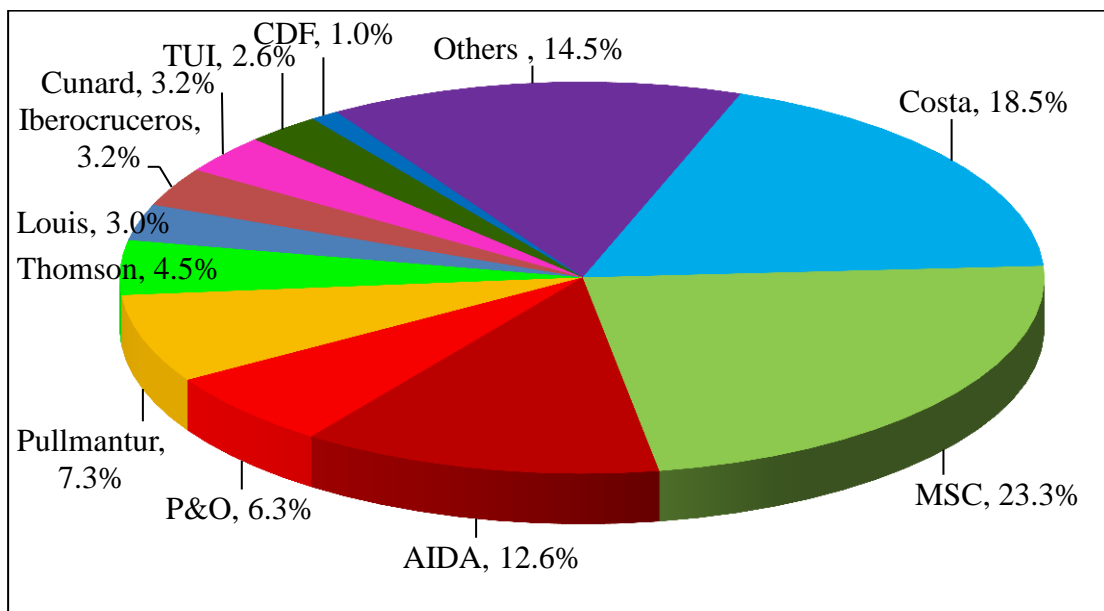
- Royal Caribbean International
- Celebrity Cruises
- Pullmantur Cruises
- Azamara Cruises
- Croisières de France
- TUI Cruises (μερίδιο 50%)

---

<sup>7</sup> Πηγή: Wikimedia Foundation, Inc., America, Wikipedia,  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Royal\\_Caribbean\\_International](http://en.wikipedia.org/wiki/Royal_Caribbean_International), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>8</sup> Πηγή: Wikimedia Foundation, Inc., America,  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Royal\\_Caribbean\\_Cruises\\_Ltd](http://en.wikipedia.org/wiki/Royal_Caribbean_Cruises_Ltd), [Λήψη: 30 Απριλίου]

Η τρίτη μεγαλύτερη εταιρεία της βιομηχανίας είναι η Norwegian Cruise Line Holdings Ltd, στην οποία ανήκουν οι εταιρείες κρουαζιέρας Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises and Regent Seven Seas Cruises brands. Η εταιρεία διαθέτει πάνω από 20 πλοία ενώ μέσα στο 2019 θα εισαγάγει έξι νέα. Προσεγγίζει πέραν των 430 προορισμών ανά τα παγκόσμιο και διετέλεσε πρωτοπόρα εταιρεία στον τομέα αφού εισήγαγε την ιδέα της “ελεύθερης κρουαζιέρας” προσφέροντας περισσότερη ελευθερία και ευελιξία στους φίλους της κρουαζιέρας. Η εταιρεία Oceania Cruises απευθύνεται σε καταναλωτές υψηλής κοινωνικοοικονομικής τάξης (upper-premium cruise segment) και η εταιρεία Regent Seven Seas χαρακτηρίζεται για τις κρουαζιέρες της τύπου πολυτελείας (luxury cruise segment)<sup>9</sup>. Η δυναμική ικανότητα μεταφοράς επιβατών ανά εταιρεία στην Ευρώπη κατά το 2014, παρουσιάζεται στο πιο κάτω γράφημα:



Πηγή: Bermello Ajamil & Partners, Inc, (2015), Medcruise, Medcruise Development Course

<sup>9</sup> Πηγή: Norwegian Cruise Line Holdings Ltd, <http://www.nclhldinvestor.com/>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

## 2.4 Κύριες αγορές/πηγές επιβατών κρουαζιέρας

Σύμφωνα με τον F. Lauderdale (2014) και τον Πίνακα που ακολουθεί, οι δέκα πρώτες αγορές που λειτουργούν ως σημαντικές πηγές επιβατών κρουαζιέρας είναι η Αμερική, η Αγγλία, η Ιρλανδία, η Γερμανία, η Ιταλία, η Αυστραλία, ο Καναδάς, η Βραζιλία, η Ισπανία, η Γαλλία και τέλος η Σκανδιναβία και η Φινλανδία με μεγαλύτερο από 50% ποσοστό να το κατέχει η Αμερική<sup>10</sup>. Από αυτές τις αγορές τα μεγαλύτερα ποσοστά αλλαγής, σε μια περίοδο πέντε χρόνων, σημείωσαν η Γερμανία, η Αυστραλία και η Βραζιλία, με τη δεύτερη να σημειώνει το μεγαλύτερο ποσοστό αύξησης, ύψους 130%.

<b>Οι δέκα μεγαλύτερες πηγές Επιβατών Κρουαζιέρας της Διεθνούς Ένωσης Εταιρειών Κρουαζιέρας –εκτιμήσεις του 2013 σε αριθμούς επιβατών (οοο'ς)</b>				
<b>Χώρα</b>	<b>Επιβάτες 2013</b>	<b>Παγκόσμιο Μερίδιο</b>	<b>Πενταετές % αλλαγής</b>	<b>2013 Κατάταξη</b>
Αμερική	11,016	51.7%	15.1%	1
Αγγλία & Ιρλανδία	1,719	8.1%	16.4%	2
Γερμανία	1,637	7.7%	80.5%	3
Ιταλία	860	4.0%	26.1%	4
Αυστραλία	760	3.6%	130.3%	5
Καναδάς	734	3.4%	1.3%	6
Βραζιλία	732	3.4%	84.8%	7
Ισπανία	600	2.8%	20.7%	8
Γαλλία	520	2.4%	67.7%	9
Σκανδιναβία & Φινλανδία	350	1.6%	184.6%	10

<sup>10</sup> Πηγή: F., Lauderdale, (2014), “The state of the Cruise Industry in 2014: Global Growth in Passenger Numbers and Product Offerings - Cruise Industry Investment in Ship Innovations; Varied Market Segments Yield Impressive Outlook”, [http://www.cruising.org/vacation/news/press\\_releases/2014/01/state-cruise-industry-2014-global-growth-passenger-numbers-and-product-o](http://www.cruising.org/vacation/news/press_releases/2014/01/state-cruise-industry-2014-global-growth-passenger-numbers-and-product-o), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

«Η Ασία, σημείωσε ανάκαμψη από την πτώση του 2012, σημειώνοντας το 2013, 28 τοις εκατό αύξηση. Το γεγονός αυτό την έφερε να κατέχει μερίδιο 5 τοις εκατό στο σύνολο των επιβατών κρουαζιέρας της Αυστραλίας. Η περιοχή αυτή αναμένεται να βιώσει τα επόμενα χρόνια τη μεγαλύτερη ανάπτυξη, αφού οι εταιρείες κρουαζιέρας επεκτείνουν τα δρομολόγια των προσφορών τους από Κίνα, Ιαπωνία, Σιγκαπούρη και Χονγκ Κονγκ» (Cruise Lines International Association Australasia, 2013) <sup>11</sup>.

## **2.5 Αναπτυξιακές στρατηγικές των εταιρειών κρουαζιέρας**

Σύμφωνα με την Yolanda Williams (2011)<sup>12</sup> στη περίπτωση της Carnival Corporation, το στρατηγικό πλάνο της εταιρείας βασίζεται στα ακόλουθα:

Η αποστολή της εταιρείας εστιάζεται στο να παραμείνει ηγετική στη βιομηχανία κρουαζιέρας και ψυχαγωγίας, προσανατολισμένη στις ανάγκες της αγοράς, με τη χρήση πακέτων προσφοράς που θα περιλαμβάνουν όλες τις υπηρεσίες και θα απευθύνονται στα τμήματα των αγορών που στοχεύει. Οι στόχοι του μάρκετινγκ της, εστιάζονται στο να αναπτύξει νέα τμήματα της αγοράς με την παροχή καινοτόμων πακέτων κρουαζιέρας που θα προσελκύσουν μεγάλο ποσοστό υφιστάμενων πελατών της αλλά και δυνητικών (πελάτες νεότερων ηλικιών, υφιστάμενους έμπειρους πελάτες καθώς επίσης και πελάτες που ανήκουν σε ανώτερα κοινωνικοοικονομικά στρώματα) αλλά και να υιοθετήσει τέτοια μέσα προώθησης ικανά ώστε να επιτευχθεί αύξηση στη γνωστοποίηση μεταξύ των αγορών για κάθε κατηγορία αναφορικά

---

<sup>11</sup> Πηγή: Cruise Lines International Association Australasia, (2013), “Cruise Industry Source Market Report Australia 2013”, Australia, <http://www.cruising.org.au/downloads/CLIA-Report-2013.pdf>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>12</sup> Πηγή: LinkedIn, Slideshare, <http://www.slideshare.net/ybowdrywilliams/carnival-cruises-marketing-plan-and-business-case>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

με τη διαθεσιμότητα και τη προσιτότητα αυτού του είδους τουρισμού, ώστε να προσελκύσει νέους πελάτες.

Επίσης, ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα θεωρεί την επίτευξη οικονομιών κλίμακας, μέσα από την κατασκευή μεγαλύτερου μεγέθους πλοίων, κάτι που μόνο οι μεγάλες εταιρείες μπορούν να υλοποιήσουν. Ενδεικτικά σημειώνεται πως τα μεγαλύτερα πλοία που είναι ήδη σε λειτουργία του τομέα, όπως είναι τα πλοία *Allure of the Seas* και *Oasis of the Seas* της εταιρείας *Royal Caribbean*, αποτελούν αδιαμφισβήτητα πλωτές πόλεις, αφού, έχουν μήκος πέραν των 360 μέτρων, πλάτος 65 μέτρων, βύθισμα 9.3 μέτρων, βάθος 22,5 μέτρων και επιβατική δυναμική ικανότητα πέραν των 6.200 επιβατών την στιγμή που τα μεγαλύτερα πλοία υπό κατασκευή ξεπερνούν αυτούς τους αριθμούς<sup>13</sup>. Σημειώνεται επίσης ότι το 2015, προστέθηκαν 7 νέα πλοία συνολικής χωρητικότητας 18.813 επιβατών ενώ κατά τα έτη 2016 και 2017, αναμένεται να προστεθούν ακόμα 15 νέα κρουαζιερόπλοια, αυξάνοντας έτσι τη δυναμική ικανότητα χωρητικότητας επιβατών κατά 8.1% (Παράρτημα 7). Το γεγονός αυτό συνεπάγει πρόσθετη συνεισφορά στα ετήσια έσοδα του τομέα ύψους 3.600 εκατομμύριων δολαρίων<sup>14</sup>.

Την ίδια ώρα, οι Wilson, Scruggs, Page, Emerson, Peaden και Abbot (2013)<sup>15</sup> σε μια προσπάθεια καταγραφής του πλάνου στρατηγικής διαχείρισης της *Royal Caribbean* ώστε να αναγνωριστούν οι απαιτούμενες επιχειρησιακές πρακτικές της εταιρίας, καταγράφει μεταξύ άλλων, τα εξής πλεονέκτημα, αδυναμίες, ευκαιρίες και απειλές. Πρόκειται για εταιρεία με

---

<sup>13</sup> Πηγή: Wikimedia Foundation, Inc., America, Wikipedia, [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_the\\_world%27s\\_largest\\_cruise\\_ships/](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_world%27s_largest_cruise_ships/), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>14</sup> Πηγή: Cruise Market Watch, “Growth of the Cruise Industry” <http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>15</sup> Πηγή: Wilson G., Scruggs K., Page S., Emerson N., Peaden W., Ryan Abbot R., (2013), “Strategic Management Case Study . Royal Carribean”, <http://www.slideshare.net/nenelrose/strategic-management-case-study?related=4>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]



ισχυρή θέση στην αγορά και αναγνώριση που διαθέτει αύξηση εσόδων και λαμβάνει θετική ανταπόκριση και βαθμολογίες από υφιστάμενους πελάτες. Ωστόσο οι κρουαζιέρες που παρέχει θεωρούνται πρωταρχικά ως πολυτελείς, τα συμβάντα με πλοία ανταγωνιστικών εταιριών έπληξαν τη ζήτηση του τομέα και διαθέτει υψηλή εξάρτηση και επηρεασμό από τα υψηλά κόστη των καυσίμων. Επίσης επηρεάζεται από την επιβράδυνση της ευρωπαϊκής οικονομίας, την μέτρια ανάπτυξη της οικονομίας των ΗΠΑ και τις συνέπειες των τρομοκρατικών φαινομένων, την τάση της κοινωνίας και των ανθρώπων να διαθέτουν με περισσότερη συνείδηση τα χρήματά τους γεγονός που δεν αποτελεί θετικό σημάδι και τις αποτελεσματικότερες πρακτικές ανταγωνιστών και το υψηλό κόστος των κρουαζιέρων. Διανοίγονται όμως για την εταιρεία μεγάλες προοπτικές από την Ασία αφού αποτελεί τη μεγαλύτερη αγορά ανάπτυξης, από τα νέα της πλοία π.χ. Quantum of the Seas και τις ευκαιρίες αξιοποίησης νέων αγορών ηλικίας 25-40 που δεν έχουν κάνει ποτέ κρουαζιέρα.

Στη βάση των πιο πάνω οι μεγάλες εταιρείες του τομέα έχουν υιοθετήσει ως πρωταρχικό στόχο στις τελευταίες τους πρακτικές τη βέλτιστη αξιοποίηση των ευκαιριών που διανοίγονται από νέες αγορές. Ως συνέπεια, η Carnival Corporation & plc βρίσκεται ήδη σε συζητήσεις με την εταιρεία China Merchants Group Ltd (CMG) ώστε να αναπτυχθεί μια εταιρεία κρουαζιέρας για την ταχέως αναπτυσσόμενη αγορά της Κίνας, αφού με βάση έρευνες, η κινεζική αγορά ταξιδιών κρουαζιέρας εκτιμάται πως είναι σε θέση να διπλασιάσει τις πωλήσεις της στα 11.5 δισεκατομμύρια δολάρια σε πωλήσεις το 2018 από 6.8

δισεκατομμύρια δολάρια το 2013 (Jourdan και Maxwell, 2015)<sup>16</sup>. Την εν λόγω αναπτυξιακή στρατηγική έχει ήδη αποφασίσει και η εταιρεία Royal Caribbean (Sampson, 2014)<sup>17</sup>.

Την ίδια ώρα και με σκοπό να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας, οι εταιρείες κρουαζιέρας έχουν εντονότερη ανάμειξη στον τομέα. Μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες, έχοντας ως στόχο τη μείωση του λειτουργικού τους κόστους και την αύξηση της παραγωγικότητας τους αναμείχθηκαν στις δραστηριότητες και υπηρεσίες των λιμενικών αρχών οι οποίες διαθέτουν τερματικούς σταθμούς και υπηρεσίες κρουαζιέρας. Τέτοια παραδείγματα είναι, το λιμάνι της Μάλτας, όπου η εταιρεία VISET Malta Plc υπέγραψε το 2011 συγκεκριμένη συμφωνία με την εταιρεία MSC Cruises με την οποία η εταιρεία MSC δεσμευόταν να περιλάβει στα δρομολογία της το λιμάνι της Μάλτας για την περίοδο 2011-2015<sup>18</sup>, το λιμάνι του Πειραιά όπου η εταιρεία M.S.C. S.A., καθώς άλλες 3 μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας είχαν εκδηλώσει το ενδιαφέρον τους για τη συμμετοχή τους στην επέκταση του λιμανιού κρουαζιέρας του Ο.Λ.Π. Α.Ε.<sup>19</sup> καθώς επίσης και σε έργα ανωδομών άλλων λιμανιών κρουαζιέρας, όπως για παράδειγμα στο λιμάνι της Βαρκελώνης όπου η εταιρεία Costa Crociere ανέγειρε και λειτουργεί το δικό της τερματικό σταθμό κρουαζιέρας<sup>20</sup>. Παράλληλα, οι εταιρείες προβαίνουν στην εξεύρεση νέων λύσεων ελέγχου εγγράφων και διαχείρισης των διαφόρων διαδικασιών με μεθόδους που θα στηρίζουν την αμεσότερη παγκόσμια συνεργασία, όπως έπραξε η Star Cruises με την εταιρεία BlueCielo μέσω ενός αναβαθμισμένου προγράμματος πληροφορικής .

---

<sup>16</sup> Jourdan A., και Maxwell K, (2015), <http://www.reuters.com/article/2015/01/27/us-carnivl-china-idUSKBN0L00BA20150127>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>17</sup> Sampson H., (2014), [HTTP://WWW.MIAMIHERALD.COM/NEWS/BUSINESS/BIZ-MONDAY/ARTICLE4324827.HTML](http://WWW.MIAMIHERALD.COM/NEWS/BUSINESS/BIZ-MONDAY/ARTICLE4324827.HTML) , [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>18</sup> Πηγή: <http://www.vallettawaterfront.com/content.aspx?id=237609>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>19</sup> Πηγή: Τσαμόπουλος, Μ., (2011), “Συμφωνία ΟΛΠ-MSC για την προβλήτα Γ” <http://www.protothema.gr/economy/article/134303/symfonia-olp-msc-gia-thn-problhta-i/>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>20</sup> Πηγή: Port De Barcelona, (2013), “Barcelona Cruise Facilities”, <http://www.barcelonaturisme.com/imgfiles/Professionals/bcn-cruise-facilities-2013.pdf>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

## 2.6 Κατηγορίες λιμανιών και επιβατών θαλάσσιου τουρισμού (κρουαζιέρας)

Τα λιμάνια που εξυπηρετούν τον τομέα, σύμφωνα με τον Κορρές (2013), με βάση τις υπηρεσίες που μπορούν να προσφέρουν στον τομέα, ταξινομούνται κυρίως σε τρεις μεγάλες κατηγορίες που αναλύονται ως εξής:

- Τα λιμάνια που παρέχουν υπηρεσίες επιβίβασης και αποβίβασης (homeports ή hub ports) τα οποία προϋποθέτουν και την παροχή υπηρεσιών διακίνησης των επιβατών και των αποσκευών τους, τόσο εντός του λιμανιού όσο και μεταξύ των λιμανιών και των αεροδρομίων κάθε χώρας και περιοχής. Επίσης σε αυτά τα λιμάνια προϋποθέτεται και η παροχή πρόσθετων υπηρεσιών όπως για παράδειγμα, η πετρέλευση, ο εφοδιασμός καυσίμων, η συλλογή σκυβάλων και άλλων κατάλοιπων κλπ.
- Τα λιμάνια προορισμού (destination ports ή transit ports), τα οποία παρέχουν υπηρεσίες τόσο στα πλοία όσο και στους επιβάτες που προσεγγίζουν σε αυτά κατά τη διάρκεια ενός δρομολογίου που ακολουθούν καθώς και στην παραμονή τους για κάποιες ώρες. Η παραμονή τους σε αυτά τα λιμάνια κάποτε περιλαμβάνει και διανυκτέρευση.
- Τα υβριδικά λιμάνια (hybrid ports) που συνδυάζουν και τις δύο πιο πάνω κατηγορίες.

## 2.7 Υποδομές, ανωδομές και υπηρεσίες θαλάσσιου τουρισμού (κρουαζιέρας)

Σύμφωνα με τους Τσαμπουλά, Μωραΐτη και Κουλοπούλου (2012)<sup>21</sup> οι απαραίτητες υποδομές, ανωδομές και υπηρεσίες που αφορούν και επηρεάζουν την ελκυστικότητα και επιτυχία του τομέα, κατηγοριοποιούνται σε δύο κατηγορίες. Αυτές που σχετίζονται α) με τα λιμάνια και αυτές που σχετίζονται β) με τον προορισμό. Στην κατηγορία των υποδομών εμπίπτουν οι αναπτύξεις που προβλέπουν σημαντικές επενδύσεις πάγιων κεφαλαίων όπως τα κτήρια, τα κρηπιδώματα, οι προβλήτες, τα κανάλια εισόδου κ.α. ενώ στην κατηγορία ανωδομών εμπίπτουν όλες τις διευκολύνσεις που παρέχονται για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών κρουαζιέρας ως προς τη συνδεσιμότητα των λιμανιών με τους χώρους περιήγησης και τις διάφορες υπηρεσίες στην ενδοχώρα όπως είναι οι αερογέφυρες και οι τερματικοί σταθμοί .

Συγκεκριμένα, τα κριτήρια ελκυστικότητας των λιμανιών στη βάση των απαραίτητων υποδομών, ανωδομών και υπηρεσιών διαχωρίζονται κυρίως σε οχτώ μεγάλες κατηγορίες, αυτές που αφορούν στις υποδομές, την απόδοση, των υπηρεσιών ναυσιπλοΐας, των υπηρεσιών για επιβάτες κρουαζιέρας, των υπηρεσιών για τα πλοία, των υπηρεσιών ελέγχου, ασφάλειας και προστασίας και τέλος αυτής που αφορά στα λιμενικά τέλη.

---

<sup>21</sup> D. Tsamboulas, P. Moraiti, G. Koulopoulou, (2012), “How to forecast cruise ship arrivals for a new port of call destination”, <http://docs.trb.org/prp/13-2013.pdf>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

Στην κατηγορία των υποδομών, εμπίπτουν εγκαταστάσεις όπως τα αγκυροβόλια, οι προβλήτες (μέγεθος, μήκος και διαθεσιμότητα), το επαρκές βάθος και πλάτος κύκλου στροφής των λιμανιών και των καναλιών για την είσοδο και τις προβλήτες τους αλλά επίσης και η ικανότητα ταυτόχρονου χειρισμού/ικανοποίησης κρουαζιερόπλοιων περιλαμβανομένου και της διαθεσιμότητας τερματικών σταθμών για την εξυπηρέτηση των επιβατών.

Σε ότι αφορά στην κατηγορία “απόδοση” εμπίπτουν ο χρόνος που απαιτείται για την εξυπηρέτηση των πλοίων για τον ελλιμενισμό τους (περιλαμβανομένου και του χρόνου για είσοδο στο λιμάνι), ο χρόνος και η διάρκεια εξυπηρέτησης τους σε ότι αφορά την αποβίβαση και αποβίβαση επιβατών ενώ στην κατηγορία των “υπηρεσιών ναυσιπλοΐας” συγκαταλέγονται οι υπηρεσίες πλοήγησης και ρυμούλκησης, τα κέντρα ελέγχου κίνησης (Vessel Traffic Systems) και η σήμανση /εις του / των λιμενικού / ών χώρου/ων.

Στην κατηγορία “υπηρεσίες για επιβάτες κρουαζιέρας” περιλαμβάνονται τα διάφορα καταστήματα, εστιατόρια και καφετέριες, οι τραπεζικές και ταχυδρομικές υπηρεσίες, τα τουριστικά γραφεία, οι επαρκείς χώροι στάθμευσης, οι τουριστικές πληροφορίες, οι ψυχαγωγικές δραστηριότητες, η σύνδεση με τα δίκτυα κυκλοφορίας καθώς επίσης και η ξενάγηση εντός των λιμανιών, οι υπηρεσίες διαχείρισης αποσκευών, οι χώροι αναμονής, οι χώροι ελέγχου εισιτηρίων και παράδοσης αποσκευών, οι χώροι πρόσβασης στο διαδίκτυο, οι δημόσιες τηλεφωνικές υπηρεσίες, τα αποχωρητήρια και οι διάφορες υπηρεσίες διακίνησης όπως είναι τα οχήματα, τα λεωφορεία, τα τραμ κ.α.

Σε ότι αφορά τις κατηγορίες “υπηρεσίες για πλοία” και “ υπηρεσίες ελέγχου, ασφάλειας και προστασίας” στην πρώτη εμπίπτουν οι υπηρεσίες επισκευών, πρόσδεσης και απόδεσης, πετρέλευσης, παροχής νερού, τηλεφωνικής σύνδεσης, προμήθειας αναλώσιμων, ηλεκτρικού ρεύματος, παραβολής/προσόρμισης, πλωτών γερανών, διαδικτυακών υπηρεσιών επικοινωνίας και διαχείρισης αποβλήτων και στη δεύτερη, εμπίπτουν οι υπηρεσίες διαφύλαξης ασφαλούς περιβάλλοντος, ελέγχου, ασφαλείας, πρώτων βοηθειών, περιβαλλοντικής διαχείρισης όπως είναι η αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης καθώς επίσης και η ύπαρξη σχεδίων διαχείρισης εκτάκτου ανάγκης π.χ. πυρόσβεσης, έρευνας και διάσωσης. Τέλος, στην κατηγορία των λιμενικών “τελών” εμπίπτουν τα τέλη που αφορούν στα κρουαζιερόπλοια από τη μία και στους επιβάτες από την άλλη.

Την ίδια ώρα όμως ένας δεύτερος σημαντικός πυλώνας, αυτός που αφορά τα “κριτήρια ελκυστικότητας προορισμών στη βάση των απαραίτητων υποδομών, ανωδομών και υπηρεσιών” καθορίζει σε μεγάλο βαθμό το βαθμό ελκυστικότητας ενός προορισμού για τη βιομηχανία τουρισμού κρουαζιέρας. Στον πυλώνα αυτό καταλέγονται κυρίως πέντε μεγάλες κατηγορίες όπου αυτές αφορούν την τουριστικότητα, την ελκυστικότητα του προορισμού και των αξιοθέατων, τους χρόνους προσβασιμότητας στον προορισμό και τα αξιοθέατα, τις διάφορες υπηρεσίες ψυχαγωγίας και χαλάρωσης στα λιμάνια και τις πόλεις ως επίσης την ευρύτερη προσβασιμότητα στις πόλεις και την κάθε χώρα/προορισμό.

Στη κατηγορία “τουριστικότητα” εμπίπτουν παράγοντες όπως η ιστορική, η πολιτιστική, περιβαλλοντική και η θρησκευτική εστίαση, η φύση και η οικολογία καθώς και τα αξιοθέατα ενώ η κατηγορία “ελκυστικότητα προορισμού και αξιοθέατων” επηρεάζεται από παράγοντες που σχετίζονται με το βαθμό γνωστοποίησης και αναγνωσιμότητας, δημοσιότητας και προβολής και προώθησης του κάθε προορισμού.

Οι κατηγορίες “χρόνοι και προσβασιμότητα προορισμού και αξιοθέατων”, “υπηρεσιών ψυχαγωγίας και χαλάρωσης λιμανιών και πόλεων” και “ευρύτερης προσβασιμότητας πόλεων και χώρας” διαμορφώνονται η πρώτη από παράγοντες που σχετίζονται με τη διαθεσιμότητα ταξιδιωτικών υπηρεσιών και διακίνησης π.χ. αυτοκίνητα, τραμ, αυτοκινητόδρομοι, αεροπορική συνδεσιμότητα και δημόσια μέσα μεταφορών π.χ. λεωφορεία, η δεύτερη από παράγοντες που αφορούν στη διαθεσιμότητα εστιατορίων, ξενοδοχείων και περιοχών για ψώνια, διάφορες αγορές και άλλες ψυχαγωγικές δραστηριότητες. Τέλος η τρίτη κατηγορία, αυτή της “ευρύτερης προσβασιμότητας των πόλεων και της χώρας” καθορίζεται από παράγοντες που σχετίζονται με την απόσταση των πόλεων από τα λιμάνια και τα αεροδρόμια και ανάλογα των λιμανιών από τα αεροδρόμια, καθώς επίσης τη διαθεσιμότητα δικτύων εύκολης χερσαίας διακίνησης όπως είναι οι σιδηρόδρομοι αλλά και τα δίκτυα θαλάσσιας σύνδεσης.

Σύμφωνα με τους Perez και Sanchez (2014), ο αριθμός των επιβατών που θα αποκτήσει ένας προορισμός κρουαζιέρας εξαρτάται από τις εξής μεταβλητές:

- Την τουριστική υποδομή, που αφορά σε παράγοντες σχετικούς με τις λιμενικές υποδομές και την ενδοχώρα του κάθε λιμανιού ·
- Τα λιμενικά τέλη που σχετίζονται με τις χρεώσεις που επιβάλλονται στα πλοία και επιβάτες του τομέα ανά λιμάνι ·
- Την ελκυστικότητα της κάθε πόλης και κατ’ επέκταση της χώρας η οποία εξαρτάται από τους διαθέσιμους τουριστικούς πόρους.

## 2.8 Κατηγορίες επιβατών θαλάσσιου τουρισμού (κρουαζιέρας)

Σύμφωνα με τους Κόρρε και Παπαχρίστου (2012)<sup>22</sup> και στη βάση των πιο πάνω κατηγοριών λιμανιών, οι κατηγορίες επιβατών που πηγάζουν από τον τομέα, διαχωρίζονται σε τέσσερις κύριες κατηγορίες:

- Επιβάτες και πληρώματα των κρουαζιερόπλοιων στους οποίους παρέχονται υπηρεσίες επιβίβασης και αποβίβασης ·
- Επιβάτες και πληρώματα κρουαζιερόπλοιων που προσεγγίζουν λιμάνια στη βάση των δρομολογίων που ακολουθούν για ολιγόωρη παραμονή ή και διανυκτέρευση (περιορισμένα) ·
- Ωστόσο, στις κατηγορίες των επιβατών κρουαζιέρας θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι επιβάτες που καταφθάνουν αεροπορικά σε κάποια χώρα και στη συνέχεια επιβιβάζονται σε δρομολόγια κρουαζιέρας που εκτελούνται από τη συγκεκριμένη χώρα/περιοχή αφού ήδη αρκετές εταιρείες όπως ή εταιρεία Thomas Cook προσφέρει αυτού του είδους τα πακέτα εκδρομών<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup> Πηγή: Κορρές Α., και Υ. Παπαχρίστου, (2012), “The Cruise Industry in Greece. A Survey and Assessment of the Current Status Quo”, [http://www.academia.edu/2273789/The\\_Greek\\_Cruise\\_Industry](http://www.academia.edu/2273789/The_Greek_Cruise_Industry), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>23</sup> Πηγή: Thomas Cook Group, England, <http://www.thomascook.com/cruise/cruise-and-stay/>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]



## 2.9 Κατηγορίες και είδη κρουαζιέρας

Οι κατηγορίες και είδη κρουαζιέρων διαχωρίζονται σε πολλές κατηγορίες στη βάση των αγορών που μπορεί να ικανοποιήσουν, της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχουν, τα είδη των δρομολογίων που μπορούν να προσφέρουν και των εμπειριών μέσα από αυτά αλλά και τη διάρκειά τους π.χ. μονοήμερες, τριήμερες, επταήμερες. Σύμφωνα με την ιστοσελίδα “cruise-international.com”<sup>24</sup>, κάποιες από τις βασικές κατηγορίες εκδρομών κρουαζιέρας που υπάρχουν είναι:

- Κρουαζιέρες που προσφέρουν περιπέτεια (π.χ. κρουαζιέρες τύπου expedition) ·
- Προσιτές κρουαζιέρες στις οποίες χρησιμοποιούνται πλοία μεγαλύτερων ηλικιών που δεν έχουν ιδιαίτερη πολυτέλεια, τόσο σε ότι αφορά στο πλοίο όσο και στις υπηρεσίες. Για το λόγο αυτό, αυτού του είδους οι κρουαζιέρες προσφέρονται σε χαμηλότερες τιμές ·
- Εποχικές κρουαζιέρες π.χ. χριστουγεννιάτικες κρουαζιέρες, πασχαλινές κρουαζιέρες κ.α. μέσα από τις οποίες προσφέρεται η ευκαιρία να ζήσουν οι επιβάτες την κάθε εποχή σε διάφορους προορισμούς ·
- Κλασσικές ή παραδοσιακές κρουαζιέρες που χαρακτηρίζονται μεταξύ άλλων από επίσημες βραδιές εν πλω, εμπειρίες με τον καπετάνιο του πλοίου κλπ ·
- Σύγχρονες κρουαζιέρες, για τις οποίες ναυλώνονται μεγάλα κρουαζιερόπλοια που στοχεύουν στη μαζική αγορά και χαρακτηρίζονται από αφθονία σε θέματα φαγητού, ποτού και ψυχαγωγίας ·
- Οικογενειακές κρουαζιέρες, οι οποίες είναι κατάλληλα οργανωμένες ώστε να παρέχονται υπηρεσίες σε όλα τα μέλη της οικογένειας π.χ. διαθέτουν κλαμπ για παιδιά, ειδική ψυχαγωγία για παιδιά και υπηρεσίες baby-sitting ·

---

<sup>24</sup> Πηγή: Chelsea Magazines Ltd, (2006-2015), Chelsea, <http://cruise-international.com/category/cruise-types/>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

- Κρουαζιέρες κλασματικής ιδιοκτησίας οι οποίες γίνονται ολοένα και πιο δημοφιλής αφού παρέχουν την ευκαιρία σε όσους τις επιλέγουν να αγοράσουν μετοχές της εταιρείας με τα ανάλογα ανταλλάγματα και να ζήσουν παράλληλα την εμπειρία κρουαζιέρων σε καμπίνα της επιλογής τους με όλες τις παρεχόμενες εν πλω υπηρεσίες π.χ. ψυχαγωγία, φαγητά και ποτό .
- Κρουαζιέρες για ειδικά γούστα .
- Πολυτελείς κρουαζιέρες, οι οποίες στοχεύουν στη μαζική αγορά και χαρακτηρίζονται από τις πολυτελείς υπηρεσίες που παρέχουν και τα πολυτελή φυσικά χαρακτηριστικά των πλοίων .
- Κρουαζιέρες σε ποταμούς, μέσα από τις οποίες παρέχεται η ευκαιρία στους επιβαίνοντες να δουν διάφορες πόλεις, χωριά, μνημεία, διάφορους πολιτισμούς κ.α. .
- Εξαιρετικά πολυτελείς κρουαζιέρες, στις οποίες τόσο οι υπηρεσίες όσο και τα χαρακτηριστικά του πλοίου π.χ. καμπίνες είναι παρόμοια με αυτά ενός ξενοδοχείου έξι αστέρων .
- Θεματικές κρουαζιέρες, οι οποίες σχεδιάζονται στη βάση των εμπειριών και γούστων των επιβατών όπως για παράδειγμα, κρουαζιέρες θρησκευτικού περιεχομένου, κρουαζιέρες ιστορικού περιεχομένου κλπ .

### **3. Ευρωπαϊκές και Διεθνείς πολιτικές που αφορούν στον τομέα**

#### **3.1 Ευρωπαϊκές πολιτικές**

Η Κύπρος, ως κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης από την 1<sup>η</sup> Μαΐου του 2004 καθώς και στη ζώνη του ευρώ από την 1η Ιανουαρίου 2008, στα πλαίσια αξιοποίησης αυτής της συμμετοχής, αξιοποιεί και εφαρμόζει τις Ευρωπαϊκές Πολιτικές, Οδηγίες, Κανονισμούς και Κατευθυντήριες γραμμές που αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της Ένωσης.

Σε αυτά τα πλαίσια εμπίπτει και η κατάργηση συνόρων στα πλαίσια της Συμφωνίας Σένγκεν με τη ζώνη του Σένγκεν, όπου μπορούν οι πολίτες της ΕΕ να ταξιδεύουν ελεύθερα στις χώρες-μέλη της ΕΕ, χωρίς ελέγχους διαβατηρίων στα εσωτερικά σύνορα <sup>25</sup>. Άλλα χαρακτηριστικά της Συμφωνίας Σένγκεν περιλαμβάνουν το διαχωρισμό σε αεροδρόμια και λιμάνια για δρομολόγια εντός Σένγκεν και εκτός Σένγκεν, κοινή λίστα χωρών των οποίων οι πολίτες χρειάζονται βίζα, ενώ σε ότι αφορά πολίτες τρίτων χωρών μπορούν να ταξιδέψουν σε κράτη μέλη για διάρκεια τριών μηνών νοουμένου ότι πληρούν κάποιες πρόνοιες.

Παράλληλα, το κεκτημένο του Σένγκεν περιλαμβάνει μέτρα που καταργούν μεν τον έλεγχο στα εσωτερικά σύνορα των χωρών μελών αλλά ενισχύουν την ασφάλεια στα εξωτερικά τους σύνορα ώστε να διασφαλίζεται η εφαρμογή σωστών ελέγχων που να προάγουν την ασφάλεια. Η Κύπρος μαζί με άλλες δύο χώρες ( Βουλγαρία και Ρουμανία) εφαρμόζουν μέρος του Κεκτημένου, μεταξύ άλλων λόγων, για λόγους που σχετίζονται με ιδιαιτερότητες των χωρών

---

<sup>25</sup> Πηγή: Κυπριακή Δημοκρατία, Αστυνομία Κύπρου, (2011-2015), <http://www.police.gov.cy/police/police.nsf/All/46FB497B40D5BD62C2257A0F003349DF?OpenDocument&print>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

αυτών και έτσι πρέπει να προηγηθεί απόφαση του συμβουλίου της ΕΕ για άρση των ελέγχων στις συγκεκριμένες χώρες <sup>26</sup>.

Τα ευρωπαϊκά λιμάνια αποτελούν πύλες εισόδου για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών καθώς και μέσα διασύνδεσης των διαφορετικών τρόπων μεταφορών π.χ. σιδηρόδρομους και οδικά δίκτυα. Συνεπώς αποτελούν σημαντικό μερίδιο ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των χωρών μελών της Ε.Ε και των διαφόρων εταιρειών αλλά παράλληλα σημαντικό μέσο ενίσχυσης της οικονομίας της Ε.Ε ως σύνολο.

Υπό το φώς των πιο πάνω η Ε.Ε στοχεύει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών λιμανιών ώστε να συμβάλουν στην εδαφική συνοχή της Ε.Ε αλλά και παράλληλα μέσα από την ανάπτυξή τους σε όλα τα επίπεδα ώστε να επιτευχθεί η όσο το δυνατό αποτελεσματικότερη χρήση τους και να επιτευχθούν έτσι τα επιθυμητά αποτελέσματα που σχετίζονται με την κοινωνικοοικονομική πρόοδο και ανάπτυξη. Αυτά τροχοδρομούνται όπως επιτευχθούν μέσα από την προώθηση των βέλτιστων πρακτικών και την προώθηση του επιχειρηματικού πνεύματος στα Ευρωπαϊκά λιμάνια με την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων και τη δημιουργία θέσεων εργασίας στον τομέα, στη βάση ενός ανοικτού επιχειρησιακού μοντέλου βασισμένου στο θεμιτό ανταγωνισμό, τη νομική ασφάλεια και το σεβασμό των αρχών της ενιαίας αγοράς.

---

<sup>26</sup> Πηγή: European Commission, “Σύνοψη της νομοθεσίας της ΕΕ” [http://europa.eu/legislation\\_summaries/glossary/schengen\\_agreement\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/glossary/schengen_agreement_el.htm), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

Στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, περιλαμβάνονται 329 λιμάνια<sup>27</sup>, 83 στο κεντρικό δίκτυο μεταξύ των οποίων και το λιμάνι της Λεμεσού και 236 στο ολοκληρωμένο/περιεκτικό δίκτυο, όπου συγκαταλέγεται και το λιμάνι της Λάρνακας, για τα οποία η Ε.Ε έχει αναλάβει μία σειρά ενεργειών ώστε να επιτευχθούν τα πιο πάνω. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή<sup>28</sup>, το 2007, εισήχθη η Ευρωπαϊκή πολιτική για τα λιμάνια μέσα από την οποία προσδιορίζονταν οι κύριες προκλήσεις που αντιμετώπιζε ο τομέας και εισήγαγε κάποια οριζόντια, ήπια μέτρα, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και την οικονομική διαφάνεια. Παράλληλα, μέσα από τα Διαρθρωτικά Ταμεία στόχευσε στην προώθηση των επενδύσεων για την ανάπτυξη των λιμενικών εγκαταστάσεων. Λαμβάνοντας υπόψη στη συνέχεια τα αποτελέσματα της υπό αναφοράς πολιτικής και τις διάφορες εξελίξεις περιλαμβανομένου και την οικονομική ύφεση που ξεκίνησε το 2009 αλλά και το γεγονός ότι οι επενδύσεις μέσω των Διαρθρωτικών Ταμείων στον τομέα σε αρκετές περιπτώσεις δεν πρόσθεταν αξία, η Ε.Ε ανέλαβε νέα σειρά ενεργειών όπως:

- Η Λευκή Βίβλος του 2011 για τις μεταφορές και καθώς και η Πράξη Ενιαίας Αγοράς II, που εστιάζουν στην ανάγκη επιτυχημένης συνδεσιμότητας των λιμενικών υποδομών, ώστε να παρέχουν αποτελεσματικές και αξιόπιστες λιμενικές υπηρεσίες σε πλαίσια χρηματοδότησης που να διέπονται από διαφάνεια ·

---

<sup>27</sup> Πηγή: European Commission, “List of Sea Ports in the Core and Comprehensive Networks”, [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/doc/2014\\_list\\_of\\_329\\_ports\\_june.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/doc/2014_list_of_329_ports_june.pdf), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>28</sup> Πηγή: European Commission – Directorate General for Mobility and Transport, Directorate B – European Mobility Network, Unit B3 – Ports and Inland Navigation, ‘Ports 2030. Gateways for the Trans European Transport Network’, [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/doc/2014\\_brochure\\_ports.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/doc/2014_brochure_ports.pdf), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

- Η πρόταση οδηγίας ( COM(2011)897) που ενέκρινε η Επιτροπή το 2011 και η οποία στοχεύει για τις συμβάσεις παραχώρησης που χορηγούνται στα λιμάνια, η οποία όμως δεν περιλαμβάνει συμβάσεις παραχώρησης χερσαίων χώρων ·
- Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) ( COM(2011)650) στη βάση μιας στοχευόμενης μεθοδολογίας<sup>29</sup>, παράλληλα με την διευκόλυνση Συνδέοντας την Ευρώπη (CEF) ( COM (2011)665) που παρέχουν ένα ενιαίο μέσο σχεδιασμού και διευρύνουν παράλληλα τις ευκαιρίες και προοπτικές για οικονομική στήριξη από την ΕΕ. Οι κατευθυντήριες γραμμές προνοούν :
  - τη σύνδεση των λιμανιών του ΔΕΔ-Μ με τις σιδηροδρομικές γραμμές, τους δρόμους και όπου είναι δυνατόν, τις εσωτερικές πλωτές οδούς ·
  - τη διαθεσιμότητα τουλάχιστον ενός τερματικού σε κάθε λιμάνι που θα είναι διαθέσιμο σε όλους τους φορείς και στο οποίο θα επιβάλλονται τέλη με διαφάνεια ·
  - την επάρκεια των θαλάσσιων καναλιών, των διάυλων ναυσιπλοΐας των λιμανιών καθώς και των εκβολών για τη σύνδεση των παρακείμενων θαλασσών ·
  - τη διασφάλιση διαθεσιμότητας εναλλακτικών καυσίμων (λιγότερων εκπομπών) στα λιμάνια του κεντρικού δικτύου ·

Σημειώνεται πως για να είναι επιλέξιμα έργα για χρηματοδότηση την περίοδο 2014-2016, ο κανονισμός για την ίδρυση της διευκόλυνσης Συνδέοντας την Ευρώπη (CEF) απαιτεί ότι τα λιμάνια θα πρέπει να ανήκουν στο κεντρικό δίκτυο ή σε θαλάσσιους διαδρόμους (Motorways of the Seas) που να τα συνδέουν με το κεντρικό δίκτυο, ενώ παράλληλα προνοείται υψηλή ανάλυση συσχετισμού μεταξύ του κόστους και του οφέλους των έργων.

---

<sup>29</sup> Πηγή: European Commission, (2011) ‘Planning Methodology for the trans-European Transport Network’, European Commission – Directorate General for Mobility and Transport, Directorate B – European Mobility Network, Unit B1 – Trans-European Network [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/web\\_methodology.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/web_methodology.pdf), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

Επίσης εισάγονται νέα χρηματοδοτικά μέσα που προωθούν τη συνεργασία για τη δημόσιων και ιδιωτικών συνεργασιών (public private partnerships).

- Καθορισμό αυστηρότερων κριτηρίων για τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων όπως είναι το υδροποιημένο φυσικό αέριο με την πρόταση Οδηγίας της Επιτροπής για την πρωτοβουλία Μεταφορών καθώς και την πρόταση Οδηγίας σχετικά με την ανάπτυξη των εναλλακτικών καυσίμων υποδομών που προνοεί ότι όλα τα λιμάνια του ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σημεία ανεφοδιασμού υδροποιημένου φυσικού αερίου, σύμφωνα με τις κοινές τεχνικές προδιαγραφές μέχρι το 2020 (Οδηγία 2013/181 ΕΕ) ·
- Οδηγίες σχετικά με τις διατυπώσεις των πλοίων κατά τον κατάπλου ή / και απόπλου από τα λιμάνια κρατών μελών της Ε.Ε (Οδηγία 2010/65 / ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010). Η εν λόγω οδηγία αναμένεται να εναρμονιστεί και να συντονιστεί περαιτέρω με τη θέσπιση κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τη λειτουργία των «εθνικών ενιαίων θυρών» («national single windows»), που αναμένεται να τεθούν σε λειτουργία το αργότερο μέχρι την 1η Ιουνίου 2015·
- Την πρωτοβουλία «Γαλάζια Ζώνη», που αποσκοπεί στη μείωση του διοικητικού φόρτου για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των λιμανιών της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένης της περαιτέρω απλούστευσης των τελωνειακών διαδικασιών. Παράλληλα με την πρωτοβουλία "e-maritime" που σχετίζεται με την προώθηση της χρήσης των ηλεκτρονικών πληροφοριών για τη μείωση του διοικητικού φόρτου εργασιών ·

- Την προώθηση του κοινωνικού διαλόγου μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών του τομέα ώστε να υπάρξει επιτυχία στην προσαρμογή των μεταβαλλόμενων αναγκών χωρίς την παρουσία βιομηχανικών διαφορών που μπορεί να έχουν αντίκτυπο στο τομέα καθώς επίσης και στην προσέλκυση εξειδικευμένου προσωπικού μέσα από την προσφορά καλών συνθηκών εργασίας και ποιοτικά αναβαθμισμένου εργασιακού περιβάλλοντος ·
- Την ανάπτυξη μεθόδων εργασίας που εγγυώνται την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων στα λιμάνια αλλά και την ανάπτυξη νέων και καινοτόμων εργασιών με τη χρήση νέων τεχνολογιών και κατάλληλα καταρτισμένο προσωπικό ·
- Την ανάπτυξη του περιβαλλοντικού προφίλ των λιμανιών. Η Επιτροπή, το 2011 δημοσίευσε κατευθυντήριες γραμμές που σχετίζονται με την επίτευξη της ισορροπίας μεταξύ της προστασίας του περιβάλλοντος και της ανάπτυξης των δραστηριοτήτων των λιμανιών και των υποδομών τους. Παράλληλα προωθεί εφαρμογή χρεώσεων που να αφορούν στις περιβαλλοντολογικές υποδομές και άλλες περιβαλλοντολογικές χρεώσεις καθώς και την προώθηση βέλτιστων περιβαλλοντολογικών πρακτικών (αναθεώρηση της Οδηγίας του 2013/2014 για τις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής) ·

Επίσης, σημαντικό ρόλο για τον τομέα αποτελεί η οδηγία του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 2008/8 όσον αφορά τον τρόπο παροχής των υπηρεσιών καθώς και ο Κανονισμός 282/2011 σχετικός με τη θέσπιση νέων μέτρων εφαρμογής της οδηγίας για τον ΦΠΑ (2006/112) για τον οποίο, τα σχετικά με τη βιομηχανία της κρουαζιέρας Υποτμήματα προνοιών παρουσιάζονται στο Παράρτημα 23.



Σημαντικός είναι επίσης για τον τομέα ο Κανονισμός 1177/2010 για τα δικαιώματα των επιβατών που ταξιδεύουν με πλωτά μέσα, που περιλαμβάνουν και πρόνοιες για άτομα με ειδικές ανάγκες και μειωμένη κινητικότητα με βάση τον οποίο υπάρχουν μεταξύ άλλων πρόνοιες που πρέπει να πληρούν τερματικά των λιμανιών κρατών Μελών της ΕΕ <sup>30</sup>.

### 3.2 Διεθνείς πολιτικές

Σημαντικό ρόλο για τον τομέα και την εξέλιξη του διαδραματίζουν οι ενέργειες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) όπως για παράδειγμα η Διεθνής Σύμβαση MARPOL για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία που αναπόφευκτα επιφέρει και θα επιφέρει ακόμα μεγαλύτερες αλλαγές στις ανάγκες των πλοίων <sup>31</sup>. Με βάση τροποποίηση του παραρτήματος VI της Σύμβασης MARPOL (Κανονισμός 14.4) τα πλοία που δραστηριοποιούνται σε περιοχές έλεγχου των εκπομπών οξειδίων του θείου (SO<sub>x</sub>) και που τέθηκαν σε ισχύ τον Ιανουάριο του 2015 για την περαιτέρω μείωση των εκπομπών οξειδίων του θείου (SO<sub>x</sub>) προνοούν ότι πλοία που δραστηριοποιούνται στη Βαλτική Θάλασσα, τη Βόρεια Θάλασσα (συμπεριλαμβανομένης της Μάγχης), τη Βόρεια Αμερική και τις περιοχές των Ηνωμένων Πολιτειών της Καραϊβικής Θάλασσας πρέπει να χρησιμοποιούν μαζούτ που δεν περιέχει περισσότερο από 0,10% m / m (κατά βάρος) SO<sub>x</sub>.

- Άλλες σημαντικές συμβάσεις του Οργανισμού <sup>32</sup> που αφορούν στον τομέα είναι:
- Η Σύμβαση για τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κινήσεως ( 1965) ·

---

<sup>30</sup> Πηγή: European Commission, “Περίληψη των διατάξεων που αφορούν στα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές”, [http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/maritime/doc/summary\\_el.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/maritime/doc/summary_el.pdf), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>31</sup> Πηγή: SEOS, “Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία”, <http://www.seos-project.eu/modules/marinepollution/marinepollution-c01-s01-p02.gr.html>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>32</sup> Πηγή: International Maritime Organisation, United Kingdom, [www.imo.org](http://www.imo.org), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

- Η Διεθνής Σύμβαση για τη ναυτική έρευνα και διάσωση (1979) ·
- Η Σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας (1988) ·
- Η Ειδική Συμφωνία επιβατηγών πλοίων εμπορίου (1971) και το πρωτόκολλο σχετικά με απαιτήσεις χώρου για το ειδικό εμπόριο επιβατηγών πλοίων (1973) ·
- Σύμβαση για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από την απόρριψη αποβλήτων και άλλων υλικών (1972) ·
- Η Διεθνής Σύμβαση για την ετοιμότητα κατά της ρύπανσης, την αντίδραση και τη Συνεργασία (1990) ·
- Η Σύμβαση των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους δια θαλάσσης (1974) ·
- Διεθνής Σύμβαση για την αστική ευθύνη για τις ζημιές που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση (2001) ·
- Διεθνής Σύμβαση για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων.

Την ίδια ώρα δεν μπορεί να μη γίνει αναφορά στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου<sup>33</sup> και τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού<sup>34</sup> στους οποίους η Κύπρος είναι Μέλος. Σε ότι αφορά στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου εστιάζεται στην προώθηση του εμπορίου και της διαπραγμάτευσης εμπορικών συμφωνιών μεταξύ των Κυβερνήσεων. Παράλληλα, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού, αποτελεί τον μεγαλύτερο διεθνή οργανισμό στον τομέα του τουρισμού, προωθώντας τον τουρισμό ως κινητήρια δύναμη της οικονομικής ανάπτυξης

---

<sup>33</sup> Πηγή: World Trade Organization, Switzerland, [www.wto.org](http://www.wto.org), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>34</sup> Πηγή: World Tourism Organization (UNWTO), Spain, [www2.unwto.org](http://www2.unwto.org), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

ώστε να μεγιστοποιηθεί η κοινωνικοοικονομική συνεισφορά του τομέα και η ελαχιστοποίηση πιθανών αρνητικών επιπτώσεων από αυτόν, στους οποίους η Κύπρος είναι Μέλος .

Σημαντικό επίσης ρόλο για την προώθηση του τομέα της κρουαζιέρας στην περιοχή της Μεσογείου διαδραματίζει ο Οργανισμός Medcruise<sup>35</sup> που είναι ο Σύνδεσμος Λιμένων Κρουαζιέρας στην Μεσόγειο καθώς επίσης και για την προώθηση του ευρύτερου λιμενικού τομέα, σε Ευρωπαϊκό πεδίο ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (ESPO)<sup>36</sup>, και σε διεθνές πεδίο ο Διεθνής Σύνδεσμος Λιμανιών (IAPH)<sup>37</sup>, στους οποίους είναι μέλος η Αρχή Λιμένων Κύπρου.

---

<sup>35</sup> Πηγή: The Association of Mediterranean Cruise Ports (MedCruise ) Greece, [www.medcruise.com](http://www.medcruise.com), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>36</sup> Πηγή: European Sea Ports Organisation, Brussels, [www.espo.be](http://www.espo.be) [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>37</sup> Πηγή: International Association of Ports and Harbours, Japan, [www.iaphworldports.org](http://www.iaphworldports.org), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

## 4. Η βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Κύπρο

### 4.1 Εισαγωγή

Η Κύπρος γεωγραφικά είναι τοποθετημένη στο βορειοανατολικό άκρο της ανατολικής Μεσογείου, ανατολικά της Ελλάδας που είναι η πιο κοντινή στην Κύπρο Ευρωπαϊκή χώρα, νότια της Τουρκίας (περίπου 70 χιλιόμετρα), δυτικά της Συρίας (περίπου 95 χιλιόμετρα), δυτικά του Ισραήλ (περίπου 330 χιλιόμετρα), βόρεια της Αιγύπτου (περίπου 385 χιλιόμετρα) και του Λιβάνου (περίπου 265). Είναι σταυροδρόμι μεταξύ της Ευρώπης, της Αφρικής και της Ασίας και επίσης το τρίτο μεγαλύτερο νησί της Μεσογείου, όπου το πρώτο είναι η Σικελία και το δεύτερο η Σαρδηνία.

Τα πλεονεκτήματα που απορρέουν από την εξαιρετικά πλεονεκτική γεωγραφική της θέση είναι πολλά, ανάμεσα στα οποία και το γεγονός ότι αποτελεί μεταξύ άλλων ιδανικό σταυροδρόμι για τις αεροπορικές και θαλάσσιες συγκοινωνίες<sup>38</sup> από τις οποίες εξαρτάται αλλά και επηρεάζεται η βιομηχανία του εμπορίου αλλά και ειδικότερα για τους σκοπούς της παρούσας μελέτης η βιομηχανία της κρουαζιέρας μέσα από την διακίνηση πλοίων και επιβατών του τομέα.

Ταυτόχρονα, η σημαντική αυτή της γεωγραφική θέση, επηρέασε την εξέλιξη της ιστορίας και του πολιτισμού της, λόγω διαφόρων επιδράσεων που είχε κατά το πέρασμα των αιώνων από γειτονικές χώρες και διάφορους κατακτητές.

---

<sup>38</sup> Πηγή: Internetinfo, [www.cyprusinfo.gr](http://www.cyprusinfo.gr) ‘‘Κύπρος Γεωγραφία. Έδαφος-Κλίμα-Χλωρίδα-Πανίδα’’ <http://www.cyprusinfo.gr/kyprosplirofories/kyprosgeografia/index.html>, [Λήψη: 4 Μαΐου, 2015]



Επίσης, όπως αναφέρεται στην ιστοσελίδα Ελληνική Ελεύθερη Εγκυκλοπαίδεια (liverpedia.gr)<sup>39</sup> «η διώρυγα του Σουέζ βρίσκεται σε μικρή σχετικά απόσταση από τις νότιες ακτές της Κύπρου (απόσταση Κύπρου-Πορτ Σάιντ περί τα 370 χιλιόμετρα). Η λειτουργία της διώρυγας από το 1869 συνέβαλε στην επικοινωνία της Μεσογείου με την Ερυθρά Θάλασσα και τον Ινδικό Ωκεανό και την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Η γειτνίαση της Κύπρου με τη νευραλγική αυτή θαλάσσια αρτηρία, Μεσογείου-Ερυθράς θάλασσας-Ινδικού Ωκεανού, της προσδίνει ιδιαίτερη στρατηγική σημασία».

Επίσης η ίδια ιστοσελίδα σημειώνει ότι «Η θαλάσσια αρτηρία Μαύρης θάλασσας - Βοσπόρου- Προποντίδας- Δαρδανελίων- Αιγαίου πελάγους- Μεσογείου βρίσκεται σε μικρή απόσταση βορειοδυτικά της Κύπρου. Η αρτηρία αυτή συνέβαλε τα αρχαία χρόνια στη διάδοση του ελληνικού πολιτισμού και στην ανάπτυξη του ελληνικού εμπορίου. Η χερσαία αρτηρία Μεσογείου-Περσικού κόλπου, μέσω των κοιλάδων των ποταμών Ορόντη- Ευφράτη- Τίγρη, βρίσκεται στα ανατολικά της Κύπρου. Η αρτηρία αυτή συνέβαλε στην ανάπτυξη εμπορικών σχέσεων τόσο μεταξύ της Συρίας και της Μεσοποταμίας, όσο και μεταξύ διαφόρων μεσογειακών χωρών» .

<sup>39</sup> Πηγή: Ελληνική Ελεύθερη Εγκυκλοπαίδεια, Live-Pedia.gr, “Κύπρος/Θέση”, [http://www.liverpedia.gr/index.php/%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82\\_%5C%CE%98%CE%AD%CF%83%CE%B7](http://www.liverpedia.gr/index.php/%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82_%5C%CE%98%CE%AD%CF%83%CE%B7), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

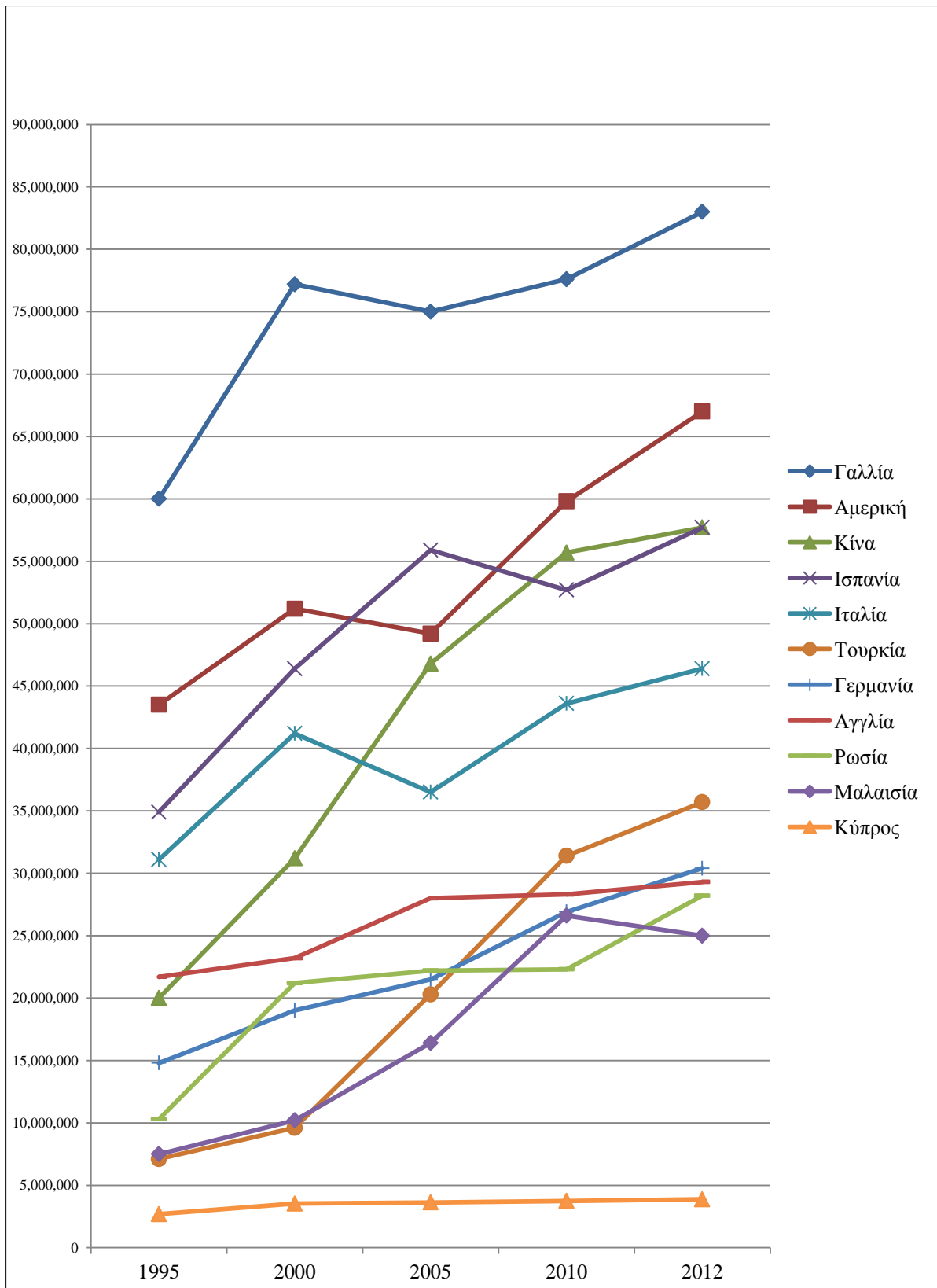
Η Κύπρος ως τουριστικός προορισμός γενικότερα, σημείωσε κατά το 2014, 3.827.853 αφίξεις ταξιδιωτών τουριστών και 3.829.171 αναχωρήσεις. Από αυτούς του ταξιδιώτες αριθμός 1.208.792 αφορούσε σε κάτοικους Κύπρου<sup>40</sup>.

Συγκρίνοντας αυτά τα στοιχεία της Κύπρου με αντίστοιχα που αφορούν στις πιο συχνά επισκεπτόμενες χώρες από τις διεθνείς τουριστικές αφίξεις (σε εκατομμύρια)<sup>41</sup>, όπως παρουσιάζεται στο γράφημα που ακολουθεί στην επόμενη σελίδα, η Κύπρος, χαρακτηρίζεται από σταθερότητα στην όλη τουριστική κίνηση σε αντίθεση με την πλειοψηφία των πιο συχνά επισκεπτόμενων χωρών που κατά την ίδια περίοδο σημείωσαν θεαματικές αυξήσεις στους αριθμούς αφίξεων τουριστικής κίνησης.

---

<sup>40</sup> Στατιστική Υπηρεσία της Κυπριακής Δημοκρατίας, 2015, “Στατιστικά Στοιχεία Ταξιδιωτικής Κίνησης 1980-2014”, [http://www.mof.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/services\\_71main\\_gr/services\\_71main\\_gr?OpenForm&sub=1&sel=2](http://www.mof.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/services_71main_gr/services_71main_gr?OpenForm&sub=1&sel=2), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>41</sup> Wendy-Ven-Dee Huang, (2014), “International tourist arrivals in developing countries - overnight stays (thousands)”, <http://blogs.worldbank.org/opendata/international-tourism-data-top-destinations-number-arrivals-and-more>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]



## 4.2 Η βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Κύπρο

Η Κύπρος διαθέτει τα εμπορικά λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας, το παλαιό λιμάνι της Λεμεσού, τα λιμανάκια της Πάφου και του Λατσιού, το βιομηχανικό λιμάνι του Βασιλικού καθώς επίσης τα λιμάνια της Αμμοχώστου, της Κερύνειας και του Καραβοστασίου που μετά την Τουρκική Εισβολή το 1974 με διάταγμα του Υπουργικού Συμβουλίου τον Οκτώβριο του 1974<sup>42</sup> κηρύχθηκαν ως κλειστά και ως εκ τούτου απαγορεύεται δια Νόμου η χρήση τους.

Η διαχείριση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη των λιμενικών περιοχών της Κύπρου είναι υπό την δικαιοδοσία της Αρχής Λιμένων Κύπρου, που είναι αυτόνομος ημικρατικός οργανισμός ο οποίος δημιουργήθηκε με τον Περί Αρχής Λιμένων Κύπρου Νόμο του 1973. Ο εν λόγω Οργανισμός διοικείται από 9-μελές Συμβούλιο, το οποίο διορίζεται από το Υπουργικό Συμβούλιο για τριαντάμηνη θητεία και βάσει της Νομοθεσίας, εφαρμόζει την πολιτική της εκάστοτε κυβέρνησης η οποία διαβιβάζεται και εποπτεύεται από τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων.

Εκτελεί χρέη διαχείρισης, ανάπτυξης και ρύθμισης / προγραμματισμού των λιμενικών υπηρεσιών όπως είναι η παροχή, αδειών χρήσης χώρων των λιμανιών και υπηρεσιών σε τρίτους καθώς ή για εκτέλεση έργων και παρέχει παράλληλα εμπορικές και οικονομικές υπηρεσίες π.χ. πλοήγηση, ρυμούλκηση, πρόσδεση πλοίων, διακίνηση επιβατών κ.α. .

---

<sup>42</sup> Πηγή: Υπουργείο Εξωτερικών της Κυπριακής Δημοκρατίας, (2014), “Περιορισμοί που έχουν επιβληθεί από την Κυπριακή Δημοκρατία σε σκάφη, τα οποία χρησιμοποιούν παράνομα λιμάνια στο κατεχόμενο τμήμα της Κύπρου”, [http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2006.nsf/cyprus16\\_gr/cyprus16\\_gr?OpenDocument](http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2006.nsf/cyprus16_gr/cyprus16_gr?OpenDocument), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]



Σημειώνεται ωστόσο ότι η Αρχή Λιμένων Κύπρου, με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου ημερομηνίας 5 Δεκεμβρίου του 2013, περιλαμβάνεται στους ημικρατικούς Οργανισμούς υποκειμένους σε ιδιωτικοποίηση, στη βάση συγκεκριμένου οδικού χάρτη αποκρατικοποιήσεων που έχει εγκριθεί<sup>43</sup>.

Η Κύπρος ανήκει στα σημαντικά κέντρα κρουαζιέρας στην περιοχή της Ανατολικής Μεσόγειου καθώς κρουαζιερόπλοια διεθνούς εμβέλειας περιλαμβάνουν την Κύπρο στα δρομολόγια και προγράμματα των περιηγήσεών τους στην περιοχή. Επίσης, λειτουργεί ως μόνιμη βάση κρουαζιερόπλοιων, που πραγματοποιούν ολιγοήμερες κρουαζιέρες στην περιοχή π.χ. στη Συρία, το Λίβανο, το Ισραήλ, την Αίγυπτο τα Ελληνικά νησιά και την Τουρκία.

Η επιβατική κίνηση εξυπηρετείται από τα λιμάνια της Λάρνακας και της Λεμεσού, κατά πλειοψηφία από το λιμάνι της Λεμεσού αφού θεωρείται το κύριο εμπορικό και επιβατικό λιμάνι της χώρας. Σημαντικό είναι επίσης το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια διεθνή κρουαζιερόπλοια περιλαμβάνουν και το λιμάνι της Πάφου στα δρομολόγια τους αλλά και για πρώτη φορά το 2014 περιέλαβαν το λιμάνι του Λατσιού<sup>44</sup>.

---

<sup>43</sup> Πηγή: Παλάλα, Ν., 2015, “Εκδόθηκαν και τα διατάγματα από το Υπουργικό ΑΤΗΚ, ΑΗΚ, Αρχή Λιμένων, Αρχή Κρατικών Εκθέσεων, Δασικές Βιομηχανίες, ΧΑΚ και Παγκύπρια Εταιρεία Αρτοποιιών”, <http://www.sigmalive.com/simerini/business/112552/diatagmata-gia-idiotikopoiiiseis>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>44</sup> Πηγή: ΚΥΠΕ, (2014), “Πολυτελές κρουαζιερόπλοιο ρίχνει άγκυρα στο Λατσιό”, <http://www.sigmalive.com/news/local/174269/polyteles-krouazieroploio-rixnei-agkyra-sto-latsi>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

Εταιρείες όπως η Salamis Cruise Lines<sup>45 46</sup> και η Celestyal Cruises<sup>47</sup> (πρώην Louis Cruise Lines αφού από το Σεπτέμβριο του 2014 απέκτησε νέο εμπορικό σήμα<sup>48</sup>) με έδρα το λιμάνι Λεμεσού και με πλοία όπως το Salamis Filoxenia και το Louis Aura πραγματοποιούν από διήμερες μέχρι και εννια-ήμερες κρουαζιέρες σε Αγίους Τόπους, Λίβανο, Μύκονο, Άγιο Νικόλαο, Ρόδο, Κω, Σύμη, Σύρο, Καστελόριζο, Σκιάθο, Άνδρο, Ύδρα, Σπέτσες, Χανιά, Σαντορίνη, Βόλο Μήλο, Βαλέτα (Μάλτα), Μεσσίνα (Σικελία), Μπότρουμ (Bodrum), Μυτιλήνη, την Κωνσταντινούπολη, Πάτμο κ.α. προορισμούς.

Εταιρείες όπως η MSC Cruises<sup>49</sup>, η AIDA Cruises, η TUI Cruises, η Thomson η Regent Seven Seas Cruises, η Holland America, η Azamara Cruises<sup>50 51</sup> κ.α., περιλαμβάνουν την Κύπρο στα δρομολόγια των κρουαζιέρων που εκτελούν στην περιοχή, όπως είναι τα δείγματα των δρομολογίων που ακολουθούν στο λιμάνι Λεμεσού κατά κύριο λόγο και στα λιμάνια Λάρνακας και Πάφου κατά δεύτερο λόγο.

---

<sup>45</sup> Πηγή: Salamis Cruise Lines, Κύπρος, <http://www.salamiscruiselines.com/>, [Λήψη: 4 Μαΐου 2015]

<sup>46</sup> Πηγή: Εφημερίδα η “Μάχη”, 2015, “Νέοι Προορισμοί, Νέες Εμπειρίες-Χαρείτε κρουαζιέρες και Φέτος σε Μοναδικούς Προορισμούς!!!”, Έκδοση 5 Απριλίου 2014, σελ. 23, Κύπρος

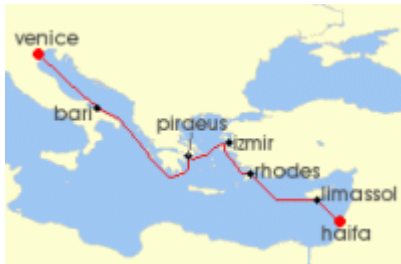
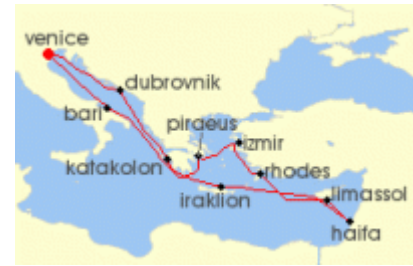
<sup>47</sup> Πηγή: Celestyal Cruises, Κύπρος, <http://www.celestyalcruises.com/>, [Λήψη: 4 Μαΐου 2015]

<sup>48</sup> Πηγή: New Money, (2014), “Louis Cruises: Ανακοίνωσε τη μετονομασία της σε ‘Celestyal Cruises’”, <http://www.inewsg.com/286/Louis-Cruises-anakoinose-ti-metonomasia-tis-se--Celestyal-Cruises.htm>, [Λήψη: 4 Μαΐου 2015]

<sup>49</sup> Πηγή: MSC Cruises S.A, (2015), [http://www.msccruises.com/gl\\_en/Cruise-Destinations/Mediterranean/Cyprus/Overview.aspx](http://www.msccruises.com/gl_en/Cruise-Destinations/Mediterranean/Cyprus/Overview.aspx), [Λήψη: 4 Μαΐου 2015]

<sup>50</sup> Πηγή: CruiseTimetables.com, <http://www.cruisetimetables.com/cruises-to-limassol-cyprus.html>, [Λήψη: 4 Μαΐου 2015]

<sup>51</sup> Πηγή: Azamara Club Cruises, (2015), Miami, <https://www.azamarclubcruises.com/int/paphos-cyprus-cruises>, [Λήψη: 4 Μαΐου 2015]



Πηγή: CruiseTimeTables.com, <http://www.cruisetimetables.com/visitinglimassolcyprus-oct2015.html>,  
 [Λήψη: 4 Μαΐου 2015]

Σημειώνεται ωστόσο ότι παρά τις αυξανόμενες τάσεις που σημειώνει η κίνηση κρουαζιέρας τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο όσο και σε επίπεδο χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και χωρών που ανήκουν στη γεωγραφική περιφέρεια της Μεσογείου τα Κυπριακά λιμάνια, διαφαίνεται πως σημειώνουν μειώσεις αφού με βάση τον πίνακα που ακολουθεί (περισσότερη ανάλυση παρουσιάζεται στο Παράρτημα 9) οι αριθμοί των πλοίων και των επιβατών από 376 (πλοία) και 374.440 (επιβάτες) αντίστοιχα που σημειώθηκαν κατά το 2008, έφθασαν στα 216 (πλοία) και 181.502 (επιβάτες) το 2014, γεγονός που αξίζει διερεύνησης και ανάλυσης.

Συνολική Κίνηση Κρουαζιέρας - Λιμάνια Λάρνακας, Λεμεσού και Πάφου

Κίνηση Κρουαζιερόπλοιων και Επιβατηγών Πλοίων

Έτος	Συνολα Αρ. Επιβατών			Γενικό Σύνολο Αρ. Επιβατών	Σύνολα Αρ. Πλοίων	% διαφορά στους αριθμούς των επιβατών	% διαφορά στους αριθμούς των πλοίων
	σε άφιξη	σε αναχώρηση	σε διαμετακόμιση				
2008	73.456	74.428	226.556	374.440	376,00	-	-
2009	47.991	47.729	224.747	320.467	325,00	-14,41	-13,56
2010	53.114	53.824	272.231	379.169	382,00	18,32	17,54
2011	46.141	45.525	210.754	302.420	287,00	-20,24	-24,87
2012	44.378	46.366	157.227	247.971	247,00	-18,00	-13,94
2013	48.570	48.758	170.048	267.376	254,00	7,83	2,83
2013	36.382	38.521	106.599	181.502	216,00	-32,12	-14,96

Πηγή: Στοιχεία από Αρχή Λιμένων Κύπρου

Σύμφωνα με τα Παραρτήματα 8-11, τα κυπριακά επιβατικά λιμάνια σημειώνουν πτωτική πορεία παρά το γεγονός ότι η περιοχή της Μεσογείου γενικότερα, παρουσιάζει διαχρονικά αύξηση των μεριδίων που κατέχει στην αγορά.

Ωστόσο συγκρινόμενη με τους εγγύτερους σε αυτή προορισμούς στην περιοχή της ανατολικής Μεσογείου π.χ. Αλάνια, διαφαίνεται ότι η πτωτική αυτή τάση αφορά στη συγκεκριμένη περιοχή της Μεσογείου, εξαιρουμένου του λιμανιού της Κωνσταντινούπολης που σημειώνει εξαιρετικά καλές επιδόσεις στον τομέα, όπου το 2013 προσέλκυσε 331 πλοία

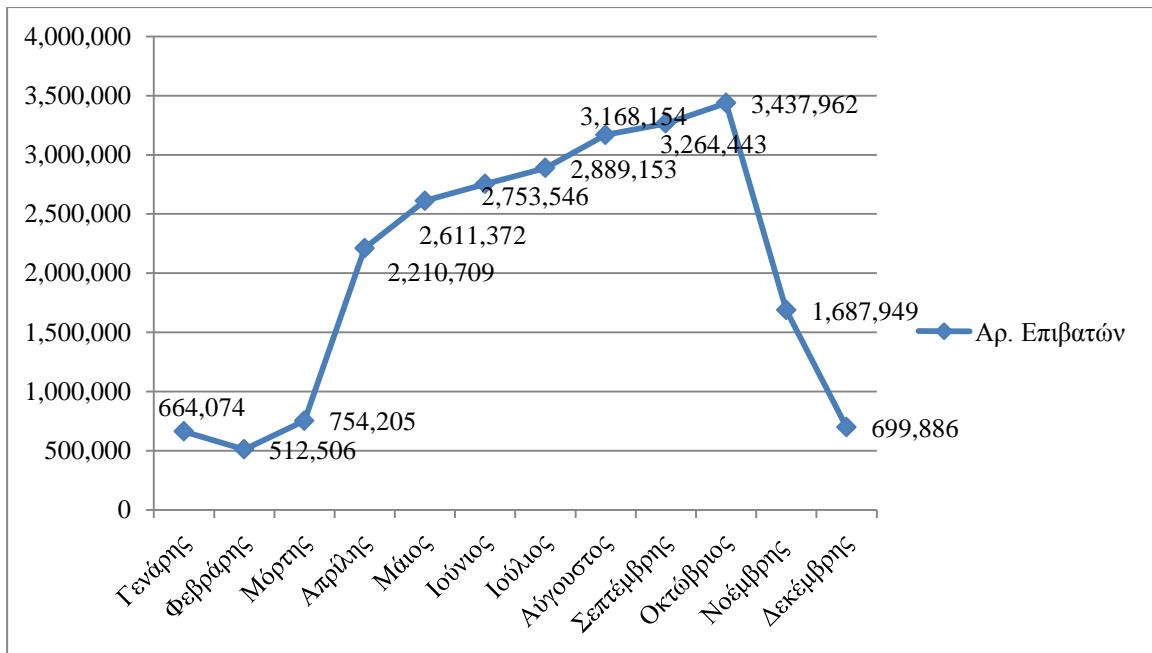
κρουαζιέρας που μετέφεραν 589.353 επιβάτες σε σύγκριση με 223 πλοία κρουαζιέρας που μετέφεραν γύρω στους 184.000 επιβάτες από και προς την Κύπρο.

<b>Λιμάνια Μέλη του Μεσογειακού Συνδέσμου Λιμένων της περιοχής της Ανατολικής Μεσόγειου</b>				
<b>Λιμάνι</b>	<b>2014</b>		<b>2013</b>	
	<b>Σύνολο Επιβατών</b>	<b>Αρ. Πλοίων</b>	<b>Σύνολο Επιβατών</b>	<b>Αρ. Πλοίων</b>
Αιγυπτιακά Λιμάνια	42.690	29		
Ηγουμενίστα	3.096	13	4.650	14
Ηράκλειο	242.951	160	270.020	177
Καβάλα	13.087	26	6.995	14
Κυπριακά Λιμάνια	183.507	223	271.673	255
Κωνσταντινούπολη	589.353	331	-	-
Λαττάκια	-	-	-	-
Λιμάνι Mersin	-	-	1.697	4
Αλάνυα	19.092	23	57.454	53

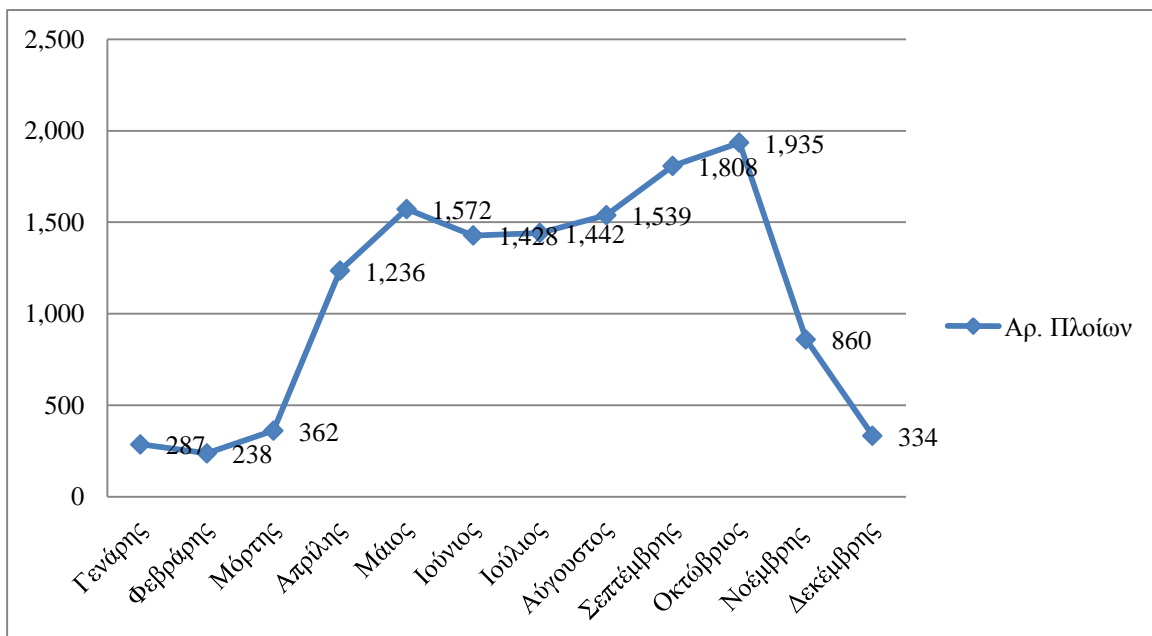
Πηγή: Pallis., T, Arapi., K, and Papachristou., A, (2015) “Cruise Activities in Medcruise Ports, Statistics 2014”, Piraeus, Greece <sup>52</sup>

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Μεσογειακής Ένωσης Λιμένων Κρουαζιέρας (2014) που ακολουθούν, διαφαίνεται ότι ο τομέας στην περιοχή επηρεάζεται έντονα από τον παράγοντα της εποχικότητας, αφού η περισσότερη κίνηση κατά το έτος 2014 απορροφήθηκε κατά τους μήνες Αύγουστο μέχρι Οκτώβριο, με τους μήνες Νοέμβριο –Μάρτιο να απορροφούν μικρούς αριθμούς κίνησης.

<sup>52</sup> Πηγή: Pallis., T, Arapi., K, and Papachristou., A, (2015) “Cruise Activities in Medcruise Ports, Statistics 2014”, Piraeus, Greece, <https://dl.dropboxusercontent.com/u/68759718/Cruise%20activities%20in%20MedCruise%20Ports-Edition%202015.pdf> , [Λήψη: 4 Μαΐου 2015]



Πηγή: Pallis., T, Arapi., K, and Papachristou., A, (2015) “Cruise Activities in Medcruise Ports, Statistics 2014”, Piraeus, Greece



Πηγή: Pallis., T, Arapi., K, and Papachristou., A, (2015) “Cruise Activities in Medcruise Ports, Statistics 2014”, Piraeus, Greece

Παράλληλα, σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Σύνδεσμο Εταιρειών Κρουαζιέρας (2014)<sup>53</sup>, τα έξοδα που προέκυψαν από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Κύπρο για το έτος 2013 ανήλθαν στα €53.000.000 την ώρα που σύμφωνα με την ιστοσελίδα της παγκόσμια βάση δεδομένων<sup>54</sup>, κατά το ίδιο έτος το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν της χώρας ανήλθε στα 21.911.444.503. Συνεπώς η συμμετοχή της συνολικής συνεισφοράς των δραστηριοτήτων των εταιριών κρουαζιέρας στην Κύπρο ανήλθε για το 2013 στο 0,24% περίπου.

<b>Άμεσες δαπάνες κρουαζιέρας ανά χώρα (σε εκατομμύρια ευρώ)</b>		
<b>Χώρα</b>	<b>Σύνολο 2013</b>	<b>Μερίδιο (%)</b>
Ιταλία	4.571	28,30%
Ισπανία	1.226	7,60%
Πορτογαλία	197	1,20%
Μάλτα	81	0,50%
Γιβραλτάρ	61	0,40%
Κύπρος	53	0,30%

Πηγή: The Cruise Lines International Association (CLIA) Europe, (2014)“The Cruise Industry. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe” 2013 & 2014 Editions, Brussels

<sup>53</sup> Πηγή: Cruise Lines International Association Europe, (2014), "The Cruise Industry. Contribution to the Economies of Europe, 2014 Edition", Brussels, [http://www.cliaeurope.eu/images/downloads/reports/CLIA\\_2014.pdf](http://www.cliaeurope.eu/images/downloads/reports/CLIA_2014.pdf), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>54</sup> Πηγή: The World Bank Group, (2015) <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

### **4.3 Χαρακτηριστικά των κυπριακών επιβατικών λιμανιών και κύριοι παράμετροι που αφορούν στο επιχειρησιακό τους περιβάλλον**

Όπως σημειώνεται πιο πάνω η επιβατική κίνηση του θαλάσσιου τομέα εξυπηρετείται κυρίως από τα λιμάνια της Λάρνακας και της Λεμεσού, όπου το δεύτερο είναι, με τα υφιστάμενα δεδομένα το κυρίως επιβατικό λιμάνι της χώρας, καθώς επίσης τα τελευταία χρόνια και από το λιμάνι της Πάφου ενώ ζήτηση παρουσιάστηκε και για το λιμάνι του Λατσιού χωρίς όμως τα δύο τελευταία να διαθέτουν τις σχετικές υποδομές. Η ανταγωνιστικότητα των υπό αναφορά λιμανιών πέραν από τη γεωγραφική τους θέση και την εγγύτητα που διαθέτουν σε γειτονικούς προορισμούς που εξυπηρετούν τον τομέα, καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τα τεχνικά χαρακτηριστικά που διαθέτουν ως κέντρα εξυπηρέτησης επιβατικής κίνησης και τις επιχειρησιακές πρακτικές που ακολουθούνται.

Το λιμάνι Λεμεσού είναι το κύριο εμπορικό λιμάνι της Κύπρου και εξυπηρετεί το υπερπόντιο εμπόριο και τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών. Επίσης λειτουργεί ως διαμετακομιστικό κέντρο για την περιοχή. Διαθέτει προβλήτες μήκους 2.110 μέτρων που πρόκειται να επεκταθούν αφού βρίσκεται σε υλοποίηση η επέκταση του υφιστάμενου κρηπιδώματος που βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της δυτικής νηοδόχου στο λιμάνι Λεμεσού κατά 500 μέτρα το οποίο πρόκειται να εξυπηρετεί κυρίως την εμπορευματική κίνηση. Στόχος του εν λόγω έργου είναι η περαιτέρω αναβάθμιση και ανάπτυξη του λιμανιού της Λεμεσού και αποτελεί το δεύτερο στάδιο αναβάθμισης. Κατά το πρώτο στάδιο ολοκληρώθηκε η εκβάθυνση του λιμανιού αφού έγινε εκβάθυνση του δυτικού τερματικού του λιμανιού στα - 16 μέτρα και του κύκλου στροφής και εισόδου στα - 17 μέτρα.



Επίσης, μετά από αρχιτεκτονικό διαγωνισμό που προηγήθηκε, βρίσκεται σε στάδιο υλοποίησης το έργο ανέγερσης του νέου σύγχρονου κτηρίου επιβατών του λιμανιού της Λεμεσού που αναμένεται να ολοκληρωθεί περί τα τέλη του 2015<sup>55</sup>. Το έργο στοχεύει στην αναβάθμιση των υπηρεσιών που παρέχονται στον τομέα και συνεπώς στην ενίσχυση του επιβατικού χαρακτήρα του λιμανιού με πολλαπλά οφέλη για την πόλη της Λεμεσού και κατ' επέκταση της χώρας. Ανεγείρεται στην πλευρά του ανατολικού κρηπιδώματος του λιμανιού που έχει συνολικό μήκος 480 μέτρα και βάθος 11μέτρα. Παράλληλα, αποτελεί μέρος των πλάνων του Οργανισμού για μελλοντικό διαχωρισμό του λιμανιού σε εμπορικό (δυτικά) και επιβατικό (ανατολικά) λιμάνι.



Πηγή: Αποστολάκη, Ε., (2014), “Το 2015 και βλέπουμε για τη νέα Αίθουσα Επιβατών στο λιμάνι”, <http://www.foni-lemesos.com/topika/eidiseis/15176-to-2015-kai-blepoume-gia-th-nea-aithousa-epibatou-sto-limani.html>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>55</sup> Πηγή: Αποστολάκη, Ε., (2014), “Το 2015 και βλέπουμε για τη νέα Αίθουσα Επιβατών στο λιμάνι”, <http://www.foni-lemesos.com/topika/eidiseis/15176-to-2015-kai-blepoume-gia-th-nea-aithousa-epibatou-sto-limani.html>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

Το δεύτερο μεγαλύτερο και σημαντικότερο λιμάνι της χώρας είναι το λιμάνι της Λάρνακας το οποίο βρίσκεται στο νοτιοανατολικό τμήμα του νησιού. Η αποβάθρα του λιμανιού έχει συνολικό μήκος 666 μέτρα (δύο κρηπιδώματα το ένα 340 μέτρα και βάθος -12 μέτρα και το άλλο 320 μέτρα και βάθος 10 μέτρα). Στο λιμάνι εξυπηρετείται ειδικού τύπου εμπόριο και οι εμπορικές ανάγκες της Λάρνακας αλλά και παράλληλα εταιρείες και επιβάτες κρουαζιέρας.

Το λιμάνι είναι προγραμματισμένο για αναμόρφωση στα πλαίσια μιας διαδικασίας ανάπτυξης και διαχείρισης του λιμανιού και της μαρίνας της Λάρνακας, από στρατηγικό επενδυτή κατόπιν συνεργασίας δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Η εν λόγω διαδικασία βρίσκεται σε εξέλιξη και στόχος είναι η ενίσχυση του επιβατικού και τουριστικού χαρακτήρα του λιμανιού και της Μαρίνας της Λάρνακας καθώς και των χερσαίων χώρων που εμπίπτουν σε αυτές τις περιοχές.

“Η πρώτη φάση θα περιλαμβάνει την αναβάθμιση της μαρίνας και του yacht club ώστε να εξυπηρετεί μέχρι 500 σκάφη, τη δημιουργία εμπορικών χώρων σε έκταση 10 χιλιάδων τ.μ, τη σύνδεση της παραλιακής λεωφόρου των Φοινικούδων με τον κυκλικό κόμβο του λιμανιού μέσω της μαρίνας και τη δημιουργία δύο προβλήτων ώστε να εξυπηρετεί κρουαζιερόπλοια μέχρι 310 μέτρα. Η δεύτερη και τρίτη φάση του έργου θα περιλαμβάνει την οικιστική ανάπτυξη, την περαιτέρω αναβάθμιση της Μαρίνας ώστε να εξυπηρετεί μέχρι 900 σκάφη και την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων μέχρι 360 μέτρων. Το συμβόλαιο θα παρέχει στην κοινοπραξία Ζήνων το δικαίωμα χρήσης του λιμανιού της Λάρνακας για τα επόμενα 35 χρόνια”<sup>56</sup> (Ιωακείμ, 2015).

---

<sup>56</sup> Πηγή: Ιωακείμ, Σ., (2015), “Εκλείσε η συμφωνία για μαρίνα και λιμάνι Λάρνακας. Μπαίνουν στις 31 Μαρτίου οι υπογραφές της κυβέρνησης και της κοινοπραξίας Ζήνων για την ενιαία ανάπτυξη του λιμανιού και της μαρίνας Λάρνακας”, <http://www.ant1iwo.com/news/oikonomia/article/200682/ekleise-i-sumfonia-gia-marina-kai-limani-larnakas/>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]



Πηγή: Δήμος Λάρνακας, “Λιμάνι-Μαρίνα. Αναπτυξιακές επιλογές.”,  
[http://www.larnaka.org.cy/index.php/en/file/sIQ2PZPWme\\_GpdeP\\_+CepQ==/](http://www.larnaka.org.cy/index.php/en/file/sIQ2PZPWme_GpdeP_+CepQ==/)

Το λιμάνι της Πάφου βρίσκεται στο νοτιοδυτικό τμήμα της Κύπρου στο κεντρικότερο σημείο της πόλης της Πάφου. Εξυπηρετεί μικρά σκάφη αναψυχής και ψαρόβαρκες καθώς επίσης και τα τελευταία χρόνια πλοία και επιβάτες κρουαζιέρας. Τα κρουαζιερόπλοια που επισκέπτονται το λιμάνι αγκυροβολούν και μεταφέρονται στη ξηρά με μικρές βάρκες, πρακτική που εφαρμόστηκε για τον ίδιο σκοπό και στο λιμάνι του Λατσιού. Για το λόγο αυτό, επιδιώκεται η ενίσχυση του επιβατικού χαρακτήρα του λιμανιού για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας που προσεγγίζουν το εν λόγω λιμάνι.

Η Αρχή λιμένων Κύπρου διαθέτει αρμόδιο τμήμα ώστε να διασφαλίζονται τα θέματα ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού των λιμανιών και να επιτυγχάνεται έτσι η άμεση εξυπηρέτηση των πελατών σε πλαίσια ύψιστης ασφάλειας. Συνεπώς διαχειρίζεται θέματα συντηρήσεων, επισκευών και επιδιορθώσεων, αναβαθμίσεων και εκσυγχρονισμού των ηλεκτρικών, ηλεκτρονικών και μηχανολογικών συστημάτων που αφορούν στα λιμάνια.

Παράλληλα, ο Οργανισμός, από το 1998, συντηρεί και λειτουργεί το σύστημα πληροφορικής CyPOS, κατάλληλο για την ικανοποίηση των αναγκών της σχετικά με ένα μεγάλο φάσμα λιμενικών εργασιών. Το σύστημα μεταξύ άλλων, παρέχει τη δυνατότητα σύνδεσης των Ναυτικών Πρακτόρων για καταχώρηση και ανταλλαγή πληροφοριών. Επιπρόσθετα πραγματοποίησε αναβάθμιση άλλων συστημάτων σχετικών με τους Ναυτικούς Πράκτορες και ανέπτυξε πρόσθετα υποσυστήματα (Modules) π.χ. για το σύστημα κυκλοφορίας σκαφών (VTS), για την τελωνειακή απελευθέρωση κ.α.. Επίσης εκτέλεσε και προετοίμασε άλλα έργα υποδομής όπως η ασύρματη δικτύωση στο λιμάνι Λεμεσού κλπ. Σύντομα αναμένεται να ξεκινήσει η υλοποίηση του Συστήματος Πληροφορικής Λιμενικής Κοινότητας που στοχεύει στην αναβάθμιση των λιμενικών λειτουργιών και την εναρμόνιση με την ευρωπαϊκή Οδηγία 2010/65 σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από τα λιμάνια της Κυπριακής Δημοκρατίας με την εφαρμογή ενιαίας θυρίδας. Επιπρόσθετα, με συγχρηματοδότηση από τα κοινοτικά ταμεία εφαρμόστηκε σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφοριακής κίνησης του οδικού δικτύου που αφορά στο λιμάνι της Λεμεσού.

Με την εισαγωγή του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) καθώς επίσης του Κανονισμού 725/2004 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικού με τη ναυτιλιακή ασφάλεια και την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων και της Ευρωπαϊκής Οδηγίας αναφορικά με την ασφάλεια των λιμανιών, έχουν εφαρμοστεί από τον αρμόδιο Οργανισμό όλες τις απαιτούμενες πρόνοιες.

Επίσης, ο Οργανισμός, καταβάλλει συνεχείς προσπάθειες που αφορούν στην προστασία του φυσικού και εργασιακού περιβάλλοντος και ενημερώνεται για τις ευρωπαϊκές νομοθεσίες. Πρόσθετα, με σκοπό την βελτίωση των περιβαλλοντικών μέτρων παρακολουθούνται οι ενέργειες άλλων λιμανιών ενώ γίνονται προσπάθειες, κατόπιν περιβαλλοντικής μελέτης να δημιουργηθεί περιβαλλοντικός σχεδιασμός για κάλυψη των αναγκών του τομέα. Σχετικά, συμμετέχει στον μη κερδοσκοπικό οργανισμό Ecoports Foundation, γεγονός που βοηθά μεταξύ άλλων στην ανταλλαγή πληροφοριών, εμπειριών και τεχνογνωσίας με τα υπόλοιπα μέλη του Οργανισμού. Συγκεκριμένα, το λιμάνι Λεμεσού έχει διαθέσει πιστοποίηση Port Environmental Review System (PERS) και εφάρμοσε σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης σύμφωνα με τις πρόνοιες του πιστοποιητικού ISO14001. Επίσης έγινε εγκατάσταση φωτοβολταϊκών συστημάτων και συντονίστηκαν οι λιμενικοί χρήστες ώστε να δημιουργήσουν και να εφαρμόσουν συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης. Παράλληλα εφαρμόζονται τακτικές επιθεωρήσεις σχετικά με την συμμόρφωση στις σχετικές νομοθεσίες καθώς επίσης σύστημα παρακολούθησης περιβαλλοντικών δεικτών, σύστημα διαχείρισης αποβλήτων των πλοίων και συλλογής λυμάτων, συστήματα ανακύκλωσης καθώς και οι πρόνοιες MARPOL για τη συλλογή των πετρελαιοκαταλοίπων από τα πλοία.

Το Οργανόγραμμα του Οργανισμού που παρουσιάζεται στο Παράρτημα 16, διαθέτει τέσσερα τμήματα που αφορούν στη Διεύθυνση Προσωπικού και Διοίκησης, στην Οικονομική Διεύθυνση, στη Διεύθυνση Επιχειρήσεων και στις Τεχνικές Υπηρεσίες (Πολιτικής Μηχανικής, Αρχιτεκτονικής & Ηλεκτρομηχανολογικές εργασίες). Ωστόσο στα πλαίσια εξυγίανσης της οικονομίας του τόπου και στα πλαίσια της παγοποίησης των προσλήψεων ο Οργανισμός είναι μειωμένος κατά ποσοστό πέραν του 40% από το ανθρώπινο δυναμικό που προνοεί το οργανόγραμμά του (λιγότερο από 300 άτομα σε όλα τα εργοτάξια του Οργανισμού-λιμάνια και κεντρικά γραφεία).

Με βάση τη Νομοθεσία του Οργανισμού, τα Καταβλητέα Δικαιώματα που επιβάλλονται καθορίζονται στη βάση σχετικών Κανονισμών<sup>57</sup> και εφαρμόζονται καθολικά για όλους τους χρήστες. Για να γίνουν οποιοσδήποτε τροποποιήσεις στους εν λόγω Κανονισμούς προηγείται η έγκρισή τους από το Υπουργικό Συμβούλιο και ακολούθως από την Βουλή των Αντιπροσώπων.

Στη βάση των εν λόγω Κανονισμών τα λιμενικά τέλη που επιβάλλονται για τα πλοία που εξυπηρετούν το θαλάσσιο τουρισμό, κρουαζιερόπλοια και επιβατικά πλοία καθώς και τους επιβάτες που διακινούνται με αυτά αφορούν στις εξής κατηγορίες:

- I. Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα Πλοίων ·
- II. Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα Επιβατών που αφορούν στους επιβάτες που αναχωρούν από περιοχή λιμανιού για το εξωτερικό οι οποίοι καταβάλλουν. Δικαίωμα ύψους €2,28 αν είναι επιβάτες αναχωρούν μέσα σε 48 ώρες από την άφιξή του με το ίδιο σκάφος και δικαίωμα ύψους €15,97 από κάθε άλλο επιβάτη ·
- III. Πλοηγικά δικαιώματα ·
- IV. Δικαιώματα χρήσης ρυμουλκού ·
- V. Δικαιώματα παραβολής ·
- VI. Δικαιώματα υπερωρίας ·
- VII. Δικαιώματα αποκομιδής σκυβάλων ·
- VIII. Δικαιώματα χρήσης ευκολιών υποδοχής ·

---

<sup>57</sup> Πηγή: Αρχή Λιμένων Κύπρου, (2012), “Οι περί Αρχής Λιμένων Κύπρου (Καταβλητέα Δικαιώματα) Κανονισμοί του 1976 μέχρι 2012”, [http://www.cpa.gov.cy/CPA/userfiles/downloads/katavlitea\\_dikewmata\\_201272498412.pdf](http://www.cpa.gov.cy/CPA/userfiles/downloads/katavlitea_dikewmata_201272498412.pdf), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

Για την εύρυθμη λειτουργία των υπηρεσιών που σχετίζονται με τον τομέα, για την παροχή τόσο κύριων όσο και βοηθητικών και πρόσθετων υπηρεσιών που σχετίζονται με αυτόν αλλά και επιπρόσθετα για την ευρύτερη προώθηση και προβολή του σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν πολλοί φορείς που προέρχονται τόσο από τον ιδιωτικό τομέα όσο και από τον δημόσιο τομέα. Οι σημαντικότεροι φορείς παρουσιάζονται πιο κάτω:

- i. **Φορείς παροχής κύριων υπηρεσιών:** ναυτικοί πράκτορες, αποσκευοφορείς, τελωνείο, εταιρείες πετρελαιοειδών ·
- ii. **Φορείς παροχής βοηθητικών υπηρεσιών:** τροφοδότες πλοίων, επισκευαστές πλοίων, εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη συλλογή σκυβάλων, ιδιοκτήτες καντινών, Συμβούλιο Υδατοπρομήθειας ·
- iii. **Φορείς παροχής επιπρόσθετων υπηρεσιών:** οργανωτές εκδρομών στην ενδοχώρα, ασφαλιστικές εταιρείες, τραπεζικές υπηρεσίες, καταστήματα αδασμολόγητων, εστιατόρια, παροχές τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών ·
- iv. **Φορείς προώθησης, προβολής, εποπτείας κλπ:** Υπουργείο Μεταφορών, Συγκοινωνιών, Έργων και Μεταφορών, Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας Υπουργείου Μεταφορών, Συγκοινωνιών και Έργων, Υπουργείο Εμπορίου, Βιομηχανίας & Τουρισμού, Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού, Δήμοι και Εταιρείες Τουριστικής Ανάπτυξης Δήμων (Λάρνακας, Λεμεσού, Πάφου κλπ), Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων Κύπρου / Ναυτικοί Πράκτορες Κύπρου, Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο κ.α.

Πρόκειται για μια βιομηχανία που τόσο στο τοπικό επίπεδο όσο και στο διεθνές χαρακτηρίζεται από τη συμμετοχή πολλών εταίρων με σημαντικό ρόλο να διαδραματίζει ο καθ' ένας εξ αυτών και έτσι η επιτυχία της κρίνεται σε μεγάλο βαθμό από το πόσο συντονισμένες ή όχι είναι οι επιχειρησιακές πρακτικές που ακολουθούνται με βάση ένα κοινό όραμα και στόχο.

Αυτό είναι κάτι που είναι κοινά παραδεκτό πλέον στην διεθνή βιομηχανία τουρισμού κρουαζιέρας και για το λόγο αυτό έχουν αναληφθεί συγκεκριμένες πρωτοβουλίες όπως για παράδειγμα η έναρξη του διαλόγου για τον τουρισμό κρουαζιέρας ώστε να προωθηθούν οι κοινές συνέργιες και οι βέλτιστες πρακτικές, στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής στρατηγικής για περισσότερη ανάπτυξη και απασχόληση στο παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό<sup>58</sup>.

---

<sup>58</sup> Πηγή: European Commission, (2015), “Pan-European Dialogue between cruise operators, ports and coastal tourism stakeholders”, [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/events/2015/03/events\\_20150305\\_01\\_en.htm](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/events/2015/03/events_20150305_01_en.htm), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]



## Απαγορευτικά Μέτρα της Τουρκίας κατά της κυπριακής ναυτιλίας

Σύμφωνα με το Υπουργείο Εξωτερικών της Κυπριακής Δημοκρατίας «Τα τουρκικά απαγορευτικά μέτρα εισήχθησαν αρχικά τον Απρίλιο 1987 και αφορούσαν αποκλειστικά την απαγόρευση σε πλοία υπό κυπριακή σημαία να προσεγγίζουν τα τουρκικά λιμάνια. Τον Μάιο του 1997 η Τουρκία εξέδωσε νέες οδηγίες προς τις λιμενικές της αρχές προς διευκρίνιση ασαφειών που προέκυπταν από την εφαρμογή της απαγόρευσης, επεκτείνοντας τις έτσι σε πλοία υπό ξένη σημαία (οποιασδήποτε υπηκοότητας) που έφθαναν σε τουρκικά λιμάνια κατευθείαν από οποιοδήποτε Κυπριακό λιμάνι που βρισκόταν υπό τον αποτελεσματικό έλεγχο της Κυπριακής Κυβέρνησης, ή εναντίον πλοίων οποιασδήποτε υπηκοότητας που είχαν σχέση με την Κυπριακή Δημοκρατία, είτε λόγω ιδιοκτησίας είτε λόγω διαχείρισης. Το άμεσο αποτέλεσμα αυτών των οδηγιών ήταν να απαγορευτεί η χρήση των κυπριακών λιμανιών για τις μεταφορτωτικές δραστηριότητες των ναυτιλιακών γραμμών στη Μεσόγειο. Επισημαίνεται ότι η Κυπριακή Δημοκρατία συμμορφώνεται πλήρως με τις διεθνείς και Κοινοτικές νομικές υποχρεώσεις της έναντι των πλοίων υπό Τουρκική σημαία, εφόσον αυτά τα πλοία μπορούν ελεύθερα να προσεγγίζουν τα Κυπριακά λιμάνια που λειτουργούν κάτω από τον αποτελεσματικό έλεγχο της Κυπριακής Δημοκρατίας»<sup>59</sup>.

Τα αποτελέσματα για τα κυπριακά λιμάνια αυτών των απαγορευτικών μέτρων είχαν και έχουν τεράστιο αντίκτυπο σε πολλούς τομείς της ναυτιλιακής κίνησης των κυπριακών λιμανιών μεταξύ των οποίων για θέματα που αφορούν στις θαλάσσιες μεταφορές διαμετακόμισης φορτίων και επιβατών ως επίσης χρήσης των κυπριακών λιμανιών ως βάση δρομολογίων για πλοία.

---

<sup>59</sup> Πηγή: Υπουργείο Εξωτερικών της Κυπριακής Δημοκρατίας, (2014), “Παράνομα απαγορευτικά μέτρα της Τουρκίας κατά της ναυτιλίας της Κύπρου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης”, [http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2006.nsf/cyprus17\\_gr/cyprus17\\_gr?OpenDocument&print](http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2006.nsf/cyprus17_gr/cyprus17_gr?OpenDocument&print), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

## 5. Ανταγωνιστικά λιμάνια των κυπριακών επιβατικών λιμανιών

«Η περιοχή της ανατολικής Μεσογείου περιλαμβάνει το σύνολο των λιμανιών της Αδριατικής καθώς και τα λιμάνια και τα νησιά στη δυτική ακτή της Ιταλίας που βρίσκονται Νότια από τη Ρώμη, τις Λιβυκές ακτές, τις ακτές της Αιγύπτου, τη Μάλτα, την Κύπρο, το Ισραήλ, το Λίβανο, τη Συρία, την Τουρκία μέχρι το Βόσπορο, την Αλβανία, τη Σερβία και το Μαυροβούνιο, την Βοσνία και Ερζεγοβίνη, την Κροατία και τη Σλοβενία» (Κορρές, 2013)<sup>60</sup>.

Συνεπώς, ανταγωνιστικά λιμάνια της Κύπρου θεωρούνται αυτά που βρίσκονται στην περιοχή της Μεσογειακής Ευρώπης, στη διηπειρωτική περιοχή της Ευρασίας και της Ασίας καθώς και στα παράκτια της Αφρικής νοτιοανατολικά της Κύπρου. Τα λιμάνια αυτά και χαρακτηριστικά τους που αφορούν στη βιομηχανία της κρουαζιέρας παρουσιάζονται πιο κάτω :

### Περιοχή της Μεσογειακής Ευρώπης

- Στην Αλβανία βρίσκεται το λιμάνι του Durres, το οποίο διοικείται από Λιμενική Αρχή. Το λιμάνι διαθέτει κρηπιδώματα μήκους περίπου 2200 μέτρων με βάθος μεταξύ 7.5μέτρων και 11.5 μέτρων και κανάλι εισόδου πλάτους 120μέτρων και βάθους 9.5 μέτρων <sup>61</sup>.
- Στην Βοσνία και Ερζεγοβίνη υπάρχει το λιμάνι του Monstar που ωστόσο δεν υπάρχουν στοιχεία που να καταδεικνύουν εξυπηρέτηση πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας .

---

<sup>60</sup> Α. Κορρές., (2013), “Ανταγωνιστικά και Συμπληρωματικά Λιμάνια Κρουαζιέρας (INCLUDING THE CRUISE DESIGNER'S GUIDE IN THE EAST MED)”, [http://www.academia.edu/2492547/%CE%91%CE%9D%CE%A4%CE%91%CE%93%CE%A9%CE%9D%CE%99%CE%A3%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%91\\_%CE%9A%CE%91%CE%99\\_%CE%A3%CE%A5%CE%9C%CE%A0%CE%9B%CE%97%CE%A1%CE%A9%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%91\\_%CE%9B%CE%99%CE%9C%CE%91%CE%9D%CE%99%CE%91\\_%CE%9A%CE%A1%CE%9F%CE%A5%CE%91%CE%96%CE%99%CE%95%CE%A1%CE%91%CE%A3\\_INCLUDING\\_THE\\_CRUISE\\_DESIGNERS\\_GUIDE\\_IN\\_THE\\_EAST\\_MED\\_](http://www.academia.edu/2492547/%CE%91%CE%9D%CE%A4%CE%91%CE%93%CE%A9%CE%9D%CE%99%CE%A3%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%91_%CE%9A%CE%91%CE%99_%CE%A3%CE%A5%CE%9C%CE%A0%CE%9B%CE%97%CE%A1%CE%A9%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%91_%CE%9B%CE%99%CE%9C%CE%91%CE%9D%CE%99%CE%91_%CE%9A%CE%A1%CE%9F%CE%A5%CE%91%CE%96%CE%99%CE%95%CE%A1%CE%91%CE%A3_INCLUDING_THE_CRUISE_DESIGNERS_GUIDE_IN_THE_EAST_MED_), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>61</sup> Πηγή: Durres Port Authority, Albania, <http://www.apdurres.com.al/>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

- Στην Κροατία, το λιμάνι του Dubrovnik που διοικείται από λιμενική Αρχή. Το εν λόγω λιμάνι τα τελευταία χρόνια, σημείωσε τεραστία άνοδο στον τομέα εξυπηρέτησης πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας απορροφώντας σημαντικούς αριθμούς κίνησης. Για το λόγο αυτό έχει ολοκληρώσει μια σειρά από αναπτυξιακά έργα όπως επέκταση των υφιστάμενων προβλήτων κατά 810 μέτρα, δημιουργία νέας προβλήτας μεγέθους 220 μέτρων και επέκταση υφιστάμενης κατά επιπλέον 400 μέτρα<sup>62</sup>.
- Στην Γαλλία, υπάρχουν τα λιμάνια της Γαλλικής Ριβιέρας, το εμπορικό λιμάνι της Marseille και του Sete. Το λιμάνι της Marseille διοικείται από Λιμενική Αρχή και μέσα στο 2015 στόχευε στην ολοκλήρωση της απαραίτητης υποδομής, ύψους 28 εκατομμύριων ώστε να καταστεί ιδανικό λιμάνι για επισκευές και συντηρήσεις πλοίων καθώς επίσης και απόκτησης του πιστοποιητικού ISO9001:2008 που αφορά στην πιστοποίηση ποιότητας για τις υπηρεσίες υποδοχής και εγκαταστάσεων που παρέχονται στους επιβάτες<sup>63</sup>.
- Στην Ελλάδα, βρίσκονται τα λιμάνια του Πειραιά, της Κέρκυρας, του Ηρακλείου, της Σαντορίνης, Θεσσαλονίκης, της Μυκόνου, της Πάτρας, της Τήνου, της Ζακύνθου κ.α.. Το λιμάνι του Πειραιά, που ανήκει μεταξύ των σημαντικότερων λιμανιών εξυπηρέτησης πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας στην περιοχή και το διαχειρίζεται η Ανώνυμη Εταιρεία (Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε). Διαθέτει δύο τερματικά επιβατών όπου ο δεύτερος εγκαινιάστηκε το 2013, 11 θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης (παραβολής) πλοίων, τουριστική αστυνομία, τελωνείο καθώς και όλες τις υπηρεσίες που αφορούν στους επιβάτες, καταστήματα αφορολογήτων ειδών, τουριστική αστυνομία, τελωνείο και άλλες απαραίτητες υπηρεσίες για τους επιβάτες περιλαμβανομένου 170 θέσεων πούλμαν και ενός ελικοδρόμιου. Η γραφική απεικόνιση του λιμανιού και οι θέσεις των πλοίων

<sup>62</sup> Πηγή: Dubrovnik Port Authority, Croatia, <http://portdubrovnik.hr/?lan=en>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>63</sup> Πηγή: Port of Marseille Fos, France, <http://www.marseille-port.fr>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

παρουσιάζονται στο Παράρτημα 22. Το νομικό πλαίσιο του Οργανισμού του παρέχει ευελιξία στη σύναψη εμπορικών συμφωνιών για τον τομέα όπως για παράδειγμα η συμφωνία που επιτεύχθηκε το 2015 κατά τη διάρκεια της έκθεσης Seatrade Miami, ώστε το πλοίο της εταιρείας Carnival, Carnival Vista να χρησιμοποιεί από την άνοιξη του 2016 το λιμάνι ως σημείο έναρξης και τερματισμού των δρομολογίων του στην περιοχή της Μεσογείου<sup>64</sup>. Ακολουθούν τα λιμάνια της Κέρκυρας, της Σαντορίνης, του Κατάκολου, του Ηράκλειου, της Μυκόνου και της Ρόδου όπου και πάλι λειτουργούν υπό το καθεστώς Ανώνυμων Εταιρειών. Το λιμάνι της Κέρκυρας για τον τομέα της κρουαζιέρας ενέταξε για την προγραμματική περίοδο 2007-2013 την επέκταση του κρηπιδώματος κρουαζιέρας κατά 430 μέτρα, και την απόκτηση πιστοποιητικού περιβαλλοντικής διαχείρισης του λιμανιού (EMAS) καθώς και έργο ώστε να διαχωριστούν οι υποδομές κρουαζιέρας που αφορούν το εσωτερικό από αυτές του εξωτερικού, κόστους περίπου 10 εκατομμυρίων<sup>65</sup>.

- Στην Ιταλία, βρίσκονται το λιμάνι του Κάπρι, της Φλωρεντία, της Γένοβας, της Νάπολης, του Παλέρμο, του Portofino, της Ρώμης, της Σαρδηνίας, του Σορέντο, της Ταορμίνα και της Βενετίας.

Το λιμάνι της Γένοβα είναι από τα σημαντικότερα λιμάνια αυτής της περιοχής της Ιταλίας και λειτουργεί συχνά ως σημείο έναρξης και τερματισμού δρομολογίων κρουαζιέρας. Υπεύθυνος φορέας είναι η λιμενική Αρχή της Γένοβα μέσω Διοικητικού Συμβουλίου. Το λιμάνι διαθέτει βάθος εισόδου 17.1 - 18.2 μέτρα και κρηπιδώματα επιβατικών σταθμών έκτασης περίπου 250 χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων και 5 προβλήτες ειδικά εξοπλισμένες για την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων. Διαθέτει δυναμική ικανότητα χειρισμού

---

<sup>64</sup> Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., Ελλάδα, <http://www.olp.gr/el/>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>65</sup> Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Κερκύρας, Ελλάδα, <http://corfuport.gr>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

επιβατών ύψους 4 εκατομμυρίων και στο παρόν στάδιο κατασκευάζει νέο τερματικό σταθμό κρουαζιερόπλοιων<sup>66</sup>.

Όσο αφορά στο λιμάνι της Βενετίας, ισχύει το ίδιο ιδιοκτησιακό καθεστώς με αυτό της Γένοβας. Το λιμάνι διαθέτει κρηπιδώματα 30.000 μέτρων και είναι σε θέση να φιλοξενήσει ταυτόχρονα πλοία μεγάλου μεγέθους. Διαθέτει 7 εμπορικά τερματικά και 19 ιδιωτικά τερματικά ενώ σε ότι αφορά στην επιβατική κίνηση διαθέτει 8 συνολικά μοντέρνους τερματικούς σταθμούς για το τομέα<sup>67</sup>. Ωστόσο, το 1997 η λιμενική αρχή της Βενετίας, ίδρυσε το τερματικό Venezia Terminal Passeggeri SpA (που διαχειρίζεται 10 προλειτουργικά τερματικά, 7 αποβάθρες κλπ. Μέτοχοι στην εν λόγω εταιρεία είναι με ποσοστό 53% η λιμενική αρχή, με ποσοστά 22,18% η εταιρεία Finrax S.r.l. και η εταιρεία SAVE S.p.A. αντίστοιχα και τέλος με ποσοστό 2,6% το Εμπορικό Επιμελητήριο της Βενετίας. Η εν λόγω εταιρεία υλοποίησε επενδύσεις ύψους πέραν των 65 εκατομμυρίων ευρώ ώστε να βελτιωθούν οι υποδομές, ανωδομές και οι υπηρεσίες στα πλοία και επιβάτες κρουαζιέρας<sup>68</sup>.

- Στη Μάλτα υπάρχει το λιμάνι κρουαζιέρας της Βαλέτα (Valetta Cruise Port plc) που διοικείται από εταιρεία περιορισμένης ευθύνης η οποία ανέλαβε τις εργασίες κρουαζιέρας και τον τερματικό σταθμό κατόπιν διεθνούς διαγωνισμού που προκήρυξε η κυβέρνηση της Μάλτας το 1996. Η εσωτερική δομή διαχείρισης της εταιρείας παρουσιάζεται στο Παράρτημα 17. Το λιμάνι έχει ολοκληρώσει μια σειρά από αναπτυξιακά έργα που ολοκληρώθηκαν σε διάφορες φάσεις και που αφορούσαν τόσο σε θέματα ενίσχυσης των υποδομών (κρηπιδωμάτων) όσο και των εγκαταστάσεων τερματικών σταθμών για την

---

<sup>66</sup>Πηγή: Wikipedia, [http://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_of\\_Genoa](http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Genoa), <http://www.porto.genova.it/>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>67</sup> Πηγή: Venice Port Authority, Venice, <https://www.port.venice.it>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>68</sup> Πηγή: Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., Venezia, <http://www.vtp.it/azienda/> [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

καλύτερη εξυπηρέτηση πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας καθώς επίσης και των απαραίτητων υπηρεσιών <sup>69</sup>.

- Στο Μονακό υπάρχουν τα λιμάνια του Hercule και Fontvieille και τα διαχειρίζεται, από το 2006, ανώνυμη εταιρεία που ανήκει στην πόλη-κράτος του Μονακό. Το λιμάνι του Hercule διαθέτει μια πρωτοπόρα υποδομή που έγινε κατόπιν των απαραίτητων μελετών οι οποίες οδήγησαν στην κατασκευής ημι-κυμαινόμενης υποδομής ώστε να προστατευθεί η θαλάσσια πανίδα και χλωρίδα, μήκους 352 μέτρων και βάρους 160.000 τόνων, στους πρόποδες του βράχου του Γιβραλτάρ <sup>70</sup>.
- Στο Μαυροβούνιο, υπάρχει το λιμάνι του Kotor, το οποίο έχει εξασφαλίσει πιστοποιήσεις κατά ISO 9001:2008 & 14001:2004. Οι υπηρεσίες ελλιμενισμού, τελωνιακών ελέγχων, διάθεσης καυσίμων (χωρίς Φ.Π.Α) κ.α. υπηρεσίες που σχετίζονται με τα πλοία και επιβάτες κρουαζιέρας παρέχονται από την εταιρεία KotorMar” Ltd <sup>71</sup>.
- Στη Σλοβενία υπάρχει το λιμάνι του Koper το οποίο διαχειρίζεται από το 1996 η ανώνυμη εταιρεία Luka Koper η οποία παρέχει υπηρεσίες διαχείρισης και διακίνησης του λιμάνι του Koper, το μεγαλύτερο στη Σλοβενία. Στο παρόν στάδιο εξυπηρετεί τα κρουαζιερόπλοια και την επιβατική κίνηση και κατασκευάζει νέο τερματικό σταθμό για κρουαζιερόπλοια χωρητικότητας 2.500 επιβατών η οποία περιλαμβάνει γραφεία για την αστυνομία και το τελωνείο, σημείο αφίξεων και αναχωρήσεων, χώρο διαχείρισης των επιβατών, σημείο πληροφοριών, καταστήματα και άλλες υπηρεσίες <sup>72</sup>.
- Στην Ισπανία συναντάμε τα λιμάνια της Βαρκελώνης της Καρθαγένης, του Αλχεθίρας που είναι πλησίον του Γιβραλτάρ και της Βαλένθια. Το μεγαλύτερο από αυτά τα λιμάνια είναι το λιμάνι της Βαρκελώνης και ο επίσημος φορέας για τη διαχείριση του είναι η λιμενική

---

<sup>69</sup> Πηγή: Valletta Waterfront, Malta, [www.vallettawaterfront.com](http://www.vallettawaterfront.com), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>70</sup> Πηγή: Ports De Monaco, Monaco, [www.ports-monaco.com](http://www.ports-monaco.com), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>71</sup> Πηγή: Port of Kotor, Kotor, <http://www.portofkotor.co.me/en/>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>72</sup> Πηγή: The Association of Mediterranean Cruise Ports (Medcruise), Greece, <http://www.medcruise.com/port/494/koper>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

Αρχή της Βαρκελώνης κάτω από την εποπτεία της Ισπανικής Αρχής Λιμένων όπως είναι και οι υπόλοιπες 24 λιμενικές αρχές της χώρας που διαχειρίζονται τα 44 λιμάνια γενικού συμφέροντος της χώρας. Είναι το μεγαλύτερο ευρωπαϊκό λιμάνι στη Μεσόγειο για την εξυπηρέτηση πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας. Διαθέτει 7 τερματικούς επιβατικούς σταθμούς που προσφέρουν όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες στους επιβάτες και ευρεία γκάμα εξειδικευμένων υπηρεσιών για τον τομέα. Αποτελεί επίσης πρωτοπόρο λιμάνι σε ότι αφορά την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων που αφορούν στον τομέα <sup>73</sup>.

Συγκεκριμένα λόγω του μεγάλου αριθμού επιβατών στο λιμάνι και τη μεγαλύτερη χωρητικότητα των πλοίων, ο ανάδοχος του τερματικού σταθμού, Creuers del Port de Barcelona, κατεδάφισε το τερματικό κρουαζιέρας που υπήρχε και ανέγειρε νέο, κόστους περίπου 15 εκατομμυρίων συνολικής έκτασης 6.200 τετραγωνικών μέτρων, που περιλαμβάνει γραμμή πρόσδεσης 700 μέτρων, βύθισμα 12 μέτρων, γραφεία, κλιματισμό, δημόσια τηλέφωνα, τραπεζικές υπηρεσίες, καταστήματα αφορολόγητων ειδών και σουβενίρ, υπηρεσίες παράδοσης, μπαρ και εστιατόριο, χώρο στάθμευσης για τα λεωφορεία και ταξί καθώς επίσης και υπηρεσία παράδοσης αποσκευών στο ξενοδοχείο, στο αεροδρόμιο ή στον τελικό προορισμό.

Η εταιρεία Creuers del Port de Barcelona SA ("Creuers") είναι διεθνής φορέας τερματικών σταθμών κρουαζιέρας στην Ευρώπη η οποία ιδρύθηκε το 1999. Η εν λόγω εταιρεία δημιούργησε την Cruceros Málaga S.A ώστε να λειτουργήσει στο λιμάνι της Μάλαγα τα δύο τερματικά εξυπηρέτησης τελευταίου τύπου κρουαζιερόπλοιων. Παράλληλα, το 2011, ίδρυσε την κοινοπραξία εταιριών SATS-CREUERS Cruise Service, στην οποία ανατέθηκε η λειτουργία του νέου τερματικού σταθμού στην Σιγκαπούρη που εγκαινιάστηκε το 2012 και είχε κόστος 350 εκατομμύρια ευρώ <sup>74</sup>.

---

<sup>73</sup> Πηγή: Port De Barcelona, Barcelona, <http://www.portdebarcelona.cat>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>74</sup> Πηγή: Creuers del Port de Barcelona S.A., Barcelona, [www.creuers.net](http://www.creuers.net), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

Επίσης, στο λιμάνι ο τερματικός σταθμός επιβατών “Palacruceros” που είναι ένα πρόσφατο έργο κόστους 12 εκατομμυρίων, έχει συνολική έκταση 10.000 τετραγωνικών μέτρων και υπηρεσίες για όλους τους τύπους επιβάτες και τα πληρώματα των πλοίων. Χρηματοδοτήθηκε εξολοκλήρου από την εταιρεία Costa Crociere, SpA και ως εκ τούτου σε αυτόν προτεραιότητα έχουν τα πλοία του ομίλου της Carnival Corporation, ωστόσο τελεί κάτω από ουδέτερη διαχείριση <sup>75</sup>.

### Περιοχή της Ευρασίας και της Ασίας

- Στην Κύπρο, η κίνηση πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας εξυπηρετείται από τα λιμάνια της Λεμεσού, της Λάρνακας, της Πάφου και του Λατσιού για τα οποία προηγήθηκε εκτενής παρουσίαση στο προηγούμενο κεφάλαιο.
- Στο Ισραήλ βρίσκονται τα λιμάνια της Χάιφα, του Τελ Αβίβ, του Ασνόντ, του Ασκελών (Μεσόγειο) και του Εϊλάτ (Ερυθρά Θάλασσα). Το λιμάνι της Χάιφα αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι του Ισραήλ και μετά ακολουθούν τα άλλα δύο διεθνή λιμάνια του Ασνόντ και του Εϊλάτ. Προστατεύεται από δυο λιμενοβραχίονες, μήκους 2.826 και 765 μέτρων. Το πλάτος του καναλιού εισόδου μεταξύ τους είναι 183 μέτρα και το βάθος του 13,8 . Διαθέτει ένα σύγχρονο επιβατικό σταθμό για την εξυπηρέτηση πλοίων και επιβατών με όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες (αίθουσα αναμονής, κατάστημα αφορολόγητων ειδών και σουβενίρ, καφετέρια, τραπεζικές υπηρεσίες, δωρεάν διαδίκτυο, χώρους στάθμευσης κλπ) που βρίσκεται δίπλα σε κρηπίδωμα που επιτρέπει τον ταυτόχρονο ελλιμενισμό τριών πλοίων ενώ παράλληλα κατασκευάστηκε και νέα προβλήτα ώστε να μπορούν να ελλιμενιστούν δύο ακόμα πλοία. Ο τερματικός σταθμός επιβατών συνδέεται με τους κύριους άξονες κυκλοφορίας της πόλης και το σιδηροδρομικό σταθμό μέσω μίας

---

<sup>75</sup> Πηγή: Port De Barcelona, Barcelona, <http://www.portdebarcelona.cat/en/web/port-dels-negocis/terminal-d/>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]



γέφυρας<sup>76</sup>. Τη διαχείριση του λιμανιού έχει η εταιρεία Haifa Port Company Ltd που ιδρύθηκε το 2004, ενώ σημειώνεται παράλληλα, ότι η κυβέρνηση του Ισραήλ προγραμματίζει μέσα στο 2015 να προχωρήσει σε πώληση μεριδίου μετοχών της εταιρείας ιδιωτικοποίηση. Συγκεκριμένα το αρμόδιο Υπουργείο ανέφερε ότι “ορισμένες εταιρείες θα εκποιηθούν μέσω του Χρηματιστηρίου Αξιών Τελ Αβίβ, ενώ άλλες θα πωληθούν εντός του 2015 ή σταδιακά σε ιδιωτικές εταιρείες”<sup>77</sup>.

- Στο Λίβανο, το λιμάνι της Βηρυτού διαχειρίζεται από κίνημα ανάπτυξης του λιμανιού που ανήκει στην Κυβέρνηση του Λιβάνου. Διαθέτει 16 θέσεις ελλιμενισμού και ασχολείται κυρίως με διαμετακομιστικό φορτίο αλλά παράλληλα, εξυπηρετεί και επιβατική κίνηση του τομέα της κρουαζιέρας. Η επιβατική κίνηση εξυπηρετείται από το συγκεκριμένο κρηπίδωμα/προβλήτα στην οποία βρίσκεται και ο τερματικός σταθμός επιβατών ο οποίος στο παρόν στάδιο ανακατασκευάζεται. Ο ανακαινισμένος τερματικός σταθμός θα είναι μεγέθους 600 τετραγωνικών μέτρων. Το μέγιστο βύθισμα πλοίων που μπορεί να εξυπηρετηθεί είναι 13 μέτρων<sup>78 79</sup>.

Παράλληλα, είναι και το λιμάνι της Τρίπολης που περιλαμβάνεται στα δρομολόγια κρουαζιέρων στην περιοχή, το οποίο διοικείται από την εταιρεία «socialist port company» και διαθέτει ένα τερματικό επιβατικό σταθμό με βάθος 12 μέτρα και μήκος 367 μέτρα<sup>80</sup>.

- Στη Συρία, τα λιμάνια του Ταρτούς και της Λαττάκια από τα οποία το κύριο είναι αυτό της Λαττάκια το οποίο διαχειρίζεται Δημόσια Εταιρεία του κράτους της Συρίας και στο παρόν

---

<sup>76</sup> Πηγή: Haifa Port, Israel, [www.haifaport.co.il](http://www.haifaport.co.il), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>77</sup> Πηγή: Bloomberg L.B.,

<http://www.bloomberg.com/research/stocks/private/snapshot.asp?privcapId=20702390>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>78</sup> Πηγή: SeaRates LP, United Kingdom, [http://www.searates.com/port/beirut\\_lb.htm](http://www.searates.com/port/beirut_lb.htm), Wikimedia Foundation, Inc., America, Wikipedia, [http://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_of\\_Beirut](http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Beirut), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>79</sup> Πηγή: Port of Beirut, Lebanon, <http://www.portdebeyrouth.com/index.php/en/>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>80</sup> Πηγή: Libyan Ports Company, Libya, <http://www.lpclibya.com/eng/test.html#>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

στάδιο υφίσταται ανάπλασης<sup>81</sup>. Το λιμάνι του Ταρτούς διαθέτει κύκλο εισόδου βάθους 12.5 μέχρι 13.7 μέτρων και της Λαττάκια 14.5 μέτρων.

- Στην Τουρκία, τα λιμάνια της Αλάνιας, της Αττάλειας, του Κουσάντασι, της Κωνσταντινούπολης, του Μαρμαρίς και του Μπόντρουμ. Από αυτά, το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης είναι καθαρά επιβατικό λιμάνι για την εξυπηρέτηση επιβατών και πλοίων κρουαζιέρας και το 2013, ο όμιλος Dogus, ανέλαβε για 30 χρόνια τη διαχείρισή του αφού κατέθεσε την υψηλότερη προσφορά ύψους 701 εκατομμυρίων δολαρίων στο πλαίσιο των προσφορών που υποβλήθηκαν για ιδιωτικοποίηση του λιμανιού.

Τον Ιανουάριο του 2014 η εταιρεία BLG Capital απέκτησε το 19% των μετοχών, αφήνοντας το υπόλοιπο 81% του μετοχικού κεφαλαίου στην Dogus Group. Το υφιστάμενο μήκος των προβλήτων είναι 1,110 μέτρων και πρόκειται να επεκταθεί κατά ακόμα 10 μέτρα και βάθος από 6,3 μέχρι 9 μέτρα ενώ επίσης προγραμματίζεται να αναγερθεί νέος τερματικός σταθμός για τους επιβάτες και παράλληλα προγραμματίζεται ένα ιδιαίτερο έργο ανάπλασης της ευρύτερης περιοχής του λιμανιού<sup>82</sup>.

Στο παρόν στάδιο διαθέτει τρεις αίθουσες επιβατών, έκτασης 4.000 μέτρων, οι οποίες έτυχαν κάποιου είδους ανακαίνισης του 2014. Το 2013 είχε αφίξεις 408 πλοίων και 683.598 επιβατών ενώ το 2009 832 πλοίων και 460,427 επιβατών<sup>83</sup>.

### Περιοχή της Αφρικής

- Στην Αίγυπτο, συναντάμε το λιμάνι της Αλεξάνδρειας, ιδιοκτησίας του κράτους, το οποίο αποτελεί ένα από τα αρχαιότερα του κόσμου με ιστορία περίπου 4000 χρόνων όπου ο Μέγας Αλέξανδρος έχτισε μια γέφυρα μεταξύ της ακτής και του νησιού του «Φάρου»

<sup>81</sup> Πηγή: World Port Source, (2005-2015), San Jose, CA 95139, [http://www.worldportsource.com/ports/review/SYR\\_Port\\_of\\_Lattakia\\_2257.php](http://www.worldportsource.com/ports/review/SYR_Port_of_Lattakia_2257.php), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>82</sup> Πηγή: The Association of Mediterranean Cruise Ports (Medcruise), Greece, <http://www.medcruise.com/port/574/istanbul/information>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>83</sup> Πηγή: Wikimedia Foundation, Inc., America, Wikipedia, [http://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_of\\_Istanbul](http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Istanbul), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

δημιουργώντας έτσι δύο λιμάνια όπου το ανατολικό χρησιμοποιείται κυρίως για στρατιωτικούς σκοπούς και το δυτικό για εμπορικούς καθώς επίσης και το λιμάνι της El-Dekhiela Port που είναι φυσική επέκταση του λιμανιού της Αλεξάνδρειας. Το λιμάνι της Αλεξάνδρειας διαθέτει 58 χώρους ελλιμενισμού, 10600 μέτρων, με βάθος από 8.5 μέχρι 14 μέτρα και 7 τερματικά ενώ το λιμάνι της El-Dekhiela διαθέτει 17 χώρους ελλιμενισμού συνολικού μήκους 4400 μέτρων και πέντε τερματικά βάθους από 10 μέχρι 20 μέτρα<sup>84 85</sup>.

- Στη Λιβύη έχει συσταθεί η Cruise Libya<sup>86</sup> που πρόκειται για εταιρεία η οποία ιδρύθηκε με σκοπό να προωθήσει τη Λιβύη ως προορισμό κρουαζιέρας για τα λιμάνια της Τρίπολης, του Al Khum, Mistrata, της Βεγγάζης (μέγιστο μήκος πλοίων που μπορεί να ελλιμενιστούν 60 μέτρα και βάθος 4.3 μέτρα), του Derna ( 2 κρηπιδώματα 333 μέτρων και 120 μέτρων με βάθος 9 και 6 μέτρα αντίστοιχα) και του Tobruk (10 αγκυροβόλια χωρητικότητας 6 πλοίων ταυτόχρονα και μέγιστο βάθος 13,8 μέτρα). Το κυριότερο λιμάνι για την κρουαζιέρα είναι το λιμάνι της Τρίπολης που μπορεί να φιλοξενήσει πλοία μήκους μέχρι 173.7 μέτρων και βάθος μέχρι 12 μέτρα και αποτελεί συχνό προορισμό για τα κρουαζιερόπλοια, επειδή βρίσκεται πολύ κοντά στα πιο ενδιαφέροντα αξιοθέατα της Λιβύης ενώ παρέχει επίσης τη δυνατότητα επίσκεψη στη Τυνησία σε μικρούς χρόνους. Το λιμάνι του Al Khum βρίσκεται μόλις 1 χιλιόμετρο μακριά από το κέντρο ενώ το λιμάνι του Mistrata είναι ελεύθερη ζώνη (Free Zone) τυχών περιορισμών π.χ. φορολογία, τελωνιακοί δασμοί κλπ. Σε ότι αφορά στο λιμάνι της Βεγγάζης, χρησιμοποιείται για σκοπούς επισκεψιμότητας στη παλιά πόλη της Βεγγάζης που βρίσκεται στο βορειοανατολικό μέρος της Λιβύης. Το λιμάνι της Ντέρνα βρίσκεται στην ανατολική Λιβύη και το προσεγγίζουν

---

<sup>84</sup> Πηγή: The Association of Mediterranean Cruise Ports (Medcruise), Greece, <http://www.medcruise.com/port/703/egyptian-ports>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>85</sup> Πηγή: Alexandria Ministry of State For Administrative Development, Alexandria, <http://alexandria.gov.eg/alex/english/index.aspx>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>86</sup> Πηγή: Cruise Libya, Libya, <http://www.cruiselibya.com>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

περίπου 80 πλοία ανά έτος. Χαρακτηρίζεται ως προορισμός κρουαζιέρας ενώ το λιμάνι του Τομπρούκ αποτελεί κόμβο για τους ταξιδιώτες μεταξύ της Αιγύπτου και της Λιβύης αφού έχει περίπου 150 χιλιόμετρα απόσταση από τη ξηρά με την Αίγυπτο. Τα λιμάνια της Λιβύης τα διαχειρίζεται η εταιρεία «Socialist Company For Ports»<sup>87</sup>.

- Στην Τυνησία το λιμάνι κρουαζιέρας είναι το La Goulette, που μια τρομοκρατική επίθεση στην πρωτεύουσα της Τύνιδας, στις 18 Μαρτίου 2015, είχε ως συνέπεια να ακυρωθούν όλες οι προγραμματισμένες κρουαζιέρες για το υπόλοιπο του έτους<sup>88</sup>. Το τερματικό La Goulette κατασκεύασε και διαχειρίζεται από το 2007 η ανώνυμη εταιρεία «Goulette Shipping Cruise (GSC)» στη βάση συμβολαίου Built Operate Transfer (BOT) με τις αρχές της Τυνησίας για περίοδο 30 χρόνων. Το 2013, το τερματικό σταθμό επισκέφθηκαν 202 κρουαζιερόπλοια μεταφέροντας 515.000 επιβάτες. Στο τερματικό μπορεί να ελλιμενιστούν πλοία με μήκος μέχρι 334 μέτρα και βύθισμα 10 μέτρα. Διαθέτει 5 χώρους ελλιμενισμού σε κρηπιδώματα συνολικού μήκους (1000 και 657 μέτρων βάθους 11 μέτρων). Παράλληλα διαθέτει τρεις τερματικούς σταθμούς επιβατών δίπλα σε κάθε χώρο ελλιμενισμού ώστε να διενεργούνται άμεσα οι έλεγχοι μετανάστευσης για επιβάτες σύντομης παραμονής, δωρεάν υπηρεσία μεταφοράς των επιβατών στο κεντρικό σταθμό του λιμανιού, χώρους στάθμευσης κλπ<sup>89</sup>.

---

<sup>87</sup> Πηγή: Temehu.com, (2006-2015), <https://www.temehu.com/Libyan-ports.htm>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>88</sup> Πηγή: The Independent Traveler, Inc., (1995 – 2015), <http://www.cruisecritic.com/ports/newport.cfm?ID=172>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>89</sup> Πηγή: Goulette Shipping Cruise Productions, (2014), [http://www.goulettevillageharbor.com/en/nautical\\_facts/](http://www.goulettevillageharbor.com/en/nautical_facts/), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<b>Μεγαλύτερα Ευρωπαϊκά Λιμάνια Προσέγγισης 2011-2013</b>				
<b>Λιμάνι</b>	<b>Χώρα</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
<b>Μεσόγειος</b>				
Μασσαλία	Γαλλία	826000	890124	1188031
Νάπολη	Ιταλία	1.297.236	1.228.651	1.175.018
Ντουμπρόβνικ	Κροατία	985398	950791	1136663
Σαντορίνη	Ελλάδα	962.000	838.899	750.000
Κέρκυρα	Ελλάδα	453.000	655.764	744.651
Λιβόρνο	Ιταλία	982.928	1.037.849	736.516
Côte d'Azur*	Γαλλία	666.082	702.080	613.218
Μπάρι	Ιταλία	586.848	618.882	604.781
Μύκονος	Ελλάδα	684.000	657.511	520.000
Τύνιδα	Τυνησία	313.267	582.601	511.065
Μεσίνα	Ιταλία	500.636	438.379	501.316
Βαλέτα	Μάλτα	566.042	611.757	477.759
Βαλένθια	Ισπανία	378.463	480.233	473.114
Παλέρμο	Ιταλία	567.049	354.399	410.999
Μάλαγα	Ισπανία	638.845	651.517	397.064
Τουλόν / St Tropez	Γαλλία	265.000	311.072	385.971
Κύπρος		302.402	247.791	267.367
<b>Βόρεια Ευρώπη</b>				
Λισαβόνα	Πορτογαλία	502.644	522.604	558.040
Αγία Πετρούπολη	Ρωσία	455.476	452.000	523.525
Ταλίν	Εσθονία	437.517	440.504	519.319
Cadiz	Ισπανία	376.000	334.266	491.112
Stockholm	Σουηδία	452.000	467.000	485.858
Ροστόκ	Γερμανία	257.300	382.000	483.000
Μπέργκεν	Νορβηγία	350.248	446.906	453.015
Ελσίνκι	Φινλανδία	385.000	368.000	420.000
Στάβανγκερ	Νορβηγία	215.026	277.000	343.500
Geiranger	Νορβηγία	229.220	312.136	314.867
Όσλο	Νορβηγία	312.859	303.386	298.403
Flam	Νορβηγία	156.907	199.875	248.945
Χάβρη	Γαλλία	185.194	212.825	242.000
Zeebrugge	Βέλγιο	142.444	151.930	224.000
*Κυρίως Νίκαια, Βιλφράνς και τις Κάννες				

Πηγή: Cruise Lines International Association Europe, (2014), "The Cruise Industry. Contribution to the Economies of Europe, 2014 Edition", Brussels, και Αρχή Λιμένων Κύπρου

Χώρα	Αρ. Επιβατών	% επί του συνόλου	Άμεσες Δαπάνες (€)	Άμεσες Δαπάνες (€)/ Αρ. Επιβατών ***
Ιταλία	6,970,000	22.4%	4571000000	656
Ισπανία	5,236,000	16.8%	1226000000	234
Ελλάδα	4,601,000	14.8%	574000000	125
Νορβηγία	3,023,000	9.7%	606000000	200
Γαλλία	2,410,000	7.7%	1076000000	446
Πορτογαλία	1,138,000	3.6%	197000000	173
Βρετανία	866,000	2.8%	3125000000	3,609
Σουηδία	529,000	1.7%	205000000	388
Εσθονία	509,000	1.6%	-	-
Δανία	483,000	1.5%	223000000	462
Μπενελούξ	472,000	1.5%	-	-
Φινλανδία	429,000	1.4%	518000000	1,207
Μάλτα	378,000	1.2%	81000000	214
Γερμανία	367,000	1.2%	3060000000	8,338
Γιβραλτάρ	278,000	0.9%	61000000	219
Κύπρος	214,000	0.7%	53000000	248
Ιρλανδία	209,000	0.7%	-	-
Ισλανδία	204,000	0.7%	-	-
Πολωνία	95,000	0.3%	-	-
Άλλες Ευρωπαϊκές Χώρες* + 3	244,000	0.7%	257000000	1,053
<b>ΕΕ + 3</b>	<b>28,655,000</b>	<b>91.9%</b>	<b>15833000000</b>	<b>553</b>
Υπόλοιπη Ευρώπη **	2,530,000	0.8.1%	-	-
<b>Σύνολο</b>	<b>31,185,000</b>	<b>100.0%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

\* Λετονία, Λιθουανία, Σλοβενία, Ρουμανία, Βουλγαρία

\*\*Συμπεριλαμβανομένων των εξής σε χιλιάδες: Ρωσία( 550), Μαυροβούνιο (318), Μονακό (214), Ουκρανία (170) (οι εκτιμήσεις παρουσιάζονται με πλάγιους χαρακτήρες ). Περιλαμβάνεται επίσης η Κροατία, η οποία εντάχθηκε στην Ε.Ε. τα μέσα του έτους (1364000)

\*\*\* Ο υπολογισμός Άμεσες Δαπάνες (€)/ Αρ. Επιβατών εκπονήθηκε από τον μελετητή για σκοπούς γενικής συγκρισιμότητας αναλογικά. Ωστόσο επειδή τα τέλη που καταβάλλονται για κάθε τύπο πλοίου στη βάση διάφορων χαρακτηριστικών (π.χ. καθαρής χωρητικότητας) η παρούσα σύγκριση δεν μπορεί να αποτελέσει επακριβή σύγκριση συγκρισιμότητας των τελών ανά κάθε λιμάνι.

Πηγή: Cruise Lines International Association Europe, (2014), "The Cruise Industry. Contribution to the Economies of Europe, 2014 Edition", Brussels.

## **6. Αποτελέσματα αιτιολογικής ποιοτικής έρευνας για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Κύπρο**

Όπως σημειώνουν οι Peter και Olson (2010:σελ.7)<sup>90</sup>, η συμπεριφοράς ενός ατόμου σε κάτι συγκεκριμένο καθορίζεται και “περιλαμβάνει αλληλεπιδράσεις μεταξύ της σκέψης, των συναισθημάτων, των πράξεων και του περιβάλλοντος”. Συνεπώς, κρίθηκε σκόπιμο όπως η αιτιολογική έρευνα εστιάσει σε τρεις ομάδες στόχους της αγοράς, συλλέγοντας πρωτογενή δεδομένα. Λόγω των στόχων της έρευνας και το είδος των πληροφοριών που θα έρεπε να συλλεχθούν, απαιτείτο η όσο το δυνατό περισσότερη διείσδυση στις αντιλήψεις και απόψεις των συμμετεχόντων. Ως εκ τούτου επιλέγηκε η χρήση συνεντεύξεων για τρεις κατηγορίες πληθυσμών. Τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων και εκπρόσωπους των γραμμών και εταιρειών κρουαζιέρας (Ομάδα Α), τους φορείς που δραστηριοποιούνται στον τομέα της κρουαζιέρας ή και σχετίζονται με αυτόν σε τοπικό πεδίο (Ομάδα Β) καθώς και τους υφιστάμενους και δυνητικούς πελάτες κρουαζιέρας (κύπριους και αλλοδαπούς) ώστε να αναγνωριστούν ακριβώς οι αντιδράσεις, οι αντιλήψεις και τα πιστεύω τους γύρω από τον συγκεκριμένο τομέα και βιομηχανία της Κύπρου (Ομάδα Γ). Οι συνεντεύξεις βασίστηκαν σε προκαθορισμένες ερωτήσεις (δομημένη συνέντευξη), όπως αυτές παρουσιάζονται στο Παράρτημα 24, που ωστόσο επειδή στόχευαν στην όσο το δυνατό περισσότερη εμβάθυνση στις σκέψεις και τη ψυχολογία των ερωτωμένων χαρακτηρίστηκαν από μικρό βαθμό δόμησης ώστε να ενθαρρυνθεί η συζήτηση.

---

<sup>90</sup> Peter, J., P., and Olson, C., J., (2010), " Consumer Behaviour and Marketing Strategy", New York, McGraw-Hill Companies, Inc.

Στις συνεντεύξεις της Ομάδας Α (υπεύθυνους λήψης αποφάσεων και εκπροσώπους) εταιρειών κρουαζιέρας συμμετείχαν επτά (7) άτομα, στις συνεντεύξεις της Ομάδας Β (φορείς που δραστηριοποιούνται στον τομέα της κρουαζιέρας ή και σχετίζονται με αυτόν σε τοπικό πεδίο) συμμετείχαν οχτώ (8) άτομα και στη Ομάδα Γ (τους υφιστάμενους και δυνητικούς πελάτες κρουαζιέρας (κύπριους και αλλοδαπούς) συμμετείχαν είκοσι (20) άτομα.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ηθικά ζητήματα που εμπλέκονται σε ερευνητικές μεθόδους αλλά και Νόμους και Κανονισμούς σχετικούς με την προστασία της ιδιωτικής ζωής και της ανωνυμίας, η παρούσα έρευνα και τα αποτελέσματά της διαφυλάσσουν την ανωνυμία και την εμπιστευτικότητα και ως εκ τούτου στα δείγματα των αποτελεσμάτων των συνεντεύξεων (Παράρτημα 27), οι συμμετέχοντες στις έρευνες αποδεικνύονται με αριθμούς.

#### **- Αποτελέσματα από τις συνεντεύξεις της Ομάδας Α**

Οι εταιρείες/γραμμές επιλέγουν κυρίως τα λιμάνια και τον τρόπο που θα τα χρησιμοποιήσουν (είτε ως σημεία προσέγγισης των δρομολογίων που ακολουθούν είτε ως σημεία έναρξης και τερματισμού δρομολογίων τους ακόμα και ως προορισμό για κρουαζιέρες συνδυασμένες του τύπου fly,cruise & stay) στη βάση των αναγκών και της ζήτησης που προκύπτει από τις αγορές γενικότερα αλλά και τα τμήματα των αγορών (τύπο πελατών) που απευθύνεται η κάθε μία στη βάση διαφόρων δημογραφικών χαρακτηριστικών π.χ. γεωγραφική προέλευση, βαθμίδα σε κοινωνικοοικονομικά στρώματα, οικογενειακή κατάσταση, ηλικία, ενδιαφέροντα π.χ. θρησκευτικός τουρισμός, η φύση, τα αξιοθέατα κ.α. Σε μεγάλο ποσοστό, πάνω από 50-55% αυτή η επιλογή είναι καθοδηγούμενη από γυναίκες και ως κύριος καθοριστικός παράγοντας με ποσοστό περίπου 80% είναι ο προορισμός. Παράλληλα το κοινό/πελάτες αποφασίζουν λαμβάνοντας υπόψη τις επιρροές που έχουν για τους προορισμούς από το



διαδίκτυο (με περίπου 40-45% στη διαδικασία απόφασης) καθώς και από τις επιρροές “στόμα σε στόμα” (με περίπου 40% στη διαδικασία απόφασης) ενώ οι άλλοι παράγοντες σχετίζονται με την τιμή. Οι πελάτες κρουαζιέρας είναι κατά το 1/3 τους περίπου επαναλαμβανόμενοι και αρκετά συχνά θεωρούν την κρουαζιέρα ως ένα ιδιαίτερο μέσο εκδρομών. Επίσης αφιερώνουν αρκετό χρόνο ώστε να αποφασίσουν και να καθορίσουν αυτή τους την επιλογή. Μεγάλο ρόλο στην όλη αλυσίδα, τόσο στον καθορισμό της επιλογής όσο και ως κανάλι προώθησης και διάθεσης των κρουαζιέρων αποτελούν οι πράκτορες.

Οι εταιρείες, δίνουν ιδιαίτερη σημασία σε θέματα ασφάλειας των λιμανιών, θέματα ελέγχων και προστασίας την επιβατών ενώ αρκετοί ανέφεραν ότι επιθυμούν όσο το δυνατό περισσότερη ασφάλεια (πέραν των προνοιών στους κώδικες ISPS (International Safety and Security Code)).

Για να προτιμηθεί ένα λιμάνι ως σημείο έναρξης και τερματισμού των δρομολογίων τους, ιδανικοί θεωρούνται οι άνετοι και φωτισμένοι τερματικοί σταθμοί δύο επιπέδων, όπου στο πρώτο επίπεδο παρέχονται οι υπηρεσίες που αφορούν στις αποσκευές και στο δεύτερο επίπεδο οι έλεγχοι ασφάλειας, οι έλεγχοι εισιτηρίων κλπ. καθώς επίσης και διασφάλιση αποκλειστικού κρηπιδώματος για σκοπούς ελλιμενισμού, ικανοποιητικού μήκους και βάθους. Ιδιαίτερα οι εκπρόσωποι γραμμών που διαθέτουν πλοία μεγάλης χωρητικότητας επιβατών, αναφέρθηκαν στην αναγκαιότητα πολλαπλών σημείων διεξαγωγής των ελέγχων. Σημασία δίνουν επίσης στην παροχή οθονών ώστε να μπορεί η κάθε εταιρεία να προβάλλει το υλικό που επιθυμεί, χώρους για το προσωπικό / πλήρωμα των πλοίων, χώρους ελεύθερης πρόσβασης στο διαδίκτυο, χώρους αναψυχής, χώρους για παιδιά, σημεία πρώτων βοηθειών κ.α.. Για τα λιμάνια που χρησιμοποιούνται ως σημεία προσέγγισης, εξαιρετική σημασία δίδεται στην όσο το δυνατό γρηγορότερη εξυπηρέτηση των πλοίων και του ελλιμενισμού τους καθώς επίσης την όσο το δυνατό γρήγορη εξυπηρέτηση των πελατών μέσα από διαδικασίες γρήγορων ελέγχων και άμεσης εξυπηρέτησης. Για αυτή την κατηγορία, δεν

δίδεται ιδιαίτερη σημασία στις πολυτελείς και άνετες αίθουσες επιβατών αφού το ζητούμενο σ' αυτή την περίπτωση είναι απλά η γρήγορη πρόσβαση των επιβατών στους χώρους περιήγησης. Για το λόγο αυτό και ιδιαίτερα για τις εταιρείες που με τα πλοία τους μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών είναι απαραίτητοι οι πολλαπλοί χώροι στάθμευσης λεωφορείων κοντά στους χώρους των τερματικών επιβίβασης/αποβίβασης αλλά και παράλληλα η δυνατότητα παροχής πολλαπλών χώρων περιήγησης μέσα σε σύντομα χρονικά διαστήματα. Επίσης, πολύ σημαντικό, είναι πως όλοι οι εκπρόσωποι ανέφεραν ότι θεωρούν ιδιαίτερα αρνητικό σ' ένα λιμάνι στο οποίο καταφθάνουν ως προορισμό ή χρησιμοποιούν ως βάση να υπάρχουν ταυτόχρονες εργασίες εξυπηρέτησης εμπορικών πλοίων. Για το λόγο αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικός ο διαχωρισμός του εμπορικού και επιβατικού χαρακτήρα των λιμανιών.

Σημασία δίδεται επίσης και στην ασφάλεια που παρέχεται για τη διαδικασία ελλιμενισμού και χώρους ελλιμενισμού των πλοίων π.χ. ικανοποιητικές πλοηγίδες, ασφαλή κρηπιδώματα με προφυλακτήρες (fenders) που διασφαλίζουν τη ασφάλεια του πλοίου.

Σημαντικό πόρισμα ήταν επίσης το γεγονός ότι το κόστος του εισιτηρίου που καταβάλλουν οι επιβάτες καλύπτει ουσιαστικά το γενικότερο κόστος της κρουαζιέρας (κόστος διαδρομής περιλαμβανομένου των καυσίμων και των λειτουργικών εξόδων όπως μισθοί πληρώματος πλήρωμα, τροφοδοσία κλπ) και τα κέρδη πηγάζουν από τις δραστηριότητες των επιβατών επί πλοίου (on board) π.χ. αγορές και υπηρεσίες αναψυχής καθώς επίσης και από τα ποσοστά που τους αναλογούν από τις περιηγήσεις των επιβατών. Συνεπώς, μεγάλη σημασία για τις εταιρείες, διαδραματίζουν τα γενικότερα λιμενικά και επιβατικά τέλη, καθώς και το κόστος και τα ποσοστά κέρδους τους από τις περιηγήσεις των επιβατών, αφού ανάλογα μεγιστοποιούν ή μειώνουν το κέρδος τους αλλά και παράλληλα η απουσία καταστημάτων στους χώρους των λιμανιών (εξαιρούμενων των καταστημάτων πώλησης σουβενίρ) αφού από τα καταστήματα που διατίθενται εν πλω έχουν σημαντικά έσοδα (εκτός στις περιπτώσεις που

ο τύπος κρουαζιέρας απευθύνεται σε κοινό που ενδιαφέρεται για αγορές). Στην ίδια βάση κυμαίνεται και το ενδιαφέρον τους για συμμετοχή στην ιδιοκτησία τερματικών σταθμών εκεί και όπου κάτι τέτοιο κρίνεται επικερδές.

Επίσης, μεγάλο ρόλο για τις εταιρείες διαδραματίζει η γενικότερη προώθηση και επικοινωνία του κάθε προορισμού καθώς επίσης και ο συντονισμός των ενεργειών όλων των αρμοδίων φορέων υπό την καθοδήγηση (σφαίρα) του φορέα που έχει την ευθύνη διαχείρισης των τερματικών σταθμών και των λιμενικών υπηρεσιών και υποδομών.

Για τον τύπο κρουαζιέρας fly-cruise & stay εξαιρετικής σημασίας πέραν των πιο πάνω είναι οι υπηρεσίες απευθείας παράδοσης των αποσκευών μεταξύ αεροδρομίου και λιμανιού και γι' αυτό απαιτείται ο συντονισμός των φορέων και από τα δύο μέρη.

Σε ότι αφορά την Κύπρο, ιδιαίτερα ανασταλτικό παράγοντα θεωρούν την πολιτική αστάθεια που παρουσιάζεται κατά καιρούς στην περιοχή, ιδιαίτερα για κοινά εκτός Ευρώπης. Αν και οι ίδιοι αντιλαμβάνονται ότι η Κύπρος αποτελεί ασφαλή προορισμό, ο τρόπος με το οποίο παρουσιάζεται από μέσα από τα μέσα μαζικής επικοινωνίας σε περιόδους πολιτικών αναταράξεων (π.χ. χάρτες που δείχνουν τις περιοχές των αναταράξεων οι οποίοι πάντα εικονικά τουλάχιστον περιλαμβάνουν και την Κύπρο) επιδρούν ιδιαίτερα αρνητικά στις αγορές. Επίσης, εκπρόσωποι κρουαζιέρας που εξυπηρετούν θεματικό τουρισμό (π.χ. θρησκευτικό τουρισμό) σημείωσαν πως είναι ιδιαίτερα αρνητικό το γεγονός ότι δεν είναι επιτρεπτό να επισκεφτούν μετά από τις ελεύθερες περιοχές τις κατεχόμενες. Το ίδιο ισχύει και για το εμπόριο της Τουρκίας αφού, αν και διάσημος προορισμός στην εγγύς περιοχή της Κύπρου δεν είναι επιτρεπτό να προσεγγιστεί (λιμάνι της Τουρκίας) απευθείας από λιμάνι της Κύπρου.

Ερωτώμενοι για τις επιλογές που προσφέρει η Κύπρος ως προορισμός, διαφάνηκε ότι η γνώση των εκπρόσωπων για τις πάμπολλες επιλογές που προσφέρει ως προορισμός ήταν ιδιαίτερα περιορισμένη σε συγκεκριμένα μνημεία και προορισμούς.

Σε ότι αφορά τα λιμάνια της Πάφου και του Λατσιού, οι αντιδράσεις κυμάνθηκαν αναλόγως των πλοίων που διαθέτει κάθε εταιρεία και των κοινών που εξυπηρετεί με θετικότερες αντιδράσεις από εκπροσώπους εταιρειών/ γραμμών με μικρότερα πλοία που εξυπηρετούν ειδικευμένα κοινά κυρίως θεματικού ενδιαφέροντος. Ωστόσο, κοινά αναφερόμενο ήταν το γεγονός ότι όλοι οι προορισμοί, υπό την προϋπόθεση πως διαθέτουν τις απαραίτητες υποδομές και υπηρεσίες καθώς επίσης και κόστη που το επιτρέπουν, τυγχάνουν αξιολόγησης και κανένας δεν αποκλείεται αφού ένα από τα χαρακτηριστικά στοιχεία του τομέα είναι ο εμπλουτισμός του προϊόντος που προσφέρει.

## - Αποτελέσματα από τις συνεντεύξεις της Ομάδας Β

Σε ότι αφορά στα θέματα υποδομών και ανωδομών σχετικά με τον τομέα, χαρακτηρίστηκαν ως ικανοποιητικά με περιθώρια ωστόσο βελτίωσης λαμβάνοντας υπόψη και τα έργα υπό εξέλιξη. Κάτι τέτοιο δυνατό να γίνει με την αξιοποίηση κονδυλίων από ευρωπαϊκά προγράμματα, που στο παρόν στάδιο διαφάνηκε ότι δεν αξιοποιούνται ανάλογα.

Η Κύπρος και τα κυπριακά λιμάνια διαθέτουν ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών, θα πρέπει ωστόσο να διαχωριστούν οι εμπορικές δραστηριότητες των λιμανιών (Λεμεσού και Λάρνακας) από τις επιβατικές. Το επίπεδο των υπηρεσιών, η επάρκεια των λιμενικών υποδομών για την εξυπηρέτηση νέας γενιάς κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι Λεμεσού αλλά και έργα υπό προγραμματισμό στο λιμάνι της Λάρνακας σε συνδυασμό με την πλεονεκτική γεωγραφική θέση της Κύπρου ως προορισμός και ως αφετηρία για γειτονικούς προορισμούς, καθώς και η συμμόρφωση σε Οδηγίες, Κανονισμούς και άλλες απαιτήσεις που αφορούν στον τομέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και Διεθνών Οργανισμών, καθιστούν την Κύπρο ως σημαντικό κέντρο κρουαζιέρας.

Πάρα ταύτα ο τομέας επηρεάζεται πολύ από το Τουρκικό Εμπάργκο, τις πολιτικοοικονομικές διαταραχές στην περιοχή, τον επιθετικό ανταγωνισμό γειτονικών λιμανιών (π.χ. με την ενίσχυση λιμενικών υποδομών και παρεχόμενων υπηρεσιών, την παροχή ανταγωνιστικών τιμολογήσεων κ.α.) καθώς επίσης και από τις επιπτώσεις περιόδων ύφεσης στην οικονομία.

Σε ότι αφορά στις υπηρεσίες, παρά το ικανοποιητικό τους επίπεδο, υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης μέσα από την ενίσχυση και την ανάπτυξη των χερσαίων διασυνδέσεων στους διάφορους προορισμούς περιήγησης από τα λιμάνια καθώς επίσης και από τα λιμάνια στα αεροδρόμια και τον εμπλουτισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών με καινοτομίες.

Επίσης, αναγνωρίστηκε η σημασία των αναπτυξιακών έργων λιμενικών υποδομών που βρίσκονται σε στάδιο υλοποίησης ή / και τυγχάνουν μελέτης, καθώς και κάποιων επιμέρους προσπαθειών που καταβάλλονται για προώθηση του τομέα. Την ίδια ώρα προβληματισμός σημειώθηκε για τις περιορισμένες προοπτικές για επιπλέον ανάπτυξη του λιμανιού της Λεμεσού.

Επίσης, η πολιτική που ακολουθείται σε σχέση με τα καταβλητέα δικαιώματα τόσο αρμόδιων κρατικών και ημικρατικών υπηρεσιών αλλά και άλλων φορέων που εμπλέκονται στην όλη αλυσίδα θα πρέπει να αναθεωρηθεί ώστε από τη μία να υποβοηθηθεί η απλούστευση των τελών που καταβάλλονται (π.χ. τελών αρχής λιμένων Κύπρου, τέλη τελωνείου κλπ) αλλά και παράλληλα να υπάρχει διαφάνεια στις χρεώσεις που δεν αφορούν κυβερνητικές και ημικρατικές υπηρεσίες. Παράλληλα, άκρως σημαντικό, είναι η παροχή οικονομικών και άλλων κινήτρων που θα ενισχύσουν τόσο στην αύξηση των επιβατών (στη βάση τόσο δημογραφικών δεδομένων όσο και δεδομένων ποσότητας πληθυσμών, την αύξηση του αριθμού των πλοίων αλλά και την επέκταση της περιόδου κρουαζιέρας (ενίσχυση της εποχικότητας) αφού στο παρόν στάδιο αφορά κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες. Ειδικότερα για τον τομέα "fly-cruise&stay" η συνεργασία σε πολλά επίπεδα όσο και στην παροχή ανταγωνιστικών τελών μεταξύ λιμανιών και αεροδρομίων είναι ιδιαίτερης σημασίας. Φορείς όπως η Αρχή Λιμένων Κύπρου και ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού έχουν ήδη προωθήσει την εφαρμογή κάποιων κινήτρων. Ωστόσο η πολυπλοκότητα νομοθετικής ρύθμισης νέων τιμολογιακών πρακτικών, είναι μια διαδικασία αρκετά χρονοβόρα που δεν επιτρέπει ευελιξία. Παράλληλα, σε σχέση με το θέμα αναφέρθηκε επίσης η αδυναμία στη βάση των προνοιών σχετικής νομοθεσίας, οι εμπλεκόμενοι κρατικοί και ημικρατικοί να μην έχουν την δυνατότητα να προβούν σε επί μέρους εμπορικές συμφωνίες με τις διάφορες εταιρείες του τομέα, αφού η γενικότερη τιμολογιακή πολιτική εφαρμόζεται καθολικά.

Σημειώθηκε επίσης αδυναμία σε ότι αφορά τη λεπτομερή παρακολούθηση, καταγραφή, ανάλυση αλλά και παρουσίαση των στατιστικών στοιχείων που αφορούν στον κλάδο (π.χ. δημογραφικά στοιχεία, στοιχεία συνεισφοράς στην οικονομία ανά παράγοντα συνεισφοράς κλπ). καθώς και η ύπαρξη συστήματος και μηχανισμών πληροφόρησης (για θέματα ανταγωνισμού, τοπικής και εξωτερικής αγοράς, καθορισμού δεικτών και καταγραφής της ικανοποίησης και αναγκών πελατών ).

Επίσης, οι ευρύτερες προσπάθειες που αφορούν στον τομέα κυρίως από κρατικούς και ημικρατικούς οργανισμούς εντάσσεται στα πλαίσια των γενικότερων εργασιακών θεμάτων, χωρίς να υπάρχουν επιμέρους τμήματα ή προσωπικό που να ασχολούνται αποκλειστικά με τον τομέα.

Παράλληλα, τα θέματα που αφορούν στην περιβαλλοντική διαχείριση, σε θέματα προστασίας και ασφαλείας και σε θέματα σχετικά με την πρόληψη περιστατικών επείγουσας φύσης που μπορεί να προκύψουν ή να πηγάζουν από την παροχή υπηρεσιών τόσο και σε πλοία όσο και σε επιβάτες που αφορούν στη βιομηχανία της κρουαζιέρας χρήζουν λεπτομερέστερης παρακολούθησης, οργάνωσης και αναβάθμισης και όπου εφαρμόζεται ανάλογης πιστοποίησης.

Επίσης, αναγνωρίστηκε η ανάγκη η προσέλκυσης επενδύσεων, τόσο σε ότι αφορά θέματα ενίσχυσης του τουριστικού χαρακτήρα της χώρας όσο και σε ότι αφορά υποδομές εξυπηρέτησης πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας.

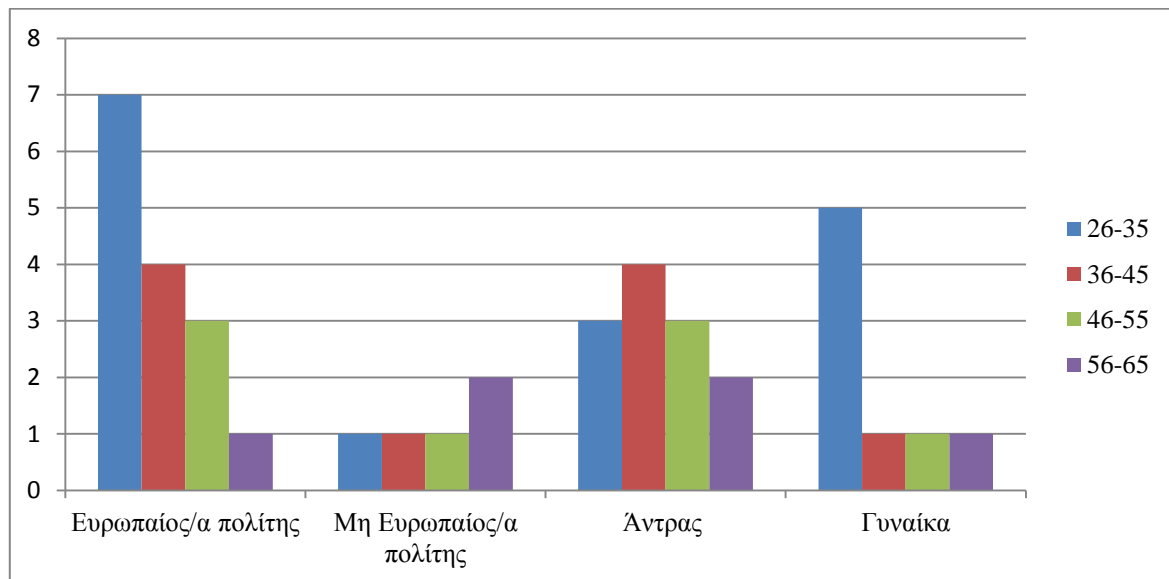
Γενικότερα παραδεκτό ανάμεσα στους φορείς που δραστηριοποιούνται στη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Κύπρο είναι το γεγονός ότι για τον τομέα δεν αφιερώθηκε / αφιερώνεται η δέουσα σημασία και δεν αφιερώνεται αποκλειστική ολοκληρωμένη επιχειρησιακή πολιτική ώστε ο τομέας να μπορεί να προσδώσει τα μέγιστα δυνατά, ενώ ήταν κοινά παραδεκτό το γεγονός πως σε περιόδους που υπάρχει πολιτική σταθερότητα στην περιοχή, ο τομέας μπορεί

να διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στην οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη. Συνεπώς αναγνωρίστηκε η ανάγκη για τη διαμόρφωση μίας ολοκληρωμένης πολιτικής μέσω ενός, σαφούς επιχειρησιακού πλάνου, με έμφαση σε πλάνο προβολής, προώθησης και ηλεκτρονικού επιχειρείν, το οποίο θα εφαρμόζεται και θα τηρείται διαχρονικά με παρακολούθηση για προσαρμογές όπου και όταν επιβάλλεται. Ένα τέτοιο επιχειρησιακό πλάνο θα πρέπει να περιέχει την εισαγωγή και εφαρμογή στρατηγικής και οργάνωσης μάρκετινγκ, οργάνωσης πωλήσεων/ εργασιών, προσέλκυσης νέων εταιρειών κρουαζιέρας και πελατών καθώς και την παροχή διάφορων μορφών κινήτρων, την εισαγωγή επικοινωνιακής οργάνωσης, πολιτικής και στρατηγικής για την αντιμετώπιση θεμάτων δημοσίων σχέσεων, την εφαρμογή επικοινωνιακής στρατηγικής και σχετικής αποδοτικής δράσης ως επίσης την εισαγωγή εταιρικής κοινωνικής ευθύνης και σχετικού προγραμματισμού για τον τομέα. Παράλληλα θα πρέπει να υιοθετεί πελατο-κεντρική φιλοσοφία όσον αφορά την εξυπηρέτηση και ικανοποίηση πελατών (εταιρειών και επιβατών κρουαζιέρας) και να αξιοποιηθούν επίσης ευκαιρίες για τη σύναψη στρατηγικών συμμαχιών με εγγύς προορισμούς. Σε μια τέτοια ενέργεια σημασία έχει η συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων, πιθανά, στα πλαίσια ενός ενιαίου φορέα για τον τομέα με εξειδικευμένο προσωπικό τοποθετημένο σε αρμόδια τμήματα.



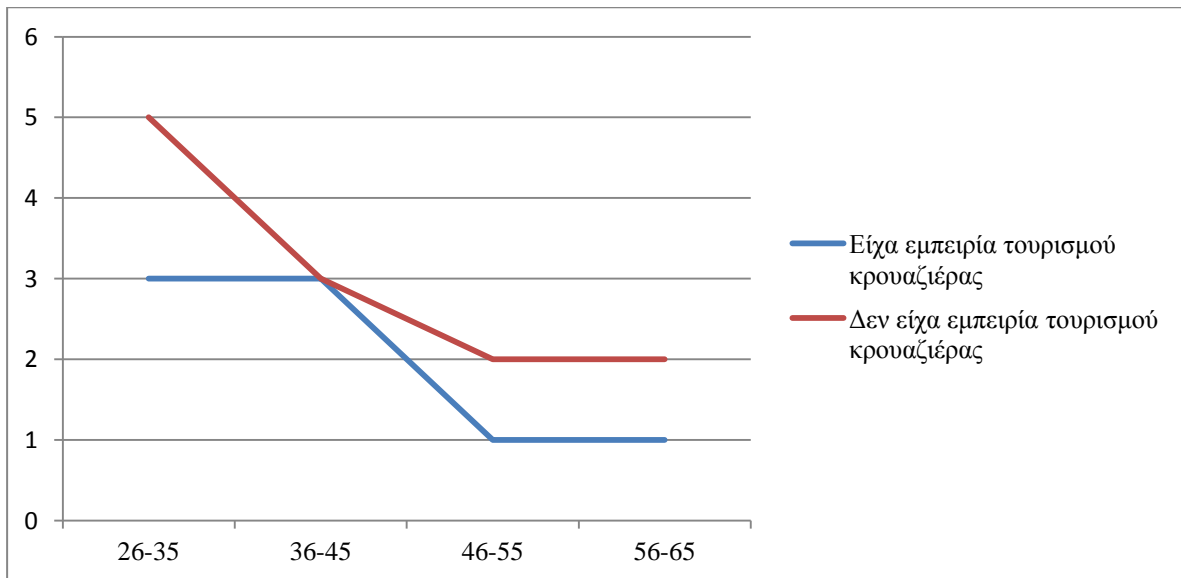
### - Αποτελέσματα από τις συνεντεύξεις της Ομάδας Γ

Όπως παρουσιάζεται στο πιο κάτω γράφημα που παρουσιάζει τις ηλικιακές κατηγορίες των είκοσι συμμετεχόντων, το φύλο των συμμετεχόντων και το εάν είναι η όχι ευρωπαίοι πολίτες έλαβαν μέρος δεκαπέντε άντρες και πέντε γυναίκες από τους οποίους οι δεκαπέντε είναι ευρωπαίοι πολίτες και οι υπόλοιποι όχι.

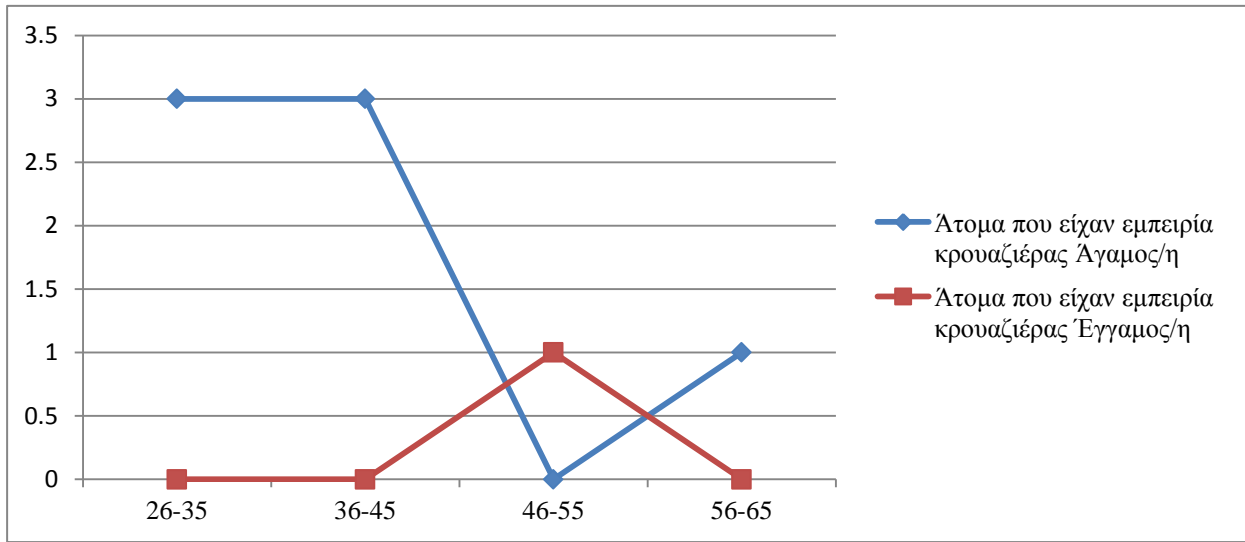


Οι κύπριοι συμμετέχοντες στις συνεντεύξεις, κατά πλειοψηφία δεν είχαν τουριστική εμπειρία κρουαζιέρας καθώς επίσης και λίγες γνώσεις για τις επιλογές και προορισμούς που προσφέρονται μέσα από τον τομέα αλλά και κυρίως για τις επιλογές που προσφέρει η Κύπρος ως τουριστικό κέντρο κρουαζιέρας, είτε ως προορισμός προσέγγισης είτε σημείο ως κέντρο εκκίνησης και τερματισμού κρουαζιέρων. Την ίδια ώρα διαφάνηκε ότι πιστεύουν πως η αερομεταφορά είναι οικονομικότερη μέθοδος διακοπών έναντι της κρουαζιέρας.

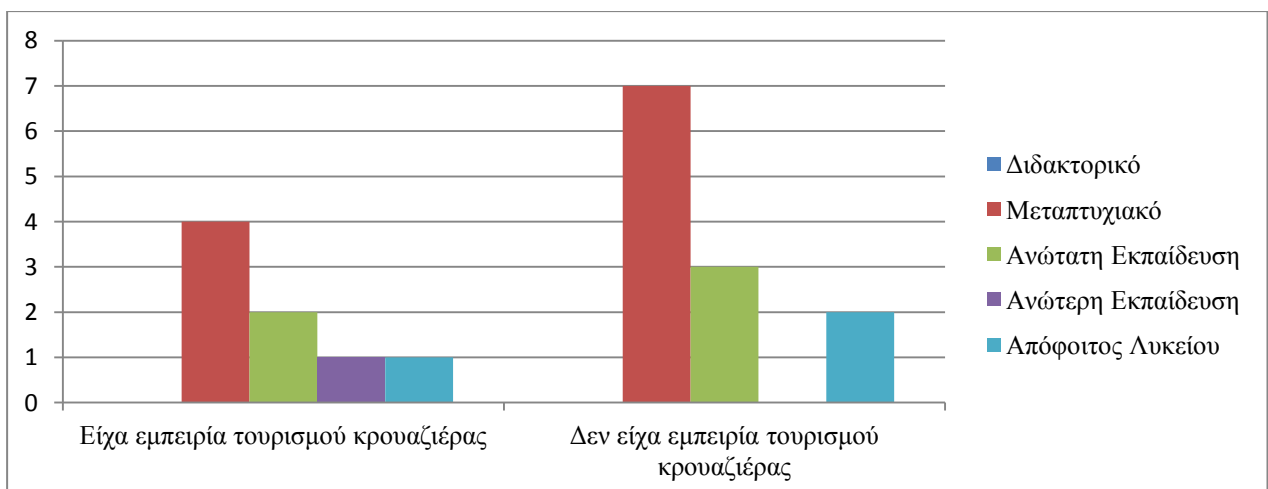
Τα δε κοινά που ανήκουν σε νεαρές ηλικιακές ομάδες κυρίως κύπριοι πολίτες είχαν ιδιαίτερα επιφυλακτική στάση έναντι αυτού του είδους των διακοπών αφού έχουν την άποψη ότι είναι ένα είδος διακοπών που απευθύνεται κυρίως σε μεγαλύτερες ηλικίες αλλά και άτομα οικονομικά ευκατάστατα σε αντίθεση με κοινά των ίδιων ηλικιακών ομάδων από άλλες ευρωπαϊκές χώρες (όπως η Ιταλία, η Αγγλία και η Γερμανία) τα οποία πέραν του ότι είχαν καλή γνώση για τις υπηρεσίες και τις επιλογές που προσφέρει αυτό το είδος προορισμού, έζησαν μια τέτοια εμπειρία και εκφράστηκαν για αυτές τους τις εμπειρίες έχοντας τις καλύτερες εντυπώσεις. Παράλληλα, όπως διαφαίνεται στο πιο κάτω γράφημα, οι συμμετέχοντες ανά ηλικιακή κατηγορία, δεν είχαν κατά πλειοψηφία, εμπειρία τουρισμού κρουαζιέρας.



Αξιοσημείωτο είναι επίσης το γεγονός πως από τα άτομα που συμμετείχαν στις συνεντεύξεις τα οποία έχουν ζήσει εμπειρίες τουρισμού με κρουαζιερόπλοια, είναι άτομα κατά πλειοψηφία που δεν είναι παντρεμένα ενώ, από τα παντρεμένα άτομα που είχαν εμπειρία κρουαζιέρας, αυτά ανήκουν κυρίως στην ηλικιακή τάξη των 46-55.



Παράλληλα, ο μεγαλύτερος αριθμός των ατόμων που συμμετείχαν στην έρευνα τα οποία είχαν εμπειρία τουρισμού κρουαζιέρας είναι άτομα εκπαίδευσης επιπέδου μεταπτυχιακού και ανώτατης εκπαίδευσης όπως διαφαίνεται και από το πιο κάτω γράφημα.



Η μειοψηφία των συμμετεχόντων που είτε είχαν εμπειρία αυτού του μέσου διακοπών είτε ως χώρο επιβίβασης την Κύπρο (λιμάνι Λεμεσού) είτε ως χώρα επιβίβασης ξένη χώρα και κυρίως όσοι ανήκουν στις ηλικιακές ομάδες άνω των 45, ανέφεραν πως είναι κατ' επανάληψη επιβάτες κρουαζιέρας και δήλωσαν την επιθυμία όπως ζήσουν αυτή την επιλογή τουρισμού σε ακόμα περισσότερους προορισμούς. Ακόμα όμως και τα άτομα μικρότερων ηλικιακών ομάδων που είχαν αυτή την εμπειρία θα ήθελαν σίγουρα και με πολλή ενθουσιασμό να ζήσουν ξανά μια τέτοια εμπειρία αφού σε μια τέτοια περίπτωση χαρακτηριστικά αναφέρθηκε “ Έχω πάει ταξίδι με κρουαζιερόπλοιο και πιστεύω ότι είναι ένα πολύ καλό μέσο διακοπών αφού σου παρέχονται όλων των ειδών οι υπηρεσίες. Παράλληλα, υπάρχει η δυνατότητα προγραμματισμού εκδρομών στις διάφορες πόλεις, σε πολύ καλές τιμές. Πιστεύω πως υπάρχουν κρουαζιέρες για όλα τα γούστα και όλα τα ενδιαφέροντα”. Είναι πολύ σημαντική η διάθεση και η αμεσότητα των υπηρεσιών τόσο στο πλοίο όσο και στα διάφορα λιμάνια και τη ξηρά. Ως κύρια μέσα / εργαλεία που χρησιμοποιούν (τόσο κύπριοι όσο και αλλοδαποί συμμετέχοντες στις συνεντεύξεις) ώστε να καταλήξουν στον προορισμό και τον τύπο των διακοπών που θα επιλέξουν κατατάχθηκε κατά 70% το διαδίκτυο και οι επηρεασμοί από αυτού του είδους την πληροφόρηση, κατά 10% τα άλλα μέσα επικοινωνίας (τηλεόραση, ραδιόφωνο, περιοδικά) και κατά 10% οι επηρεασμοί από τους τουριστικούς πράκτορες και τα έντυπα που διανέμονται μέσω τους.

Κοινά εντός Ευρωπαϊκής Ένωσης, ήταν ιδιαίτερα οικεία με την Κύπρο ως τουριστικό προορισμό αλλά μόλις κατά 20% , δηλαδή από τα δεκαπέντε (15) άτομα που συμμετείχαν στις συνεντεύξεις και είναι Ευρωπαίοι πολίτες μόλις τρία (3) άτομα γνώριζαν για την Κύπρο κυρίως ως προορισμό που μπορεί να προσεγγίζουν δρομολόγια κρουαζιέρας στην περιοχή ενώ και όσα άτομα είχα υπόψη τους ότι από την Κύπρο ξεκινούν κρουαζιέρες για περιηγήσεις στην περιοχή (κυρίως Κύπριοι) είχαν πολύ λίγη γνώση για τις υπηρεσίες που προσφέρονται σχετικά.

Κοινά εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδιαίτερα κοινά από άλλες ηπείρους π.χ. Αμερική και Κίνα δεν αντιλαμβάνονται την χώρα ως τουριστικό προορισμό άμεσης επιλογής ενώ παράλληλα, ιδιαίτερα κοινά από την Αμερική έχουν αρνητικούς επηρεασμούς από τις διάφορες αναταράξεις στην περιοχή της νοτιοανατολικής Μεσογείου και την ευρύτερη πολιτική αστάθεια που παρουσιάζεται από καιρό σε καιρό (π.χ. Αραβική Άνοιξη, Τζιχαντιστές, πολεμικές συγκρούσεις Λιβάνου-Ισραήλ-Παλαιστίνης, Συρίας-Λιβάνου-Ισραήλ κλπ).

Γενικότερα, έγινε αντιληπτό πως όσα άτομα συμμετείχαν στις συνεντεύξεις τα οποία δεν είχαν εμπειρία τουρισμού κρουαζιέρας, αντιλαμβάνονται την κρουαζιέρα ως ένα ιδιαίτερο τρόπο διακοπών και στη βάση αυτού του γεγονότος έχουν αυξημένες απαιτήσεις έναντι άλλων μεθόδων διακοπών τόσο σε θέματα υπηρεσιών (εντός και εκτός των πλοίων) όσο και σε θέματα ασφαλείας και προστασίας (ιδιαίτερα μετά από ατυχήματα που συνέβησαν με γνωστά κρουαζιερόπλοια), γρήγορης και άμεσης εξυπηρέτησης. Από την άλλη, τα άτομα που συμμετείχαν στις συνεντεύξεις και είχαν αυτή την εμπειρία εκτιμούν την πλούσια ποικιλία των υπηρεσιών και επιλογών που αυτού του είδους ο τουρισμός διαθέτει, εκτιμούν και δίνουν ιδιαίτερη σημασία στη γρήγορη εξυπηρέτηση στα σημεία ελέγχου, την πολυπληθή διάθεση επιλογών περιήγησης σε διάφορες πόλεις και πολιτισμούς σε ένα δρομολόγιο καθώς επίσης και τη δυνατότητα πολλαπλών δραστηριοτήτων για όλα τα γούστα. Αξίζει να σημειωθεί επίσης συγκεκριμένη περίπτωση ατόμου που συμμετείχε στη συνέντευξη, το οποίο έχει παιδιά, που εκφράστηκε ότι θεωρεί αυτή τη μέθοδο διακοπών ιδανική για οικογένειες αφού παρέχονται υπηρεσίες και δραστηριότητες για όλα τα μέλη της οικογένειας και αυτό ενισχύει το χαρακτήρα ξεκούρασης και χαλάρωσης των διακοπών.

## **7. Ανάλυση δυνάμεων, αδυναμιών, ευκαιριών και απειλών της βιομηχανίας κρουαζιέρας στην Κύπρο**

- **Δυνάμεις**

- Η Κύπρος κατέχει πλεονεκτική γεωγραφική θέση και είναι πλησίον τουριστικών προορισμών κρουαζιέρας που ανήκουν ανάμεσα στις πρωταρχικές επιλογές της αγοράς κρουαζιέρας. Διαθέτει επίσης σωρεία χαρακτηριστικών που μπορούν να την κατατάξουν ψηλά ως τουριστικό προορισμό κρουαζιέρας (πλούσια πολιτιστική και ιστορική παράδοση, αξιοθέατα, αρχαιολογικά μνημεία και μουσεία, μονοπάτια της φύσης, ήλιο, θάλασσα, χώρους διασκέδασης και ψυχαγωγίας κλπ) ·
- Διαθέτει ικανοποιητικές/επαρκείς υποδομές και υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση του τομέα στο λιμάνι της Λεμεσού, όπου στο παρόν στάδιο ανεγείρεται και η νέα αίθουσα επιβατών του λιμανιού ·
- Η χώρα είναι κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ενταγμένη χώρα στην ευρωζώνη γεγονός που λόγω της απουσίας συναλλαγματικών ισοτιμιών ενθαρρύνει τις επενδύσεις, την εύκολη διακίνηση αγαθών, υπηρεσιών και παράλληλα τις εμπορικές και χρηματοοικονομικές συναλλαγές ·
- Υπάρχει συμμετοχή σε Οργανισμούς και Φορείς σχετικούς με τον τομέα τόσο στην περιοχή της Μεσογείου και της Ευρώπης όσο και σε Διεθνές επίπεδο, γεγονός που βοηθά στην προώθηση της χώρας ως Μεσογειακό, Ευρωπαϊκό και Διεθνές κέντρο κρουαζιέρας αλλά και παράλληλα μεταξύ άλλων ενθαρρύνει την ανταλλαγή απόψεων και βέλτιστων πρακτικών ·

- Εφαρμόζει σε μεγάλο βαθμό Νομοθεσίες, Κανονισμούς, Κώδικες και Οδηγίες που αφορούν στον τομέα γεγονός που μεταξύ άλλων πιστοποιεί και ενισχύει το χαρακτήρα ασφάλειας που διαθέτει η χώρα, την περιβαλλοντολογική πολιτική που ακολουθείται αλλά και το χαρακτήρα της ως κέντρο σύναψης χρηματοοικονομικών και εμπορικών συναλλαγών. Ιδιαίτερα σημαντικό για τον τομέα είναι η συμμόρφωση στις απαιτήσεις του κεκτημένου Σιένγκεν, στις απαιτήσεις ασφάλειας της Ε.Ε., στους Κανονισμούς του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (IMO) όπως για παράδειγμα η εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS-International Ship and Port Facility Security) ·
- Διαθέτει δύο αερολιμένες με κοντινές αποστάσεις από τα λιμάνια της χώρας και κυρίως από αυτά της Λάρνακας και Πάφου, γεγονός που μπορεί να αξιοποιηθεί για ενίσχυση του τομέα στην κατηγορία fly, cruise & stay ·
- Διατίθενται ικανοποιητικές οδικές συνδέσεις μεταξύ λιμανιών και πόλεων καθώς επίσης και μεταξύ λιμανιών και αεροδρομίων ·
- Η Κύπρος εφαρμόζει σύστημα άμεσης εξυπηρέτησης σε ότι αφορά τους ελέγχους των επιβατών (έλεγχοι Τμήματος Μετανάστευσης) ·
- Υπάρχει θετική άποψη για την Κύπρο ως κέντρο κρουαζιέρας μεταξύ των φορέων που εκπροσωπούν εταιρείες κρουαζιέρας ·
- Γίνονται επί μέρους προσπάθειες για προώθηση και προβολή των κυπριακών λιμανιών και της χώρας ως κέντρο κρουαζιέρας ·

- **Αδυναμίες**

- Το λιμάνι Λάρνακας, αν και βρίσκεται σε πόλη η οποία φιλοξένει το κύριο Διεθνές αεροδρόμιο της χώρας δεν διαθέτει ανεπτυγμένες υποδομές που να μπορεί να ικανοποιήσει ανά πάσα στιγμή και ταυτόχρονα πολλά πλοία κρουαζιέρας αλλά και παράλληλα τα κρουαζιερόπλοια πλοία τελευταίας γενιάς π.χ. μοντέρνα αίθουσα επιβατών, αποκλειστικό κρηπίδωμα για κρουαζιερόπλοια, ικανοποιητικό μήκος κ.α. Το ίδιο ισχύει και για το λιμάνι του Λατσιού που αν και είναι ένα λιμάνι που δεν διαθέτει σχετικές υποδομές και που μόλις πρόσφατα προσέλκυσε ενδιαφέρον για τον τομέα, βρίσκεται σε περιοχή που διαθέτει σωρεία χώρων περιήγησης (π.χ. Λουτρά της Αφροδίτης, χερσόνησος του Ακάμα κ.α.) αλλά και κυρίως για το λιμάνι της Πάφου, που αν και βρίσκεται σε πόλη που διαθέτει αεροδρόμιο και πολλούς ξεχωριστούς χώρους περιήγησης π.χ. μωσαϊκά της Πάφου, Κάστρο στο λιμάνι της Πάφου, δεν έχουν αναπτυχθεί υποδομές που να μπορούν να εξυπηρετήσουν όλους του τύπους πλοίων και επιβάτες του τομέα. Παρά το γεγονός ότι το λιμάνι της Πάφου βρίσκεται σε περιοχή αρχαιολογικών μνημείων, η τεχνολογία και οι επιλογές έχουν αναπτυχθεί τόσο πολύ που θα μπορούσε να αναπτυχθεί η ανάλογη υποδομή χωρίς αρνητικές συνέπειες σε ότι αφορά στην προστασία της ιστορίας και του περιβάλλοντος, όπως άλλωστε αναφέρεται και στην παρούσα μελέτη πως έπραξε το Μονακό για το λιμάνι του Hercule με την εγκατάσταση κατόπιν των απαραίτητων μελετών ημι-κυμαινόμενης κατασκευής για εξυπηρέτηση του τομέα ·
- Περιορισμένες προοπτικές για επιπλέον ανάπτυξη του λιμανιού της Λεμεσού ιδιαίτερα σε ότι αφορά τις λιμενικές υποδομές ·
- Το πολιτικό πρόβλημα της Κύπρου και οι συνέπειες που αυτό έχει π.χ. κατεχόμενα εδάφη, κατεχόμενα λιμάνια, εμπάργκο της Τουρκίας, δημιουργούν σωρεία αρνητικών συνεπειών για τον τομέα ·



- Η Κύπρος αποτελεί μιας επιπλέον μέρας ταξίδι για τις γραμμές κρουαζιέρας και πολλές φορές οι εταιρείες στην προσπάθειά τους να μειώσουν τα λειτουργικά κόστη, εύκολα μπορεί να την παρακάμψουν ·
- Στα λιμάνια υπάρχει απουσία αυτοματοποιημένων ελέγχων για την καταγραφή (σάρωση δεδομένων σε σχετικά συστήματα) των διαβατηρίων ή ταυτοτήτων των επιβατών όπως άλλωστε συμβαίνει σε αεροδρόμια ·
- Μέτρια κατάταξη σε στατιστικά στοιχεία και πληροφορίες που αφορούν στον τομέα (π.χ. στατιστικά στοιχεία κίνησης πλοίων και επιβατών, πληροφορίες ως τουριστικό προορισμό κρουαζιέρας μέσω διαδικτύου κλπ), γεγονός που αδυνατεί σημαντικά τη θέση και το χαρακτήρα της χώρας ως κέντρο κρουαζιέρας ·
- Πολύ χαμηλή προώθηση και κατάταξη τόσο για τον προορισμό όσο και για τα λιμάνια του τόπου και τις επιλογές που μπορεί αυτά να προσφέρουν για τον τομέα (ελλιπής προώθηση σε μέσα επικοινωνίας, σε τουριστικά γραφεία, ιστοσελίδες του τομέα κλπ) ·
- Απουσία ανθρώπινου δυναμικού που να απασχολείται αποκλειστικά με τον τομέα κυρίως σε κρατικούς και ημικρατικούς Οργανισμούς ·
- Απουσία ιδιαίτερου ενδιαφέροντος από διεθνείς και μεγάλες εταιρείες του κλάδου για επενδύσεις στον τομέα στην χώρα ·
- Πολλοί εμπλεκόμενοι φορείς σε διάφορα επίπεδα και απουσία ενιαίου αντιπροσωπευτικού φορέα που να απασχολείται αποκλειστικά με τη συγκεκριμένη βιομηχανία ·
- Απουσία συστήματος και μηχανισμών πληροφόρησης (για θέματα ανταγωνισμού, τοπικής και εξωτερικής αγοράς, καθορισμού δεικτών και καταγραφής της ικανοποίησης

και αναγκών πελατών, καταγραφής δεικτών σχετικών με την οικονομική συνεισφορά που έχει ο τομέας στη χώρα κ.α.), πληροφοριακών συστημάτων διοίκησης (M.I.S), συστημάτων υποστήριξης αποφάσεων (D.S.S) κ.α. ·

- Απουσία στοχοθέτησης και προγραμματισμού στα κύρια είδη στόχων που είναι οι παραγωγικοί, οι οικονομικοί και οι κοινωνικοί στόχοι γεγονός που δεν επιτρέπει τη διοίκηση του τομέα στη βάση αντικειμενικών στόχων ή σκοπών (Τζωρτζάκης και Τζωρτζάκη, 2007) ·
- Απουσία ολοκληρωμένου επιχειρησιακού πλάνου περιλαμβανομένων της στρατηγικής και οργάνωσης μάρκετινγκ (στοχοθέτηση, τοποθέτηση προϊόντων / υπηρεσιών, τιμολόγηση, διάθεση / διανομή) γεγονός που μεταξύ άλλων δεν ενθαρρύνει την αύξηση του κύκλου εργασιών, την προσέλκυση νέων εταιρειών κρουαζιέρας και πελατών, τη διάθεση διαφόρων μορφών κινήτρων, την ύπαρξη επικοινωνιακής οργάνωσης, πολιτικής και στρατηγικής, αντιμετώπισης θεμάτων δημοσίων σχέσεων), την ύπαρξη εταιρικής κοινωνικής ευθύνης και σχετικού προγραμματισμού για τον τομέα καθώς και πολλά άλλα ·
- Απουσία πελατο-κεντρικής φιλοσοφίας όσον αφορά την εξυπηρέτηση και ικανοποίηση πελατών (εταιρειών και επιβατών κρουαζιέρας) ·
- Δεν διατίθενται υποδομές συνδεσιμότητας που να συντομεύουν και να κάνουν πιο εύκολες τις συνδέσεις λιμανιών πόλεων όπως για παράδειγμα τραίνο, τραμ κλπ ·
- Δεν υπάρχει ευελιξία σε τοπικό/εθνικό επίπεδο όσον αφορά τις διαπραγματεύσεις για επίτευξη εμπορικών συμφωνιών που να σχετίζονται με τον τομέα καθώς επίσης και δυσκαμψία στη λήψη αποφάσεων και προώθηση θεμάτων που αφορούν στον τομέα ·

- Πολυπλοκότητα καταβλητέων τελών από πολλούς φορείς και το τελικό κόστος σε πλοία και επιβάτες δεν μπορεί να μετρηθεί. Επίσης δεν υπάρχουν κίνητρα (π.χ. οικονομικά κίνητρα βασισμένα σε κάθε κατηγορία και τύπο επιβατών και πλοίων κρουαζιέρας, δημογραφικά κίνητρα, κίνητρα εκπτώσεων στα καταστήματα, εστιατόρια, ξενοδοχεία κλπ).

- **Ευκαιρίες**

- Εφαρμογή ολοκληρωμένου επιχειρησιακού πλάνου περιλαμβανομένων της στρατηγικής και οργάνωσης μάρκετινγκ, την εφαρμογή συστήματος οργάνωσης και διοίκησης που να περιλαμβάνει την ενίσχυση του τομέα με ανθρώπινο δυναμικό που θα απασχολείται αποκλειστικά με τον τομέα, την ανάπτυξη βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων στρατηγικών ώστε να εξασφαλιστούν στρατηγικά πλεονεκτήματα για τον τομέα καθώς επίσης και η δημιουργία και εφαρμογή πλάνου διαφημιστικής προβολής σε στοχευόμενες αγορές και κοινά (π.χ. για τις εταιρείες κρουαζιέρας, για αγορές στη βάση διαφορετικών δημογραφικών χαρακτηριστικών, τουριστικούς πράκτορες κλπ) και τον καθορισμό επικοινωνιακής πολιτικής με έμφαση σε διεθνείς εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα και έντονες στοχευόμενες ενέργειες / δράσεις προώθησης ·

- Περαιτέρω ανάπτυξη και στοχευόμενη προώθηση του τουριστικού χαρακτήρα της χώρας ως σύνολο και των διαφόρων πόλεων τουριστικών προορισμών (π.χ. τουριστικά αξιοθέατα που να είναι δυνατό να καταστούν παγκόσμιος γνωστά όπως: Grand Bazaar, Κωνσταντινούπολη, ετήσιοι επισκέπτες: 91.250.000, The Zócalo, Μεξικό, ετήσιοι επισκέπτες: 85.000.000, Times Square, Νέα Υόρκη, ετήσιοι επισκέπτες: 50.000.00, Central Park, Νέα Υόρκη, ετήσιοι επισκέπτες: 40.000.000, Las Vegas Strip, ετήσιοι επισκέπτες: 30.500. 000, Καταρράκτες του Νιαγάρα, ετήσιοι επισκέπτες: 22.000.000,

Disney World's Magic Kingdom, Ορλάντο Φλόριντα, ΗΠΑ, ετήσιοι επισκέπτες: 18.588.000, Disneyland Park, Καλιφόρνια, ετήσιοι επισκέπτες: 16.202.000, Forbidden City, Πεκίνο ετήσιοι επισκέπτες: 15.340.000, Η Παναγία των Παρισίων (Notre Dame), Παρίσι, ετήσιοι επισκέπτες: 14.000.000 <sup>91</sup>, Βαlearίδες νήσοι, Κέρκυρα, Κεφαλονιά, Καστελλόριζο, πυραμίδες της Αιγύπτου, τα σιντριβάνια του Ντουμπάι στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα <sup>92</sup> κλπ) καθώς και της χώρας και των επιβατικών λιμανιών ως σημαντικά κέντρα τουρισμού κρουαζιέρας στα πλαίσια στοχευόμενου πλάνου με εστίαση στις νέες αγορές ·

- Προσέλκυση επενδυτικού ενδιαφέροντος τόσο μεγάλων εταιριών του κλάδου όσο και άλλων εταιριών ανάπτυξης επενδύσεων (π.χ. τουριστικών θέρετρων) ·
- Η περαιτέρω μείωση της νομισματικής αξίας του ευρώ αφού δυναμώνει την αγοραστική ικανότητα των πελατών και των εταιρειών ·
- Ανάπτυξη των δημόσιων δικτύων κυκλοφορίας π.χ. τρένο που να διαπερνά όλες τις ελεύθερες πόλεις, τραμ σε όλες τις πόλεις, δικτύων άμεσης πρόσβασης από και προς τα λιμάνια μεταξύ πόλεων και αεροδρομίων ·
- Ανάπτυξη των υποδομών, ανωδομών, και υπηρεσιών που αφορούν στην εξυπηρέτηση πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας τόσο στο λιμάνι της Λάρνακας όσο και στα λιμάνια Πάφου και Λατσιού. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονιστεί ότι ενδεχόμενη λύση του πολιτικού θέματος της Κύπρου ή / και άρση του έπακρο της Τουρκίας, θα καταστήσει

---

<sup>91</sup> Πηγή: NewsBeast.gr, (2014), ‘‘Τα 20 πιο διάσημα τουριστικά αξιοθέατα’’, Sitemap<http://www.newsbeast.gr/travel/destinations/arthro/756677/ta-20-pio-diasima-touristika-axiotheata->, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

<sup>92</sup> Πηγή: Traveltips.gr, (2012), "Τα πιο πολυσυζητημένα αξιοθέατα του κόσμου!" <http://traveltipsgr.blogspot.com/2013/02/blog-post.html>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

ιδανικό προορισμό θαλάσσιας συνδεσιμότητας του τομέα κρουαζιέρας με τη Τουρκία, την ακτή του Λατσιού. Ιδανική κρίνεται επίσης, η ανάπτυξη σε όλες τις θαλάσσιες πόλεις και λιμάνια κρηπιδωμάτων ικανοποιητικού μήκους και βάθους που θα εξυπηρετούν διαφορετικά πλοία που προσεγγίζουν τα λιμάνια και διαφορετικά πλοία που έχουν/η θα έχουν ως βάση τα κυπριακά λιμάνια καθώς επίσης και η ενίσχυση των υπηρεσιών απευθείας παράδοσης και παραλαβής αποσκευών από τα αεροδρόμια προς τα λιμάνια και αντίστροφα ·

- Ανάπτυξη συνεργασιών με εγγύς προορισμούς και λιμάνια, ο σχεδιασμός και η προώθηση συγκεκριμένων δρομολογίων κρουαζιέρας μεταξύ αυτών των προορισμών με την εφαρμογή και ανάπτυξη ειδικών εργαλείων προώθησης και προβολής τους ·
- Αξιοποίηση κοινοτικών προγραμμάτων για χρηματοδότηση αναπτυξιακών έργων λιμανιών, αναπτυξιακών έργων ενίσχυσης προστασίας πολιτισμικής κληρονομιάς στα πλαίσια χρηματοδότησης αναπτυξιακών έργων λιμένων ·
- Η περαιτέρω αξιοποίηση συμμετοχών σε Διεθνείς, Ευρωπαϊκούς και Μεσογειακούς Οργανισμούς και Ενώσεις ·
- Αναθεώρηση των τελών που καταβάλλονται σε διάφορους εμπλεκόμενους φορείς τα πλοία και οι επιβάτες κρουαζιέρας καθώς επίσης και παραχώρηση κινήτρων από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς (π.χ. κίνητρα εποχικότητας, δημογραφικά κίνητρα, οικονομικά κίνητρα όπως εκπτώσεις ανάλογα με τις αφίξεις πλοίων, επιβατών κατά εποχή, χαμηλότερα τέλη για φοιτητές, μαθητές παιδιά, εκπτωτικά τέλη για “νεκρούς μήνες”, ειδικά τέλη για εταιρείες και επιβάτες κρουαζιέρας που ξεκινούν και τερματίζουν το ταξίδι

τους στην Κύπρο, εκπτώτικα κίνητρα σε εστιατόρια, καταστήματα, ξενοδοχεία κλπ για τις αγορές της βιομηχανίας) ·

- Παροχή αυξημένων μέτρων ασφαλείας και προστασίας των επιβατών καθώς και πιστοποίηση για το επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχονται σε πλοία και επιβάτες π.χ. ISO 9001: 2008 και 14001:2004 ·
- Δημιουργία ολιστικού συστήματος συλλογής, καταγραφής και ανάλυσης δεδομένων και στοιχείων που αφορούν στον τομέα. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η συλλογή δημογραφικών στοιχείων των επιβατών κρουαζιέρας στη χώρα και για το λόγο αυτό θα πρέπει να εφαρμοστούν αυτοματοποιημένοι μέθοδοι ελέγχου διαβατηρίων τόσο για επιβάτες που προσεγγίζουν την Κύπρο όσο και για επιβάτες που ξεκινούν και τερματίζουν το ταξίδι τους στην Κύπρο, καθώς επίσης και εργαλείων συγκρισιμότητας σε σχέση με την παραγόμενη ποσότητα υπηρεσιών και κερδών (εφαρμογή των αρχών της μικροοικονομικής) αλλά και άμεσης / έγκαιρης παρακολούθησης του ανταγωνισμού, ιδιαίτερα σε ότι αφορά στα αναπτυξιακά έργα και στην τιμολογιακή στρατηγική και απλούστευσης των διαδικασιών ·
- Ενδεχόμενη λύση του μείζονος πολιτικού θέματος της Κύπρου και άρση του Τουρκικού εμπάργκο ·
- Εφαρμογή και αξιοποίηση σύγχρονων συστημάτων πληροφορικής π.χ. πληροφοριακών συστημάτων διοίκησης (M.I.S) και συστημάτων ελέγχου εγγράφων και διαχείρισης των διαφόρων διαδικασιών, συστημάτων υποστήριξης αποφάσεων κλπ ·
- Αξιοποίηση των προσπαθειών και των προγραμμάτων που θεσπίζει η Ε.Ε. για τη στήριξη και ανάπτυξη των χωρών μελών της στον ευρύτερο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και του τουρισμού ·

- Προσαρμογή στον τομέα χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας έτσι ώστε να επιτευχθεί μείωση στα λειτουργικά κόστη που αφορούν στον τομέα π.χ. λειτουργικά κόστη λιμανιών παρεχόμενων υπηρεσιών αλλά και παράλληλα προσαρμογή των υποδομών σε νέες πηγές ενέργειας π.χ. LNG καθώς επίσης και στις νέες πηγές ενέργειας π.χ. υποδομές LNG ·
  - Συλλογική προσπάθεια όλων των εμπλεκόμενων φορέων π.χ. Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Μεταφορών, Συγκοινωνιών και Έργων, Υπουργείο Εμπορίου, Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού, Ναυτικοί Πράκτορες κ.α. με στόχο τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος π.χ. νέα προγράμματα περιηγήσεων, ανάπτυξη τομέων ειδικού ενδιαφέροντος για τον τουρισμό π.χ. θρησκευτικών, επιχειρηματικών, πολιτιστικών κ.α. ·
  - Πιθανή συμφόρηση ανταγωνιστικών λιμανιών και πόλεων που πρωταγωνιστούν στον τομέα εξυπηρέτηση πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας ·
- **Απειλές**
    - Ανάπτυξη των υποδομών, ανωδομών και υπηρεσιών που προσφέρονται τόσο από τα λιμάνια όσο και από τους προορισμούς καθ' εαυτό ανταγωνιστικών λιμανιών και προορισμών, παράλληλα με τον έντονο ανταγωνισμό στην περιοχή της Μεσογείου και της ανατολικής Μεσογείου, ιδιαίτερα από αναπτυσσόμενες χώρες και αναπτυσσόμενους προορισμούς π.χ. Τουρκία και λιμάνι της Κωνσταντινούπολης ·
    - Η ανάπτυξη συμμαχιών και συνασπισμών μεταξύ των εταιρειών που κατέχουν μεγάλα ποσοστά στην διακίνηση πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας αλλά και παράλληλα η ανάπτυξη και περαιτέρω ενίσχυση συνασπισμών μεταξύ ανταγωνιστικών λιμανιών.

- Πιθανή αδυναμία ανάκαμψης των συνεπειών της οικονομικής κρίσης γεγονός που θα λειτουργήσει ως κατασταλτικός παράγοντας στη ενίσχυση υποδομών, ανωδομών και υπηρεσιών που αφορούν στον τομέα .
- Περαιτέρω επιδείνωση της πολιτικής αστάθειας που σημειώνεται στην περιοχή της ανατολικής Μεσογείου και πιθανές νέες συρράξεις .
- Μη έγκαιρή αξιοποίηση των ευκαιριών και των προοπτικών που υπάρχουν για τον τομέα ιδιαίτερα σε ότι αφορά στη διατήρηση υφισταμένων πελατών / αγορών και την προσέλκυση νέων από νέες αγορές που όπως διαφαίνεται ότι θα διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη του τομέα τα επόμενα χρόνια .
- Η περίπτωση επέκτασης της διεθνούς οικονομικής κρίσης καθώς και οι πιθανότητες μη ανάκαμψης τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές πεδίο .
- Αρνητική προβολή της χώρας (π.χ. τα θέματα και οι συνέπειες του χρέους της Ελλάδας, οι πολιτικές και κοινωνικές συρράξεις σε Λίβανο, Ισραήλ, Συρία κλπ) .
- Η προώθηση κατεχόμενων μας λιμανιών π.χ. της Αμμοχώστου που βάσει διατάγματος είναι κλειστά λιμάνια για κάθε είδους ναυσιπλοΐα (σημειώνεται πως κατά την έρευνα σε διάφορες ιστοσελίδες εντοπίστηκε αυτό το φαινόμενο) .
- Η συνέχιση της απουσίας οργανωμένης επιχειρησιακής πολιτικής στον τομέα .



## 8. Συμπεράσματα και προτάσεις

Ο τομέας της κρουαζιέρας βασίζεται στις πρακτικές λίγων αλλά μεγάλων εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον τομέα οι οποίες στην ουσία διαμορφώνουν το προϊόν και τις υπηρεσίες που προσφέρουν στη βάση των επιθυμιών αναγκών αλλά και αντιλήψεων του αγοραστικού κοινού στο οποίο απευθύνονται, με τρίτη παράμετρο σ' αυτό τον κύκλο τα λιμάνια και τις υπηρεσίες που αυτά προσφέρουν ως επίσης και οι διάφοροι προορισμοί στους οποίους διακινούνται μέσα από αυτά.

Τα κριτήρια ανάπτυξης δρομολογίων για τις εταιρείες παρουσιάζονται συγκεντρωτικά στον πιο κάτω πίνακα:

<b>Μάρκετινγκ και Πωλήσεις</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ευαισθητοποίηση και προσέλκυση υφιστάμενων και νέων καταναλωτών / πελατών</li><li>- Πρόσβαση στους καταναλωτές / πελάτες και στις αλυσίδες πωλήσεων και προώθησης</li><li>- Παροχή εμπορικής αξίας στον καταναλωτή και υπηρεσίες υψηλού επιπέδου</li><li>- Ταύτιση με τη φιλοσοφία και τις ανάγκες των εταιρειών κρουαζιέρας</li><li>- Ταύτιση με τα πλάνα και τις ανάγκες καταναλωτών και των διακοπών τους</li></ul>
<b>Λογισμικά και Μεταφορές (χερσαίες &amp; αεροπορικές)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ευκαιρίες για έσοδα στη ξηρά</li><li>- Χωρητικότητα και κόστος λιμενικών και αεροπορικών συνδέσεων</li><li>- Χωρητικότητα και κόστος θεμάτων διαμονής</li><li>- Βαθμός ικανοποίησης σε θέματα σχετικά με τα καταναλωτικά προϊόντα και υπηρεσίες</li><li>- Ικανότητες και χαρακτηριστικά του κάθε προορισμού και δυνατότητες περιηγήσεων</li><li>- Αναβαθμισμένα συστήματα πληροφορικής</li></ul>
<b>Λιμενικές Υπηρεσίες, Υποδομές, Ανωδομές και Λειτουργίες</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Υπηρεσίες πλοήγησης και πρόσβασης στα λιμάνια και προορισμούς</li><li>- Ασφάλεια και προστασία</li><li>- Υπηρεσίες και χώροι ελλιμενισμού, χαρακτηριστικά τερματικών και αιθουσών επιβατών</li><li>- Χερσαίοι χώροι μεταφορών στο έδαφος</li><li>- Ρυθμός εξυπηρέτησης και προσαρμοστικότητας στις ανάγκες των εταιρειών και των πελατών</li></ul>
<b>Νομοθετικά, Κανονιστικά, Θεσμικά και Ρυθμιστικά Πλαίσια</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Θεσμικά και περιβαλλοντικά θέματα</li><li>- Ναυτιλιακές Νομοθεσίες</li><li>- Περιοχές ελέγχου με περιορισμένες εκπομπές θείου</li></ul>
<b>Λειτουργικά Κόστα</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Λιμενικά Τέλη</li><li>- Τέλη προσωπικού, καυσίμων και άλλα λειτουργικά</li></ul>

Η Κύπρος και τα κυπριακά λιμάνια διαθέτουν ικανοποιητικό επίπεδο σε ότι αφορά τις κύριες μεταβλητές που καθορίζουν την απόδοση του τομέα δηλαδή υποδομές, απόδοση, υπηρεσίες ναυσιπλοΐας, υπηρεσίες για επιβάτες κρουαζιέρας, υπηρεσίες για πλοία, υπηρεσίες ελέγχου, ασφάλειας και προστασίας, λιμενικά τέλη, ελκυστικότητα προορισμού και αξιοθέατων, χρόνοι προσβασιμότητας στον προορισμό και τα αξιοθέατα, υπηρεσίες ψυχαγωγίας και χαλάρωσης λιμανιών και πόλεων/προορισμών, ευρύτερη προσβασιμότητα στις πόλεις και στην χώρα/προορισμό με τη συμμετοχή όμως πολλών εμπλεκόμενων φορέων, γεγονός που αδυνατεί τη συνέργεια των σχετικών ενεργειών για τον τομέα, τόσο σε κρατικό όσο και σε ιδιωτικό και μη επίπεδο.

Αδιαμφισβήτητη είναι η ύπαρξη πολλών περιθωρίων για περαιτέρω βελτίωση, ενίσχυση και ανάπτυξη, ώστε να επιτευχθεί όσο το δυνατό καλύτερη ποιότητα των υπηρεσιών και προϊόντος που προσφέρονται για τη συγκεκριμένη βιομηχανία από την χώρα και να μεγιστοποιηθούν οι πιθανότητες απόκτησης πιστών και επαναλαμβανόμενων πελατών τόσο σε επίπεδο εταιρειών κρουαζιέρας οι οποίες διακινούν τους επιβάτες με τα πλοία τους όσο και καταναλωτικού κοινού του τομέα όλων των κατηγοριών (επιβάτες που προσεγγίζουν προορισμούς με δρομολόγια κρουαζιέρας που ξεκινούν από άλλους προορισμούς, επιβάτες που ξεκινούν δρομολόγια κρουαζιέρας από τη χώρα, επιβάτες που καταφθάνουν αεροπορικά και στην συνέχεια επιβιβάζονται σε πλοία που εκτελούν δρομολόγια κρουαζιέρας στην περιοχή και πληρώματα πλοίων).

Με την εξέλιξη της τεχνολογίας που ευνοεί την ανάπτυξη των ταχυτήτων των πλοίων, τις νέες πηγές ενέργειας εναλλακτικών καυσίμων που μεταξύ άλλων βοηθούν στη μείωση των κοστών των πλοίων αλλά και τον εμπλουτισμό του προϊόντος και των υπηρεσιών που

προσφέρει η βιομηχανία του τουρισμού κρουαζιέρας καθώς επίσης και η προσέλκυση νέων τμημάτων πελατών από υφιστάμενες αγορές αλλά και νέων πελατών από νέες αγορές π.χ. Κίνα, η βιομηχανία της κρουαζιέρας εκτιμάται ότι θα έχει ακόμα μεγαλύτερες αυξητικές τάσεις και ιδιαίτερα στην περιοχή της Μεσογείου.

Υπάρχουν πολλές προοπτικές, η Κύπρος να απορροφήσει σημαντικό μερίδιο της αγοράς αυτής της βιομηχανίας, υπό την προϋπόθεση ωστόσο ότι στην περιοχή θα υπάρχει πολιτική σταθερότητα και ένα νομικό, πολιτικό, περιβαλλοντολογικό και τεχνολογικό πλαίσιο το οποίο δεν θα αποτρέπει τις εταιρείες κρουαζιέρας και τους πελάτες τους, να προσεγγίζουν την περιοχή. Οι προοπτικές αυτές αυξάνονται ακόμα περισσότερο στην περίπτωση που επέλθει λύση στο κυπριακό πρόβλημα αφού έτσι θα ενισχυθεί το τουριστικό προϊόν της χώρας με ακόμα περισσότερες επιλογές τόσο χερσαίων όσο και θαλάσσιων περιηγήσεων αλλά επίσης και στην περίπτωση που αρθεί το Τουρκικό Εμπάργκο.

Νοείται ωστόσο ότι για να προσελκύσει η χώρα ακόμα περισσότερα δρομολόγια κρουαζιέρας και αντιστοίχως εταιρείες και επιβάτες κρουαζιέρας, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η εκπόνηση και η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου και στοχευόμενου επιχειρησιακού πλάνου για τον τομέα.

Θα πρέπει να ενισχυθούν τα προϊόντα/ υπηρεσίες που προσφέρει η Κύπρος στη βιομηχανία τόσο σε ότι αφορά τις υπηρεσίες και το προϊόν που προσφέρεται από και μέσω των κυπριακών λιμανιών όσο και από και μέσω του προορισμού καθ' εαυτό, στη βάση καθορισμένων αναγκών των διάφορων κατηγοριών πελατών (εταιρείες κρουαζιέρας, επιβάτες κρουαζιέρας και πληρώματα) αλλά επίσης και να εφαρμοστούν τεχνικές ανάλυσης της

αγοράς σε τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να καθορίζονται παράμετροι όπως το μέγεθος της αγοράς, ο ανταγωνισμός, οι πιθανότητες ανάπτυξης και οι προβλέψεις κερδών από τον τομέα αλλά και μείωσης στα κόστη καθώς επίσης άλλα κοινωνικοοικονομικά, νομοθετικά, ρυθμιστικά, περιβαλλοντολογικά και τεχνολογικά ζητήματα.

Για παράδειγμα, στο λιμάνι της Λεμεσού, το κρηπίδωμα που αφορά αποκλειστικά στον τομέα το οποίο βρίσκεται στο χώρο του λιμανιού που ανεγείρεται η νέα αίθουσα επιβατών δεν θα είναι ικανοποιητικό για εξυπηρέτηση της κίνησης κρουαζιέρας στην περίπτωση που αυτή αυξηθεί αφού στα πλαίσια της ιδιωτικοποίησης των εμπορικών δραστηριοτήτων του λιμανιού της Λεμεσού, το υπό επέκταση κρηπίδωμα προβλέπεται να ανατεθεί σε διαχειριστή για την εξυπηρέτηση του διαμετακομιστικού φορτίου. Οι αναπτύξεις υποδομών που προβλέπονται στα πλαίσια ανάπτυξης και διαχείρισης του λιμανιού και της Μαρίνας της Λάρνακας κρίνονται ως ικανοποιητικές, υπό την προϋπόθεση πως αυτές θα πραγματοποιηθούν αφού το λιμάνι της Λάρνακας λόγω της εγγύτητάς του με το Διεθνές αεροδρόμιο και τις περιοχές στην Αγία Νάπα και Λευκωσία, κρίνεται ως ιδανικό για ανάπτυξη του τομέα “fly, cruise and stay” και την ανάπτυξη δρομολογίων περιηγήσεων σε αυτές τις περιοχές. Το ίδιο ισχύει και για το λιμάνι της Πάφου, το οποίο με την υλοποίηση σχετικών υποδομών στα πλαίσια των δυνατοτήτων που υπάρχουν λόγω των ιδιοτήτων της περιοχής (αρχαιότητες) στην οποία βρίσκεται μπορεί να προσελκύσει σημαντικό αριθμό κίνησης. Πρόβλεψη και εφαρμογή αναπτυξιακού πλάνου θα πρέπει να γίνει και για τις περιοχές στις ακτές της Πόλης-Χρυσοχούς-Λατσιού αφού μια πιθανή λύση στο Κυπριακό πρόβλημα και άρση του εμπόργκο θα αυξήσει θεαματικά την πιθανότητες προσέλκυσης κίνησης κρουαζιερόπλοιων και επιβατών για τις εκεί περιοχές λόγω της γειτνίασης της με τις νότιες ακτές της Τουρκίας.

Παράλληλα, έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην ενίσχυση του επιβατικού χαρακτήρα των λιμανιών π.χ. διαχωρισμός εμπορικού από επιβατικού χαρακτήρα,, πιστοποίηση κατά ISO 9001:2008 και 14001:2004, εγκατάσταση αυτοματοποιημένων ελέγχων και σάρωσης

στοιχείων των ταξιδιωτών π.χ. διαβατήρια και ταυτότητες κάτι που θα ενισχύσει παράλληλα και τα επίπεδα ασφάλειας των λιμανιών, διασφάλιση όπου δεν υπάρχουν αίθουσες επιβατών και τερματικά στη βάση των προτύπων που καθορίζουν οι εταιρείες και οι ανάγκες τους και πρόσθετων υπηρεσιών σε αυτές π.χ. παιδότοπους, χώρους πρώτων βοηθειών, πρόσβασης στο διαδίκτυο, χώρους για πληρώματα των πλοίων, καταστήματα πώλησης σουβενίρ, χώρων προβολής και προώθησης των υλικών που εταιρείες επιθυμούν να προωθούν σε κάθε λιμάνι και προορισμό (π.χ. οθόνες στις αίθουσες επιβατών) κλπ., εφαρμογή συστήματος διαχείρισης αποσκευών (περιλαμβανομένου και υπηρεσίες μεταξύ αεροδρομίων και λιμανιών αλλά και άλλες καινοτόμες υπηρεσίες π.χ. μεταξύ ξενοδοχείων και λιμανιών με απευθείας παράδοση και παραλαβή αποσκευών από και σε αυτά τα σημεία) κ.α.. καθώς επίσης και σε θέματα περιβαλλοντολογικά με αυξημένες ενέργειες και μέτρα περιβαλλοντικής διαχείρισης ως επίσης και την ενίσχυση των συστημάτων πληροφορικής έτσι ώστε να μειώνονται όσο το δυνατό οι χρόνοι αποπεράτωσης διατυπώσεων που αφορούν στον τομέα και να διευκολύνεται η χρήση της τεχνολογίας σε όσο το δυνατό περισσότερες παραμέτρους περιλαμβάνουν οι επιχειρησιακές πρακτικές οργάνωσης και προσφοράς στους τελικούς καταναλωτές το ολοκληρωμένο προϊόν και υπηρεσίες κρουαζιέρας.

Επίσης, θα πρέπει να διασφαλιστεί η προσαρμοστικότητα κυρίως των λιμανιών στις νέες πηγές ενέργειας τόσο για μείωση στα λειτουργικά κόστη αλλά και κυρίως στη διαθεσιμότητα σημείων παροχής νέων πηγών ενέργειας για ανατροφοδότηση των πλοίων που θα προσαρμοστούν τεχνολογικά σε αυτές. Την ίδια ώρα μεγάλη σημασία πρέπει να αφιερωθεί στην ενίσχυση των δικτύων κυκλοφορίας από και προς τα λιμάνια από τις διάφορες πόλεις και σημεία περιήγησης καθώς και αεροδρόμια π.χ. με την ανάπτυξη των οδικών δικτύων, με την εισαγωγή τραμ, μετρό ή ακόμα και τραίνου καθώς επίσης και αεροπορικής σύνδεσης.

Έμφαση πρέπει να δοθεί στο κλάδο του μάρκετινγκ για τον τομέα, μέσα από σειρά ενεργειών. Αυτές θα πρέπει να προνοούν το σχεδιασμό πλάνου προώθησης και επικοινωνίας που να περιλαμβάνει έντονες ενέργειες διαφήμισης και δημοσίων σχέσεων, συνεργασίες με γειτονικά λιμάνια που μπορούν να προβλέπουν για παράδειγμα συγκεκριμένα δρομολόγια σε ένα πακέτο χρέωσης καθώς επίσης και περαιτέρω αξιοποίηση συμμετοχών της Κύπρου σε Οργανισμούς και Φορείς σχετικούς με τη βιομηχανία της κρουαζιέρας και του τουριστικού προϊόντος γενικότερα αλλά και ειδικό πλάνο προώθησης πωλήσεων, τόσο στα θέματα που αφορούν τις λιμενικές υπηρεσίες όσο και σε θέματα που αφορούν τις παρεμφερείς υπηρεσίες και επιλογές επί ξηράς, τοποθέτησης του προορισμού και των λιμανιών ως σημαντικά κέντρα εξυπηρέτησης κίνησης πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας με παρουσίαση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων (τόσο ως Ευρωπαϊκός προορισμός όσο και ως προορισμός στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου) που προσφέρουν τα δύο τόσο στις εταιρείες κρουαζιέρας όσο και στους πελάτες που η κάθε μία απευθύνεται με επιμέρους στρατηγικές προσαρμοσμένες στα χαρακτηριστικά της κάθε περίπτωσης.

Ταυτόχρονα θα πρέπει να εφαρμοστεί ολοκληρωμένη εμπορική και τιμολογιακή πολιτική με ευελιξία ως προς την διαπραγμάτευση και επισύναψη επιμέρους συμφωνιών και την παροχή διαφόρων μορφών κινήτρων π.χ. εκπτώσεις στη βάση κίνησης πλοίων ανά εταιρεία, στη βάση διακίνησης αριθμού επιβατών ανά εταιρεία, μειωμένα τέλη για παιδιά, φοιτητές κ.α. και προσφοράς ολοκληρωμένων πακέτων χρεώσεων (π.χ. λιμενικά και επιβατικά τέλη, τέλη περιηγήσεων, τέλη διαμονής, τέλη διατροφής κλπ). Στο σημείο αυτό επισημαίνεται πως θα πρέπει να μελετηθεί το ενδεχόμενο μείωσης του τέλους που επιβάλλεται για τους επιβάτες που ξεκινούν και τερματίζουν τα δρομολόγια τους στην Κύπρο, αφού από τα αποτελέσματα της παρούσας έρευνας διαφαίνεται ότι το ποσό των €15,97, είναι πολύ υψηλότερο από αυτό που χρεώνεται σε άλλα λιμάνια π.χ. Βαρκελώνη κάτω από €4,00, Πειραιάς €0,65, Αστόντ περί των €10,00 κ.α.. Για το σκοπό αυτό θα πρέπει να καθοριστούν οι ποσοτικοί στόχοι

(αύξηση πλοίων, αύξηση επιβατών ανά κατηγορία και συνεπώς αύξηση του μεριδίου αγοράς και το εισροών) ανά εταιρεία και κατηγορία αγοράς, σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο πεδίο. Θα πρέπει επίσης να βελτιωθεί/ αναβαθμιστεί η εικόνα της Κύπρου ως τουριστικός προορισμός και ως προορισμός κρουαζιέρας τόσο μέσα από το κατάλληλο πλάνο επικοινωνίας και προώθησης όσο και με τη υλοποίηση αναπτυξιακών έργων π.χ. τουριστικά θέρετρα, αξιοθέατα (π.χ. ανάπτυξη αξιοθέατων μέσα στη θάλασσα χρησιμοποιώντας στοιχεία από την ιστορία της Κύπρου, θεά Αφροδίτη, Αγρινό, ειδώλιο του Πωμού, καράβι της Κερύνειας που τόσο το μέγεθος όσο και τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά τους θα είναι ικανά να προσελκύουν το τουριστικό ενδιαφέρον), μονοπάτια της φύσης, ανάπτυξη δραστηριοτήτων για κάθε είδος ενδιαφέροντος π.χ. αθλητισμός, σπορ, θρησκευτικός τουρισμός, κ.α. χρησιμοποιώντας προς όφελος της τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει και πιθανά πρόσθετα.

Για αυτές τις αναπτύξεις καλό θα ήταν να προσελκυστούν και οι ιδιωτικές επενδύσεις αλλά και κυρίως σε ότι αφορά στο κομμάτι των λιμενικών υπηρεσιών, η προσέλκυση της συμμετοχής εταιρειών κρουαζιέρας, αφού κρίνεται ως ένα από τα κυριότερα σημεία που μπορούν να λειτουργήσουν θετικά ως προς την αύξηση των πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας, λόγω των στρατηγικών που εφαρμόζουν οι υπό αναφορά εταιρείες για συμμετοχή στη διαχείριση τερματικών σταθμών και επίτευξης οικονομικών κλίμακας.

Το κυριότερο όμως για να γίνουν όλα τα προηγούμενα είναι η διαμόρφωση σωστής οργανωτικής δομής με το απαραίτητο προσωπικό στη βάση αναγνωρισμένων αναγκών και καθορισμένων καθηκόντων καθώς και τμήματα αλλά και συστήματα υποστήριξης των διοικητικών λειτουργιών.

Πρόκειται για ένα τομέα που χρειάζεται συλλογικότητα όλων των ενεργειών που τον αφορούν, μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων, και για το λόγο αυτό μια τέτοια σωστή οργανωτική δομή απαιτεί την ύπαρξη τμημάτων Διεύθυνσης και Διοίκησης, Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής, Στρατηγικής και Σχεδιασμού, Έρευνας και Ανάπτυξης, Προγραμματισμού Έργων, Διαχείρισης Τερματικών σταθμών, Θεμάτων Ασφάλειας και Υγείας, Περιβαλλοντικής Διαχείρισης, Παροχής Λιμενικών Υπηρεσιών, Παροχής Επιβατικών Υπηρεσιών, Τεχνικών Υπηρεσιών, Τμήματος Μάρκετινγκ, Τμήματος Δημοσίων Σχέσεων και Επικοινωνίας, Τμήματος Διαχείρισης Ευρωπαϊκών θεμάτων, Τμήματος Νομικών, Τμήματος Πληροφορικής και Δικτύων, Τμήμα Ελέγχου με σαφείς επιμέρους κατανομή των ευθυνών και δραστηριοτήτων του κάθε τμήματος καθώς επίσης και των στόχων αλλά και σωστών μηχανισμών μεταξύ τους επικοινωνίας και τέλος σωστά συγκροτημένου τμήματος Οργάνωσης και Διαχείρισης ανθρώπινου δυναμικού.

Η δομή αυτή θα πρέπει να βασίζεται στο να ικανοποιεί τις ανάγκες των εταιρειών και πελατών του τομέα αλλά και τις ανάγκες του προσωπικού της ώστε να μπορεί να κινηθεί σε βιώσιμα πλαίσια με ορίζοντες θετικής πορείας στη βάση των στόχων και των κατευθυντήριων γραμμών που θα ορίζει η Διοίκηση η οποία θα πρέπει να λειτουργεί βασισμένη στις αρχές και τα βασικά χαρακτηριστικά του συστήματος διοίκηση ολικής ποιότητας (έκταση της ποιότητας σε όλη τη δομή για όλα τα μέρη και από όλα τα μέρη, βασισμένη σε εξωτερικά κριτήρια με μέτρα στηριγμένα στην εφαρμογή νέων τεχνολογιών σε όλα τα επιμέρους τμήματα) (Κεφής, 2005).

Νοείται πως αναπόσπαστο μέρος της επιχειρησιακής πολιτικής είναι η διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου οικονομικού πλάνου (ενεργητικό, παθητικό, ίδια κεφάλαια, ενδεικτικοί ισολογισμοί, ροές εισοδημάτων και εξόδων, κέρδη και ζημίες, σημεία break –even και



προβλέψεις) για τη διαμόρφωση του οποίου θα πρέπει να επιδιωχθούν σε όσο το δυνατό περισσότερα μέρη του επιχειρησιακού πλάνου (π.χ. επενδύσεις και αναπτύξεις σε υποδομές, αναπτύξεις πληροφορικών συστημάτων, προώθηση και προβολή, εμπλουτισμός του τουριστικού προϊόντος και υπηρεσιών) οι προοπτικές χρηματοδότησης από Ευρωπαϊκά Ταμεία καθώς και συμμετοχής ιδιωτικών φορέων που δραστηριοποιούνται και σχετίζονται με τη βιομηχανία της κρουαζιέρας και του τουρισμού.

## Βιβλιογραφία

### I. Ελληνική

1. **Αρχή Λιμένων Κύπρου**
2. **Bade, R., and Parkin, M.,** (2010), “Μικροοικονομική Θεωρία Πρακτική, Αθήνα, Rosili
3. **Begg, D., Fischer, S. and Dornbusch, R.,** (2006), “Εισαγωγή στην Οικονομική, Αθήνα, Εκδόσεις Κριτική ΑΕ
4. **European Commission,** “Σύνοψη της νομοθεσίας της ΕΕ”  
[http://europa.eu/legislation\\_summaries/glossary/schengen\\_agreement\\_el.html](http://europa.eu/legislation_summaries/glossary/schengen_agreement_el.html)
5. European Commission, “Περίληψη των διατάξεων που αφορούν στα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές”,  
[http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/maritime/doc/summary\\_el.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/maritime/doc/summary_el.pdf)
6. **Internetinfo, www.cyprusinfo.gr,** "Κύπρος Γεωγραφία. Έδαφος-Κλίμα-Χλωρίδα-Πανίδα", <http://www.cyprusinfo.gr/kyprosplirofories/kyprosgeografia/index.html>
7. **March, J., Simon, H.,** (2003), “Οργανώσεις, Δεύτερη Έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Κριτική Α.Ε.
8. **Noe, R., Hollenbeck, J., Gerhart, B., και Wright, P.,** (2006), “Διαχείριση Ανθρώπινων Πόρων”, Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήσης.
9. **SEOS,** “Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία”,  
<http://www.seos-project.eu/modules/marinepollution/marinepollution-c01-s01-p02.gr.html>
10. **Traveltips.gr,** (2012) "Τα πιο πολυσυζητημένα αξιοθέατα του κόσμου!"  
<http://traveltipsgr.blogspot.com/2013/02/blog-post.html>

11. **Αποστολάκη, Ε.**, (2014), “Το 2015 και βλέπουμε για τη νέα Αίθουσα Επιβατών στο λιμάνι”, <http://www.foni-lemesos.com/topika/eidiseis/15176-to-2015-kai-blepoume-gia-th-nea-aithousa-epibatou-sto-limani.html>
12. **Αρχή Λιμένων Κύπρου**, (2012), “Οι περί Αρχής Λιμένων Κύπρου (Καταβλητέα Δικαιώματα) Κανονισμοί του 1976 μέχρι 2012”, [http://www.cpa.gov.cy/CPA/userfiles/downloads/katavlitea\\_dikewmata\\_201272498412.pdf](http://www.cpa.gov.cy/CPA/userfiles/downloads/katavlitea_dikewmata_201272498412.pdf)
13. **Δήμος Λάρνακας**, “Λιμάνι-Μαρίνα. Αναπτυξιακές επιλογές.”, [http://www.larnaka.org.cy/index.php/en/file/sIQ2PZPWme\\_GpdeP\\_+CepQ==/](http://www.larnaka.org.cy/index.php/en/file/sIQ2PZPWme_GpdeP_+CepQ==/)
14. Ελληνική Ελεύθερη Εγκυκλοπαίδεια, Live-Pedia.gr, “Κύπρος/Θέση”, [http://www.livepedia.gr/index.php/%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82\\_%5C%CE%98%CE%AD%CF%83%CE%B7](http://www.livepedia.gr/index.php/%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82_%5C%CE%98%CE%AD%CF%83%CE%B7)
15. **Εφημερίδα η “Μάχη”**, (2015), “Νέοι Προορισμοί, Νέες Εμπειρίες-Χαρείτε κρουαζιέρες και Φέτος σε Μοναδικούς Προορισμούς!!!, Έκδοση 5 Απριλίου 2014, σελ. 23, Κύπρος
16. **Θεοδωράτου, Ε.**, (2004), “Διοίκηση & Οργανωτική Συμπεριφορά”, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
17. **Ιορδάνογλου, Δ.**, (2008), “Διοίκηση Ανθρώπινου Δυναμικού στις Σύγχρονες Οργανώσεις, Νέες Τάσεις και Πρακτικές”, Αθήνα, Εκδόσεις Κριτική Α.Ε.
18. **Ιωακείμ, Σ.**, (2015), “Έκλεισε η συμφωνία για μαρίνα και λιμάνι Λάρνακας.Μπαίνουν στις 31 Μαρτίου οι υπογραφές της κυβέρνησης και της κοινοπραξίας Ζήνων για την ενιαία ανάπτυξη του λιμανιού και της μαρίνας Λάρνακας”, <http://www.ant1iwo.com/news/oikonomia/article/200682/ekleise-i-sumfonia-gia-marina-kai-limani-larnakas/>

19. **Κεφής, Ν., (2005),** “Ολοκληρωμένο Μάνατζμεντ. Βασικές αρχές για σύγχρονες οικονομικές μονάδες”, Αθήνα, Εκδόσεις Κριτική ΑΕ
20. **Κορρές Α., και Υ. Παπαχρίστου, (2012),** “The Cruise Industry in Greece. A Survey and Assessment of the Current StatusQuo”, [http://www.academia.edu/2273789/The\\_Greek\\_Cruise\\_Industry](http://www.academia.edu/2273789/The_Greek_Cruise_Industry)
21. **Κορρές, Α., (2013),** “Ανταγωνιστικά και Συμπληρωματικά Λιμάνια Κρουαζιέρας (INCLUDING THE CRUISE DESIGNER'S GUIDE IN THE EAST MED)”, [http://www.academia.edu/2492547/%CE%91%CE%9D%CE%A4%CE%91%CE%93%CE%A9%CE%9D%CE%99%CE%A3%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%91\\_%CE%9A%CE%91%CE%99\\_%CE%A3%CE%A5%CE%9C%CE%A0%CE%9B%CE%97%CE%A1%CE%A9%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%91\\_%CE%9B%CE%99%CE%9C%CE%91%CE%9D%CE%99%CE%91\\_%CE%9A%CE%A1%CE%9F%CE%A5%CE%91%CE%96%CE%99%CE%95%CE%A1%CE%91%CE%A3\\_INCLUDING\\_THE\\_CRUISE\\_DESIGNERS\\_GUIDE\\_IN\\_THE\\_EAST\\_MED\\_](http://www.academia.edu/2492547/%CE%91%CE%9D%CE%A4%CE%91%CE%93%CE%A9%CE%9D%CE%99%CE%A3%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%91_%CE%9A%CE%91%CE%99_%CE%A3%CE%A5%CE%9C%CE%A0%CE%9B%CE%97%CE%A1%CE%A9%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%91_%CE%9B%CE%99%CE%9C%CE%91%CE%9D%CE%99%CE%91_%CE%9A%CE%A1%CE%9F%CE%A5%CE%91%CE%96%CE%99%CE%95%CE%A1%CE%91%CE%A3_INCLUDING_THE_CRUISE_DESIGNERS_GUIDE_IN_THE_EAST_MED_),
22. **ΚΥΠΕ, (2014),** “Πολυτελές κρουαζιερόπλοιο ρίχνει άγκυρα στο Λατσί”, <http://www.sigmalive.com/news/local/174269/polyteles-krouazieroploio-rixnei-agkyra-sto-latsi>,
23. **Κυπριακή Δημοκρατία, Αστυνομία Κύπρου, (2011-2015),** <http://www.police.gov.cy/police/police.nsf/All/46FB497B40D5BD62C2257A0F003349DF?OpenDocument&print>,
24. **Μοίρα Π. και Μυλωνόπουλος Δ, (2006),** “Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία. Κοινωνιολογική προσέγγιση”, Ε- Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας, p.p.28-38, [http://www.academia.edu/3645457/%CE%97\\_%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1%CE%B6%CE%B9%CE%AD%CF%81%CE%B1\\_%CF%89%CF%82\\_%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%](http://www.academia.edu/3645457/%CE%97_%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1%CE%B6%CE%B9%CE%AD%CF%81%CE%B1_%CF%89%CF%82_%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%)

ΑΕ\_%CF%85%CF%80%CE%B7%CF%81%CE%B5%CF%83%CE%AF%CE%B1.\_%CE%9A%CE%BF%CE%B9%CE%BD%CF%89%CE%BD%CE%B9%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CE%AE\_%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%83%CE%AD%CE%B3%CE%B3%CE%B9%CF%83%CE%B7

25. **Οργανισμός Λιμένος Κερκύρας** , Ελλάδα, <http://corfuport.gr>
26. **Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.**, Ελλάδα, <http://www.olp.gr/el/>
27. **Παλάλα, Ν.**, 2015, “Εκδόθηκαν Εκδόθηκαν και τα διατάγματα από το Υπουργικό ΑΤΗΚ, ΑΗΚ, Αρχή Λιμένων, Αρχή Κρατικών Εκθέσεων, Δασικές Βιομηχανίες, ΧΑΚ και Παγκύπρια Εταιρεία Αρτοποιιών”, <http://www.sigmalive.com/simerini/business/112552/diatagmata-gia-idiotikopoiiseis>
28. **Παπούλιας, Δ.**, (2009), “ Η κρίση αλλάζει τη ζωή μας και το management”, Αθήνα, Εκδόσεις Κριτική ΑΕ
29. **Πατρινός, Δ.**, (2005), “Μάνατζμεντ ΙΙ, Διοίκηση & Εποπτεία Προσωπικού”, Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήσης
30. **Σ., Ιωακείμ**, (2015), “Εκλεισε η συμφωνία για μαρίνα και λιμάνι Λάρνακας. Μπαίνουν στις 31 Μαρτίου οι υπογραφές της κυβέρνησης και της κοινοπραξίας Ζήνων για την ενιαία ανάπτυξη του λιμανιού και της μαρίνας Λάρνακας”, <http://www.ant1iwo.com/news/oikonomia/article/200682/ekleise-i-sumfonia-gia-marina-kai-limani-larnakas/>
31. **Σκάγιαννης, Π., και Ραλλιάς, Ε.**, (2012), Οι προοπτικές και οι προκλήσεις της κρουαζιέρας για τον τοπικό χώρο και για την Ελλάδα, 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης ΤΜΧΠΠΑ ΠΘ, Βόλος, <http://www.prd.uth.gr/uploads/publications/2012/57e2986724eb94798e253714e85dc8b43dcbce20.pdf>

32. **Στατιστική Υπηρεσία της Κυπριακής Δημοκρατίας**, 2015, “Στατιστικά Στοιχεία Ταξιδιωτικής Κίνησης, 1980-2014”, [http://www.mof.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/services\\_71main\\_gr/services\\_71main\\_gr?OpenForm&sub=1&sel=2](http://www.mof.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/services_71main_gr/services_71main_gr?OpenForm&sub=1&sel=2)
33. **Τερζίδης, Κ., και Τζωρτζάκης, Κ.**, (2004), “Διοίκηση Ανθρώπινων Πόρων”, Γέρακας, Εκδοτικός Οίκος “Rosili”
34. **Τζωρτζάκης, Κ. και Τζωρτζάκη, Α.Μ.**, (2007), “Οργάνωση και Διοίκηση. Το Management της Νέας Εποχής”, Τέταρτη Έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Rosili Αφοί Τζωρτζάκη Ο.Ε.
35. **Τσαμόπουλος, Μ.**, (2011), “Συμφωνία ΟΛΠ-MSC για την προβλήτα Ι” <http://www.protothema.gr/economy/article/134303/symfonia-olp-msc-gia-thn-problhta-i/>
36. **Υπουργείο Εξωτερικών της Κυπριακής Δημοκρατίας**, (2014), “Παράνομα απαγορευτικά μέτρα της Τουρκίας κατά της ναυτιλίας της Κύπρου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης”, [http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2006.nsf/cyprus17\\_gr/cyprus17\\_gr?OpenDocument&print](http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2006.nsf/cyprus17_gr/cyprus17_gr?OpenDocument&print)
37. **Υπουργείο Εξωτερικών της Κυπριακής Δημοκρατίας**, (2014), “Περιορισμοί που έχουν επιβληθεί από την Κυπριακή Δημοκρατία σε σκάφη, τα οποία χρησιμοποιούν παράνομα λιμάνια στο κατεχόμενο τμήμα της Κύπρου”, [http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2006.nsf/cyprus16\\_gr/cyprus16\\_gr?OpenDocument](http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2006.nsf/cyprus16_gr/cyprus16_gr?OpenDocument)
38. **Φαναριώτης, Π.**, (2001), “Αρχές Οργανώσεως και Διοικήσεως Επιχειρήσεων”, Δεύτερη Έκδοση, Τόμος Δεύτερος, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
39. **Χυτήρης, Λ.**, (1994), “Οργανωσιακή Συμπεριφορά, Η Ανθρώπινη Συμπεριφορά σε Οργανισμούς & Επιχειρήσεις”, Τρίτη Έκδοση, Αθήνα, Εκδοτικός Οίκος “Interbooks”

## II. Ξένη

1. **Adair, J.**, (1990)“ The challenge of innovation” , England, Adair Press
2. **Aida Cruises**, <https://www.aida.de/>
3. **Alexandria Ministry of State For Administrative Development**, Alexandria, <http://alexandria.gov.eg/alex/english/index.aspx>
4. **Azamara Club Cruises**, (2015), Miami, <https://www.azamarclubcruises.com/int/paphos-cyprus-cruises>
5. **Bade, R.and Parkin, M.**, (2010), “ Microeconomics Theory Practice, Athens, Ed. Rosili
6. **Begg, D., Fischer, S. and Dornbusch, R.**, (2006), “ Introduction to Economics, Athens, Ed. Kritiki SA
7. **Bermello Ajamil & Partners, Inc**, (2015), Medcruise, Medcruise Development Course
8. **Bloomberg L.B.**, <http://www.bloomberg.com/research/stocks/private/snapshot.asp?privcapId=20702390>
9. **Blue Cielo**, “Star Cruises Chooses BlueCielo Project Portal for Document Control, Change Management and Collaboration in New Building Projects”, <http://www.bluecieloecm.com/star-cruises-chooses-bluecielo-project-portal>
10. **Brida, J.G. and Zapata, S.**, (2010) ‘Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts’, Int. J. Leisure and Tourism Marketing, Vol. 1, No. 3, pp.205–226., [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:YImiC3AM094J:www.researchgate.net/profile/Juan\\_Gabriel\\_Brida/publication/228304461\\_Cruise\\_Tourism\\_Economic\\_Socio-Cultural\\_and\\_Environmental\\_Impacts/links/0912f50bfa42844d84000000.pdf+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=gr](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:YImiC3AM094J:www.researchgate.net/profile/Juan_Gabriel_Brida/publication/228304461_Cruise_Tourism_Economic_Socio-Cultural_and_Environmental_Impacts/links/0912f50bfa42844d84000000.pdf+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=gr)

11. **Broadbent, M., & Cullen, J.**, (latest edition), 'Managing Financial Resources', Butterworth-Heinemann
12. **"Business Research & Economic Advisors**, (2014), " The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2013, America,  
[http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/Global\\_Cruise\\_Impact\\_Analysis\\_2013.pdf](http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/Global_Cruise_Impact_Analysis_2013.pdf)
13. **Carnival Cruise Line**, <http://www.carnival.com/>
14. **Celestyal Cruises**, Κύπρος, <http://www.celestyalcruises.com/>
15. **Chaffey, D., and Wood, S.**, (latest edition), 'Business Information Management', FT Prentice Hall
16. **Chelsea Magazines Ltd**, (2006-2015), Chelsea, <http://cruise-international.com/category/cruise-types/>
17. **Costa Crociere S.p.A**, <http://www.costacruise.com/>
18. **Creuers del Port de Barcelona S.A.**, Barcelona, [www.creuers.net](http://www.creuers.net)
19. **Cruise Libya**, Libya, <http://www.cruiselibya.com>
20. **Cruise Lines International Association Australasia**, (2013), "Cruise Industry Source Market Report Australia 2013", Australia, <http://www.cruising.org.au/downloads/CLIA-Report-2013.pdf>
21. **Cruise Lines International Association Europe**, (2014), "The Cruise Industry. Contribution to the Economies of Europe", 2014 Edition", Brussels, [http://www.cliaeurope.eu/images/downloads/reports/CLIA\\_2014.pdf](http://www.cliaeurope.eu/images/downloads/reports/CLIA_2014.pdf)
22. **Cruise Market Watch**, "Growth of the Cruise Industry"  
<http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>
23. **CruiseTimetables.com**, <http://www.cruisetimetables.com/cruises-to-limassol-cyprus.html>



24. **Cummings, T.**, (1997), “Worley C. Organisation development and change”, Ohio, West Publications
25. **D. Tsamboulas, P. Moraiti, G. Koulopoulou**, (2012), “How to forecast cruise ship arrivals for a new port of call destination”, <http://docs.trb.org/prp/13-2013.pdf>
26. **Dess G.G., Lumpkin, A. and Eisner, G.T.**, (2014), ‘Strategic Management: Creating Competitive Advantages’, Seventh Edition, McGraw-Hill
27. **Dubrovnik Port Authority**, Croatia, <http://portdubrovnik.hr/?lan=en>
28. **Durres Port Authority**, Albania, <http://www.apdurres.com.al/>
29. **European Commission** – Directorate General for Mobility and Transport, Directorate B – European Mobility Network, Unit B3 – Ports and Inland Navigation, ‘Ports 2030. Gateway for the Trans European Transport Network’, [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/doc/2014\\_brochure\\_ports.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/doc/2014_brochure_ports.pdf)
30. **European Commission**, (2011), “Planning Methodology for the trans-European Transport Network”, European Commission – Directorate General for Mobility and Transport, Directorate B – European Mobility Network, Unit B1 – Trans-European Network [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/web\\_methodology.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/web_methodology.pdf)
31. **European Commission**, (2015), “Pan-European Dialogue between cruise operators, ports and coastal tourism stakeholders”, [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/events/2015/03/events\\_20150305\\_01\\_en.htm](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/events/2015/03/events_20150305_01_en.htm)
32. **European Commission**, (2014), “List of Sea Ports in the Core and Comprehensive Networks”, [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/doc/2014\\_list\\_of\\_329\\_ports\\_june.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/doc/2014_list_of_329_ports_june.pdf)
33. **European Sea Ports Organisation**, Brussels, [www.espo.be](http://www.espo.be)
34. **F., Lauderdale**, (2014), “The state of the Cruise Industry in 2014: Global Growth in Passenger Numbers and Product Offerings - Cruise Industry Investment in Ship

- Innovations; Varied Market Segments Yield Impressive Outlook’’,  
[http://www.cruising.org/vacation/news/press\\_releases/2014/01/state-cruise-industry-2014-global-growth-passenger-numbers-and-product-o](http://www.cruising.org/vacation/news/press_releases/2014/01/state-cruise-industry-2014-global-growth-passenger-numbers-and-product-o)
35. **Fitzsimmons, J. & Fitzsimmons, M.**, (2004), ‘Service Management: Operations, Strategy, Information Technology’, Fourth Ed., McGraw-Hill
  36. **Goulette Shipping Cruise Productions**, (2014),  
[http://www.goulettevillageharbor.com/en/nautical\\_facts/](http://www.goulettevillageharbor.com/en/nautical_facts/)
  37. **Gronroos, C.**, (2007), ‘‘Service Management and Marketing’’, Third Edition, Wiley
  38. **Haifa Port**, Israel, [www.haifaort.co.il](http://www.haifaort.co.il)
  39. **Hill, C.W.L., and Jones, G.R.**, (1998), ‘‘Strategic Management Theory: An Integrated Approach’’, Fourth Edition, Boston, Houghton Mifflin
  40. **Hill, T.**, (2004), ‘‘Operations Management’’, Second Edition, Palgrave.
  41. **Hitt, M.A., Ireland, R.D., Hoskisson, R.E.**, (2010), ‘‘The Management of Strategy’’, Ninth Edition, South Western College.
  42. **International Association of Ports and Harbours**, Japan, [www.iaphworldports.org](http://www.iaphworldports.org)
  43. **International Maritime Organisation**, United Kingdom , [www.imo.org](http://www.imo.org)
  44. **Jobber, D.**, (2007), ‘‘Principles & Practice of Marketing’’, Fifth Ed., McGraw-Hill.
  45. **Johnson, R. & Clark, G.**, (2005), ‘‘Service Operations Management: Improving Service Delivery’’, Pearson
  46. **Jourdan A., και Maxwell K**, (2015) , ‘‘Carnival eyes new China line for burgeoning cruise market’’, <http://www.reuters.com/article/2015/01/27/us-carnivl-china-idUSKBN0L00BA20150127>
  47. **Korres, A., and Papachristou, Y.**, (2012), ‘‘The Cruise Industry in Greece. A Survey and Assessment of the Current Status Quo’’  
[http://www.academia.edu/2273789/The\\_Greek\\_Cruise\\_Industry](http://www.academia.edu/2273789/The_Greek_Cruise_Industry)

48. **Laing, A., Fischbacher, M., Hogg, G. & Smith, A.**,(2002), “Managing & Marketing Health Services”, Thomson
49. **Libyan Ports Company**, Libya, <http://www.lpclibya.com/eng/test.html#>
50. **LinkedIn, Slideshare**, <http://www.slideshare.net/ybowdrywilliams/carnival-cruises-marketing-plan-and-business-case>
51. **Metters, R., King-Metters, K., Pullman, M. & Walton, S.**, (2006), “Successful Service Operations Management”, South-Western College Publishing
52. **MSC Cruises S.A.**, (2015), [http://www.msccruises.com/gl\\_en/Cruise-Destinations/Mediterranean/Cyprus/Overview.aspx](http://www.msccruises.com/gl_en/Cruise-Destinations/Mediterranean/Cyprus/Overview.aspx)
53. **New Money**, (2014), “Louis Cruises: Ανακοίνωσε τη μετονομασία της σε ‘Celestyal Cruises’”, <http://www.inewsgr.com/286/Louis-Cruises-anakoinose-ti-metonomasia-tis-se-Celestyal-Cruises.htm>
54. **NewsBeast.gr**, (2014), “Τα 20 πιο διάσημα τουριστικά αξιοθέατα”, Sitemap <http://www.newsbeast.gr/travel/destinations/arthro/756677/ta-20-pio-diasima-touristika-axiotheata->
55. **Norwegian Cruise Line Holdings Ltd**, <http://www.nclhldinvestor.com/>
56. **P&O Cruises**, <http://www.pocruises.com/>
57. **Pallis., T, Arapi., K, and Papachristou., A**, (2015) “Cruise Activities in Medcruise Ports, Statistics 2014”, Piraeus, Greece, <https://dl.dropboxusercontent.com/u/68759718/Cruise%20activities%20in%20MedCruise%20Ports-Edition%202015.pdf>
58. **Perez J. E. και Sanchez A. G**, (2014), “Cruise market: Stakeholders and the role of ports and tourist hinterlands”, Maritime Economic Logistics, Maritime Economics & Logistics advance online publication, <http://www.palgrave-journals.com/mel/journal/vaop/ncurrent/abs/mel201421a.html>

59. **Peter, J., P., and Olson, C., J.,** (2010), “Consumer Behaviour and Marketing Strategy”, New York, McGraw-Hill Companies, Inc.
60. **Pickton, D. and Broderick, A.,** (2001), “Integrated Marketing Communications”, England, Pearson Education Limited
61. **Piercy, N.F.,** (2002), “Market –Led Stradegic Change, A Guide to Transforming the Process of Going to Market”, Third Edition, Oxford, Butterworth-Heinemann
62. **Port De Barcelona,** Barcelona, <http://www.portdebarcelona.cat>
63. **Port De Barcelona,** Barcelona, <http://www.portdebarcelona.cat/en/web/port-dels-negocis/terminal-d/>
64. **Port De Barchelona,** (2013), “Barclona Cruise Facilities”, <http://www.barcelonaturisme.com/imgfiles/Professionals/bcn-cruise-facilities-2013.pdf>
65. **Port of Beirut, Lebanon,** <http://www.portdebeyrouth.com/index.php/en/>
66. **Port of Kotor,** Kotor, <http://www.portofkotor.co.me/en/>
67. **Port of Marseille Fos,** France, <http://www.marseille-port.fr>
68. **Porter, M.,** (1990), “The Competitive Advantage of Nations”, Macmillan, London.
69. **Ports De Monaco,** Monaco , [www.ports-monaco.com](http://www.ports-monaco.com)
70. **Pullmantur Cruises,**  
<http://pullmanturcruiseline.com/?source=googleMSC&cn=cruisemedcountries&ag=pullmantur>
71. **Royal Carribean International,** <http://www.royalcaribbean.com/>
72. **Salamis Cruise Lines,** Cyprus, <http://www.salamiscruiselines.com/>
73. **Sampson H.,** (2014), [HTTP://WWW.MIAMIHERALD.COM/NEWS/BUSINESS/BIZ-MONDAY/ARTICLE4324827.HTML](http://WWW.MIAMIHERALD.COM/NEWS/BUSINESS/BIZ-MONDAY/ARTICLE4324827.HTML)
74. **Sargeant A.,** (2004), ‘Marketing Management for Nonprofit Organizations’, Second Edition, Oxford University Press

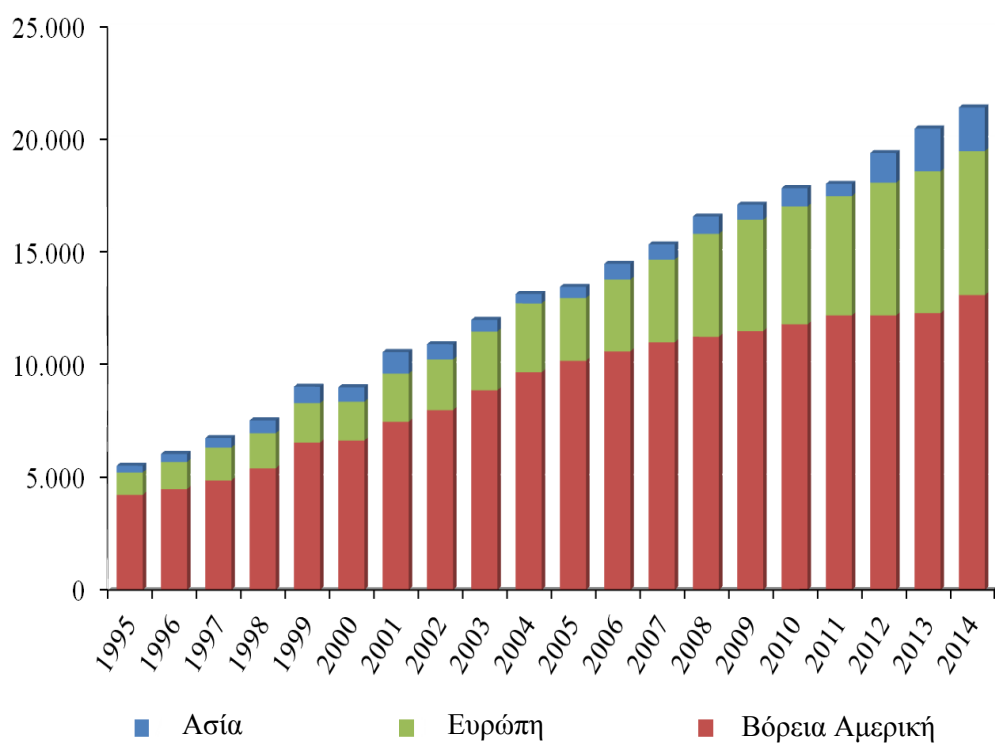
75. **SeaRates LP**, United Kingdom, [http://www.searates.com/port/beirut\\_lb.htm](http://www.searates.com/port/beirut_lb.htm), Wikimedia Foundation, Inc., America, Wikipedia, [http://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_of\\_Beirut](http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Beirut)
76. **Slack, N., Chambers, S. & Johnston, R.**, (2007), “Operations Management”, Fifth Edition, Prentice Hall.
77. **Statista Inc.**, United States, “Global cruise industry deployment market share in 2013 and 2014,\* by region”, <http://www.statista.com/statistics/294260/global-cruise-industry-deployment-market-share-by-region/>
78. **Statista Inc.**, United States, “Statistics and facts on the Cruise Industry”, <http://www.statista.com/topics/1004/cruise-industry/>
79. **Temehu.com**, (2006-2015), <https://www.temehu.com/Libyan-ports.htm>
80. **The Association of Mediterranean Cruise Ports (MedCruise)**, Greece, [www.medcruise.com](http://www.medcruise.com)
81. **The Association of Mediterranean Cruise Ports (Medcruise)**, Greece, <http://www.medcruise.com/port/494/koper>
82. **The Association of Mediterranean Cruise Ports (Medcruise)**, Greece, <http://www.medcruise.com/port/574/istanbul/information>
83. **The Association of Mediterranean Cruise Ports (Medcruise)**, Greece, <http://www.medcruise.com/port/703/egyptian-ports>
84. **The Cruise Lines International Association (CLIA) Europe**, (2014), “The Cruise Industry. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe” 2013 & 2014 Editions, Brussels
85. **The Independent Traveler, Inc.**, (1995 – 2015), "Tunis (La Goulette) Cruise Port", <http://www.cruise critic.com/ports/newport.cfm?ID=172>
86. **The World Bank Group**, (2015), <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>

87. **Thomas Cook Group**, England, <http://www.thomascook.com/cruise/cruise-and-stay/>
88. **Thomson**, <http://www.thomson.co.uk/cruise.html>
89. **Tidd, J., Bessant, J. and Pavitt, K.**, (2001), “Managing Innovation: Integrating Technological, Market and Organisational Change”, J. Wiley, Chichester and New York
90. **TUI**, <https://www.tui-group.com/en/company/sectors/cruises>
91. **Valetta Waterfront**, <http://www.vallettawaterfront.com/content.aspx?id=237609>
92. **Valetta Waterfront**, Malta, [www.vallettawaterfront.com](http://www.vallettawaterfront.com)
93. **Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.**, Venezia, <http://www.vtp.it/azienda/>
94. **Venice Port Authority**, Venice, <https://www.port.venice.it>
95. **Wendy-Ven-Dee Huang**, (2014), “International tourist arrivals in developing countries - overnight stays (thousands)”, <http://blogs.worldbank.org/opendata/international-tourism-data-top-destinations-number-arrivals-and-more>
96. **Whittington, R.**, (2001), “What is strategy - and does it matter?”, Second Edition, Thomson Learning: London
97. **Wikimedia Foundation, Inc.**, America, [http://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_of\\_Genoa](http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Genoa),  
<http://www.porto.genova.it/>
98. **Wikimedia Foundation, Inc.**, America,  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Royal\\_Caribbean\\_Cruises\\_Ltd](http://en.wikipedia.org/wiki/Royal_Caribbean_Cruises_Ltd)
99. **Wikimedia Foundation, Inc.**, America, Wikipedia,  
[http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_the\\_world%27s\\_largest\\_cruise\\_ships/](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_world%27s_largest_cruise_ships/)
100. **Wikimedia Foundation, Inc.**, America, Wikipedia,  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_of\\_Istanbul](http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Istanbul)
101. **Wikimedia Foundation, Inc.**, America, Wikipedia,  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Royal\\_Caribbean\\_International](http://en.wikipedia.org/wiki/Royal_Caribbean_International)

102. **Wilson G., Scruggs K., Page S., Emerson N., Peaden W., Ryan Abbot R.,** (2013), “Strategic Management Case Study . Royal Carribean” ,  
<http://www.slideshare.net/nenelrose/strategic-management-case-study?related=4>
103. **World Port Source,** (2005-2015), San Jose, CA 95139,  
[http://www.worldportsource.com/ports/review/SYR\\_Port\\_of\\_Lattakia\\_2257.php](http://www.worldportsource.com/ports/review/SYR_Port_of_Lattakia_2257.php)
104. **World Tourism Organization (UNWTO),** Spain, [www2.unwto.org](http://www2.unwto.org)
105. **World Trade Organization,** Switzerland, [www.wto.org](http://www.wto.org)
106. **Zetihaml, V., Parasuraman, A. and Berry, L.,** (1990), “Delivering Quality Service”, New York, The Free Press
107. **Kaplan, R., and Norton, D.,** (latest edition), “Alignment: How to Apply the Balanced Scorecard to Corporate Strategy”, Harvard Business School Press
108. **Kotler, P.,** (2000), “Marketing Management”, New Jersey, Prentice Hall International, Inc

## Παραρτήματα

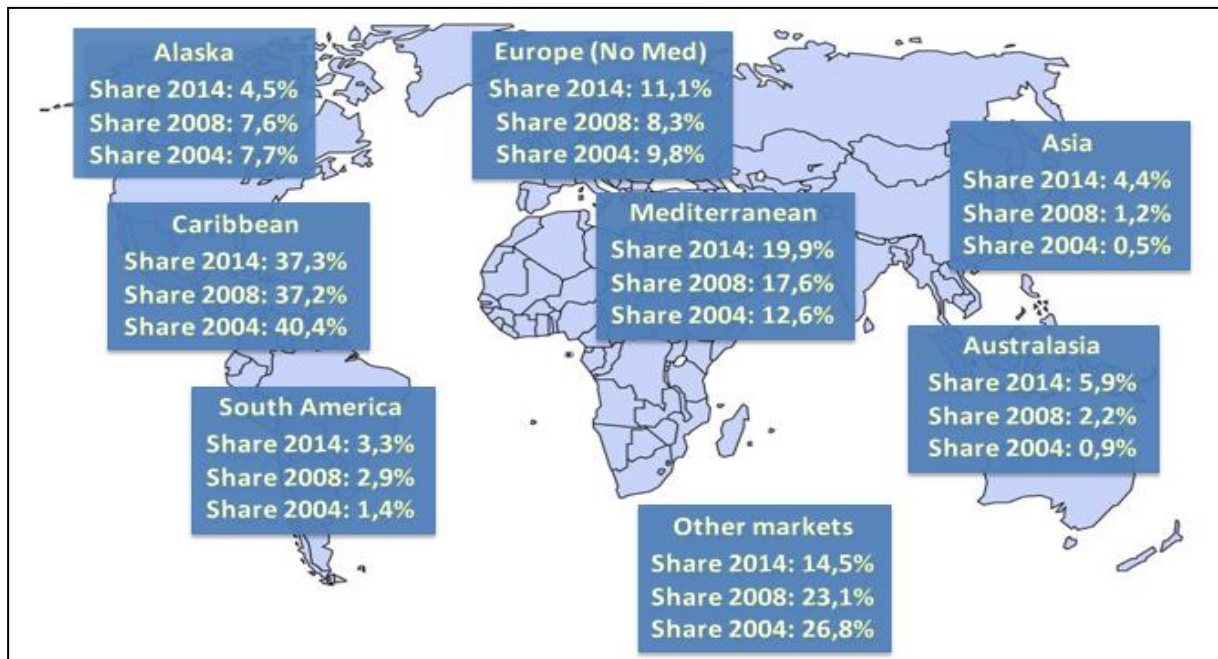
### Παράρτημα1: Παγκόσμιοι Επιβάτες Κρουαζιέρας για τα έτη 1995-2014



Πηγή: Bermello Ajamil & Partners, Inc, (2015), Medcruise Development Course



Παράρτημα 2: Μέρη παγκόσμιας ανάπτυξης της βιομηχανίας της κρουαζιέρας (στόλοι κρουαζιερόπλοιων) 2014/2008/2004



Πηγή: Pallis., T, Arapi., K, and Papachristou., A, (2015) “Cruise Activities in Medcruise Ports, Statistics 2014”, Piraeus, Greece

Παράρτημα 3: Παγκόσμια ανάπτυξη δυναμικής ικανότητας της βιομηχανίας κρουαζιέρας

Παγκόσμια Ανάπτυξη Δυναμική Ικανότητας								
Εκατομμύρια ημέρες φιλοξενίας (bed days) ανά περιοχή	2003	2008	2009	2010	2011	2012	2013	10-ετής ανάπτυξη
Καραϊβική	35.1	36.9	39.1	46.2	45.5	48.0	48.1	37.0%
Άλλες- Βόρεια Αμερική	14.4	20.0	17.7	16.5	16.6	16.0	15.0	-4.4%
Βόρεια Αμερική	49.5	56.9	56.8	62.7	62.1	64.0	63.1	27.4%
Βόρεια Ευρώπη	4.5	8.0	10.2	9.7	11.4	13.2	13.9	209.0%
Μεσόγειος	13.7	27.8	29.4	31.7	38.1	35.5	35.7	160.6%
Ευρώπη	18.2	35.8	39.6	41.4	49.5	48.7	49.6	172.5%
Βόρεια Αμερική και Ευρώπη	67.7	92.7	96.4	104.1	111.6	112.7	112.7	66.5%
Υπόλοιπος Κόσμος	5.3	11.3	13.2	13.8	15.1	20.7	21.8	296.4%
<b>Σύνολο</b>	<b>73.0</b>	<b>104.0</b>	<b>109.6</b>	<b>117.9</b>	<b>126.7</b>	<b>133.4</b>	<b>134.5</b>	<b>965.0%</b>

Πηγή: Business Research & Economic Advisors,( 2014), The Global Economic Contribution of

Cruise Tourism 2013, Business Research & Economic Advisors, America

Παράρτημα 4: Συνολική παγκόσμια οικονομική συνεισφορά της βιομηχανίας κρουαζιέρας για το έτος 2013

<b>Συνολική παγκόσμια οικονομική συνεισφορά της βιομηχανίας κρουαζιέρας - 2013</b>		
<b>Κατηγορία</b>	<b>Παγκόσμια (US\$.)</b>	<b>Παγκόσμια (Euro)</b>
Αριθμός επισκέψεων επιβατών και πληρώματος στη ξηρά (εκατομμύρια)	114,87	114,87
Σύνολο άμεσων δαπανών (δισεκατομμύρια)	52,31	48,34
<b>Συνολική απόδοση (δισεκατομμύρια)</b>	<b>117,15</b>	<b>108,27</b>
Συνολική συνεισφορά εσόδων εργαζομένων (δισεκατομμύρια)	38,47	35,55
Συνολική συνεισφορά απασχόλησης*	891,009	891,009
<i>Μετατροπή : 1 δολάριο = 0,924171711 ευρώ</i>		
<i>Για την εξαγωγή αυτών των αποτελεσμάτων απαιτήθηκε η συνεισφορά 891.009 εργαζομένων ισοδύναμης πλήρους απασχόλησης που είχαν εισόδημα \$ 38.47 / €35,55 δισεκατομμύρια</i>		

Πηγή: Business Research & Economic Advisors, (2014), The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2013, America

Παράρτημα 5: Άμεσες δαπάνες του τομέα της κρουαζιέρας - παγκόσμιες και περιφερειακές αγορές – 2013

(Δισεκατομμύρια)

Άμεσες δαπάνες του τομέα της κρουαζιέρας - παγκόσμιες και περιφερειακές αγορές – 2013 (Δισεκατομμύρια)												
Κατηγορία	Παγκόσμια		Περιφερειακές Αγορές									
			Αμερική		Υπόλοιπη Βόρεια Αμερική		Ευρώπη (Ε.Ε. +3)		Αυστραλία		Υπόλοιπος Κόσμος	
	(\$)	(€)	(\$)	(€)	(\$)	(€)	(\$)	(€)	(\$)	(€)	(\$)	(€)
Επιβάτες σε επιβίβαση / αποβίβαση	6,74	6,23	2,63	2,43	0,69	0,64	2,32	2,14	0,58	0,54	0,52	0,48
Επιβάτες Σε διαμετακόμιση	6,61	6,11	0,70	0,65	2,38	2,20	2,54	2,35	0,12	0,11	0,87	0,80
Σύνολο Επιβατών	13,35	12,34	3,33	3,08	3,07	2,84	4,86	4,49	0,70	0,65	1,39	1,28
Πλήρωμα	1,23	1,14	0,30	0,28	0,48	0,44	0,19	0,18	0,03	0,03	0,23	0,21
Γραμμές Κρουαζιέρας *	37,73	34,87	16,47	15,22	1,18	1,09	16,15	14,93	0,99	0,91	2,94	2,72
<b>Σύνολο</b>	<b>52,31</b>	<b>48,34</b>	<b>20,10</b>	<b>18,58</b>	<b>4,73</b>	<b>4,37</b>	<b>21,20</b>	<b>19,59</b>	<b>1,72</b>	<b>1,59</b>	<b>4,56</b>	<b>4,21</b>

Πηγή: Business Research & Economic Advisors, (2014), The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2013, America

Παράρτημα 6: Δείκτες παγκόσμιας ανάπτυξης-ταξίδια και τουρισμός

Δείκτες Παγκόσμιας Ανάπτυξης-Ταξίδια και τουρισμός												
	Διεθνής τουρίστες				Εισερχόμενος τουρισμός δαπάνες				Εξερχόμενος τουρισμός δαπάνες			
	Εισερχόμενος		Εξερχόμενος									
	χιλιάδες		χιλιάδες		\$ εκατομμύρια		%των εξαγωγών		\$ εκατομμύρια		% των εισαγωγών	
	2006	2012	2006	2012	2006	2012	2006	2012	2006	2012	2006	2012
Αφγανιστάν	..	..	..	..	..	116	..	3.2	..	80	..	0.7
Αλβανία	937	3,514	2,616	3,959	1,057	1,623	56.5	45.6	989	1,374	24.3	23.5
Αλγερία	1,638	2,634	1,349	1,911	393	295	0.7	0.4	414	559	1.6	0.9
Αμερικανική Σαμόα	25	22	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Ανδόρα	2,227	2,238	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Αγκόλα	121	528	..	..	91	711	0.3	1.0	393	292	2.4	0.6
Αντίγκουα και Μπαρμπούντα	254	247	..	..	327	..	59.7	..	45	..	5.5	..
Αργεντινή	4,173	5,585	3,892	7,247	3,899	5,655	7.2	5.9	4,038	8,213	9.9	9.9
Αρμενία	382	843	329	807	307	487	19.8	19.1	321	556	12.0	11.6
Αρούμπα	694	904	..	..	1,064	1,414	17.7	44.9	241	296	4.4	10.3

Αυστραλία	5,532	6,146	4,941	..	20,726	34,13	13.1	11.0	16,446	34,704	9.7	10.3
Αυστρία	20,269	24,151	10,042	10,96	18,886	21,446	10.7	9.9	11,721	12,352	7.1	5.9
Αζερμπαϊτζάν	682	1,986	1,836	3,874	201	2,634	1.5	7.2	256	2,616	3.2	15.0
Μπαχάμες, Η	1,601	1,422	..	..	2,066	2,415	65.8	65.7	541	384	12.4	7.8
Μπαχρέιν	7,289	..	..	..	1,786	1,742	11.4	7.6	639	889	5.5	6.0
Μπαγκλαντές	200	..	1,819	..	80	110	0.6	0.4	444	829	2.6	2.2
Μπαρμπάντος	563	536	..	..	1,235	..	58.4	..	284	..	12.4	..
Λευκορωσία	90	119	525	493	401	986	1.9	1.9	675	781	2.9	1.6
Βέλγιο	6,995	7,591	7,852	9,576	11,625	12,659	3.8	3.1	17,891	23,784	6.0	5.8
Μπελίζ	247	277	..	..	260	299	33.5	28.9	43	40	5.7	3.9
Μπενίν	180	220	..	..	122	192	12.8	10.2	71	..	5.1	..
Βερμούδα	299	232	170	..	495	461	30.6	32.9	394	411	20.1	22.8
Μπουτάν	17	105	..	..	36	94	9.9	12.9	22	71	4.4	5.9
Βολιβία	521	1,114	472	1,131	330	581	7.6	4.7	360	559	10.4	5.6
Βοσνία και Ερζεγοβίνη	256	439	..	..	658	665	14.6	12.8	210	194	2.6	2.1
Μποτσουάνα	1,426	..	..	..	539	30	10.2	0.5	285	100	8.5	1.2
Βραζιλία	5,017	5,677	3,93	8,119	4,577	6,89	2.9	2.4	7,501	26,202	6.3	8.6
Μπρουνέι Νταρουσαλάμ	158	209	..	..	224	..	2.7	..	408	..	14.6	..
Βουλγαρία	5,158	6,541	4,18	3,758	3,317	4,202	16.3	12.3	2,099	1,475	8.0	4.2

Μπουρκίνα Φάσο	264	..	..	..	55	..	8.2	..	84	..	5.8	..
Μπουρούντι	214	..	..	..	2	3	1.7	1.2	126	41	28.2	4.4
Cabo Verde	242	482	..	..	280	471	59.3	60.6	106	132	13.2	11.1
Καμπότζη	1,7	3,584	787	792	1,109	2	22.1	22.7	176	382	3.2	4.0
Καμερούν	451	817	..	..	231	377	4.7	5.1	521	668	11.2	8.2
Καναδάς	18,265	16,344	22,731	32,276	16,837	20,696	3.6	3.8	26,067	43,01	6.1	7.4
Νησιά Καϊμάν	267	322	..	..	509	..	..	..	164	..	..	..
Κεντροαφρικανική Δημοκρατία	14	..	11	..	10	..	..	..	47	..	..	..
Τσαντ	46	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Νησιά της Μάγχης	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Χιλή	2,253	3,554	3,005	2,837	1,891	3,18	2.8	3.5	1,573	2,348	3.5	2.6
Κίνα	49,913	57,725	34,524	83,183	37,132	54,937	3.8	2.5	28,242	109,898	3.7	5.6
Χονγκ Κονγκ, Κίνα	15,821	23,77	75,812	85,276	15,541	38,021	4.3	6.7	14,044	20,246	4.2	3.6
ΕΔΠ Μακάο, Κίνα	10,683	13,578	645	1,291	10,055	44,455	76.6	94.9	648	1,711	7.3	7.8
Κολομβία	2,045	2,175	..	3,165	2,009	3,257	6.9	4.8	1,799	3,364	5.8	4.9
Κομόρες	29	..	..	..	27	..	44.9	..	11	..	7.1	..
Κονγκό, Δημ. Δημ.	55	..	..	..	3	7	0.1	0.1	93	108	2.4	1.0
Κονγκό, Δημ.	46	204	..	161	45	..	0.7	..	132	..	3.0	..
Κόστα Ρίκα	1,725	2,343	485	773	1,865	2,544	25.0	19.9	577	567	6.5	3.9

Ακτή Ελεφαντοστού	..	289	..	..	104	..	1.1	..	583	..	7.7	..
Κροατία	7,988	10,369	..	2,68	8,296	8,865	38.8	36.3	770	962	3.1	4.0
Κούβα	2,15	2,815	199	213	2,414	2,614	..	..	..	..	..	..
Κουράσω	234	420	..	..	277	676	..	..	191	357	..	..
Κύπρος	2,401	2,465	772	..	2,691	2,709	31.5	27.8	1,031	1,637	11.1	15.6
Δημοκρατία της Τσεχίας	9,539	8,908	6,393	5,978	6,702	7,758	7.1	5.2	2,874	4,379	3.2	3.1
Δανία	9,256	8,068	6,129	7,843	5,562	6,135	3.9	3.6	7,486	9,6	5.6	6.2
Τζιμπουτί	40	..	..	..	10	21	3.2	4.6	15	30	3.5	4.2
Ντομίνικα	84	79	..	..	72	110	49.9	68.6	10	13	5.0	5.2
Δομινικανή Δημοκρατία	3,965	4,563	420	418	3,917	4,736	45.7	31.4	495	545	4.4	2.6
Εκουαδόρ	841	1,272	733	1,023	492	1,039	3.5	3.9	706	944	5.1	3.4
Την Αίγυπτο, Αραβικά Εμιράτα.	8,646	11,196	4,531	4,141	8,133	10,823	22.2	22.3	2,156	3,037	5.3	4.4
Ελ Σαλβαδόρ	1,279	1,255	1,242	..	686	894	18.2	14.7	307	286	4.1	2.7
Ισημερινή Γουινέα	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Ερυθραία	78	..	..	..	60	..	..	..	..	..	..	..
Εσθονία	1,94	2,744	438	1,147	1,361	1,588	11.5	7.8	706	958	5.2	4.8
Αιθιοπία	330	596	..	..	639	1,98	29.1	33.0	97	181	1.8	1.3
Νήσοι Φερόες	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Φίτζι	549	661	121	132	684	987	44.3	40.5	123	110	5.9	4.3



Φινλανδία	3,375	4,226	5,756	9,055	3,515	5,415	3.7	5.3	4,099	5,839	4.9	5.7
Γαλλία	77,916	83,013	22,24	25,45	54,45	63,53	9.0	8.0	39,331	47,159	6.3	5.6
Γαλλική Πολυνησία	222	169	..	..	463	..	37.8	..	122	..	5.7	..
Γκαμπόν	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Γκάμπια	125	157	307	..	69	99	34.3	29.6	8	8	2.5	1.8
Γεωργία	983	4,428	1,346	4,953	361	1,565	14.4	26.0	257	471	5.9	5.2
Γερμανία	23,569	30,411	71,2	..	45,538	51,581	3.7	3.2	85,974	96,361	8.0	6.8
Γκάνα	497	..	..	..	910	1,154	17.8	6.9	575	979	6.9	4.4
Ελλάδα	16,039	15,518	..	4,681	14,495	13,313	25.9	21.0	3,004	2,392	3.7	3.4
Γροιλανδία	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Γρενάδα	119	116	..	..	94	110	57.9	53.3	16	10	4.0	2.5
Γκουάμ	1,212	1,283	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Γουατεμάλα	1,502	1,951	1,055	1,104	919	1,419	12.1	11.3	655	914	5.2	5.0
Γουινέα	46	..	..	..	..	2	..	0.1	41	41	3.3	1.3
Γουινέα-Μπισάου	12	..	..	..	3	..	3.6	..	18	..	10.7	..
Γουιάνα	113	177	..	..	37	64	5.1	3.7	49	82	4.6	3.3
Αϊτή	108	295	..	..	126	170	18.3	12.8	239	474	11.2	11.3
Ονδούρα	739	895	295	464	516	666	13.1	10.0	425	464	6.8	4.5
Ουγγαρία	9,259	10,353	16,597	16,143	4,998	5,923	6.0	5.3	2,319	2,514	2.7	2.5

Ισλανδία	422	673	440	358	702	865	20.4	16.6	1,084	780	18.6	16.7
Ινδία	4,447	6,578	8,34	14,92	8,915	18,34	4.6	4.1	8,738	14,107	3.9	2.4
Ινδονησία	4,871	8,044	4,967	7,454	4,89	9,463	4.5	4.5	5,458	9,498	6.1	4.5
Ιράν, Ισλαμική Δημοκρατία.	2,735	3,834	..	..	1,464	..	..	..	5,066	..	..	..
Ιράκ	..	..	..	..	170	1,64	0.6	1.7	526	2,363	2.2	3.7
Ιρλανδία	8,001	7,55	6,848	6,6	7,664	9,064	4.3	4.0	6,978	6,001	4.5	3.4
Isle of Man	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Ισραήλ	1,825	2,886	3,713	4,349	3,802	6,225	6.1	6.7	4,085	4,851	6.5	5.2
Ιταλία	41,058	46,36	25,697	28,81	41,644	43,036	8.3	7.4	27,437	32,798	5.3	5.9
Ιαμαϊκή	1,679	1,986	..	..	2,094	2,07	43.8	46.8	315	165	4.4	2.1
Ιαπωνία	7,334	8,358	17,535	18,491	11,49	16,197	1.6	1.8	37,659	40,967	5.7	4.0
Ιορδανία	3,225	4,162	2,139	1,567	2,426	4,485	29.6	31.3	956	1,257	7.2	5.5
Καζακστάν	3,468	4,807	3,688	9,066	973	1,572	2.3	1.7	1,06	2,119	3.2	3.4
Κένυα	1,464	..	..	..	1,181	2,004	19.9	18.2	178	174	2.2	1.0
Κιριμπάτι	4	5	..	..	2	..	19.3	..	6	..	5.8	..
Κορέα, Δημ. Δημ.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Κορέα, Rep.	6,155	11,14	11,61	13,737	8,508	19,653	2.2	2.8	20,989	22,386	5.6	3.4
Κοσσυφοπέδιο	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Κουβέιτ	185	300	2,529	..	508	780	0.8	0.6	6,074	9,821	22.6	21.7

Δημοκρατία της Κιργιζίας	766	2,406	454	1,326	189	750	14.7	25.7	142	738	6.3	11.4
Λαϊκή Δημοκρατία του Λάος	842	2,14	..	..	160	461	14.5	16.2	15	241	1.4	7.1
Λετονία	1,535	1,435	3,151	..	622	1,068	7.4	6.3	788	863	6.1	4.8
Λίβανος	1,063	1,366	..	..	5,457	6,298	37.7	29.2	3,783	4,125	21.3	13.0
Λεσότο	347	422	..	..	29	46	3.8	4.4	263	256	15.1	9.5
Λιβερία	..	..	..	..	124	..	25.2	..	41	..	2.4	..
Λιβύη	42	..	..	..	244	..	0.6	..	915	2,654	5.8	8.1
Λιχτενστάιν	55	54	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Λιθουανία	2,18	1,9	1,789	1,708	1,077	1,43	6.4	4.0	931	1,058	4.7	3.0
Λουξεμβούργο	908	905	..	..	3,636	4,613	5.4	5.1	3,138	3,582	6.2	5.2
Μακεδονία, Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της	202	351	..	..	156	237	6.1	5.5	110	153	2.9	2.3
Μαδαγασκάρη	312	256	..	..	386	..	..	..	86	..	..	..
Μαλάουι	638	..	..	..	45	38	5.7	2.7	85	101	6.4	4.0
Μαλαισία	17,547	25,033	..	..	12,28	20,251	6.7	7.6	5,085	11,545	3.5	5.0
Μαλδίβες	602	958	74	..	1,235	1,873	158.9	77.4	106	270	10.1	12.6
Μάλι	153	134	..	..	175	..	9.4	..	196	..	9.1	..
Μάλτα	1,124	1,444	257	331	966	1,451	16.6	16.0	362	408	5.8	4.8
Νήσοι Μάρσαλ	6	5	..	..	7	..	..	..	0	..	..	..

Μαυριτανία	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Μαυρίκιος	788	965	186	237	1,302	1,778	32.5	29.4	347	394	7.3	5.2
Μεξικό	21,353	23,403	14,002	15,581	13,329	13,32	5.0	3.4	9,387	10,735	3.3	2.7
Μικρονησία, Fed. Αγ.	19	..	..	..	23	..	..	..	7	..	..	..
Μολδαβία	13	11	68	147	150	294	11.3	10.8	224	420	7.7	7.4
Μονακό	313	292	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Μογγολία	386	476	..	..	261	480	12.9	9.0	212	420	11.3	5.3
Μαυροβούνιο	378	1,264	..	..	..	860	..	50.3	..	67	..	2.5
Μαρόκο	6,558	9,375	2,135	2,316	6,9	8,491	35.5	26.3	1,113	2,095	4.7	4.5
Μοζαμβίκη	664	2,113	..	..	145	289	5.2	5.9	196	230	5.8	1.9
Μιανμάρ	264	593	..	..	59	..	1.3	..	40	..	1.5	..
Ναμίμπια	833	..	..	..	473	..	14.9	..	118	..	4.0	..
Νεπάλ	384	803	415	862	157	379	12.7	19.6	261	561	8.9	8.2
Ολλανδία	10,739	11,68	16,695	18,628	17,529	20,527	3.8	3.2	17,453	20,346	4.3	3.6
Νέα Καληδονία	100	112	100	121	122	..	6.8	..	129	..	4.2	..
Νέα Ζηλανδία	2,39	2,473	1,861	2,169	4,792	5,467	14.8	10.8	2,534	3,718	7.7	7.4
Νικαράγουα	749	1,18	773	979	231	422	11.8	8.4	188	372	5.2	5.1
Νίγηρας	60	..	..	..	39	..	6.5	..	42	..	3.9	..
Νιγηρία	3,056	4,673	..	..	209	641	0.4	0.7	3,536	9,28	9.8	12.0

Νησιά Βόρειες Μαριάννες	429	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Νορβηγία	4,07	..	3,236	..	4,289	5,353	2.8	2.6	11,273	17,559	11.8	12.8
Ομάν	1,336	..	2,248	..	749	1,779	3.3	3.3	894	2,184	6.5	6.4
Πακιστάν	898	966	..	..	919	1,014	4.5	3.2	2,029	1,801	5.8	3.7
Παλάου	82	119	..	..	99	164	..	..	1	..	..	..
Παναμάς	843	1,606	284	447	1,425	3,784	11.5	13.5	403	605	3.4	2.0
Παπούα Νέα Γουινέα	78	..	..	..	4	..	0.1	..	43	..	1.2	..
Παραγουάη	388	579	210	400	112	265	1.8	2.1	144	341	2.7	2.9
Περού	1,721	2,846	1,857	2,296	1,775	3,288	6.8	6.5	1,047	1,95	5.9	4.1
Φιλιππίνες	2,843	4,273	2,745	..	4,019	4,9	9.6	7.3	1,558	6,839	3.2	8.6
Πολωνία	15,67	14,84	44,696	..	8,122	11,835	5.9	5.2	7,654	9,038	5.3	3.9
Πορτογαλία	6,349	7,503	18,378	..	10,438	14,559	16.6	17.6	4,142	4,49	5.2	5.4
Πουέρτο Ρίκο	3,722	3,069	1,468	876	3,369	3,193	..	..	1,752	1,156	..	..
Κατάρ	946	2,461	..	..	874	7,22	..	5.1	3,751	10,702	..	19.6
Ρουμανία	6,037	7,937	8,906	11,149	1,676	1,919	5.6	3.0	1,459	2,112	3.2	2.9
Ρωσική Ομοσπονδία	22,486	28,177	29,107	..	9,72	17,876	2.9	3.0	19,478	48,096	9.3	10.8
Ρουάντα	494	815	..	..	148	337	39.9	33.2	84	133	10.4	5.4
Σαμόα	110	126	..	56	87	148	58.4	61.1	21	22	7.3	5.4
Σαν Μαρίνο	50	139	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

Σάο Τομέ και Πρίνσιπε	12	..	..	..	7	15	41.2	50.4	1	1	1.4	0.9
Σαουδική Αραβία	8,62	14,276	2	18,671	4,769	8,4	2.1	2.1	12,979	17,986	11.4	8.4
Σενεγάλη	866	..	..	..	329	..	13.7	..	139	..	3.4	..
Σερβία	469	810	..	..	416	1,066	..	7.2	322	1,176	..	5.4
Σεϋχέλλες	141	208	55	54	323	26	38.0	2.9	56	4	5.7	0.3
Σιέρα Λεόνε	34	60	67	104	23	41	7.6	3.1	15	25	3.4	1.1
Σιγκαπούρη	7,588	11,098	5,533	8,048	7,536	19,261	2.2	3.4	11,268	22,412	3.8	4.5
Άγιος Μαρτίνος (ολλανδικό τμήμα)	468	457	..	..	651	854	..	..	86	120	..	..
Δημοκρατία της Σλοβακίας	6,579	6,235	3,149	2,689	1,655	2,365	3.5	2.7	1,23	2,307	2.5	2.8
Σλοβενία	1,617	2,156	2,68	2,474	2,074	2,841	7.9	8.3	1,058	1,085	4.1	3.4
Νησιά Σολομώντα	11	24	..	..	35	67	21.7	10.8	27	68	10.1	10.7
Σομαλία	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Νότια Αφρική	8,396	9,188	4,339	5,031	9,211	11,201	11.8	9.8	5,23	7,144	6.2	5.9
Νότιο Σουδάν	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Ισπανία	58,004	57,701	10,678	12,185	57,543	63,198	17.8	14.8	20,348	21,749	5.1	5.2
Σρι Λάνκα	560	1,006	757	1,269	733	1,756	8.6	12.9	666	1,219	5.7	5.6
Άγιος Χριστόφορος και Νέβις	139	104	..	..	132	94	56.0	36.5	14	14	4.4	4.0
Αγία Λουκία	303	307	..	..	294	335	66.8	55.5	39	49	5.5	6.5
Άγιος Μαρτίνος (Γαλλικό τμήμα)	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες	97	74	..	..	113	93	53.3	49.4	16	14	4.9	3.5
Σουδάν	328	..	..	..	252	880	4.2	17.2	1,414	908	14.7	9.0
Σουρινάμ	154	240	..	..	109	79	7.7	2.8	33	58	2.8	2.2
Σουαζιλάνδη	873	1,093	1,072	1,403	75	..	4.1	..	54	..	2.5	..
Σουηδία	4,729	4,944	12,559	15,548	10,016	12,415	5.0	5.0	11,685	17,664	7.0	8.0
Ελβετία	7,863	8,566	..	12,098	12,852	19,439	5.8	4.8	11,199	16,675	5.9	4.8
Συριακή Αραβική Δημοκρατία	4,231	..	4,042	..	2,113	..	16.0	..	585	..	4.9	..
Τατζικιστάν	..	244	..	15	11	60	0.7	3.7	6	7	0.3	0.1
Τανζανία	622	1,043	..	..	986	1,605	28.6	18.5	571	1,003	11.2	7.9
Ταϊλάνδη	13,822	22,354	3,382	5,721	16,614	37,74	10.9	13.7	6,173	7,864	4.2	2.9
Τιμόρ-Λέστε	14	58	..	..	20	21	46.1	20.4	2	80	0.6	4.8
Τόγκο	94	235	..	..	23	..	2.8	..	42	..	3.5	..
Τόνγκα	39	49	..	..	16	..	45.8	..	16	..	9.6	..
Τρινιτάντ και Τομπάγκο	461	..	..	..	517	..	3.5	..	146	..	2.1	..
Τυνησία	6,55	5,95	2,302	..	2,999	2,931	18.9	13.2	498	673	3.0	2.6
Τουρκία	18,916	35,698	8,275	5,803	19,137	32,249	16.0	15.6	3,517	4,604	2.4	1.8
Τουρκμενιστάν	6	..	33	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Νήσοι Τερκς και Κάικος	248	299	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Τουβαλού	1	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..

Ουγκάντα	539	1,197	254	382	347	1,105	20.0	22.5	196	604	6.6	7.8
Ουκρανία	18,936	23,013	16,875	21,433	4,018	5,988	8.3	6.9	3,202	5,536	6.2	5.5
Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα	..	..	..	..	4,972	..	..	..	8,827	..	..	..
Βρετανία	30,654	29,282	69,536	56,538	43,803	45,966	6.4	6.0	77,674	66,182	10.2	8.0
Ηνωμένες Πολιτείες	50,977	66,969	63,662	60,723	133,393	200,092	9.2	9.0	105,476	126,573	4.8	4.6
Ουρουγουάη	1,749	2,711	666	1,816	711	2,222	12.3	16.6	305	1,028	5.2	7.0
Ουζμπεκιστάν	560	..	893	..	43	..	..	..	..	..	..	..
Βανουάτου	68	108	15	15	109	288	59.4	76.5	11	43	5.0	10.8
Βενεζουέλα, RB	748	710	1,095	2,018	843	904	1.3	0.9	1,807	3,202	4.6	4.1
Βιετνάμ	3,583	6,848	..	..	2,85	6,83	6.3	5.5	1,05	1,856	2.2	1.6
Παρθένες Νήσοι (ΗΠΑ)	570	580	..	..	1,467	..	..	..	..	..	..	..
Δυτική Όχθη και τη Λωρίδα της Γάζας	123	490	..	..	89	..	12.5	..	306	..	8.0	..
Υεμένη, Δημ.	1,061	1,174	..	..	181	1,057	2.3	11.3	225	..	2.9	..
Ζάμπια	757	859	..	..	110	155	2.6	1.6	97	154	3.0	1.7
Ζιμπάμπουε	2,287	1,794	541	..	338	749	..	..	..	..	..	..
<b>Κόσμος</b>	<b>883,457</b>	<b>1,076,622</b>	<b>974,796</b>	<b>1,203,069</b>	<b>900,693</b>	<b>1,297,244</b>	<b>6.2</b>	<b>5.8</b>	<b>833,274</b>	<b>1,187,139</b>	<b>5.8</b>	<b>5.4</b>

Πηγή: World Bank Group, (2014), “World Development Indicators: Travel and tourism”, <http://wdi.worldbank.org/table/6.14>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]



Παράρτημα 7: Κρουαζιερόπλοια υπό κατασκευή για τα έτη 2015, 2016, 2017

<b>Νέα Πλοία του 2015</b>			
<b>Εταιρεία</b>	<b>Πλοίο</b>	<b>Ημερ. Εισαγωγής</b>	<b>Χωρητικότητα</b>
P&O Cruises	P&O Britannia	Φεβρουάριο	3611
Compagnie du Ponant	Le Lyrial	Απρίλιο	224
Viking Ocean Cruises	Viking Star	Μάιο	928
Tui Cruises	Mein Schiff 4	Μάιο	2500
Royal Caribbean	Anthem of the Seas	Ιούνιο	4100
AIDA Cruises	AIDAprima	Οκτώβριο	3250
NCL	Norwegian Escape	Οκτώβριο	4200
<b>Σύνολο</b>			<b>18813</b>
<b>Νέα Πλοία του 2016</b>			
<b>Εταιρεία</b>	<b>Πλοίο</b>	<b>Ημερ. Εισαγωγής</b>	<b>Χωρητικότητα</b>
Holland America	Koningsdam	Φεβρουάριο	2660
AIDA Cruises	Χωρίς όνομα	Μάρτιο	3250
Viking Ocean Cruises	Viking Sky	Μάρτιο	928
Royal Caribbean	Ovation of the Seas	Αύγουστο	4180
Royal Caribbean	Oasis III	Αύγουστο	5400

Regent Seven Seas	Explorer	Αύγουστο	738
Viking Ocean Cruises	Viking Sea	Οκτώβριο	928
Seabourn Cruise Line	Χωρίς όνομα	Οκτώβριο	225
Carnival	Vista	Οκτώβριο	4000
Clive Palmer	Titanic II	Νοέμβριο	1680
<b>Σύνολο</b>			<b>23989</b>
<b>Νέα Πλοία του 2017</b>			
<b>Εταιρεία</b>	<b>Πλοίο</b>	<b>Ημερ. Εισαγωγής</b>	<b>Χωρητικότητα</b>
Norwegian	Norwegian Bliss	Μάιο	4200
Viking Ocean Cruises	Χωρίς όνομα	Μάρτιο	928
Princess	Χωρίς όνομα	Ιούλιο	3560
MSC	Χωρίς όνομα	Σεπτέμβριο	4500
MSC	Seaside	Νοέμβριο	4140
<b>Σύνολο</b>			<b>17328</b>
<b>Γενικό Σύνολο</b>			<b>60130</b>

Πηγή: Cruise Market Watch, “Growth of the Cruise Industry”

<http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

Παράρτημα 8: Μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια προσέγγισης 2011-2013

<b>Μεγαλύτερα Ευρωπαϊκά Λιμάνια Προσέγγισης 2011-2013</b>				
<b>Λιμάνι</b>	<b>Χώρα</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
<b>Μεσόγειος</b>				
Μασσαλία	Γαλλία	826000	890124	1188031
Νάπολη	Ιταλία	1.297.236	1.228.651	1.175.018
Ντουμπρόβνικ	Κροατία	985398	950791	1136663
Σαντορίνη	Ελλάδα	962.000	838.899	750.000
Κέρκυρα	Ελλάδα	453.000	655.764	744.651
Λιβόρνο	Ιταλία	982.928	1.037.849	736.516
Côte d'Azur*	Γαλλία	666.082	702.080	613.218
Μπάρι	Ιταλία	586.848	618.882	604.781
Μύκονος	Ελλάδα	684.000	657.511	520.000
Τύνιδα	Τυνησία	313.267	582.601	511.065
Μεσίνα	Ιταλία	500.636	438.379	501.316
Βαλέτα	Μάλτα	566.042	611.757	477.759
Βαλένθια	Ισπανία	378.463	480.233	473.114
Παλέρμο	Ιταλία	567.049	354.399	410.999
Μάλαγα	Ισπανία	638.845	651.517	397.064
Τουλόν / St Tropez	Γαλλία	265.000	311.072	385.971
Κύπρος		302.402	247.791	267.367
<b>Βόρεια Ευρώπη</b>				
Λισαβόνα	Πορτογαλία	502.644	522.604	558.040
Αγία Πετρούπολη	Ρωσία	455.476	452.000	523.525
Ταλίν	Εσθονία	437.517	440.504	519.319
Cádiz	Ισπανία	376.000	334.266	491.112
Stockholm	Σουηδία	452.000	467.000	485.858
Ροστόκ	Γερμανία	257.300	382.000	483.000
Μπέργκεν	Νορβηγία	350.248	446.906	453.015
Ελσίνγκι	Φινλανδία	385.000	368.000	420.000
Στάβανγκερ	Νορβηγία	215.026	277.000	343.500
Geiranger	Νορβηγία	229.220	312.136	314.867
Όσλο	Νορβηγία	312.859	303.386	298.403
Flam	Νορβηγία	156.907	199.875	248.945
Χάβρη	Γαλλία	185.194	212.825	242.000
Zeebrugge	Βέλγιο	142.444	151.930	224.000

\*Κυρίως Νίκαια, Βιλφράνς και τις Κάννες

Πηγή: Cruise Lines International Association Europe, (2014), "The Cruise Industry. Contribution to the Economies of Europe, 2014 Edition", Brussels και Αρχή Λιμένων Κύπρου

Παράρτημα 9: Κίνηση επιβατών (ανά κατηγορία) και κρουαζιερόπλοιων / κυπριακά επιβατικά λιμάνια 2008-2014

Έτος	Λιμάνι Λάρνακας				Διαφορά (%) στον αριθμό των πλοίων	Λιμάνι Λεμεσού				Διαφορά (%) στον αριθμό των πλοίων	Λιμάνι Πάφου		Διαφορά (%) στον αριθμό των πλοίων
	Αρ. Επιβατών			Αρ. Πλοίων		Αρ. Επιβατών			Αρ. Πλοίων		Αρ. Επιβατών	Αρ. Πλοίων	
	σε άφιξη	σε αναχώρηση	σε διαμετακόμιση			σε άφιξη	σε αναχώρηση	σε διαμετακόμιση					
2008	75	92	4.338	8	-	73.381	74.336	222.218	368	-	0	0	-
2009	24	27	22.710	34	325,00	47.967	47.702	202.037	291	325,00	0	0	-
2010	430	330	64.107	89	161,76	52.684	53.494	208.124	293	161,76	0	0	-
2011	200	272	42.412	61	-31,46	45.941	45.253	168.342	226	-31,46	0	0	-
2012	27	28	43.662	59	-3,28	44.351	46.338	113.565	188	-3,28	0	0	-
2013	27	11	54.076	74	25,42	48.543	48.747	114.827	175	25,42	1145	5	-
2014	314	211	40.677	65	-12,16	36.068	38.310	62.619	141	-12,16	3.303	10	100,00

Πηγή: Αρχή Λιμένων Κύπρου

Παράρτημα 10: Κίνηση επιβατών και κρουαζιερόπλοιων στα λιμάνια Μέλη της Μεσογειακής Ένωσης Λιμένων

Κρουαζιέρας 2014&2013

Λιμάνια Medcruise		2014						2013					
Λιμάνι	Περιοχή	Διαφορά 2013-2014 στο Σύνολο του Αρ. των Επιβατών (%)	Διαφορά 2013-2014 στο Σύνολο του Αρ. των πλοίων (%)	Σύνολο Επιβατών	Αρ. Πλοίων	Αρ. Επιβατών σε Άφιξη	Αρ. Επιβατών σε Αναχώρηση	Αρ. Επιβατών σε Διαμετακόμιση	Σύνολο Επιβατών	Αρ. Πλοίων	Αρ. Επιβατών σε Άφιξη	Αρ. Επιβατών σε Αναχώρηση	Αρ. Επιβατών σε Διαμετακόμιση
Αλάνα	Ανατολική Μεσόγειος	-66,77	-56,60	19.092	23	0	0	19.092	57.454	53	0	0	57.454
Αλικάντε	Δυτική Μεσόγειος	-17,38	-9,38	34.583	29	77	74	34.439	41.860	32	0	0	41.860
Αζόρες	Δυτική Μεσόγειος	9,52	-2,17	95.765	90	188	645	94.932	87.437	92	230	243	86.964
Βαlearίδες Νήσοι	Δυτική Μεσόγειος	2,96	-3,00	1.587.064	678	606.549		980.515	1.541.376	699	490.631		1.050.745
Βαρκελώνη	Δυτική Μεσόγειος	-9,04	-8,14	2.364.292	767	607.110	615.377	1.141.805	2.599.232	835	752.248	754.038	1.092.966
Μπάρι	Αδριατική	-7,14	-14,04	561.602	147	73.394	78.662	409.546	604.781	171	79.607	85.424	439.750
Μπατόμι	Μαύρη Θάλασσα	3.491,37	315,00	16.233	83	0	8.125	7.809	452	20	0	0	456
Πρίντεζι	Αδριατική	449,91	46,67	25.450	22	31	17	25.402	4.628	15	102	17	4.509
Κάλιαρι	Δυτική Μεσόγειος	-43,94	-42,55	81.844	54	71	62	81.711	146.003	94	2.856	2.875	140.272
Καρταχένα	Δυτική Μεσόγειος	2,80	-5,22	137.985	109	0	0	137.985	134.225	115	0	0	134.225
Καστεγιόν	Δυτική Μεσόγειος	-91,41	-66,67	130	1	0	0	130	1.514	3	0	0	1.514
Θέουτα	Δυτική Μεσόγειος	-47,19	0,00	2.432	8	0	0	2.432	4.605	8	0	0	4.605
Τσιφταβέκια	Δυτική Μεσόγειος	-15,69	-13,14	2.140.039	833	730.938		1.409.101	2.538.259	959	494.255	495.743	1.548.261
Κωνσταντίνα	Μαύρη Θάλασσα	28,01	33,33	69.910	92	2.668	2.381	64.861	54.614	69	202	186	54.226
Κέρκυρα	Αδριατική	-9,71	-17,71	672.368	395	36.161		600.487	744.651	480	35.382	35.353	673.916
Κυπριακά Λιμάνια	Ανατολική Μεσόγειος	-32,45	-12,55	183.507	223	37.430	39.462	106.615	271.673	255	50.865	50.040	170.768
Ντουμπρόβνικ / Korcula	Αδριατική	-21,32	-10,79	894.216	752	12.395	12.495	869.426	1.136.503	843	12.420	12.420	1.111.663
Αυγουπιότα Λιμάνια	Ανατολική Μεσόγειος	-	-	42.690	29								
Λιμάνια Γαλλικής Ριβιέρας	Δυτική Μεσόγειος	-2,86	-12,14	595.685	369	34.791		560.894	613.218	420	56.523		556.695
Γένοβα	Δυτική Μεσόγειος	-21,52	-29,87	824.109	209	284.537	286.926	252.646	1.050.085	298	322.703	326.579	400.803
Γιβραλτάρ	Δυτική Μεσόγειος	7,83	1,12	299.923	181	0	0	299.923	278.139	179	0	0	278.139
Λιμάνι Gioia Tauro	Δυτική Μεσόγειος	-	-	3.320	6	0	0	3.320					
Ηράκλειο	Ανατολική Μεσόγειος	-10,02	-9,60	242.951	160	11.724	12.201	219.026	270.020	177	27.719	27.724	214.577
Λιμάνι Huelva	Δυτική Μεσόγειος	-	-	-	-	-	-	-	296	1	0	0	296
Ηγομενίστα	Ανατολική Μεσόγειος	-33,42	-7,14	3.096	13	0	0	3.096	4.650	14	0	0	6.995
Κωνσταντινούπολη	Ανατολική Μεσόγειος	-	-	589.353	331	73.157	75.140	441.056					
Καβάλα	Ανατολική Μεσόγειος	87,09	85,71	13.087	26	0	0	13.087	6.995	14	0	0	317.746
Κόπερ	Αδριατική	-9,88	-16,67	58.970	45	9	38	58.923	65.434	54	28	28	65.378
Κότορ	Αδριατική	-2,65	-8,79	309.322	353	0	0	309.322	317.746	387	0	0	317.746
Κουσαντάσι / Μπόντρομ / Αντάλια	Δυτική Μεσόγειος	-2,42	-7,91	761.912	605	106.672	94.470	560.770	780.804	657	90.060	100.027	583.506
Λα Σπέτσια	Δυτική Μεσόγειος	126,11	70,47	483.564	254	20.012	20.262	443.284	213.858	149	865	642	212.351
Λατάκια	Ανατολική Μεσόγειος	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Λισαβόνα	Δυτική Μεσόγειος	-10,24	-9,63	500.872	319	20.129	21.336	459.407	558.040	353	26.386	24.448	507.206
Λιβόρνο	Δυτική Μεσόγειος	-14,96	-18,81	626.356	341	1.025	1.063	624.268	736.516	420	2.456	2.535	73.525
Μαδέρα	Δυτική Μεσόγειος	-1,28	-2,06	475.955	285	1.661	1.760	472.534	482.112	291	1.751	224	478.137
Μάλαγα	Δυτική Μεσόγειος	2,99	-8,47	409.298	227	40.056	34.114	335.128	397.416	248	34.224	37.025	326.167
Μαρσαλία	Δυτική Μεσόγειος	10,37	11,19	1.311.284	497	251.602	254.810	804.872	1.188.031	447	190.634	190.684	806.713
Λιμάνι Mersin	Ανατολική Μεσόγειος	-	-	-	-	-	-	-	1.697	4	0	0	1.697
Μερίνα	Δυτική Μεσόγειος	-36,22	-27,63	319.750	165	10.239	9.712	299.799	501.316	228	28.880	17.310	465.126
Μόνακο	Δυτική Μεσόγειος	-	-	200.039	182	17.334	15.759	166.946					
Μοτίλ Γρανάδα	Δυτική Μεσόγειος	-	-	19.589	30	0	0	19.589					
Νάπολη	Δυτική Μεσόγειος	-	-	1.113.762	399	49.765	49.658	1.014.339					


Πηγή: Pallis., T, Arapi., K, and Papachristou., A, (2015) ‘‘Cruise Activities in Medcruise Ports, Statistics 2014’’, Piraeus, Greece

Παράρτημα 11: Σύγκριση κίνησης επιβατών και πλοίων λιμανιών μελών της Μεσογειακής Ένωσης Λιμένων Κρουαζιέρας 2014&2013

Λιμάνι	Περιοχή	Διαφορά 2013-2014 στο Σύνολο των Επιβατών (%)	Διαφορά 2013-2014 στο Σύνολο του Αρ. των πλοίων (%)
Μπάρι	Αδριατική	-7,14	-14,04
Πρίντεζι	Αδριατική	449,91	46,67
Κέρκυρα	Αδριατική	-9,71	-17,71
Ντουμπρόβνικ / Korcula	Αδριατική	-21,32	-10,79
Κόπερ	Αδριατική	-9,88	-16,67
Κότορ	Αδριατική	-2,65	-8,79
		<b>399,22</b>	<b>-21,32</b>
Αλάννα	Ανατολική Μεσόγειος	-66,77	-56,60
Κυπριακά Λιμανια	Ανατολική Μεσόγειος	-32,45	-12,55
Αυγυπτιακά Λιμάνια	Ανατολική Μεσόγειος	-	-
Ηράκλειο	Ανατολική Μεσόγειος	-10,02	-9,60
Ηγουμενίστα	Ανατολική Μεσόγειος	-33,42	-7,14
Κωνσταντινούπολη	Ανατολική Μεσόγειος	-	-
Κουσάντασι / Μπόντρομ / Αντάλια		-2,42	-7,91
Καβάλα	Ανατολική Μεσόγειος	87,09	85,71
Λαττάκια	Ανατολική Μεσόγειος	-	-
Λιμάνι Mersin	Ανατολική Μεσόγειος	-	-
		<b>-58,00</b>	<b>-8,10</b>
Αλικάντε	Δυτική Μεσόγειος	-17,38	-9,38
Αζόρες	Δυτική Μεσόγειος	9,52	-2,17
Βαλεαρίδες Νήσοι '	Δυτική Μεσόγειος	2,96	-3,00
Βαρκελώνη	Δυτική Μεσόγειος	-9,04	-8,14
Κάλιαρι	Δυτική Μεσόγειος	-43,94	-42,55
Καρταχένα	Δυτική Μεσόγειος	2,80	-5,22
Καστεγιόν	Δυτική Μεσόγειος	-91,41	-66,67
Θέουτα	Δυτική Μεσόγειος	-47,19	0,00
Τσιβιταβέκια	Δυτική Μεσόγειος	-15,69	-13,14
Λιμάνια Γαλλικής Ριβιέρας	Δυτική Μεσόγειος	-2,86	-12,14
Γένοβα	Δυτική Μεσόγειος	-21,52	-29,87
Γιβραλτάρ	Δυτική Μεσόγειος	7,83	1,12
Λιμάνι Gioia Tauro	Δυτική Μεσόγειος	-	-
Λιμάνι Huelva	Δυτική Μεσόγειος	-	-
Λα Σπέτσια	Δυτική Μεσόγειος	126,11	70,47
Λισαβόνα	Δυτική Μεσόγειος	-10,24	-9,63
Λιβόρνο	Δυτική Μεσόγειος	-14,96	-18,81
Μαδέρα	Δυτική Μεσόγειος	-1,28	-2,06
Μάλαγα	Δυτική Μεσόγειος	2,99	-8,47
Μαρασλία	Δυτική Μεσόγειος	10,37	11,19
Μεσίνα	Δυτική Μεσόγειος	-36,22	-27,63
Μόνακο	Δυτική Μεσόγειος	-	-
Motril Γρανάδα	Δυτική Μεσόγειος	-	-
Νάπολη	Δυτική Μεσόγειος	-	-
		<b>-149,13</b>	<b>-176,11</b>
Μπατούμι	Μαύρη Θάλασσα	3.491,37	315,00
Κωνσταντζα	Μαύρη Θάλασσα	28,01	33,33
		<b>3.519,38</b>	<b>348,33</b>

Πηγή: Pallis., T, Arapi., K, and Papachristou., A, (2015) “Cruise Activities in Medcruise Ports, Statistics 2014”, Piraeus, Greece

## Παράρτημα 12: Επιβατικά τέλη του λιμανιού της Βαρκελώνης

T2 - PASSENGER TAX (Title VII - Chapter II - Section 4 - Subsection 2 of the Royal Legislative Decree 2/2011)		 <b>Port de Barcelona</b>	
1.- The taxable activity is the using of Port fixed facilities by passengers and their vehicles.			
2.- The taxable persons are the shipowner and the master. Should the vessel have an agent, this ship's agent to be considered as substitutive taxable persons.			
3.- The tax is due when passengers or associated vehicles start embarking, disembarking or transiting.			
4.- The gross tax payable by every passenger and associated vehicle is calculated as the product of the basic amount "P" (P=3,23 € for 2014), the correcting coefficient "1" ( as set by APB for 2014) and the applicable factors as per below chart:			
PASSENGERS TAX		Coefficient	Gross tax payable
a) On berths or terminals NOT given under concession or authorization:			
1º General case			
Passengers embarking or disembarking in traffics between Shengen countries	0.7500	2,4225	
Passengers embarking or disembarking in traffics between NON Shengen countries	1.0000	3,2300	
Passengers on touristic cruises in the starting or ending port, embarking or disembarking, to apply only on the date of embarkation or disembarkation.	1.2000	3,8760	
Passengers on touristic cruises in the starting or ending port, staying at the port for more than one day, exception made of the embarking or disembarking day (to apply per passenger and day or day fraction of stay at the next port for the embarking day or previous port for the disembarking day)	0.7500	2,4225	
Motorcycles and two-wheels vehicles	1.3000	4,1990	
Passenger cars and assimilated, embarking or disembarking, including any trailer with a maximum length of 5 m	2.9000	9,3670	
Passenger cars and assimilated, embarking or disembarking, including any trailer with length over 5 m	5.8000	18,7340	
Buses and collective transport vehicles, embarking or disembarking	15.6000	50,3880	
<b>NOTE:</b> Drivers of vehicles which are subject to payment of wharfage dues, will be exempted of paying Passengers tax.			

Πηγή: Port of Barcelona, Barcelona,

[http://content.portdebarcelona.cat/cntmng/d/d/workspace/SpacesStore/7426c2bb-ea3f-4e7c-a55e-b2e5ad824204/T2\\_2014\\_Tasa\\_del\\_pasaje\\_en.pdf](http://content.portdebarcelona.cat/cntmng/d/d/workspace/SpacesStore/7426c2bb-ea3f-4e7c-a55e-b2e5ad824204/T2_2014_Tasa_del_pasaje_en.pdf), [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

Παράρτημα 13: Τέλη του λιμανιού του Αστόντ που αφορούν στον τομέα

Τέλη Φωτισμού /Light Dues		Υπηρεσίες που παρέχονται στα πλοία εντός λιμενικής περιοχής (πλοήγηση, πρόσδεση / απόδευση περιλαμβανομένης της χρήσης ρυμουλκού κλπ)		Τέλη Ελλιμενισμού	
				<b>A. Βασικά Μεγέθη Πλοίων</b>	<b>\$</b>
				από 21 μέχρι 100	84
				από 100 μέχρι 150	228
				από 150	743
	<b>\$/ ανά μέτρο</b>		<b>(\$ /ανά μέτρο)</b>		
μέχρι 50 μέτρα	0.50	πρώτα 100 μέτρα	214		
51-60 μέτρα	0.70	επόμενα 50 μέτρα	218	<b>B. Βασική Χρέωση για κάθε επιπρόσθετο μέτρο από αυτά που σημειώνονται πιο πάνω</b>	
71-80 μέτρα	1.40	επόμενα 50 μέτρα	217		<b>\$</b>
81-90 μέτρα	1.50	επόμενα 50 μέτρα	194	από 21 μέχρι 100	1.9
91-100 μέτρα	1.70	επιπρόσθετα των πιο πάνω	184	από 100 μέχρι 150	10.3
101-110 μέτρα	2.00			από 150 και πάνω	28.0
111-150 μέτρα	3.30				
151-160 μέτρα	4.60				
161-170 μέτρα	5.20				
171-180 μέτρα	7.30				
181-190 μέτρα	7.30				
191-220 μέτρα	8.50				
221-250 μέτρα	10.30				
251-300 μέτρα	17.20				
από 300 μέτρα	37.00				
<b>Εκπτώσεις/Μειώσεις:</b>		<b>Σημειώσεις:</b>		<b>Σημειώσεις:</b>	
-Πλοία τύπου ρο-ρο	40%	-Επιπρόσθετη χρέωση για περίοδο πέραν των 30 ημερών επιπλέον 40%		-Έκπτωση για κάθε περίοδο μετά την 25η	50%
-Μετά το 5ο ταξίδι/προσέγγιση	50%	- Κόστος Μετατόπισης: 30% των ποσών που αναγράφονται		- Έκπτωση για πλοία μεταφοράς φορτίων(cargo vessels) που βρίσκονται σε αναμονή 2 συνεχόμενες βάρδιες μέχρι να φτάσουν στη λιμενική περιοχή και να προσδέσουν	35%
-Σκάφη τύπου IDF	απαλλάσσονται	-Τύπος Υπολογισμού		-Τύπος Υπολογισμού	
		ΤΥΠΟΣ: (N.I.S 210 x 100 μέτρα) + (N.I.S 217 x 50 μέτρα) + (N.I.S 220 x 50 μέτρα) + ( N.I.S 203		ΤΥΠΟΣ:(no of periods) * [basic value + ( surcharge for any additional μέτρα από the basic length * length)	

Πηγή: Ashod Port Company, 2012, Port Dues January 2012, Version No.2, Israel



Χρήση λιμενικών πλοίων/σκαφών / ρυμούλκησης/ ελλιμενισμού (Use of harbour Craft/ Tow Boats/ mooring launches)			Επιβατικά Τέλη			Χρήση Πλοίων ελλιμενισμού (Use of mooring ships)		
	NIS	Ευρώ		NIS	Ευρώ		NIS	Ευρώ
για πάνω από 500 H.P ρυμουλκό(tug)	2000,00	423,60	Σε επιβίβαση/ αποβίβαση	50,00	10,59	μέχρι τις 72 ώρες	47,40	10,04
για 500 H.P ρυμουλκό(tug)	600,00	127,08	Επιβάτης σε κρουαζιέρα*	43,00	9,11	για κάθε επιπλέον ώρα	24,44	5,18
για tow boat	600,00	127,08	Σημειώσεις: - Η χρέωση αφορά επιβάτες πάνω από 2 ετών *για τις πρώτες τρεις μέρες					
για tow boat που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά επιβατών	740,00	127,08						
* στα πιο πάνω υπάρχει έξτρα 40% για αργίες								

Πηγή: Ashod Port Company, 2012, Port Dues January 2012, Version No.2, Israel

Παράρτημα 14: Τέλη του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε που αφορούν στον τομέα

Χρεώσεις Προσδόμησης με βάση την ολική χωρητικότητα (Κ.Ο.Χ ή Γ.Τ)*		Χρεώσεις Παραβολής/Πλεούρησης για κάθε μέτρο με βάση το μέγιστο μήκος τους*		Χρεώσεις Ελλιμενισμού ανά μήνα αδιαίρετο	
(Ευρώ)		(Ευρώ)		(Ευρώ)	
Επιβατικά	0,028	Επιβατικά	0,871	Ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά ανά μήκος μέτρου	5,50
Κρουαζιερόπλοια, θαλαμηγοί και άλλα σκάφη αναμυχής	0,140	Κρουαζιερόπλοια, θαλαμηγοί και άλλα σκάφη αναμυχής	1,6		
Φορηγά και λοιπά πλωτά πλοία	0,049	Φορηγά και λοιπά πλωτά πλοία	0,824		
<b>Εκπτώσεις*:</b>		<b>Σημειώσεις:</b>			
<b>Κατηγορία Πλοίου</b>	<b>Ποσοστό Έκπτωσης</b>	Οι χρεώσεις πρυμνοδέτησης υπολογίζονται στο 35% των πιο πάνω χρεώσεων παραβολής*			
Κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν πλέον των 3ων και έως 7 κατάπλους το μήνα	5%	Για τα πλοία που καταπλέουν και προσεγγίζουν διαδοχικά στις εγκαταστάσεις/προβλήτες του Οργανισμού και αντιστρόφως τα τέλη προσδόμησης και τα τέλη παραβολής και πρυμνοδέτησης για την κοινή μέρα παραμονής τους εισπράττονται κατά το ήμισυ 50%			
Κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν πλέον 7 κατάπλων το μήνα	15%				
Σε κρουαζιερόπλοια για τους κατάπλους που θα πραγματοποιηθούν από επιβίβαση στον Πειραιά τουλάχιστον των δύο τρίτων των	10%	<b>Εκπτώσεις*:</b>			
Σε κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν κατάπλους κατά τους μήνες Δεκέμβριο, Ιανουάριο, Φεβρουάριο και Μάρτιο	30%	<b>Κατηγορία Πλοίου</b>	<b>Ποσοστό Έκπτωσης</b>		
Οι πιο πάνω εκπτώσεις υπολογίζονται διαδοχικά και με τη σειρά που σημειώνονται		Κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν πλέον των 3ων και έως 7 κατάπλους το μήνα	5%		
		Κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν πλέον 7 κατάπλων το μήνα	15%		
		Σε κρουαζιερόπλοια για τους κατάπλους που θα πραγματοποιηθούν από επιβίβαση στον Πειραιά τουλάχιστον των δύο τρίτων των επιβατών που μεταφέρουν (homeport)	10%		
		Σε κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν κατάπλους κατά τους μήνες Δεκέμβριο, Ιανουάριο, Φεβρουάριο και Μάρτιο	30%		
		Οι πιο πάνω εκπτώσεις υπολογίζονται διαδοχικά και με τη σειρά που σημειώνονται			

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε, Ελλάδα

<b>Καβοδεσία</b>		<b>Επιβάτες Εξωτερικού</b>		<b>Μεταφορά Χειραποσκευών</b>	
<b>(Ευρώ)</b>		<b>(Ευρώ)</b>		<b>(Ευρώ)</b>	
Κρουαζιερόπλοια, θαλαμηγοί και λοιπά σκάφη αναψυχής/κάθε	125,00	Επιβάτες εξωτερικού και λιμένων εσωτερικού	0,65	Επί πλοίου και προκυμιάς ανά επιβάτη	8,5
Φ/Γ και λοιπά πλωτά ναυπηγήματα/κάθε στάδιο	75,00				
Επιβατηγά ακτοπλοΐας μήκους έως 180 μέτρα/κάθε πλοίο	675,00				
Επιβατηγά ακτοπλοΐας μήκους άνω των 180 μέτρα/κάθε πλοίο	950,00	<b>Εκπτώσεις:</b>		<b>Εκπτώσεις ανάλογα με τον ετήσιο αριθμό διελεύσεων:</b>	
Ταχύπλοα (υψηλής περιόδου) δύο αφίξεις ανά ημέρα/κάθε πλοίο μηνιαίως	400,00	Παιδιά ηλικίας άνω των 4 και μέχρι 12	50%	1-50.000 επιβάτες	0%
Ταχύπλοα (χαμηλής περιόδου) έως μία άφιξη ανά ημέρα/κάθε πλοίο μηνιαίως	200,00	Σε φοιτητές και μαθητές	50%	50.001-80.000	10%
Έκτακτη παροχή εργασίας (δέσιμο και λύσιμο)/ ανά εργασία	48,00	Σε επιβάτες κρουαζιέρας εφόσον διακινήθηκαν κατά τους μήνες Δεκέμβριο έως και Μάρτιο	30%	80.001-110.000	20%
<b>Σημειώσεις:</b> Εξαιρείται και δεν παρέχεται υπηρεσία καβοδεσίας σε υδροπτέρυγα και επιβατηγά σκάφη έως 150Κ.Ο.Χ		<b>Απαλλαγές</b> νήπια ηλικίας μέχρι τεσσάρων ετών		110.001-200.00	25%
				200.001 και άνω	15%
				<b>Απαλλαγές</b> νήπια ηλικίας μέχρι τεσσάρων ετών	

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε, Ελλάδα

<b>Χρήση Συστημάτων Ελέγχου και Αποσκευών</b>	
<b>(Ευρώ)</b>	
Ανά Επιβάτη	2,5
<b>Εκπτώσεις ανάλογα με τον ετήσιο αριθμό διελεύσεων:</b>	
1-30.000 επιβάτες	0%
30.001-60.000	5%
60.001-90.000	10%
110.001-200.00	25%
200.001 και άνω	30%

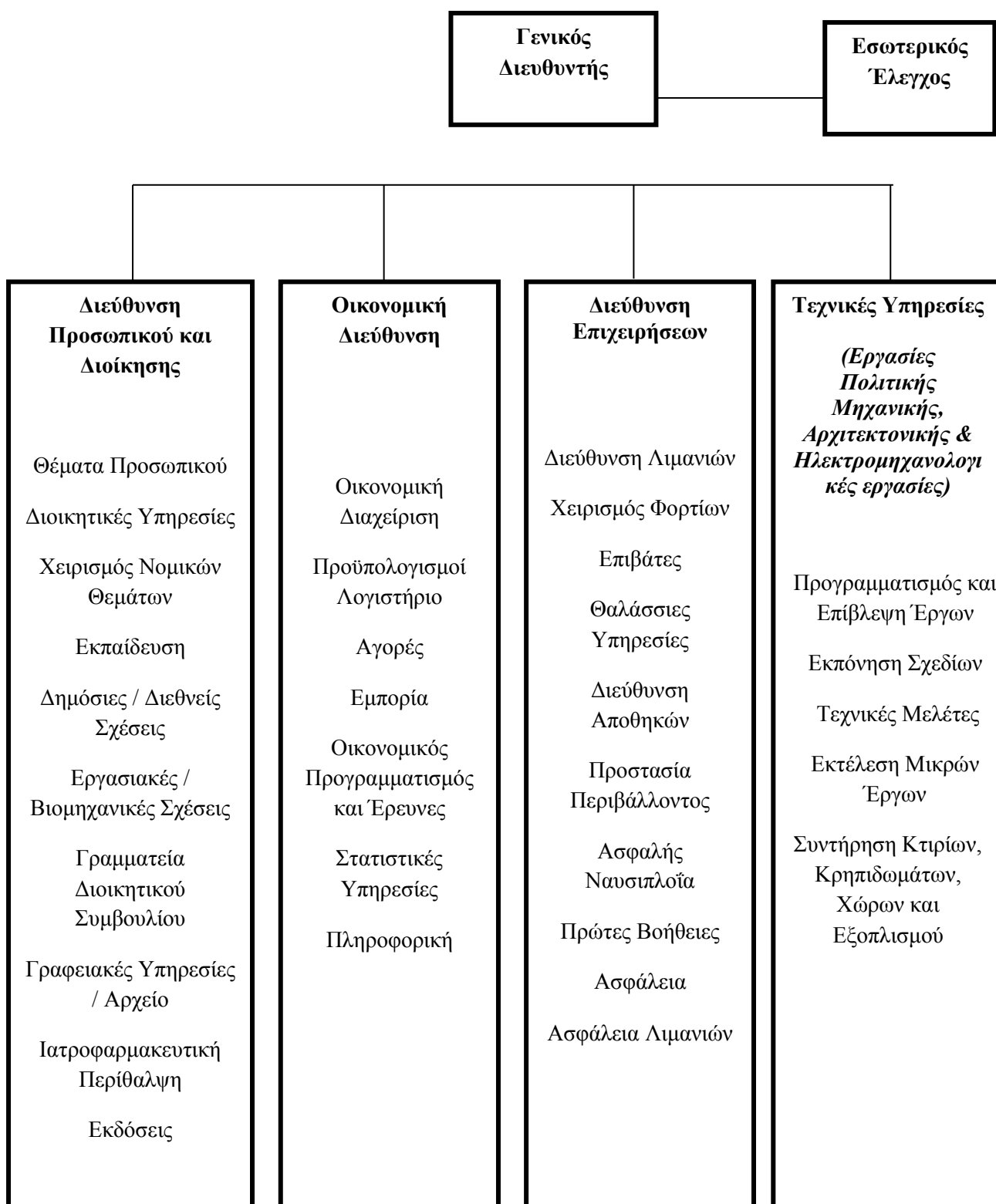
Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε, Ελλάδα

Παράρτημα 15: Τέλη του λιμανιού της Βηρυτού που αφορούν στον τομέα

Τέλη επί των πλοίων									
	\$	Euro	\$	Euro	\$	Euro	\$	Euro	
	1η μέχρι 5η μέρα		κάθε μέρα μετά την 5η		ελλιμενισμός εκτός των λεκανών		ελλιμενισμός εντός των λεκανών		
1-76 mtrs	1.5	1.24	2	1.65	1	0.83	0.5	0.41	
<i>ελάχιστη χρέωση</i>	<i>250</i>	<i>206.56</i>	<i>250</i>	<i>206.56</i>	<i>150</i>	<i>123.94</i>	<i>75</i>	<i>61.97</i>	
76 to 125 mtrs	2.25	1.86	3.5	2.89	1.5	1.24	1	0.83	
<i>ελάχιστη χρέωση</i>	<i>400</i>	<i>330.50</i>	<i>400</i>	<i>330.50</i>	<i>250</i>	<i>206.56</i>	<i>125</i>	<i>103.28</i>	
126 to 175 mtrs	3.25	2.69	4.5	3.72	2	1.65	1	0.83	
<i>ελάχιστη χρέωση</i>	<i>600</i>	<i>495.74</i>	<i>600</i>	<i>495.74</i>	<i>350</i>	<i>289.18</i>	<i>175</i>	<i>144.59</i>	
175 mtrs and more	4	3.30	6	4.96	3	2.48	1	0.83	
<i>ελάχιστη χρέωση</i>	<i>750</i>	<i>619.68</i>	<i>750</i>	<i>619.68</i>	<i>550</i>	<i>454.43</i>	<i>225</i>	<i>185.90</i>	
* 1 USD = 0.82624 EUR									
Επιβατικά Τέλη (ανά άτομο)				Αχθοφορικά Τέλη (ανά συσκευασία)			Ηλεκτρική παροχή		
	(\$)	Euro		\$	Euro		\$	Euro	
εξερχόμενοι ή εισερχόμενοι	15	12.39	για κάθε συσκευασία	3	2.48	για εμπορευματοκιβώτια 20"	35	28.92	
Τα παιδιά ηλικίας κάτω των δώδεκα εξαιρούνται σε διαμετακόμιση	5	4.13				για εμπορευματοκιβώτια 40"	45	37.18	

Πηγή: Port of Beirut, “ Tarrifs ”, <http://www.portdebeyrouth.com/tarrifport.asp?x=5>, , [Λήψη: 24 Απριλίου 2013]

Παράρτημα 16: Οργανόγραμμα Αρχής Λιμένων Κύπρου



Πηγή: Αρχή Λιμένων Κύπρου

Παράρτημα17: Οργανόγραμμα του λιμανιού της Βαλέττα

<p><b>Πρόεδρος</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Διοικητικό Συμβούλιο</li> <li>• Εκτελεστικό Διοικητικό Συμβούλιο</li> </ul> <p><b>Διευθύνων Σύμβουλος</b></p> <p><b>Οικονομικός Διευθυντής</b></p> <p><b>Τμήμα Οικονομικών και Διοίκησης</b></p> <p>Εκτελεστικός λειτουργός εταιρικών υπηρεσιών</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Βοηθός Οικονομικών</li> <li>• Γραμματέας / Προσωπική Βοηθός</li> <li>• Συνοδός Γραφείου/Οδηγός</li> </ul> <p><b>Διεύθυνση Εκμετάλλευσης</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Διευθυντής Λιμενικών Υπηρεσιών</li> <li>• Διευθυντής Υπηρεσιών Τερματικού</li> </ul>	<p><b>Τμήμα Ασφάλειας &amp; Προστασίας</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ασφάλεια &amp; Διαχείριση Ασφάλειας</li> <li>• Λειτουργοί Ανώτεροι Ασφαλείας</li> <li>• Οι αξιωματικοί ασφαλείας</li> </ul> <p><b>Τμήμα Διαχείρισης Συντήρησης &amp; Έργων</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Υπεύθυνος Έργου</li> <li>• Συντήρηση Τεχνικός</li> <li>• Εργάτες Συντήρησης Ειδικευμένοι</li> <li>• επιστάτες</li> </ul> <p><b>Τμήμα Μάρκετινγκ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Εκτελεστικός λειτουργός διεθνούς επιχειρηματικής ανάπτυξης</li> <li>• Ανάπτυξη Επιχειρήσεων</li> </ul>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Πηγή: Valletta Cruise Port, <http://www.vallettawaterfront.com/content.aspx?id=96958>, [Λήψη: 30

Απριλίου 2015]

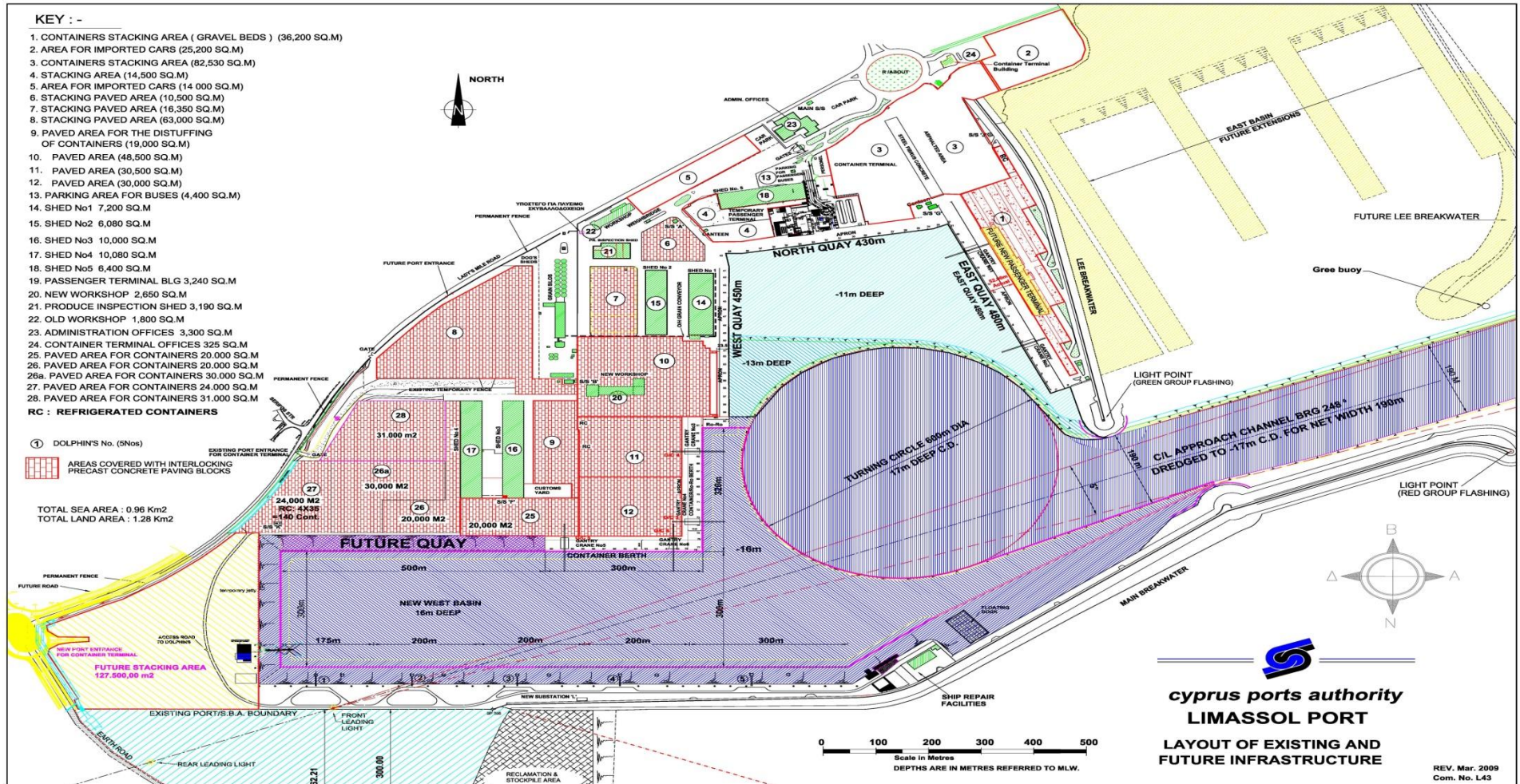
## Παράρτημα18: Οργανόγραμμα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε

		Διοικητικό Συμβούλιο		Πρόεδρος Διοικητικού Συμβουλίου και Διευθύνων Σύμβουλος		Εταιρικό Συμβούλιο					
Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου						Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος					
Διεύθυνση Διοίκησης						Γραφείο Γενικού Διευθυντή		Διεύθυνση Επιθεώρησης	Διεύθυνση Νομικών Υποθέσεων		
				Γενική Διεύθυνση Επιχειρήσεων		Γενικός Διευθυντής		Γενική Διεύθυνση Υποστήριξης		Τμήμα Διοικητικού Ελέγχου	Τμήμα της παροχής νομικών συμβουλών και των συμβάσεων
Τμήμα Δημοσίων Σχέσεων και Προσώπων	Τμήμα Στρατηγικού Σχεδιασμού									Τμήμα Ποιότητας Ελέγχου	Νομικό Τμήμα
Τμήμα Μάρκετινγκ	Τμήμα Ανασυντάσεων Διεθνών και Εταιρικών Σχέσεων										
Τμήμα Περιβαλλοντικής Ασφάλειας	Τμήμα Γραμματείας					Τμήμα Λιμενικής Ασφάλειας		Τμήμα Τεχνικής Ασφάλειας και Προστασίας			
	Γραφείο Διευθυντή										
Επιχειρησιακές Διευθύνσεις						Διευθύνσεις υποστήριξης					
Διοίκηση Τελεματικού Εμπνευματικού βελτίων	Διοίκηση Τελεματικού αυτοκινήτων και Γενικού Φορτίου	Τμήμα Παροχής Υπηρεσιών στα Πλοία	Διεύθυνση Υπηρεσιών Επιβατών και διαχείρισης ακινήτων	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών	Διεύθυνση Προγραμματισμού και συντονισμού στοίβαθροικών επιχειρήσεων	Λογιστική και Χρηματοοικονομική Διεύθυνση	Διοίκηση Ανθρώπινου Δυναμικού	Διεύθυνση Προμηθειών	Διεύθυνση Έργων	Διεύθυνση Πληροφορικής και Δικτύων	
Τμήμα Επιχειρησιακού Σχεδιασμού	Τμήμα Τελεματικού Αυτοκινήτων	Τμήμα Λιμενικών Χρεώσεων	Τμήμα Κρουαζιέρας	Τμήμα συντήρησης και επιδιόρθωσης εγκαταστάσεων	Τμήμα Προγραμματισμού ελλειμενισμού πλοίων	Τμήμα Λογιστηρίου	Τμήμα Συμβολαίων Εργοδότησης	Τμήμα Συντηρήσεων και Εξοπλισμού	Τμήμα Φολλάσιων Έργων	Τμήμα Εφαρμογών Πληροφορικής	
Τμήμα Εσόδων	Τμήμα Γενικού Φορτίου	Τμήμα Αποβάθρων Επισκευές Πλοίων	Τμήμα Παράκτιας Ναυτιλίας	Τμήμα κατασκευών και επιδιορθώσεων	Τμήμα κατανομής λιμενεργατών και σχεδιασμού	Προϋπολογισμός και Κόστος Τμήμα Λογιστικής για προϋπολογισμούς και κόστους	Τμήμα Προσωπικού	Τμήμα συμβάσεων αναλωσίμων και ανταλλακτικών	Τμήμα Χερσαίων Έργων	Τμήμα Συστημάτων και Βάσης Δεδομένων	
Τμήμα Εργασιών	Τμήμα Αζήτητων Φορτίων	Τμήμα παροχής νερού	Τμήμα Διαχείρισης Ακινήτων	Τμήμα κατανομής και συντονισμού κατασκευών και επιδιορθώσεων		Τμήμα Συλλογών και Πηρωμών	Τμήμα των μισθών του προσωπικού και της διοίκησης	Τμήμα Υπηρεσιών και Διατάξεων Συμβάσεων	Τμήμα Τοπογραφίας και Συστήμα Γεωγραφικών Πληροφοριών	Τμήμα Δικτύων και Τηλεπικοινωνιών	
Τμήμα Μηχανολογικών Εργασιών, Επιδιορθώσεων και Συντηρήσεων	Τμήμα Εισοδημάτων	Τμήμα Εγκαταστάσεων Υπηρεσιών Διαχείρισης Αποβλήτων	Τμήμα Εισοδημάτων	Τμήμα Εισοδημάτων		Τμήμα επισφαλών απαιτήσεων	Τμήμα Εκπαίδευσης και Κατάρτισης	Τμήμα Διευθυντή			
Γραφείο Διευθυντή		Τμήμα Εισοδημάτων			Γενικές Διευθύνσεις	2					
					Διευθύνσεις	14					
					Τμήματα	54					
							Τμήμα Ζημιών και Απαιτήσεων				

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., <http://www.olp.gr/en/the-port-of-piraeus/organization-structure>, [Λήψη: 30 Απριλίου 2015]

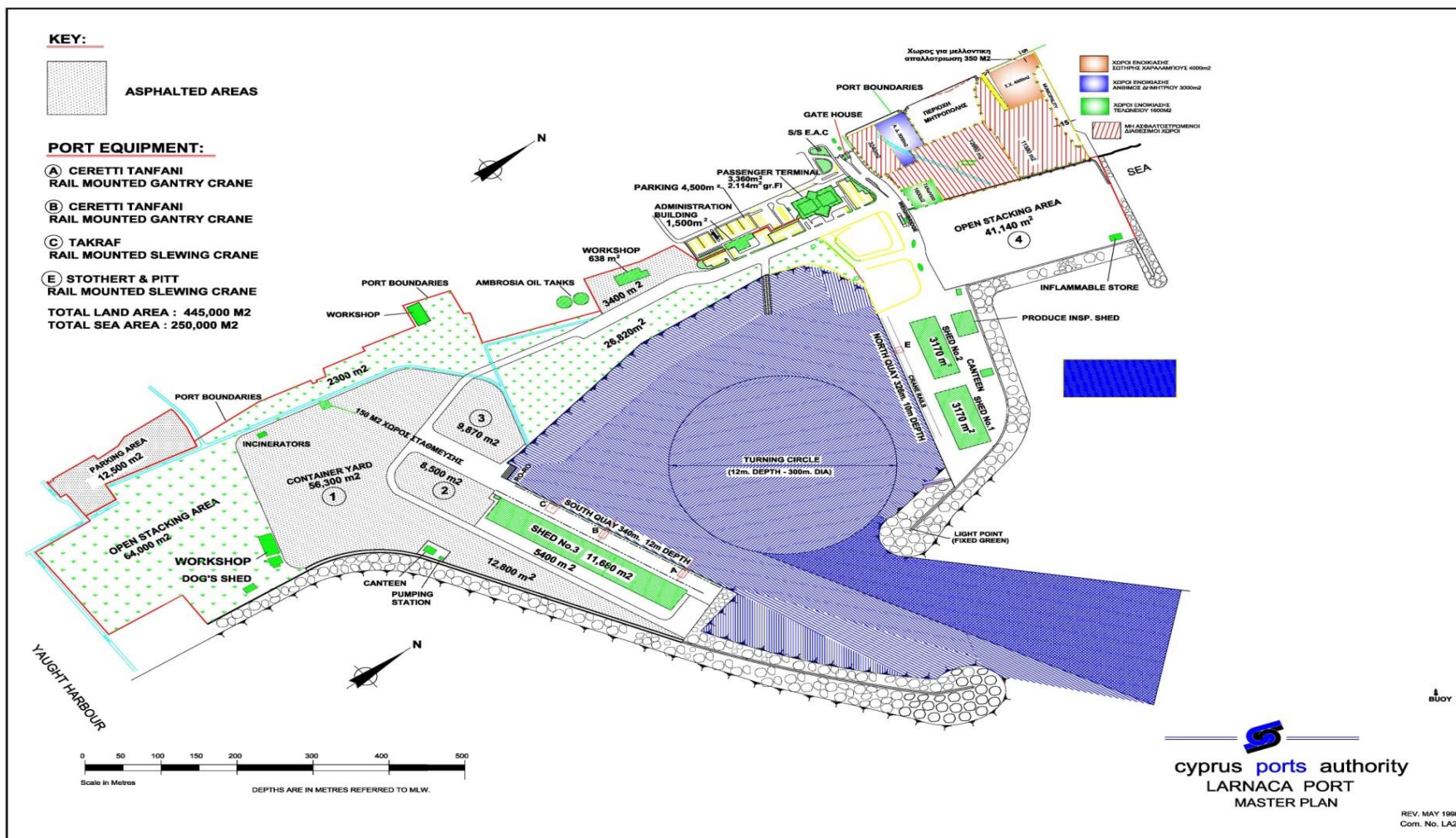


# Παράρτημα 19: Απεικόνιση του Λιμανιού της Λεμεσού



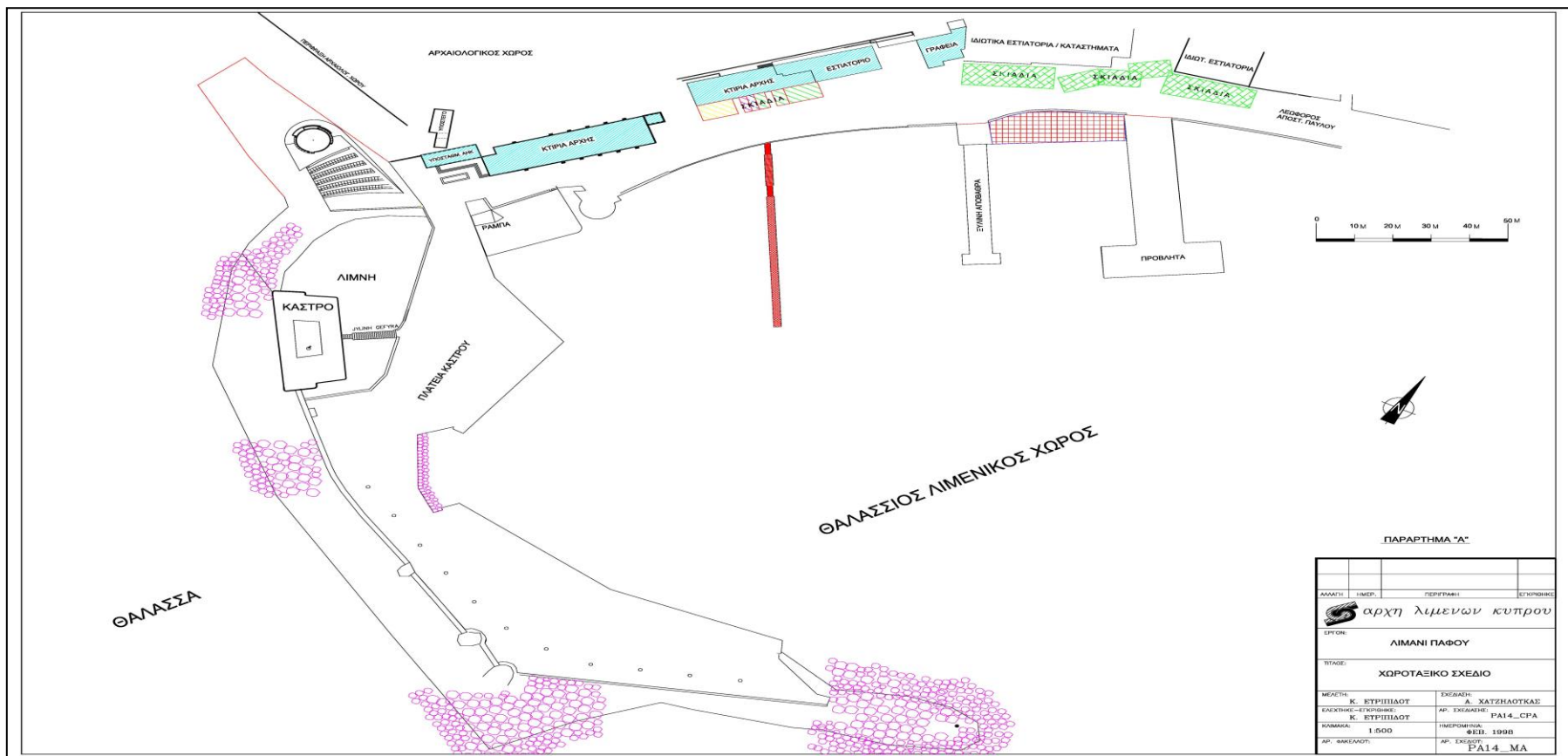
Πηγή: Αρχή Λιμένων Κύπρου

## Παράρτημα 20: Απεικόνιση του Λιμανιού της Λάρνακας



Πηγή: Αρχή Λιμένων Κύπρου

# Παράρτημα 21: Απεικόνιση του Λιμανιού της Πάφου



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ "Α"

ΔΩΜΑΤΙ	ΕΙΔΟΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΤΕΡΟΝΟΜΟΣ
 <b>Αρχή Λιμένων Κύπρου</b>			
ΕΡΓΟ:			
ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΦΟΥ			
ΤΙΤΛΟΣ:			
ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ			
ΜΟΔΕΛΗ:	Κ. ΕΥΡΥΠΛΑΤΟΥ	ΣΧΕΔΙΑΣΤΗ:	Δ. ΚΑΤΖΗΛΑΟΥΚΑΣ
ΕΛΕΓΧΤΗΣ-ΕΠΙΚΡΑΤΗΣ:	Κ. ΕΥΡΥΠΛΑΤΟΥ	ΑΡ. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ:	ΡΑ14_ΣΡΑ
ΚΑΜΜΑΚΑ:	1:500	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	ΦΕΒ. 1998
ΑΡ. ΜΑΚΕΣΑΝΟΥ:		ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ:	ΡΑ14_ΜΑ

Πηγή: Αρχή Λιμένων Κύπρου



## **Παράρτημα 23: Πρόνοιες υποτημημάτων σχετικών με τη βιομηχανία της κρουαζιέρας της οδηγίας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 2008/8**

### **Υποτήμημα 3 της Οδηγίας 2008/8**

« Άρθρο 48: Ο τόπος παροχής υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών είναι ο τόπος όπου πραγματοποιείται η μεταφορά, ανάλογα με τις αποστάσεις που διανύουν.

Άρθρο 49: Ο τόπος παροχής υπηρεσιών μεταφοράς αγαθών, πλην την ενδοκοινοτική μεταφορά αγαθών, για άτομα μη φορολογητέα είναι ο τόπος όπου πραγματοποιείται η μεταφορά, ανάλογα με τις αποστάσεις που καλύπτονται.

Άρθρο 50: Ο τόπος παροχής των υπηρεσιών ενδοκοινοτικής μεταφοράς των αγαθών προς μη υποκείμενους στο φόρο είναι ο τόπος της αναχώρησης.

Άρθρο 51: «Ενδοκοινοτική μεταφορά αγαθών» νοείται κάθε μεταφορά αγαθών για τα οποία ο τόπος αναχώρησης και ο τόπος άφιξης βρίσκονται στο ανάμεσα στα εδάφη δύο διαφορετικών κρατών μελών.

"Τόπος αναχώρησης" νοείται ο τόπος όπου η μεταφορά των αγαθών αρχίζει πραγματικά, ανεξάρτητα από τις αποστάσεις που καλύπτονται προκειμένου να φθάνουν στον τόπο όπου βρίσκονται τα αγαθά και "Τόπος άφιξης" νοείται ο τόπος όπου η μεταφορά των αγαθών καταλήγει στην πραγματικότητα.»

Καθώς επίσης στο Υποτήμημα 4 που αφορά μεταξύ άλλων την προμήθεια ψυχαγωγικών και παρόμοιων υπηρεσιών, και υπηρεσίες παρεπόμενες της μεταφοράς όπου αναφέρονται τα πιο κάτω:

«άρθρο 53: Ο τόπος παροχής των υπηρεσιών και των παρεπόμενων υπηρεσιών οι οποίες αφορούν πολιτιστικές, καλλιτεχνικές, αθλητικές, επιστημονικές, εκπαιδευτικές, ψυχαγωγικές ή παρόμοιες δραστηριότητες, όπως εμπορικές και άλλες εκθέσεις, συμπεριλαμβανομένης της

παροχής των υπηρεσιών των διοργανωτών της τέτοιες δραστηριότητες, είναι ο τόπος όπου οι δραστηριότητες αυτές εκτελούνται υλικώς.

άρθρο 54:Ο τόπος παροχής των ακόλουθων υπηρεσιών προς μη υποκειμένους στο φόρο είναι ο τόπος στον οποίο παρέχονται οι υπηρεσίες που πραγματοποιούνται:

- (α) παρεπόμενες μεταφορικές δραστηριότητες όπως η φόρτωση, εκφόρτωση, χειρισμό και παρόμοιες δραστηριότητες
- (β) πραγματογνωμοσύνες ή εργασίες που αφορούν κινητά ενσώματα αγαθά.

Πηγή:<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0008&from=EL>,

[Λήψη: 2 Μαΐου 2015]

Παράρτημα 24: Δείγματα ερωτηματολογίων αιτιολογικής ποιοτικής έρευνας αγοράς για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Κύπρο

Δείγμα Ερωτηματολογίου Ομάδας Α (Εκπρόσωποι των γραμμών και εταιρειών κρουαζιέρας )

Όνομα: .....	Ημερομηνία Συνέντευξης:.....
Εταιρεία:.....	Διάρκεια Συνέντευξης: .....
Θέση: .....	
Αρ. Τηλεφώνου: .....	
Αρ. Τηλεομοιότυπου: .....	
Ηλεκτρονικό Ταχυδρομείο:.....	
Διεύθυνση Αλληλογραφίας:.....	
Ερωτήματα:	
1. Πως επιλέγετε να περιλάβετε ένα λιμάνι είτε ως σημείο προσέγγισης είτε ως σημείο εκκίνησης και τερματισμού των δρομολογίων κρουαζιέρας της εταιρείας που εκπροσωπείτε; Ποιοί παράγοντες επηρεάζουν και διαμορφώνουν αυτή την επιλογή;	
2. Ποια είναι τα κυπριακά επιβατικά λιμάνια που γνωρίζετε ή και χρησιμοποιείτε και ποια ή άποψή σας για το επίπεδο των υποδομών, αναδομών και υπηρεσιών που προσφέρονται για την εξυπηρέτηση πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας;	
3. Ποια είναι η άποψή σας για την Κύπρο ως προορισμό κρουαζιέρας;	
4. Ποιες είναι οι πιθανές εισηγήσεις σας για την ενίσχυση του επιβατικού χαρακτήρα των κυπριακών λιμανιών;	
5. Ποιες είναι οι πιθανές εισηγήσεις σας για την ενίσχυση της χώρας γενικότερα ως προορισμού τουρισμού κρουαζιέρας;	

Δείγμα Ερωτηματολογίου Ομάδας Β (Φορείς που δραστηριοποιούνται στον τομέα της κρουαζιέρας ή και σχετίζονται με αυτόν σε τοπικό πεδίο)

Όνομα: ..... Ημερομηνία Συνέντευξης:.....  
Φορέας Εκπροσώπησης:..... Διάρκεια Συνέντευξης: .....

Θέση: .....

Αρ. Τηλεφώνου: .....

Αρ. Τηλεομοιότυπου: .....

Ηλεκτρονικό Ταχυδρομείο:.....

Διεύθυνση Αλληλογραφίας:.....

Ερωτήματα:

1. Τι πιστεύετε για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Κύπρο; Ποια τα δυνατά και αδύνατα σημεία του τομέα, οι διάφορες προκλήσεις και προοπτικές κατά την άποψή σας ;
2. Ποιες είναι οι ενέργειες που κατά την άποψή σας θα πρέπει να ληφθούν ώστε να ενισχυθεί η κίνηση πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας στην Κύπρο;
3. Ποιες είναι οι πιθανές εισηγήσεις σας για την ενίσχυση της χώρας γενικότερα ως προορισμού τουρισμού κρουαζιέρας;



Δείγμα Ερωτηματολογίου Ομάδας Γ (υφιστάμενοι και δυνητικοί πελάτες κρουαζιέρας, κύπριοι και αλλοδαποί)

Όνομα: ..... Ημερομηνία Συνέντευξης:.....  
Ηλικία:..... Διάρκεια Συνέντευξης: .....  
Εθνικότητα: .....  
Οικογενειακή κατάσταση (Άγαμος, Έγγαμος, Χήρος/α Διαζευγμένος/η):.....  
Εκπαίδευση (Μεταπτυχιακό / Διδακτορικό, Ανώτατη μόρφωση, Ανώτερη μόρφωση, Απόφοιτος Λυκείου, Απόφοιτος Γυμνασίου, Απόφοιτος Δημοτικού): .....  
Αρ. Τηλεφώνου: .....  
Αρ. Τηλεομοιότυπου: .....  
Ηλεκτρονικό Ταχυδρομείο:.....  
Διεύθυνση Αλληλογραφίας:.....

Ερωτήματα:

1. Τι γνωρίζετε για τις επιλογές που προσφέρονται από τον τομέα της κρουαζιέρας ως μέσο τουρισμού;
2. Ποια εργαλεία χρησιμοποιείτε ώστε να καταλήξετε σε επιλογές που αφορούν τις διακοπές σας/τουριστικές σας προτιμήσεις;
3. Είχατε εμπειρία τουρισμού κρουαζιέρας; Αν ναι παρακαλώ περιγράψτε σε συντομία αυτή σας την εμπειρία (από και προς την Κύπρο ή από και προς άλλους προορισμούς), τις σχετικές σας οι απόψεις και αντιλήψεις ;
4. Εάν η απάντησή σας στο πιο πάνω ερώτημα είναι όχι, ποιοί είναι οι λόγοι για τους οποίους δεν χρησιμοποιήσατε αυτό το είδος τουρισμού;
5. Τι πιστεύετε για την Κύπρο ως τουριστικό προορισμό γενικότερα και ως προορισμό ή σημείο εκκίνησης και τερματισμού κρουαζιέρων ειδικότερα;

Παράρτημα 25: Δείγματα απαντήσεων συμμετεχόντων στις τρεις κατηγορίες συνεντεύξεων της αιτιολογικής ποιοτικής έρευνας αγοράς για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Κύπρο

Δείγματα απαντήσεων συμμετεχόντων στις συνεντεύξεις της Ομάδας Α (Εκπρόσωποι των γραμμών και εταιρειών κρουαζιέρας )

**Δείγματα απαντήσεων στο ερώτημα “Πως επιλέγετε να περιλάβετε ένα λιμάνι είτε ως σημείο προσέγγισης είτε ως σημείο εκκίνησης και τερματισμού των δρομολογίων κρουαζιέρας της εταιρείας που εκπροσωπείτε; Ποιοί παράγοντες επηρεάζουν και διαμορφώνουν αυτή την επιλογή;”**

1ος συμμετέχοντας: Το πρωταρχικό για τη δική μας εταιρεία είναι να υπάρχει ενδιαφέρον στην κατηγορία του κοινού που στοχεύουμε ενδιαφέρον για τον προορισμό ώστε να ικανοποιήσουμε τόσο τις ανάγκες του κοινού που απευθυνόμαστε όσο και τις δικές μας ανάγκες όπως για παράδειγμα οι επιλογές για θεματικό τουρισμό. Ο προορισμός έχει περίπου 80% βαρύτητα στην όλη διαδικασία απόφασης. Απευθυνόμαστε σε ιδιαίτερα κοινά που ενδιαφέρονται περισσότερο για νέες εμπειρίες και έτσι ψάχνουμε ακριβώς αυτά τα χαρακτηριστικά σε κάθε προορισμό. Σίγουρα για τους προορισμούς που προσεγγίζουμε δίνουμε ιδιαίτερη σημασία στην ταχύτητα στα σημεία ελέγχων αφού δεν επιθυμούμε οι επιβάτες να χάνουν πολύτιμο χρόνο από την εμπειρία ξενάγησης στα διάφορα σημεία περιήγησης.

2ος συμμετέχοντας: Τα δρομολόγια των κρουαζιέρων σχεδιάζονται δύο τουλάχιστον χρόνια πριν και αυτό γίνεται στη βάση των μετρήσεων που λαμβάνουμε από τους υφιστάμενούς μας πελάτες, οι οποίοι θέλουμε να είναι επαναλαμβανόμενοι αλλά και από τους πιθανούς στους οποίους στοχεύουμε. Χρειαζόμαστε σίγουρα μέγιστα επίπεδα ασφάλειας, γρήγορους ελέγχους και άψογη εξυπηρέτηση. Ωραιές και άνετες αίθουσες επιβατών και γρήγορη σύνδεση των λιμανιών με την ενδοχώρα. Στις αίθουσες χρήσιμες είναι οι οθόνες για να παρουσιάζουμε το υλικό που επιθυμούμε, πρώτες βοήθειες, σημεία πρόσβασης στο διαδίκτυο και χώροι για τον προσωπικό του πλοίου. Συνήθως η απόφαση αυτή καθοδηγείται από γυναίκες και είναι ένα κοινό στο οποίο απευθυνόμαστε ιδιαίτερα.

3ος συμμετέχοντας: Επιδιώκουμε σίγουρα να σχεδιάζουμε τις καλύτερες επιλογές στην καλύτερη δυνατή τιμή. Γι' αυτό είναι ένας συνδυασμός θα μπορούσα να πω του κόστους για την εταιρεία, των χαρακτηριστικών του κάθε προορισμού, της δυνατότητας τα δικά μας τα πλοία να φθάσουν και να εξυπηρετηθούν σε κάθε λιμάνι και προορισμό με ασφάλεια και ποιότητας.

4ος συμμετέχοντας: Για να προτιμήσουμε ένα λιμάνι ως σημείο έναρξης και τερματισμού των δρομολογίων μας δίνουμε ιδιαίτερη σημασία στη διάθεση αποκλειστικού κρηπιδώματος για το σκοπό αυτό, φωτισμένα τερματικά δύο επιπέδων, ξεχωριστούς χώρους παράδοσης και παραλαβής αποσκευών αλλά και εξαιρετικά υψηλά επίπεδα ασφάλειας. Ακόμα και περισσότερα από τα όσο προνοούνται στον κώδικα ISPS. Διαθέτουμε πλοία τεράστια, άρα για να εξυπηρετηθούν γρήγορα οι πελάτες μας θα πρέπει να υπάρχουν πολλαπλά σημεία ελέγχων αλλά και παράλληλα ικανοποιητικά μέσα μεταφορών, μικρές αποστάσεις από χώρους επισκευιμότητας και

πολλαπλές επιλογές για τις επισκέψεις στην ενδοχώρα. Επίσης αν αναλογιστεί κανείς ότι το 1/3 των πελατών είναι επαναλαμβανόμενοι σίγουρα κάθε φορά θα πρέπει να υπάρχουν και νέες υπηρεσίες και προορισμοί ώστε να τους διατηρήσουμε ως πελάτες και να έχουν νέες αξέχαστες εμπειρίες.

5ος συμμετέχοντας: Είναι απλό. Πρέπει να ικανοποιούνται οι δικές μας ανάγκες, οι ανάγκες των πελατών μας αλλά και οι ανάγκες του προσωπικού μας. Πρωταρχικός στόχος είναι να διασφαλίζεται σε όλες τις πιθανές παραμέτρους τόσο η ασφάλεια των πλοίων όσο και η ασφάλεια των επιβατών σε συνδυασμό με όλους εκείνους τους παράγοντες που δίνουν για μας από κάθε προορισμό τις προοπτικές κερδοφορίας.

**Δείγματα απαντήσεων στο ερώτημα “Ποια είναι τα κυπριακά επιβατικά λιμάνια που γνωρίζετε ή και χρησιμοποιείτε και ποια ή άποψή σας για το επίπεδο των υποδομών, αναδομών και υπηρεσιών που προσφέρονται για την εξυπηρέτηση πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας;”**

1ος συμμετέχοντας: Το λιμάνι της Λεμεσού κυρίως εξυπηρετεί τους δικούς μας σκοπούς και ανάγκες αλλά και τις ανάγκες των δικών μας πελατών. Δεν έχω κάτι να παρατηρήσω για το επίπεδο των υποδομών, αναδομών και υπηρεσιών στο λιμάνι Λεμεσού. Το λιμάνι Πάφου επίσης αν και δεν διαθέτει τα απαραίτητα χαρακτηριστικά ενός επιβατικού λιμανιού., μπορεί όμως με αυτό τον τρόπο να προσφέρει μια νέα ξεχωριστή εμπειρία για την αφορά που εμείς απευθυνόμαστε.

2ος συμμετέχοντας: Κυρίως το λιμάνι της Λεμεσού αλλά γνωρίζω και για το λιμάνι της Λάρνακας. Κρίνω το επίπεδο των υπηρεσιών αρκετά καλό αλλά θα πρέπει να διαχωριστεί ο εμπορικός και ο δυτικός χαρακτήρας του λιμανιού. Δεν αρέσει στο κοινό να αποβιβάζεται σε λιμάνια που έχουν βιομηχανικό χαρακτήρα.

3ος συμμετέχοντας: Τα κυπριακά λιμάνια αποτελούν ακόμα μιας μέρας ταξίδι από τους εγγύς τους προορισμούς και τα προσθέτουμε στα δρομολόγια κυρίως αυτά που προσεγγίζουν γειτονικούς γνωστούς προορισμούς όπως είναι η Αίγυπτος. Η ανατροφοδότηση που έχω από τους υπεύθυνους είναι ότι υπάρχει ένα ικανοποιητικό επίπεδο υποδομών, αναδομών και υπηρεσιών.

4ος συμμετέχοντας: Γνωρίζω για το λιμάνι Λεμεσού και ότι διαθέτει ένα ικανοποιητικό επίπεδο. Για τα δικά μας πλοία τελευταίου τύπου πλοία με προβληματίζουν λίγο τα επίπεδα αέρων στην περιοχή και θέλω να είμαι βέβαιος ότι υπάρχει ικανοποιητικός κύκλος στροφής και κύκλος εισόδου στο λιμάνι αλλά και όλα τα απαραίτητα για ένα ασφαλή ελλιμενισμό του πλοίου.

5ος συμμετέχοντας: Χρησιμοποιούμε χρόνια το λιμάνι της Λεμεσού και είμαστε πολύ ευχαριστημένοι. Αναμένω την ολοκλήρωση της νέας αίθουσας επιβατών και το διαχωρισμό του εμπορικού από τον επιβατικό χαρακτήρα του λιμανιού.

**Δείγματα απαντήσεων στο ερώτημα “Ποια είναι η άποψή σας για την Κύπρο ως προορισμό κρουαζιέρας ή σημείο έναρξης και τερματισμού κρουαζιέρων;”**

1ος συμμετέχοντας: Είναι ένας πολύ καλός προορισμός αν και οι αναταράξεις στην περιοχή αδυνατούν αυτό το χαρακτήρα της χώρας. Για εμάς είναι ακόμα ένας προορισμός που ενισχύει το προϊόν που εκπροσωπούμε και σίγουρα θα ήταν ακόμα πιο ανταγωνιστικός προορισμός αν απευθείας από τα λιμάνια στις ελεύθερες περιοχές θα μπορούσαν να προσεγγιστούν οι κατεχόμενες περιοχές και οι εκεί χώροι περιήγησης.

2ος συμμετέχοντας: Ως σημείο έναρξης και τερματισμού κρουαζιέρων δεν το έχω μελετήσει ιδιαίτερα γιατί δεν ήταν ποτέ στους προγραμματισμούς της εταιρείας μας κάτι τέτοιο. Ως προορισμός όμως είναι ένας ακόμα επιπρόσθετος προορισμός για τα δρομολόγια που σχεδιάζουμε στην περιοχή (νοείται ότι αυτό συμβαίνει στις περιπτώσεις που είναι ήρεμη η πολιτική κατάσταση στη περιοχή) κυρίως για περιηγήσεις στους αρχαιολογικούς χώρους της Λεμεσού και της εγγύς περιοχές.

3ος συμμετέχοντας: Πιστεύω ότι είναι ένας καλός προορισμός ως σημείο προσέγγισης. Αναλαμβάνετε, για να συμφέρει σε μια εταιρεία να τη χρησιμοποιεί ως χώρο επιβίβασης και αποβίβασης θα πρέπει ο συνδυασμός “στοχευόμενες αγορές” , “πολλοί εγγύς προορισμοί”, “χαμηλό κόστος”, και “υψηλό επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών” να συσχετίζονται άψογα.

4ος συμμετέχοντας: Αν και στα τελευταία μας πλάνα δεν είχαμε περιλάβει την Κύπρο λόγω της πολιτικής αστάθειας στην περιοχή είναι ένα προορισμός που σίγουρα πάντα υπάρχει στα υπόψη και όταν υπάρχουν οι κατάλληλες συνθήκες περιλαμβάνεται στα δρομολόγια.

5ος συμμετέχοντας: Η Κύπρος καταλέγεται ανάμεσα στις επιλογές μας αφού συγκλίνει με τις επιδιώξεις και τους σκοπούς των όσων αντιπροσωπεύει η εταιρεία μας. Είναι όμως σε μια περιοχή που οι από καιρό σε καιρό αναταράξεις δεν μας επιτρέπουν πάντοτε να την εντάσσουμε στα πλάνα μας.

7ος συμμετέχοντας: Σίγουρα μπορεί να λειτουργήσει ως προορισμός και για τα δύο. Νομίζω όμως πως για τον τομέα που αφορά την εξυπηρέτηση πλοίων και επιβατών που ξεκινούν τα δρομολόγια του από την Κύπρο χρειάζεται αναθεώρηση των τελών για τους επιβάτες αλλά και πολλή προώθηση και προβολή των λιμανιών και της χώρας.

**Δείγματα απαντήσεων στο ερώτημα “Ποιες είναι οι πιθανές εισηγήσεις σας για την ενίσχυση του επιβατικού χαρακτήρα των κυπριακών λιμανιών;”**

2ος συμμετέχοντας: Η νέα αίθουσα επιβατών στο λιμάνι Λεμεσού σίγουρα θα ενισχύσει αυτό τον χαρακτήρα ενώ έχω επίσης και την εντύπωση πως η κατηγορία “ fly cruise and stay” με την κατάλληλο προγραμματισμό και επιχειρησιακές ενέργειες μπορεί να αποδώσει πολλά προς όφελος όλων των εμπλεκόμενων μερών. Χρειάζεται πολύ καλή συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών ώστε το “προϊόν” που φθάνει τελικά σε εμάς τις εταιρείες και τους πελάτες μας να συμπίπτει με το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών που θέλουμε να έχει όλο το “πακέτο της κρουαζιέρας”.

3ος συμμετέχοντας: Δεν έχω κάτι να σχολιάσω επί του παρόντος εκτός από το ότι ένα επιβατικό λιμάνι πρέπει να διαχωρίζει αυτό του τον χαρακτήρα από τον βιομηχανικό.

4ος συμμετέχοντας: Πρέπει να υπάρχουν ασφαλή κρηπιδώματα και διαθεσιμότητά τους αποκλειστικά για τον τομέα πέραν των όσων σας έχω ήδη αναφέρει.

**Δείγματα απαντήσεων στο ερώτημα “Ποιες είναι οι πιθανές εισηγήσεις σας για την ενίσχυση της χώρας γενικότερα ως προορισμού τουρισμού κρουαζιέρας;”**

1ος συμμετέχοντας: Το κυριότερο κατά την άποψή μου σας τα έχω αναφέρει στο τρίτο σας ερώτημα, όμως πιστεύω ότι είναι ένας προορισμός που χρειάζεται περισσότερη προώθηση τόσο για ενημέρωση δική μας όσο και για ενημέρωση/πληροφόρηση των υφιστάμενων και δυνητικών πελατών.

2ος συμμετέχοντας: Είναι λίγο αδύνατη η προώθηση της χώρας και του τομέα στα κοινά που στοχεύουμε και για να δημιουργηθεί ένα τέτοιο ενδιαφέρον σίγουρα οι πελάτες και οι πιθανοί πελάτες θα πρέπει να έχουν κατατάξει αυτό τον προορισμό στα 'θέλω' τους.

4ος συμμετέχοντας: Σίγουρα πιο πολλή και πιο άμεση επικοινωνία με εμάς τις εταιρείες. Χρειαζόμαστε (για κάθε προορισμό ανεξάρτητα) όσο καλύτερη συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές και όσο πιο πολλή πληροφόρηση μπορεί να υπάρχει για τις επιλογές που προσφέρει ο προορισμός. Ιδανικά τέτοια πληροφόρηση να είναι σε ηλεκτρονική μορφή αφού είναι το πιο εύκολο και πιο εύχρηστο μέσο. Παράλληλα όμως και καινοτόμες υπηρεσίες ώστε να ικανοποιούνται όλα τα είδη των πελατών μας.

6ος συμμετέχοντας: Τείνω να πιστέψω ότι η Κύπρος επηρεάζεται αρνητικά από την άμεση και ταυτόχρονη σύνδεσή της ως περιοχή με τις χώρες της ανατολικής Μεσογείου. Πιστεύω πως θα πρέπει να δοθεί έμφαση στη ανατροπή αυτής και μόνο της εικόνας ώστε πέραν αυτού της του χαρακτήρα να εμπεδωθεί στο αγοραστικό κοινό ότι είναι ένα Ευρωπαϊκός προορισμός. Φυσικά αυτό χρειάζεται αρκετή δουλειά σε πολλά επίπεδα.

7ος συμμετέχοντας: Απαιτείται εντονότερη προβολή και προώθηση σε όλα τα επίπεδα και σε συλλογική μορφή καθώς επίσης και η ενίσχυση του τουριστικού χαρακτήρα όλων των πόλεων μέσα από τις απαραίτητες υποδομές. Για να είμαι ειλικρινής μόλις πρόσφατα ενημερώθηκα με κάποια ευκαιρία για διάφορα σημεία επισκεψιμότητας που έχει η χώρα αρκετά ενδιαφέρουσα τα οποία δεν γνώριζα.

Δείγμα απαντήσεων συμμετεχόντων στις συνεντεύξεις της Ομάδας Β (Φορείς που δραστηριοποιούνται στον τομέα της κρουαζιέρας ή και σχετίζονται με αυτόν σε τοπικό πεδίο)

**Δείγματα απαντήσεων στο ερώτημα “Τι πιστεύετε για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Κύπρο; Ποια τα δυνατά και αδύνατα σημεία του τομέα, οι διάφορες προκλήσεις και προοπτικές κατά την άποψή σας ;”**

1ος συμμετέχοντας: Πιστεύω ότι καταφέραμε και ενισχύσαμε τον κλάδο σε θέματα υποδομών και ανωδομών αρκετά και θα ενισχυθεί ακόμα περισσότερο με τα έργα υπό μελέτη και σε εξέλιξη. Είναι ένας τομέας όμως που εξαρτάται πολύ από δύο παράγοντες. Την οικονομική κατάσταση της χώρας και των πολιτών ως επίσης και την παγκόσμια οικονομική κατάσταση και άνεση των διαφόρων αγορών καθώς επίσης και από την πολιτική σταθερότητα στην περιοχή.

3ος συμμετέχοντας: Είναι μια βιομηχανία που χρειάζεται περισσότερη στόχευση και ενίσχυση με πολλές προοπτικές. Επηρεάζεται φυσικά από την πολιτική κατάσταση της χώρας και σημαντικά από τις κατά καιρούς αναταράξεις στην περιοχή. Σε ότι αφορά τα θέματα υποδομών και ανωδομών πιστεύω πως υπάρχει περιθώριο βελτίωσης με αξιοποίηση κονδυλίων ευρωπαϊκών προγραμμάτων.

5ος συμμετέχοντας: Διαθέτουμε ένα καλό επίπεδο υπηρεσιών και λιμενικών εγκαταστάσεων που ενισχύεται αλλά και μπορεί να ενισχυθεί περισσότερο. Σημαντικό για τον κλάδο είναι η ύπαρξη γρηγορότερων μέσων χερσαίας διασύνδεσης στους διάφορους προορισμούς από τα λιμάνια στις πόλεις και από τα λιμάνια στα αεροδρόμια καθώς επίσης και ανταγωνιστικά τέλη τόσο στα αεροπορικά όσο και στα λιμενικά τέλη. Ο συνδυασμός των δύο σε ανταγωνιστικές τιμές μπορούν να ενισχύσουν πολύ τον τουρισμό “fly-cruise&stay” .

7ος συμμετέχοντας: Ο τομέας χρειάζεται ενίσχυση γενικότερα αλλά ειδικότερα ενίσχυση του τομέα κατά τις περιόδους ύφεσης (δηλαδή ενίσχυση της εποχικότητας). Τόσο οι υποδομές όσο και οι ανωδομές σε όλα τα λιμάνια χρήζουν αναβάθμισης και βελτίωσης με σαφή διαχωρισμό των εμπορικών δραστηριοτήτων των λιμανιών (Λεμεσού και Λάρνακας) από τις επιβατικές. Παρά το γεγονός ότι επηρεάζεται η χώρα στο συγκεκριμένο τομέα από την πολιτική κατάσταση στην περιοχή από καιρό σε καιρό πραγματικά πιστεύω ότι μπορούν να γίνουν πολλά για να σημειώσει η χώρα υψηλά νούμερα όπως άλλοι ανταγωνιστικοί προορισμοί.

8ος συμμετέχοντας: Ως δυνάμεις θα ανέφερα την πλεονεκτική γεωγραφική θέση ως προορισμός και ως αφετηρία για γειτονικούς προορισμούς, το υψηλό επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών, την πλήρη συμμόρφωση στις απαιτήσεις του κεκτημένου Σιένγκεν, τις απαιτήσεις ασφάλειας της Ε.Ε. καθώς και στους κανονισμούς του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας. Αδυναμίες προκλήσεις θεωρώ τις περιορισμένες προοπτικές για επιπλέον ανάπτυξη του λιμανιού της Λεμεσού ιδιαίτερα σε ότι αφορά τις λιμενικές υποδομές, τη δυσχέρεια στη γρήγορη σύναψη ειδικών συμφωνιών λόγω νομικών πλαισίων που υπάρχουν, τη γενική οργάνωση και διαχείριση του ανθρωπίνου δυναμικού αρμόδιων φορέων, το Τουρκικό Εμπόριο και τους συνασπισμούς εταιρειών που αφορούν στον τομέα. Σίγουρα στις δυνάμεις κατατάσσεται η επάρκεια

λιμενικών υποδομών για την εξυπηρέτηση νέας γενιάς κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι Λεμεσού αλλά και έργα υπό προγραμματισμό στο λιμάνι της Λάρνακας. Οι αδυναμίες είναι φυσικά ο άμεσος επηρεασμός από πολιτικοοικονομικές διαταραχές στην περιοχή, ο επιθετικός ανταγωνισμός γειτονικών λιμανιών (ενίσχυση λιμενικών υποδομών, παρεχόμενων υπηρεσιών, τιμολόγησης, κ.α.) και οι άμεσες επιπτώσεις στο τομέα από περιόδους ύφεσης στην οικονομία.

**Δείγματα απαντήσεων στο ερώτημα “Ποιες είναι οι ενέργειες που κατά την άποψή σας θα πρέπει να ληφθούν ώστε να ενισχυθεί η κίνηση πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας στην Κύπρο;”**

1ος συμμετέχοντας: Ενίσχυση των υποδομών και των ανωδομών εκεί που δεν είναι τελειώς ικανοποιητικές η και χρήζουν περισσότερης βελτίωσης. Εμπλουτισμό όλου του τύπου των υπηρεσιών, σύναψη στρατηγικών συμμαχιών και παροχή ανταγωνιστικών τιμών τόσο στα λιμάνια όσο και στους διάφορους χερσαίους προορισμούς. Παροχή και διασφάλιση εύκολων, άνετων και άμεσων συνδέσεων μεταξύ λιμανιών και πόλεων, λιμανιών και αεροδρομίων.

2ος συμμετέχοντας: Απαιτείται ολοκληρωμένη πολιτική, με συνοχή και συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων, πιθανά ίσως κάτω από ένα ενιαίο φορέα για τον τομέα και ειδικευμένο προσωπικό που θα απασχολείται αποκλειστικά με τον τομέα τόσο σε ημικρατικούς και κρατικούς φορείς όσο και σε άλλους εμπλεκόμενους φορείς.

4ος συμμετέχοντας: Ενίσχυση σε όλες τις σχετικές παραμέτρους, προβολή, προώθηση και παροχή ανταγωνιστικών τιμών. Κατά την άποψη μου οι αρμόδιοι Οργανισμοί θα έπρεπε να ακολουθούν συγκεκριμένη στρατηγική για τον τομέα, κάτι που δεν υπάρχει αφού αν δείτε για παράδειγμα την Στρατηγική Τουρισμού 2011-2015 δεν υπάρχει ξεχωριστό πλάνο προώθησης για τον τομέα της κρουαζιέρας ούτε πλάνο προώθησης σε αναδυόμενες αγορές όπως είναι η Κίνα λόγω έλλειψης κεφαλαίων.

5ος συμμετέχοντας: Πιστεύω κατ' αρχήν ότι υπάρχει πολυπλοκότητα χρεώσεων για τα πλοία και επιβάτες του τομέα από πολλούς εμπλεκόμενους φορείς. Όλο αυτό το σκηνικό πρέπει να απλουστευτεί και να διέπεται σίγουρα από διαφάνεια έτσι ώστε να μπορούμε και ως προορισμός να αξιολογούμε συλλογικά το κόστος των πλοίων και των επιβατών κρουαζιέρας. Παράλληλα πιστεύω ότι υπάρχει έλλειψη στα θέματα προώθησης και προβολής αλλά και στατιστικών καταγραφών και αναλύσεων που αφορούν στον τομέα.

6ος συμμετέχοντας: Ειδικά σε ότι αφορά τις χρεώσεις στον τομέα δεν υπάρχει ευελιξία σε θέματα διαπραγμάτευσης και επίτευξης επί μέρους συμφωνιών που σίγουρα σε ένα επιχειρησιακό περιβάλλον απαιτείται, ως επίσης και η διασφάλιση των αναγκαίων τμημάτων με σαφή διαχωρισμό καθηκόντων και ειδικεύσεων.

7ος συμμετέχοντας Κατά την άποψή μου πρέπει πρωτίστως να διαχωριστεί ο επιβατικός χαρακτήρας των λιμανιών και να παρέχονται τουλάχιστο στα δύο κύρια λιμάνι ωραίες αίθουσες επιβατών με άψογες υπηρεσίες. Επίσης πρέπει να διασφαλιστούν κρηπιδώματα για αποκλειστικό ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων και να προωθηθούν εντονότερα οι υπηρεσίες για εξυπηρέτηση πλοίων που έχουν/θα έχουν ως βάση τους τα κυπριακά λιμάνια αλλά και τις υπηρεσίες για εξυπηρέτηση των επιβατών που φθάνουν αεροπορικώς στη χώρα και στη συνέχεια επιβιβάζονται σε κρουαζιερόπλοια για κρουαζιέρες στην περιοχή. Επίσης σημαντικό είναι να δοθεί έμφαση σε θέματα περιβαλλοντικής διαχείρισης αλλά και λήψης πιστοποιήσεων που αφορούν στον τομέα.

**Δείγματα απαντήσεων στο ερώτημα “Ποιες είναι οι πιθανές εισηγήσεις σας για την ενίσχυση της χώρας γενικότερα ως προορισμού τουρισμού κρουαζιέρας;”**

1ος συμμετέχοντας: Όλα εξαρτώνται από τον ορισμό "επένδυση". Τόσο σε θέματα ανθρώπινου δυναμικού που ασχολούνται με τον τομέα όσο και σε θέματα πάγιων επενδύσεων σε διάφορες υποδομές. Απαιτείται μακροπρόθεσμος και μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός, σαφείς στόχοι και συγκεκριμένες στρατηγικές στις διάφορες αγορές

4ος συμμετέχοντας: Ενίσχυση, προβολή και προώθηση με έμφαση στα δύο τελευταία τις ηλεκτρονικές μεθόδους (ηλεκτρονικό επιχειρείν ).

5ος συμμετέχοντας: Αξιοποίηση όλων των ευκαιριών και προοπτικών που διανοίγονται αλλά για να γίνει αυτό θα πρέπει να υπάρχει παρακολούθηση όλων των ζητημάτων που αφορούν στον τομέα.

6ος συμμετέχοντας: Χρειάζεται όραμα, συνεργασία, σαφές επιχειρησιακό πλάνο που να εφαρμόζεται και θα τηρείται διαχρονικά με παρακολούθηση για προσαρμογές όπου και όταν επιβάλλεται.

7ος συμμετέχοντας: Νομίζω πως θα πρέπει να υπάρξει σαφής στρατηγική στη βάση των πελατών που στοχεύει κάθε εταιρεία κρουαζιέρας με την ανάλογη προώθηση και επικοινωνία. Παράλληλα μεγάλη έμφαση και επένδυση θα πρέπει να δοθεί ώστε να προσελκυστούν κοινά αναδυόμενων αγορών.



8ος συμμετέχοντας: Πιστεύω πως θα πρέπει να γίνει εισαγωγή συστήματος και μηχανισμών πληροφόρησης (για θέματα ανταγωνισμού, τοπικής και εξωτερικής αγοράς, καθορισμού δεικτών και καταγραφής της ικανοποίησης και αναγκών πελατών καθώς ), εισαγωγή και εφαρμογή στρατηγικής και οργάνωσης μάρκετινγκ, οργάνωσης πωλήσεων/ εργασιών, προσέλκυσης νέων εταιριών κρουαζιέρας και πελατών καθώς και παροχή διάφορων μορφών κινήτρων, εισαγωγή επικοινωνιακής οργάνωσης, πολιτικής και στρατηγικής, αντιμετώπισης θεμάτων δημοσίων σχέσεων και εφαρμογή επικοινωνιακής στρατηγικής και σχετικής αποδοτικής δράσης ως επίσης εισαγωγή εταιρικής κοινωνικής ευθύνης και σχετικού προγραμματισμού για τον τομέα. Επίσης θα πρέπει να υιοθετηθεί πελατο-κεντρική φιλοσοφία όσον αφορά την εξυπηρέτηση και ικανοποίηση πελατών (εταιρειών και επιβατών κρουαζιέρας).

Δείγμα απαντήσεων συμμετεχόντων στις συνεντεύξεις της Ομάδας Γ (υφιστάμενοι και δυνητικοί πελάτες κρουαζιέρας, κύπριοι και αλλοδαποί)

**Δείγματα απαντήσεων στο ερώτημα “Τι γνωρίζετε για τις επιλογές που προσφέρονται από τον τομέα της κρουαζιέρας ως μέσο τουρισμού ;”**

11<sup>ος</sup> συμμετέχοντας: Είναι ένα μέσο διακοπών που πιστεύω διαθέτει ότι χρειάζεται για να ικανοποιηθούν όλα τα γούστα. Πάμπολλες υπηρεσίες, πολλές επιλογές για επισκέψεις σε χώρες και διάφορους πολιτισμούς και γενικά είναι ένας τομέας με υψηλό επίπεδο υπηρεσιών.

13ος συμμετέχοντας: Δεν γνωρίζω ιδιαίτερα πράγματα, απλά ότι είναι ένας τρόπος διακοπών που συνδυάζει σε ένα ταξίδι πολλούς προορισμούς. Γνωρίζω επίσης ότι τα κρουαζιερόπλοια έχουν εν πλω πολλές υπηρεσίες όπως εστιατόρια, καζίνο, χώρους διασκέδασης και ότι χαρακτηρίζονται από πολυτέλεια.

14ος συμμετέχοντας: Το συνιστώ ανεπιφύλακτα. Πολλές επιλογές, πολλοί προορισμοί, ποικιλότητα υπηρεσιών. Είναι ιδανική επιλογή για όλα τα γούστα ανάλογα με την οικονομική δυνατότητα του κάθε ενδιαφερομένου. Για μένα προσωπικά είναι το καλύτερο είδος διακοπών.

15ος συμμετέχοντας: Τα τελευταία χρόνια πιστεύω ότι γίνεται ολοένα και πιο γνωστό μέσο τουρισμού. Άψογες υπηρεσίες, πολλοί προορισμοί σε ένα και μόνο ταξίδι και είναι είδος προορισμού που κάθε ευρώ που σπαταλάς αξίζει τα ανάλογα.

16ος συμμετέχοντας: Γνωρίζω από προσωπική εμπειρία ότι για διακοπές οικογένειας είναι ιδανικός τρόπος. Υπάρχουν τόσες πολλές υπηρεσίες εν πλω τόσο για μεγάλους όσο και για παιδιά και θεωρώ ότι είναι ιδανικός τρόπος διακοπών τόσο για χαλάρωση όσο και για γνωριμία με διάφορους πολιτισμούς.

17ος συμμετέχοντας: Ξέρω ότι στην Κύπρο υπάρχουν ντόπιες εταιρείες που παρέχουν αυτού το είδους των διακοπών. Ωστόσο επειδή δεν είχα την ευκαιρία να το βιώσω προσωπικά δεν γνωρίζω ιδιαίτερα για τις επιλογές που διατίθενται.

18ος συμμετέχοντας: Έτυχε να μου κινήσει τη περιέργεια μια συζήτηση με φίλους για αυτό το είδος διακοπών και επικοινωνήσα με τον τουριστικό μου πράκτορα ο οποίος με ενημέρωσε για διάφορα πακέτα και δρομολόγια που υπάρχουν. Το βρήκα ενδιαφέρον αφού προσφέρονται τόσες πολλές υπηρεσίες και τόσοι πολλοί προορισμοί. Ωστόσο κάποια πρόσφατα συμβάντα που είδαν το φώς της δημοσιότητας με έκαναν επιφυλακτικό.

20ος συμμετέχοντας: Λίγα πράγματα αυτά που βλέπω σε διάφορες ταινίες. Ότι τα πλοία αυτά έχουν ακόμα και νυχτερινά κέντρα, μπαρ καφετέριες, πισίνες κλπ.

2ος συμμετέχοντας: Είναι ένας ιδιαίτερος τρόπος διακοπών που νομίζω πρέπει να διαθέτεις αρκετό χρόνο ελεύθερο για να τον επιλέξεις. Έχω επίσης την εντύπωση ότι είναι πιο ακριβή επιλογή διακοπών παρά η αεροπορική επιλογή.

3ος συμμετέχοντας: Δεν γνωρίζω το θέμα. Επιλέγω πάντα το αεροπλάνο αν θα ταξιδεύω για τουρισμό στο εξωτερικό.

4ος συμμετέχοντας: Βλέπω κατά καιρούς προωθητικά έντυπα και διαφημίσεις στην τηλεόραση αλλά δεν έδωσα ποτέ ιδιαίτερη σημασία. Κάποιες κρουαζιέρες που βλέπω ότι είναι από Κύπρο θυμάμαι πως παν Αίγυπτο και ελληνικά νησιά και κυρίως είναι σε διαγωνισμούς που τα έχω ακούσεις/δει.

6ος συμμετέχοντας: Είναι ένα μέσο διακοπών για να επισκεφθεί κάποιος διάφορες πόλεις/χώρες και προορισμούς σε όλο τον κόσμο. Τα πλοία είναι πολυτελή με κάθε είδους υπηρεσίες όπως εστιατόρια, μπαρ καταστήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις και spa και επίσης στη στεριά οργανώνονται ωραίες εκδρομές με ξεναγούς.

**Δείγματα απαντήσεων στο ερώτημα “Ποια εργαλεία χρησιμοποιείτε ώστε να καταλήξετε σε επιλογές που αφορούν τις διακοπές σας/τουριστικές σας προτιμήσεις ;”**

10ος συμμετέχοντας: Πάντοτε το διαδίκτυο.

11ος συμμετέχοντας: Όταν υπάρχει τέτοια δυνατότητα συνήθως ρωτώ φίλους και γνωστούς τι έχουν να προτείνουν.

12ος συμμετέχοντας: Φυσικά το διαδίκτυο.

13ος συμμετέχοντας: Το διαδίκτυο κυρίως.

14ος συμμετέχοντας: Κάνω αρκετή έρευνα για τις διακοπές μου χρησιμοποιώντας διάφορα μέσα και κυρίως την άποψη ατόμων που έζησαν σχετικές εμπειρίες.

16ος συμμετέχοντας: Θεωρώ ότι το διαδίκτυο είναι το καλύτερο μέσο για το σκοπό αυτό.

17ος συμμετέχοντας: Συνήθως επιλέγω από διαφημίσεις σε περιοδικά και από έρευνα στο διαδίκτυο.

18ος συμμετέχοντας: Πιστεύω πως είναι καλύτερα να συμβουλευόμαι το ταξιδιωτικό γραφείο ου συνεργάζομαι για αυτό το σκοπό.

2ος συμμετέχοντας: Επηρεάζομαι από τις διάφορες διαφημίσεις σε έντυπα και εφημερίδες.

3ος συμμετέχοντας: Χρησιμοποιώ κυρίως το διαδίκτυο.

7ος συμμετέχοντας: Ακούω συνήθως τι λένε οι φίλοι και οι γνωστοί για προορισμούς που έχουν πάει και κρίνω ανάλογα.

**Δείγματα απαντήσεων στο ερώτημα “Είχατε εμπειρία τουρισμού κρουαζιέρας; Αν ναι παρακαλώ περιγράψτε σε συντομία αυτή σας την εμπειρία (από και προς την Κύπρο ή από και προς άλλους προορισμούς) , τις σχετικές σας οι απόψεις και αντιλήψεις;”**

14ος συμμετέχοντας: Ναι και πιστεύω ότι είναι ένα πολύ καλό μέσο διακοπών όπου σου παρέχονται όλου του είδους οι υπηρεσίες, έχεις την δυνατότητα να προγραμματίσεις σε καλές τιμές τις εκδρομές που θα συμμετέχεις στους διάφορους προορισμούς και μπορείς να βρεις κάθε είδους κρουαζιέρα ενδιαφέροντος που επιθυμείς. Είναι πολύ σημαντική η διάθεση και η αμεσότητα των υπηρεσιών τόσο στο πλοίο όσο και στα διάφορα λιμάνια και τη ξηρά.

7ος συμμετέχοντας: Όχι δεν είχα αυτή την εμπειρία.

8ος συμμετέχοντας: Όχι ακόμα αλλά όταν έχω την ευκαιρία σίγουρα θα επιδιώξω να έχω τέτοια εμπειρία.

15ος συμμετέχοντας: Βεβαίως. Έχω πάει δύο φορές, τη μία με φίλους και την άλλη με την οικογένειά μου. Και τις δύο φορές πέρασα καταπληκτικά. Εύκολη επιβίβαση και αποβίβαση, υψηλή ασφάλεια, υψηλό επίπεδο υπηρεσιών, ευγενικό και εκπαιδευμένο προσωπικό, πολλές επιλογές προορισμών να γνωρίζεις και να δεις αλλά παράλληλα και δραστηριότητες για όλα τα γούστα.

3ος συμμετέχοντας: Όχι. Σας έχω ήδη αναφέρει ότι προτιμώ να ταξιδεύω με αεροπλάνο αν και δεν έχω ενδιαφερθεί ποτέ να ψάξω και αυτή την επιλογή.

16ος συμμετέχοντας: Ναι και από τότε που απέκτησα παιδιά πιστεύω ότι είναι ο καλύτερος τρόπος διακοπών για να απολαύσω σε ένα και μόνο ταξίδι πολλές εμπειρίες, πολλές υπηρεσίες χωρίς ταλαιπωρία αλλά κυρίως που διαθέτει υπηρεσίες στις οποίες μπορούν να απασχοληθούν και τα παιδιά και έτσι να κάνω ξεκούραστες διακοπές.

4ος συμμετέχοντας: Όχι αν και θα ήθελα.

1ος συμμετέχοντας: Μία φορά για τρεις μέρες και οφείλω να πω ότι το βρήκα ενδιαφέρουσα εμπειρία την οποία θα ήθελα να ζήσω ξανά με φιλικές μου παρέες.

2ος συμμετέχοντας: Έχω πάει μία φορά από Κύπρο κρουαζιέρα στην Αίγυπτο. Ήτανε ικανοποιητική εμπειρία και θα ήθελα να ξαναζήσω κάτι τέτοιο και για άλλους προορισμούς.

11ος συμμετέχοντας: Είμαι συνήθης ταξιδιώτης αλλά ποτέ δεν είχε σκεφθεί αυτή την επιλογή για να έρθω σε επαφή με νέους πολιτισμούς. Με ιδέα της συζύγου μου πρόσφατα λάβαμε μέρος σε μία εξαιρετική κρουαζιέρα και αρκετά οικονομική. Ξεκινήσαμε τη διαδρομή με την επιβίβαση σε ομαλή και εύκολη διαδικασία, αφήσαμε τα πράγματά μας στο δωμάτιο και ξεκίνησε μια εξαιρετική φιλοξενία και ωραίες εμπειρίες στις εκδρομές που είχαν οργανωθεί στη ξηρά.

5ος συμμετέχοντας: Έκανα το πρώτο μου ταξίδι με κρουαζιερόπλοιο περίπου στην ηλικία των 30. Έκτοτε προσπαθώ όποτε υπάρχει η δυνατότητα να ταξιδεύω με αυτό το μέσο σε νέους προορισμούς. Διαθέτει τόσες πολλές ανέσεις και υπηρεσίες τόσο εν πλω όσο και στη ξηρά και είναι εξαιρετικός συνδυασμός διακοπών.

**Δείγματα απαντήσεων στο ερώτημα “Εάν δεν είχατε εμπειρία τουρισμού κρουαζιέρας, ποιοί είναι οι λόγοι για τους οποίους δεν χρησιμοποιήσατε αυτό το είδος τουρισμού;”**

20ος συμμετέχοντας: Απλά δεν έτυχε και πάντα πίστευα ότι είναι για πιο μεγάλες ηλικίες.

7ος συμμετέχοντας: Πιστεύω ότι λόγω των πολλών υπηρεσιών που προσφέρονται έχει ψηλότερη τιμή έναντι άλλων μέσων και τρόπων διακοπών και δεν είναι εύκολο για κάποιον που εργάζεται και έχει ένα βασικό μισθό να έχει την ευκαιρία να ζήσει αυτή την εμπειρία.

8ος συμμετέχοντας: Μέχρι πρόσφατα πίστευα ότι είναι ένα είδος διακοπών για μεγαλύτερες από εμένα ηλικίες και για οικονομικά ευκατάστατους. Ωστόσο έχω δει τελευταία κάποια δρομολόγια στο διαδίκτυο αρκετά ενδιαφέρουσα και σε σχετικά καλές τιμές.

3ος συμμετέχοντας: Προτιμώ να ταξιδεύω με αεροπλάνο. Το βρίσκω πιο άμεσο και εύκολο τρόπο αλλά δεν αποκλείω αυτή την επιλογή.

17ος συμμετέχοντας: Η γενικότερη τάση είναι τα ταξίδια να είναι αεροπορικά και δεν είναι ένας τομέας που προωθείται ιδιαίτερα στη χώρα. Για τους λόγους αυτούς δεν προέκυψε ποτέ η ανάγκη ή αλλιώς η ευκαιρία για να βιώσω αυτό το είδος τουρισμού.

4ος συμμετέχοντας: Ποτέ δεν σκέφθηκα σοβαρά αυτό το ενδεχόμενο. Προφανώς δεν είχα έντονους επηρεασμούς σχετικά.

13ος συμμετέχοντας: Όταν υπάρχει η οικονομική δυνατότητα για διακοπές, επιλέγουμε συνήθως την πιο οικονομική και έχω την άποψη πως αυτό το είδος διακοπών απαιτεί σημαντικό κονδύλι.

**Δείγματα απαντήσεων στο ερώτημα “Τι πιστεύετε για την Κύπρο ως τουριστικό προορισμό γενικότερα και ως προορισμό ή σημείο εκκίνησης και τερματισμού κρουαζιέρων ειδικότερα;”**

14ος συμμετέχοντας: Άκουσα πολλά για την Κύπρο και χρόνια τώρα προσπαθώ να την επισκεφθώ αλλά όλο και κάτι συμβαίνει. Τα τελευταία χρόνια με την εμπόλεμη κατάσταση στην περιοχή έχω αφήσει προς το παρόν αυτή την επιλογή μέχρι να αλλάξουν τα δεδομένα. Την επιλογή να φθάσω Κύπρο με πλοίο δεν την έχω ακούσει καθόλου αλλά ούτε και για τις επιλογές που προσφέρει ο προορισμός. Θα το ψάξω όμως τώρα που μου το αναφέρετε.

20ος συμμετέχοντας: Έχω ακούσει από φίλους και γνωστούς που επισκέφθηκαν την Κύπρο ότι είναι πολύ καλός προορισμός αλλά δεν γνωρίζω περισσότερες λεπτομέρειες, ειδικά για το αν είναι προορισμός η σημείο κρουαζιέρων.

15ος συμμετέχοντας: Έχω πάει στη Λάρνακα και μου άρεσε πάρα πολύ. Πήγα και σε μία περιοχή με ωραία νυχτερινή ζωή (δεν θυμάμαι τώρα την ονομασία) και θα ήθελα να ξανά επισκεφτώ την Κύπρο. Σίγουρα η επιλογή της κρουαζιέρας θα μου άρεσε ακόμα περισσότερο αλλά στο παρόν στάδιο δεν έχω μελετήσει αυτές τις επιλογές.

3ος συμμετέχοντας: Πιστεύω ότι είμαστε ένας ιδανικός τουριστικός προορισμός με περιθώρια ωστόσο ανάπτυξης σε πολλούς τομείς. Δεν έχω γνώση όμως για τις επιλογές που προσφέρει η χώρα για τον τομέα που μου έχετε αναφέρει.

17ος συμμετέχοντας: Τόσο πολύ μου αρέσει η χώρα μας που αρκετές φορές πιστεύω ότι δεν χρειάζεται να πάω σε άλλη χώρα για τουρισμό. Προσφέρει πολλές και ποικίλες επιλογές για όλα τα γούστα. Ωστόσο τα τελευταία χρόνια νομίζω πως το ίδιο κόστος θα έχω αν κάνω εντός Κύπρου διακοπές με εκτός Κύπρου (ειδικά αν κρατήσω νωρίς αεροπορικά εισιτήρια και ξενοδοχεία για κάποιο προορισμό) και αυτό είναι ένας λόγος για τον οποίο τα τελευταία χρόνια τόσο εγώ όσο και φίλοι και γνωστοί ταξιδεύουμε στο εξωτερικό για τις διακοπές μας. Έχω ψάξει να πάω με πλοίο σε Ελλάδα αλλά νομίζω δεν υπάρχει τέτοια σύνδεση απευθείας. Ακούω κάποτε για κρουαζιέρες με πλοία από

εδώ αλλά έχω την εντύπωση ότι είναι ένα είδος τουρισμού για μεγαλύτερες ηλικίες.

19ος συμμετέχοντας: Επισκέπτομαι την Κύπρο και πιστεύω ότι είναι απ' όσους προορισμούς έχω επισκεφθεί ένας από τους αγαπημένους μου. Πολλά να κάνεις, πολλά να δεις, καλός κόσμος, ωραίο φαγητό. Δεν το γνώριζα όμως ότι υπάρχουν κρουαζιέρες από τη χώρα και προς τη χώρα.

10ος συμμετέχοντας: Γνωρίζω για την Κύπρο από τις ειδήσεις δε διεθνή δίκτυα μετάδοσης αλλά λίγα για τις επιλογές που διαθέτει ως τουριστικός προορισμός γενικά.

1ος συμμετέχοντας: Γνωρίζω πολύ λίγα για την Κύπρο ως τουριστικό προορισμό, συνεπώς δεν έχω γνώση ούτε για τον συγκεκριμένο τομέα. Δεν είχα την Κύπρο ιδιαίτερα ποτέ στη σκέψη μου ανάμεσα στους πρώτους προορισμούς που θα ήθελα να επισκεφθώ.

11ος συμμετέχοντας: Έχω ακούσει για την Κύπρο από φίλους ότι είναι καλή επιλογή προορισμού για τουρισμό και ότι έχει πολλές ομορφιές και αρχαία. Δεν γνωρίζω όμως ότι υπάρχει και η επιλογή να την επισκεφθεί κάποιος με κρουαζιερόπλοια.

18ος συμμετέχοντας: Έχω καλή εντύπωση για την Κύπρο ως τουριστικό προορισμό και γνωρίζω ότι διαθέτει και μεγάλη ιστορία και αρχαιολογικά μνημεία. Όμως οι αναταράξεις στην περιοχή επηρεάζουν κάπως τον τουριστικό της χαρακτήρα καθώς επίσης και τα γεγονότα των τελευταίων χρόνων της οικονομίας της Κύπρου αλλά και της Ελλάδας. Έχω ενημερωθεί κατά καιρούς για δρομολόγια κρουαζιέρας που προσεγγίζουν και την Κύπρο αλλά ακόμη δεν έχω ζήσει αυτή την εμπειρία.

9ος συμμετέχοντας: Έχω ταξιδέψει στην Κύπρο αεροπορικώς και είναι ένας πολύ ωραίος προορισμός. Όμως τα γεγονότα στην περιοχή με κάνουν να νιώθω λίγο ανασφαλής για ταξίδι στην Κύπρο τα τελευταία χρόνια. Είμαι επίσης λάτρης της κρουαζιέρας αλλά για να είμαι ειλικρινής δεν έχω ποτέ ενδιαφερθεί να ψάξω για δρομολόγια κρουαζιέρας στην περιοχή που βρίσκεται η Κύπρος.

5ος συμμετέχοντας: Έχω επισκεφθεί μία φορά την Κύπρο και μου έχει αρέσει πάρα πολύ ως τουριστικός προορισμός. Δεν έχω σκεφθεί ποτέ όμως να την επισκεφθώ με δρομολόγια κρουαζιέρας και δεν έχω ερευνήσει αυτές τις επιλογές. Για να είμαι ειλικρινής δεν είχα κάποιο επηρεασμό που να μου κινήσει την περιέργεια για να ψάξω τις επιλογές του τουρισμού κρουαζιέρας που προσφέρει η χώρα.