

**ΤΕΙ ΗΠΕΙΡΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Μ. ΔΙΑΚΟΜΙΧΑΛΗΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ: «Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ»



**ΟΙ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ:
ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΛΙΦΗ
ΒΑΛΜΠΟΝΑ ΚΙΟΥΡΚΟΥ**

ΠΡΕΒΕΖΑ 2002

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΤΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ

1.1 Ιστορική αναδρομή του τουριστικού φαινομένου	σελ.5
1.2 Νέες μορφές τουρισμού.....	σελ.7
1.3 Εννοιολογικοί προσδιορισμοί	σελ.8
1.4 Γιατί είναι σημαντικός ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα	σελ.9
1.5 Ιστορική αναδρομή	σελ.11
1.6 Η υπερατλαντική επιβατηγός ναυτιλία των Ελλήνων	σελ.14
1.7 Η σύγχρονη ιστορία των Ελλήνων στην κρουαζιέρα	σελ.15
1.8 Η ιστορία της κρουαζιέρας.....	σελ.18
1.9 Τα κρουαζιερόπλοια της νέας χιλιετίας	σελ.23

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΔΙΑΚΟΣΜΗΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΕΝΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟΥ

2.1 Είδη της θαλάσσιας κρουαζιέρας.....	σελ.25
2.2 Διακόσμηση πλοίων	σελ.26
2.3 Υπηρεσίες στο πλοίο	σελ.30
2.4 Γενικές πληροφορίες για τη ζωή στο πλοίο	σελ.35
2.5 Τρόποι κράτησης θέσεων.....	σελ.42
2.6 Προγράμματα κρουαζιέρων στην Ελλάδα- Διάρκεια.....	σελ.44

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

3.1	Οι εταιρείες που αποτέλεσαν το δείγμα της έρευνας	σελ.49
3.2	Διοικητική δομή και οργανόγραμμα εταιρειών.....	σελ.50
3.3	Διοικητική δομή και οργανόγραμμα πλοίου.....	σελ.54
3.4	Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών	σελ.61
3.5	Τα έσοδα και έξοδα των εταιρειών	σελ.63
3.6	Το κόστος της κρουαζιέρας.....	σελ.66
3.7	Αριθμοδείκτες	σελ.68
3.8	Χρηματοοικονομική διάρθρωση της επιχείρησης.....	σελ.70

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

4.1	Πλήρωμα και σημαία	σελ.82
4.2	Ορισμός Cabotage και προβλήματα.....	σελ.83
4.3	Τρόποι παραβίασης του Cabotage.....	σελ.84
4.4	Δυναμικότητα- Σημαντικό στρατηγικό όπλο αλλά και πιθανό πρόβλημα....	σελ.85
4.5	Κρουαζιερόπλοια:είναι η δυναμικότητα του κλάδου η λύση ή το πρόβλημασελ.88	
4.6	Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του κλάδου των κρουαζιερόπλοίων	σελ.90
4.7	Η τουριστική κίνηση στην Ελλάδα από την δεκαετία του '80 και έπειτα	σελ.97
4.8	Τα οφέλη στην ελληνική οικονομία	σελ.98
4.9	Το επίπεδο της κρουαζιέρας στη χώρα μας	σελ.99
4.10	Η σχέση της Ελλάδας με τις ανταγωνίστριες χώρες	σελ.100
4.11	Οι επιπτώσεις στην Ελληνική οικονομία	σελ.101
4.12	Δραστηριοποίηση κρουαζιερόπλοίων υπό κοινοτική σημαία στις εσωτερικές θαλάσσιες περιηγήσεις.....	σελ.102
4.12.1	Εισαγωγή.....	σελ.102
4.12.2	Ρυθμίσεις του κανονισμού	σελ.104
4.12.3	Χρονοδιάγραμμα απελευθέρωσης των θαλάσσιων περιηγήσεων με	

κρουαζιερόπλοια	σελ.105
4.12.4 Προϋποθέσεις δραστηριοποίησης.....	σελ.106
4.12.5 Θέματα στελέχωσης	σελ.106
4.12.6 Ενέργειες των λιμενικών αρχών	σελ.107
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	σελ109
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	σελ111
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	σελ113

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.

ΤΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ

1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

Ο όρος Τουρισμός προέρχεται από την αγγλική λέξη TOURING ή τη γαλλική TOUR που στη γλώσσα μας σημαίνει περιηγητισμός. Δεν υιοθετήθηκε όμως ο όρος αυτός αλλά επικράτησε αυτός που χρησιμοποιείται διεθνώς, δηλαδή «Τουρισμός».

Τι είναι όμως ο τουρισμός; Ένας από τους ορισμούς που δόθηκαν κατά καιρούς είναι και ο ορισμός του κ. Καλφιώτη, σύμφωνα με τον οποίο:

«Τουρισμός είναι η πρόσκαιρη διακίνηση ατόμων ομαδικά ή μεμονωμένα από τον τόπο της μόνιμης κατοικίας τους σε έναν άλλο, η οποία αποσκοπεί στην ικανοποίηση της πνευματικής περιέργειας, της ψυχικής επιθυμίας και η οποία προκαλεί τη δημιουργία οικονομικών δραστηριοτήτων».

Σήμερα ο τουρισμός καλύπτει σχεδόν όλες τις κοινωνικές και εισοδηματικές τάξεις, αποβλέποντας στην ικανοποίηση της βασικής πλέον ανάγκης του ανθρώπου, της ανάγκης της πρόσκαιρης φυγής από την ρουτίνα και την καθημερινότητα και δίνει τη δυνατότητα της δημιουργίας προϋποθέσεων γνωριμίας και συναδέλφωσης των λαών για ένα καλύτερο και ειρηνικό μέλλον της ανθρωπότητας. Ουσιαστικά, λοιπόν, αποτελεί σήμερα μια κοινωνική, πολιτιστική, και οικονομική δραστηριότητα που κινείται σε διεθνή επίπεδα.

Αποτελεί ένα κοινωνικό και οικονομικό φαινόμενο επειδή είναι μια ενέργεια, μια εκδήλωση, που πραγματοποιείται στα πλαίσια της ανθρώπινης κοινωνίας με ένα συγκεκριμένο σκοπό, την ικανοποίηση της τουριστικής ανάγκης του ταξιδιώτη.

Ο τουρισμός δίνει την ευκαιρία στους ανθρώπους να δοκιμάσουν, λίγο ή πολύ τη ζωή, τις συνήθειες, τα ήθη και έθιμα άλλων χωρών, πολιτισμών ή περιοχών. Οι ταξιδιώτες έρχονται σε επαφή με τους ντόπιους, ανταλλάσσουν ιδέες και απόψεις και έτσι βοηθούν στην επέκταση των πολιτιστικών ανταλλαγών.

Μετά την αύξηση του διαθέσιμου εισοδήματος (που αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη του τουριστικού ταξιδιού) όπως επίσης και την αύξηση του ελεύθερου χρόνου και των πληρωμένων διακοπών, ο τουρισμός έχει αναδειχθεί σε μια νέα κοινωνική και οικονομική δύναμη στον κόσμο, γιατί στο τουριστικό κύκλωμα περιλαμβάνονται πολλές υπηρεσίες και αγαθά και γιατί από αυτόν ζουν εκατομμύρια ανθρώπων που παρέχουν όλα αυτά στον ταξιδιώτη.

Πολλοί κλάδοι, όπως της Κοινωνιολογίας, της Γεωγραφίας, της Οικονομίας, της Στατιστικής, έχουν προσφέρει για την καλύτερη μελέτη του φαινομένου του τουρισμού.

Ειδικότερα, μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στο τουριστικό φαινόμενο, όταν δηλαδή ο τουρισμός δεν αποτελούσε προνόμιο μόνο των υψηλών κοινωνικών τάξεων αλλά όλων των ατόμων σαν μια επιτακτική ανθρώπινη ανάγκη.

Τα οικονομικά οφέλη από την εξάπλωση του τουρισμού σε όλον τον κόσμο είναι τεράστια. Για αυτό ο τουρισμός θεωρείται διεθνώς ένας σημαντικός τομέας της οικονομίας, τόσο για τα συναλλαγματοφόρο οφέλη του όσο και για τον ανθρωποκεντρικό του χαρακτήρα. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού, μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι σε παγκόσμιο επίπεδο ο διεθνής τουρισμός αντιπροσωπεύει έναν κύκλο εργασιών περίπου δύο τρισεκατομμυρίων δολαρίων. Ο τουρισμός αντιπροσωπεύει το 12% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος της υφελίου και καλύπτει το 15% του τομέα των υπηρεσιών διεθνώς. Σχετικά με τη χώρα μας, όσον αφορά την τουριστική ανάπτυξη, άρχισε μετά το 1960. Η Ελλάδα διέθετε ορισμένα συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι των άλλων χωρών. Έτσι άρχισε να αυξάνεται ο αριθμός των επισκεπτών και να δημιουργούνται οι προϋποθέσεις μιας νέας συναλλαγματοφόρος πηγής για την οικονομία μας. Σήμερα η Ελλάδα ανήκει στις τουριστικές χώρες και δίνει μεγάλη σημασία στην προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού επισκεπτών, που σημαίνει μεγαλύτερη εισροή συναλλάγματος. Αυτό σημαίνει βελτίωση του βιοτικού επιπέδου, συγκράτηση του πληθυσμού στις περιοχές του, ανάπτυξη των υποβαθμισμένων περιοχών, νέες ευκαιρίες επενδύσεων, δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης και γενικά σημαίνει οικονομική ανάπτυξη.

Ένας αποφασιστικός παράγοντας για τη διαμόρφωση του Εθνικού Προϊόντος με καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της εθνικής μας οικονομίας είναι και ο τουρισμός. Για να επιτευχθεί μια σωστή ανάπτυξη της χώρας μας είναι απαραίτητο ένα ρεαλιστικό πρόγραμμα στηριγμένο πάνω στην αποφυγή των λαθών που έγιναν στο παρελθόν και όχι ξεκομμένο από την όλη ανάπτυξη των τομέων της κοινωνικοοικονομικής και πολιτιστικής ζωής της χώρας μας.

1.2 ΝΕΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ¹

Τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια, η έννοια της τουριστικής ανάπτυξης έχει συνδεθεί σε μεγάλο βαθμό με νέες μορφές τουρισμού. Δίνεται η δυνατότητα να ανοίξουν νέες αγορές, κάτι που είναι το κύριο ζητούμενο σήμερα όπου υπάρχουν κλάδοι που έχουν υποστεί κορεσμό.

Με τον τρόπο αυτό κάθε χώρα προσπαθεί με το δικό της τρόπο, ανάλογα με τη χρονική περίοδο και δίνοντας συγκεκριμένα κίνητρα να βοηθήσουν στην ανάπτυξη νέων μορφών τουρισμού όπως:

I. Τουρισμός για λόγους υγείας- Θερμαλισμός

Το πολυτιμότερο αγαθό του ανθρώπου είναι η υγεία. Αυτή δημιούργησε μια νέα μορφή τουρισμού. Η μετακίνηση των ανθρώπων σε τόπους όπου είναι δυνατή η αποκατάσταση ή η διατήρηση της υγείας τους είναι ένα είδος τουριστικής ανάπτυξης, που ταιριάζει απόλυτα στο φυσικό πλούτο της χώρας μας.

Σήμερα στην Ελλάδα υπάρχει μεγάλος αριθμός ιαματικών και θεραπευτικών πηγών, γύρω στις 700 που οι περισσότερες από αυτές παραμένουν ανεκμετάλλευτες.

¹ Βλ. Πτυχιακή εργασία «Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα» σελ.3-5

II. Επαγγελματικός ή εμπορικός τουρισμός

Η μετακίνηση των ατόμων που γίνεται για επαγγελματικούς λόγους χωρίς όμως την άμεση προσκόμιση οικονομικού κέρδους. Εξαιτίας της διεθνοποίησης του εμπορίου, η μετακίνηση των ανθρώπων που ασχολούνται με το εμπόριο είναι αρκετά μεγάλη, καθημερινή και ανεξάρτητα εποχής.

III. Τουρισμός για άτομα με ειδικές ανάγκες

Πρόκειται για μια νέα μορφή τουριστικής ανάπτυξης που είναι εξαιρετικά σημαντική και έχει αρχίσει να αναπτύσσεται τα τελευταία χρόνια τόσο στο εξωτερικό όσο και στη χώρα μας λόγω του κοινωνικού και ανθρωπιστικού της χαρακτήρα.

IV. Συνεδριακός τουρισμός

Η μορφή αυτή του τουρισμού αναπτύσσεται ραγδαία και συμπεριλαμβάνει τα άτομα εκείνα που συμμετέχουν σε διάφορα συνέδρια με μεγάλη ποικιλία θεμάτων που διοργανώνονται σε διάφορα μέρη του κόσμου, κατ' εξοχήν τουριστικά. Ο συνεδριακός τουρισμός αρχίζει και στη χώρα μας να σημειώνει σημαντική ανάπτυξη.

V. Θαλάσσιος τουρισμός

Μια από τις κυριότερες πηγές του τουριστικού πλούτου είναι και ο θαλάσσιος τουρισμός, που διαφοροποιεί και εμπλουτίζει την τουριστική προσφορά στη χώρα μας με συγκριτικό πλεονέκτημα τα νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου Πελάγους και τη σχέση αυτών με τον κυρίως χώρο της πατρίδος μας από πλευράς ιστορικών μνημείων του πολιτισμού μας, του παρελθόντος, της πολιτιστικής κληρονομιάς καθώς και από την πλευρά αποστάσεως θαλάσσιων δρόμων.

1.3 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΙ

Ο θαλάσσιος τουρισμός αναφέρεται στο σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στο θαλάσσιο χώρο μιας χώρας υποδοχής τουριστών και όχι μόνο. Αναμφίβολα ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις δυναμικότερες και επιλεκτικότερες μορφές του σύγχρονου τουρισμού, αφού η σημασία

του στις τουριστικές οικονομίες των χωρών που έχουν τόσο φυσικές προϋποθέσεις όσο και τις οικονομικές δυνατότητες να τον αναπτύξουν είναι κυριολεκτικά μεγάλη.

Η πιο παραγωγική και συναλλαγματοφόρο δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού είναι, οπωσδήποτε, εκείνη της ναύλωσης σκαφών αναψυχής κάθε είδους, όπως για παράδειγμα πολυτελών θαλαμηγών, ιστιοφόρων, ταχύπλων σκαφών κλπ. Η πελατεία στην οποία απευθύνεται και οι ανάγκες ή επιθυμίες τις οποίες ικανοποιεί, είναι κατά το πλείστον τουρίστες υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

Άλλη αξιόλογη συναλλαγματοφόρος δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού είναι και αυτή των κρουαζιέρων, η ζήτηση των οποίων παρουσιάζει διεθνώς σημαντική αύξηση. Οι σύγχρονες τάσεις της αγοράς κρουαζιέρων συγκλίνουν στα μεγαλύτερα και πολυτελέστερα κρουαζιερόπλοια, τα οποία εξασφαλίζουν υψηλή ποιότητα διαμονής και ψυχαγωγίας στους πελάτες τους, που κατά κανόνα αποτελούν τουρίστες μέσης και υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι η δημιουργία της κατάλληλης υποδομής, το κόστος της οποίας κάθε άλλο παρά χαμηλό είναι, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά στην κατασκευή σύγχρονων και άρτια εξοπλισμένων μαρίνων για τον ελλιμενισμό, τον εφοδιασμό και γενικά την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής, άσχετα αν αυτά είναι ενοικιαζόμενα ή ιδιωτικής χρήσης και στη συμπλήρωση ή και ανανέωση του στόλου των σκαφών αναψυχής και των κρουαζιερόπλοιων.

1.4 ΓΙΑΤΙ ΕΙΝΑΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΣ Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελλάδα με 16.000 χιλιόμετρα ακτών, πάνω από 1.600 όρμους και κόλπους και 3.000 νησιά, υπήρξε ανέκαθεν μία χώρα με έντονο θαλάσσιο χαρακτήρα.

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί ένα σημαντικό τομέα με πολύ καλές προοπτικές ανάπτυξης στην Ελλάδα. Όταν γίνεται αναφορά στο θαλάσσιο τουρισμό,

συμπεριλαμβάνεται ένα μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων, όπως κολύμβηση, θαλάσσιο σκι, ψάρεμα, χρήση σκαφών αναψυχής (ιστιοπλοΐα), κρουαζιέρες.

Η δυνατότητα ανάπτυξης αυτού του είδους τουρισμού έγινε γρήγορα αντιληπτή από τους Έλληνες επιχειρηματίες, οι οποίοι άρχισαν για πρώτη φορά να οργανώνουν κυκλικές περιηγήσεις- κρουαζιέρες- στα ελληνικά παράλια και νησιά από το 1954. Με το πέρασμα του χρόνου οι κυκλικές περιηγήσεις άρχισαν να επεκτείνονται και σε λιμάνια του εξωτερικού.

Κατά τη θερινή περίοδο χιλιάδες τουρίστες επισκέπτονται τη χώρα μας και φτάνουν σε αυτήν με αεροπλάνο, με τρένο ή με πλοίο. Αυτοί που καταφθάνουν με πλοίο, μας ενδιαφέρουν περισσότερο γιατί τα περισσότερα ελληνικά νησιά δεν έχουν αεροπορική σύνδεση. Ο τουριστικός μας στόλος με ελληνική σημαία, που συγκροτείται από ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία, τουριστικά θαλαμηγό σκάφη, οχηματαγωγά πλοία, κρουαζιερόπλοια που κατά τη θερινή περίοδο εξυπηρετούν χιλιάδες επισκέπτες που θέλουν να γνωρίσουν τα ελληνικά νησιά, αποτελεί την πρώτη επιβατηγό ναυτιλιακή δύναμη στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ένα από τα χαρακτηριστικά του θαλάσσιου τουρισμού είναι το γεγονός ότι προσφέρει δυνατότητες ανάπτυξης σε περιοχές με υποβαθμισμένους τους υπόλοιπους τομείς της οικονομίας εκτός του τουρισμού.

Συγκεκριμένα, τα κρουαζιερόπλοια και τα σκάφη αναψυχής αναλαμβάνουν ολοκληρωτικά την εξυπηρέτηση και την ευθύνη της φιλοξενίας του επισκέπτη, από τη στιγμή που θα ξεκινήσει από το σπίτι του. Του παρέχουν τα μέσα για να απολαύσει την ποιότητα, να γνωρίσει από κοντά τα ήθη και τα έθιμα του κάθε τόπου. Το προσωπικό των κρουαζιερόπλοιων που είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο, δεν αντιμετωπίζει τον ταξιδιώτη σαν μια οικονομική μονάδα, αλλά σαν άνθρωπο που έχει ανάγκη από ξεκούραση και αλλαγή παραστάσεων.

Με τα σκάφη αναψυχής (yachts) κάθε ταξιδιώτης έχει απεριόριστες επιλογές και είναι σε θέση να προγραμματίζει πως θα απολαύσει τις διακοπές του. Ειδικά στην

Ελλάδα υπάρχει ένας συνδυασμός ήλιου και γαλανής θάλασσας, μεγαλοπρεπών νησιών και χερσονήσων, αρχαίων μνημείων, μοναστηριών, αρχαίων θεάτρων, τόσο στο Αιγαίο όσο και στο Ιόνιο που δεν υπάρχει πουθενά στην Ευρώπη. Το θαλάσσιο γιώτικ απευθύνεται όχι μόνο σε έλληνες αλλά κυρίως σε ξένους τουρίστες.

Όσο για το χώρο της κρουαζιέρας είναι ιδιαίτερα σημαντικό πως τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια μπορούν να φιλοξενήσουν χιλιάδες τουρίστες και να τους προσφέρουν ποικιλία προγραμμάτων περιηγήσεων, που δεν περιορίζονται μόνο στο χώρο της ελληνικής επικράτειας, αλλά περιλαμβάνουν και λιμάνια γειτονικών χωρών. Προσφέρουν τουρισμό υψηλής ποιότητας γιατί ο τουρίστας μπορεί να απολαύσει μοναδική ξεκούραση, να διασκεδάσει, να βρεθεί κοντά στις χαρές της θάλασσας, να δοκιμάσει φαγητό ποιότητας και να γνωρίσει καινούργιους τόπους σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Τα σκάφη αναψυχής, τα κρουαζιερόπλοια και οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες με σωστή υποδομή και την ανάλογη προβολή του θαλάσσιου τουριστικού προϊόντος μπορούν να συντελέσουν (πέρα από την ανάπτυξη μόνο του τουρισμού της θάλασσας στην Ελλάδα) και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην αύξηση της συναλλαγματικής απόδοσης.

Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε ότι πρόκειται για έναν κλάδο που έχει δυνατότητες ανάπτυξης ποσοτικής και ποιοτικής και είναι ένας συναλλαγματοφόρος κλάδος. Μέσω της ανάπτυξής του μπορούν να δημιουργηθούν καινούργιες θέσεις απασχόλησης και επομένως να βοηθήσει στην οικονομία της χώρας μας.

1.5 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ²

Από τα πρώτα υπερατλαντικά ταξίδια στα πολυτελή ταξίδια αναψυχής. Είναι πολύ δύσκολο να καταγράψει κανείς με σαφήνεια την ιστορία των Ελλήνων στον τομέα των κρουαζιερόπλοιων. Αυτός ο στόχος επιτυγχάνεται μόνο μετά τη δεκαετία του

² Βλ. Οικονομικός Ταχυδρόμος, 11ουνίου 2002,σελ.70-77

1950, οπότε και οι έλληνες της θάλασσας κάνουν τα πρώτα διστακτικά, αλλά σταθερά, βήματα στον κλάδο αυτό.

Σταθερά, γιατί, ήδη από την αρχαιότητα, οι Έλληνες εμφανίζονται να αναπτύσσουν δραστηριότητα στη θάλασσα με πλοία που είναι λίγο απ' όλα. Όταν χρειάζεται είναι πολεμικά πλοία, αλλά μπορούν να γίνουν το ίδιο εύκολα και εμπορικά, ακόμη και επιβατηγά πλοία.

Όπως αναφέρεται στα «10,000 χρόνια ελληνικής ναυτιλίας πέρασαν πολλοί αιώνες μέχρι οι Έλληνες να ανακαλύψουν την αξία της εξειδίκευσης στις δια θαλάσσης μεταφορές». Κατά βάση, αυτό που γνωρίζουμε είναι ότι οι Έλληνες διαθέτουν ισχυρή ιστορία στην ακτοπλοϊκή βιομηχανία, η επέκταση της οποίας εμπεριέχει και στοιχεία κρουαζιέρας.

Ο τομέας της κρουαζιέρας και, εν γένει, της ενασχόλησης με τη ναυτιλία εκείνη που αφορά επιβάτες και όχι μόνο εμπορεύματα είναι ένας κλάδος που δεν προκάλεσε ποτέ το έντονο ενδιαφέρον των ελλήνων ναυτιλιακών παραγόντων, παρά το γεγονός πως μερικά από τα πιο ηχηρά ονόματα της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας εμφανίζονται να κάνουν τα πρώτα επιχειρηματικά βήματά τους στον κλάδο των επιβατηγών πλοίων.

Μεταξύ αυτών, ο καπετάν Γιάννης Λάτσης, ένας από τους πιο πλούσιους ανθρώπους του πλανήτη, αλλά και ο Λουκάς Χατζηιωάννου, ο οποίος αρκετά χρόνια μετά χαρακτηρίστηκε ο “βασιλιάς των “τάνκερ”.

Στη δεκαετία του 1960, ένας άγνωστος ως τότε επιχειρηματίας, που δεν έχει κανένα πλοίο υπό τον έλεγχό του, ο Λουκάς Χατζηιωάννου, αγοράζει ένα μικρό επιβατηγό πλοίο, το “Venus”, το οποίο εκτελεί δρομολόγια στη γραμμή που συνδέει την Κύπρο με την Ελλάδα. Το πλοίο αυτό καταστράφηκε από πυρκαγιά και έκτοτε, ο Λουκάς Χατζηιωάννου ουδέποτε ασχολήθηκε ξανά με τα επιβατηγά πλοία. Λίγα χρόνια νωρίτερα, ο καπετάν Γιάννης Λάτσης αγοράζει ένα μικρό επιβατηγό πλοίο, το “Νεράιδα”, το οποίο έχει, και αυτό, την ίδια τύχη με το “Venus”, αφού καταστράφηκε

από πυρκαγιά κατά την εκτέλεση κρουαζιέρας στον Σαρωνικό. Ο καπετάν Γιάννης όμως συνέχισε τη δραστηριότητά του στην επιβατηγό ναυτιλία, με το πλοίο “Πορτοκαλής Ήλιος”, ενώ λίγο αργότερα αποκτά και άλλα μεταχειρισμένα κρουαζιερόπλοια, στα οποία δίνει το όνομα της κόρης του Μαρίας. Αυτά τα πλοία τον βοήθησαν σημαντικά στο να εδραιώσει τις σχέσεις του με τον Αραβικό Κόσμο και κυρίως με τις χώρες εκείνες που παράγουν τεράστιες ποσότητες πετρελαίου

Στα χρόνια που ήλθαν, ο κ. Λάτσης ουδέποτε εγκατέλειψε τα επιβατηγά πλοία, τα οποία βεβαίως εξελίχθηκαν σε πολυτελέστατα mega yachts, όπου φιλοξενούνται, ακόμη και σήμερα, γαλαζοαίματοι από όλον τον πλανήτη. Υπάρχουν όμως και άλλοι Έλληνες εφοπλιστές που, αν και ο περισσότερος κόσμος τους γνώρισε από τη δραστηριοποίησή τους στους “βαρείς” τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας, εν τούτοις, πάντα είχαν συμφέροντα στην επιβατηγό ναυτιλία, όπως οι Γιάννης Καρράς και Αριστομένης Καραγεώργης. Ο Γιάννης Καρράς στράφηκε στην αγορά των πολυτελών επιβατηγών πλοίων ως μια παράλληλη δραστηριότητα, ικανή να υποστηρίξει της επενδύσεις που είχε πραγματοποιήσει στον τουριστικό τομέα, στη Σιθωνία της Χαλκιδικής. Ο Αριστομένης Καραγεώργης εισήλθε στην αγορά των επιβατηγών πλοίων την εποχή της σύνδεσης της Ελλάδας με την Ιταλία, με δύο επιβατηγά πλοία. Και οι δύο αποχώρησαν από την αγορά των επιβατηγών πλοίων, λίγα χρόνια αργότερα, χωρίς να έχουν επιτύχει ιδιαίτερα σημαντικά αποτελέσματα σε σύγκριση με άλλους τομείς της ναυτιλίας, στους οποίους είχαν σημειώσει σημαντικές επιτυχίες.

Το ίδιο συνέβη και με τον Νίκο Σούτο, ο οποίος συνέδεσε ακτοπλοϊκά τον Βόλο με την Ταρτούς της Συρίας, με δύο εξειδικευμένα επιβατηγά πλοία, γραμμή που καταργήθηκε λίγα χρόνια μετά την καθιέρωσή της, αλλά εξακολουθεί να περιλαμβάνεται στους στόχους του έλληνα εφοπλιστή.

Πολλοί λίγοι γνωρίζουν ότι ο Λουκάς Μάτσας, ο οποίος υπήρξε γνωστός για την επιτυχημένη δραστηριότητά του στον τομέα των ρυμουλκών, αλλά και των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, ήταν ο άνθρωπος που συνέδεσε ακτοπλοϊκά την Αρκίτσα με την Αιδηψό, το 1959, με το ανοικτού τύπου επιβατηγό πλοίο “Αλκυών”, το οποίο, ως σημειωθεί, είχε λάβει μέρος στην Απόβαση της Νορμανδίας.

Επίσης, θα πρέπει να αναφερθεί το όνομα του Παναγή Γιαννουλάτου, μιας ισχυρής προσωπικότητας στην ιστορία των Ελλήνων στην επιβατηγό ναυτιλία, που υπήρξε ο ιδρυτής των Ελληνικών Μεσογειακών Γραμμών, έχοντας ως κέντρο των δραστηριοτήτων του στον Πειραιά.

1.6 Η ΥΠΕΡΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Τα υπερατλαντικά ταξίδια επιβατηγών πλοίων είναι τομέας στον οποίο οι Έλληνες εισήλθαν αργότερα από τους μετέπειτα ανταγωνιστές τους, κατάφεραν όμως σύντομα να εδραιώσουν τη θέση και το όνομά τους.

Ο πρώτος που ασχολήθηκε στην Ελλάδα με τα υπερατλαντικά ταξίδια ήταν ο Λεωνίδας Μωραΐτης, ο οποίος αρχές της δεκαετίας του '30, με το επιβατηγό πλοίο "Μωραΐτης", συνέδεσε την Ελλάδα με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Σε σύντομο χρονικό διάστημα, η εταιρεία Μωραΐτη διέθετε τέσσερα υπερωκεάνια, που ταξίδευαν από την Ελλάδα στην Αμερική. Αργότερα, η εταιρεία έχασε σημαντικά κεφάλαια και κάποια στιγμή χρεοκόπησε.

Το κενό που δημιουργήθηκε με την αποχώρηση του Παναγή Μωραΐτη από τη γραμμή Ελλάδος- ΗΠΑ, κάλυψαν το 1939 οι αδελφοί Γουλανδρή με το υπερωκεάνιο "Νέα Ελλάς".

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος διακόπτει αυτή τη δραστηριότητα. Οι αδελφοί Γουλανδρή επιστρέφουν στο προσκήνιο των υπερωκεανίων το 1947, και παραμένουν στον τομέα αυτό ως και το 1953,

Την ίδια περίοδο, όμως, εμφανίζεται στην ίδια αγορά και ο Ευγένιος Ευγενίδης, ο οποίος με το υπερωκεάνιο "Βασίλισσα Φρειδερίκη", ένα παλιό μεταχειρισμένο αμερικάνικο πλοίο, καλύπτει και αυτός τη γραμμή Ελλάδος – ΗΠΑ.

Το “Βασίλισσα Φρειδερίκη” είχε υψωμένη τη σημαία της Λιβερίας ως τη λύση του συμβολαίου που είχαν συνάψει οι αδελφοί Γουλανδρή με το ελληνικό κράτος για τη γραμμή Ελλάδα – ΗΠΑ. Θα πρέπει να σημειωθεί, ωστόσο, ότι οι αδελφοί Γουλανδρή είχαν προχωρήσει στη ναυπήγηση του υπερωκεανίου “Ολυμπία”, το οποίο δεν κατάφερε να εξασφαλίσει μια νέα κρατική σύμβαση.

Με τα υπερωκεάνια “Ολυμπία” και “Βασίλισσα Άννα-Μαρία” των αδελφών Γουλανδρή, ως το 1965, είχε ταξιδέψει ο μεγαλύτερος όγκος μεταναστών από την Ελλάδα προς τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Οι αεροπορικές μεταφορές, όμως που αναπτύχθηκαν μετά το 1965 στην Ελλάδα, σιγά σιγά έβαλαν στο περιθώριο τα υπερωκεάνια.

Ωστόσο, οι Έλληνες δεν μετανάστευαν μόνο στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Σημαντικός αριθμός αυτών κατευθύνθηκε και προς την Αυστραλία. Η γραμμή Ελλάδα – Αυστραλίας αναπτύχθηκε το 1958 από έναν πρωτοπόρο της ελληνικής βιομηχανίας, τον Αντώνη Χανδρή, ο οποίος, ουσιαστικά, ήταν και ο πρώτος που εισήγαγε στην Ελλάδα την ιδέα των ταξιδιών αναψυχής που πραγματοποιούνται με πολυτελή νέα κρουαζιερόπλοια.

Το πρώτο πλοίο του Αντώνη Χανδρή, που άνοιξε τη γραμμή Ελλάδα – Αυστραλίας, ήταν το “Πατρίς”. Πολύ σύντομα στο στόλο προστέθηκαν το “Βρεταννίς”, το οποίο καταστράφηκε από πυρκαγιά, το “Ελληνίς” και το “Αμερικανίς”. Και αυτή η γραμμή, όμως, υπέστη τις συνέπειες της ανάπτυξης των αεροπορικών μεταφορών. Για την οικογένεια Χανδρή, ωστόσο, ο δρόμος για εντονότερη παρουσία στον τομέα της κρουαζιέρας είχε ανοίξει.

1.7 Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Μοιραία, οι Έλληνες που θέλησαν να παραμείνουν στην αγορά των κρουαζιερόπλοιων έπρεπε να κινηθούν περισσότερο σε διεθνής και λιγότερα σε εθνικό επίπεδο.

Σε αυτό που αποκαλούμε εσωτερική αγορά κρουαζιέρας, ξεχωριστή θέση διεκδικούν οι αδελφοί Ποταμιάνοι. Επί σειρά δεκαετιών έχουν συνδέσει το όνομά τους με τις κρουαζιέρες στο Αιγαίο Πέλαγος, που εκτελούνταν με πλοία τα οποία ανήκαν στην “Ηπειρωτική”.

Η εταιρεία, η οποία έχει μετονομαστεί σε Royal Olympic Cruise, έχει εισαχθεί στο χρηματιστήριο της Wall Street και έχει αποκτήσει ένα νέο βασικό μέτοχο, τον Κωστάκη Λοίζου, ο οποίος διαθέτει μεγάλη πείρα στον τομέα του τουρισμού.

Σε διεθνές επίπεδο, οι Έλληνες συνεχίζουν να διεκδικούν σημαντικά μερίδια από την αγορά της κρουαζιέρας, αν και κάποιοι σημαντικοί παίκτες, όπως οι αδελφοί Χανδρή και ο Περικλής Παναγόπουλος, αποφάσισαν να στρέψουν το ενδιαφέρον τους σε άλλες ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Οι αδελφοί Χανδρή, το 1999, αποχώρησαν από την αγορά της κρουαζιέρας εστιάζοντας πλέον το ενδιαφέρον τους στα πλοία μεταφοράς χύδην και ξηρού φορτίου, καθώς και στα δεξαμενόπλοια. Ο Περικλής Παναγόπουλος, ο οποίος υπήρξε παιδί και δημιουργήμα του Ευγενίδη, ιδρύει το 1971 στον Πειραιά τη δική του εταιρεία, τη Royal Cruise Line. Η εταιρεία αυτή κάνει το ντεμπούτο της στην αγορά με το πρωτοποριακό για την εποχή εκείνη κρουαζιερόπλοιο “Golden Odyssey” το οποίο είχε ναυπηγηθεί στη Δανία.

Αρχές της δεκαετίας του 1980, η εταιρεία αποκτά ένα δεύτερο κρουαζιερόπλοιο, το “Royal Odyssey” και το 1985 ο κ. Παναγόπουλος παραγγέλλει στην πρώτη Ανατολική Γερμανία το τρίτο κρουαζιερόπλοιο, το “Crown Odyssey”. Το τρίτο πλοίο της Royal Cruise Line κάνει το παρθενικό ταξίδι του τον Μάιο του 1988.

Το 1989, με μια εντυπωσιακή κίνηση που ξάφνιασε τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία, ο Περικλής Παναγόπουλος πουλάει τη Royal Cruise Line σε Νορβηγούς, μια πώληση που οι ειδικοί στην αγορά της κρουαζιέρας χαρακτήρισαν ως την πλέον επιτυχημένη επιχειρηματική κίνηση των τελευταίων ετών.

Κάποιοι άλλοι, όπως οι Γιώργος Πουλιδής και Βασίλης Σαραντίτης με τη Festival, διεκδικούν δυναμικά μερίδια από τις διεθνείς αγορές κρουαζιέρας.

Η Festival Crociere ιδρύεται το 1993 από τον Γιώργο Πουλιδη για να εξελιχθεί σιγά σιγά σε μια από τις πλέον σημαντικές ευρωπαϊκές εταιρείες κρουαζιέρων. Σήμερα, η Festival Corporation ελέγχει δύο θυγατρικές εταιρείες, τη Festival Crosiere που εδρεύει στη Γένοβα και τη Festival Cruises που εδρεύει στον Πειραιά.

Σε λιγότερο από μία δεκαετία, η Festival έχει επενδύσει σχεδόν 950 εκατομμύρια ευρώ σε σύγχρονα πλοία. Τα 800 εκατομμύρια ευρώ αφορούν νέα κρουαζιερόπλοια που έχουν ναυπηγηθεί για λογαριασμό της μετά το 1996. Περίπου 96 εκατομμύρια ευρώ έχουν επενδυθεί στον εκσυγχρονισμό των παλαιότερης ηλικίας πλοίων της, ενώ σχεδόν 50 εκατομμύρια ευρώ έχουν δαπανηθεί για την προώθηση των πωλήσεων στην Ευρώπη, αλλά και αλλού.

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται, σήμερα, από έξι κρουαζιερόπλοια, με νεότερο το "European Star". Στον στόλο αυτό περιλαμβάνονται τα πλοία "Azur", "Bolero", "Flamenco", "Mistral", "European Vision" και "European Star".

Το έτος 2000, η Festival Cruises καταλάμβανε το 14,7% της ευρωπαϊκής αγοράς κρουαζιέρων, το 2001 το 16,7%, ενώ το 2002 η πρόβλεψη είναι ότι θα ξεπεράσει το 22%.

Οι Ευρωπαίοι που ταξιδεύουν με τα πλοία της εταιρείας, σύμφωνα με τα στοιχεία του 2001, προέρχονται κατά 25% από τη Γαλλία, κατά 19,5% από την Ιταλία, κατά 18,3% από τη Γερμανία και κατά 7,3% από την Ισπανία. Στην ίδια, εξάλλου, αναπτύσσουν δραστηριότητα και οι Λου Κολλάκης και Μιχάλης Λάμπρου με την Chios Breeze.

1.8 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Διεθνώς, το πρώτο πλοίο που καταγράφεται να πραγματοποιεί ταξίδι, μεταφέροντας κυρίως επιβάτες και όχι εμπορεύματα, ανήκει στην εταιρεία Black Line της Νέας Υόρκης.

Το 1818, είναι η πρώτη ναυτιλιακή εταιρεία που προσφέρει τακτικά ταξίδια μόνο με επιβατηγά πλοία. Το δρομολόγιο που εκτελούν είναι ΗΠΑ – Βρετανία. Ουσιαστικά, πρόκειται για ακτοπλοϊκό ταξίδι μεγάλης απόστασης, που συνήθως πραγματοποιείται όχι για ξεκούραση και αναψυχή, αλλά για επαγγελματικούς ή βιοποριστικούς λόγους.

Στη δεκαετία του 1830, η εμφάνιση των ατμόπλοιων μεταβάλλει άρδην τη φυσιογνωμία του ταξιδιού. Το κάνει πιο γρήγορο, περισσότερο ασφαλές και ταυτόχρονα παρέχει στις ναυτιλιακές εταιρείες τη δυνατότητα να προσφέρουν νέων ειδών υπηρεσίες.

Την περίοδο αυτή, οι αγγλικές ναυτιλιακές εταιρείες, σχεδόν, μονοπωλούν τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία, με πρώτη την British and North American Royal Mail Steam Packet, η οποία πολύ σύντομα μετονομάστηκε σε Cunard Line.

Στις 4 Ιουλίου του 1840, το Britannia, το πρώτο πλοίο που εκτελούσε δρομολόγια υπό την επωνυμία Cunard, αφήνει το Λίβερπουλ για ένα ταξίδι 14 ημερών. Στο πλοίο, μεταξύ των άλλων, ταξιδεύουν και αγελάδες προκειμένου να προσφέρεται φρέσκο γάλα στους επιβάτες.

Το πρώτο ατμοπλοϊκό ταξίδι με σκοπό την αναψυχή πραγματοποιείται το 1844. Το έτος αυτό, μια νέα ναυτιλιακή βιομηχανία, η βιομηχανία των κρουαζιέρων, κάνει την εμφάνισή της.

Στις δεκαετίες του 1850 και του 1860 καταγράφονται σημαντικές βελτιώσεις στην ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών προς τους επιβάτες των πλοίων αυτών, που ουσιαστικά αποτελούν τους προπομπούς των υπαρχόντων κρουαζιερόπλοιων. Πλοία

ναυπηγούνται με αποκλειστικό σκοπό να προσφέρουν ανέσεις σε επιβάτες και περιηγητές, παρά να μεταφέρουν εμπορεύματα ή ταχυδρομικές επιστολές.

Έτσι, αρχίζουν να κάνουν την εμφάνισή τους οι πρώιμες πολυτέλειες στα πλοία, όπως το ηλεκτρικό ρεύμα στις καμπίνες, περισσότεροι και μεγαλύτεροι κοινόχρηστοι χώροι, καθώς και διάφορες αίθουσες διασκέδασης.

Το 1867, ο Μάρκ Τουέιν συμμετέχει ως επιβάτης σε ένα από τα πρώτα ταξίδια αναψυχής με πλοίο, που πραγματοποιούνται με αφετηρία τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Την εμπειρία και την περιπέτεια αυτού του εξάμηνου ταξιδιού καταγράφει στο βιβλίο του "Innocents Abroad".

Στη δεκαετία του 1880, οι Άγγλοι γιατροί αρχίζουν να ανακαλύπτουν τις θεραπευτικές ιδιότητες των ατμοπλοϊκών ταξιδιών. Η Βρετανική Ιατρική Επιθεώρηση, την εποχή εκείνη, με συνεχείς αναφορές και άρθρα της, συστήνει στους Άγγλους να ταξιδεύουν με πλοία για ξεκούραση και αναψυχή εκτιμώντας ότι αυτού του είδους το ταξίδι προσφέρει πολλά στην υγεία τους.

Περί τα μέσα της δεκαετίας του 1880, ταξιδεύουν με τα ίδια πλοία και οι πρώτοι μετανάστες, αλλά σε οικονομική θέση, την τουριστική, προς τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Σύμφωνα με τη λογική της εποχής, εκείνοι που ταξίδευαν στο κατάστρωμα, έπρεπε να διαθέτουν τα δικά τους τρόφιμα, αλλά και να "βολεύονται" όπου βρουν.

Αρχές του 20ού αιώνα, εμφανίζονται, πρώτη φορά, τα κρουαζιερόπλοια που έμειναν γνωστά στη ναυτιλιακή ιστορία ως superliner. Αυτό το είδος των κρουαζιερόπλοιων αναπτύχθηκε στη Γερμανία λανσάροντας στην αγορά τα πρώτα τεράστια και ταυτόχρονα ιδιαίτερος πολυτελή πλωτά ξενοδοχεία.

Τότε, δύο νεότευκτα κρουαζιερόπλοια δρομολογούνται, τα "Mauritania" και "Lusitania", στα οποία πρώτη φορά ένα απλό δείπνο λαμβάνει χροιά ιεροτελεστίας, όπου, μεταξύ των άλλων, απαιτείται και σμόκιν. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία των δύο

αυτών πλοίων διαφημίζει αυτό το στυλ ταξιδιού, προβάλλοντας την ιδέα του πόσο ρομαντικό είναι ένα τέτοιο ταξίδι.

Η ταχύτητα των πλοίων αυτών είναι ο επόμενος τομέας στον οποίο οι εταιρείες θα δώσουν ιδιαίτερη βαρύτητα. Εκ των πραγμάτων, προκειμένου να κινηθούν αυτές οι πλωτές πολιτείες, απαιτούνται μηχανολογικές εγκαταστάσεις που περιορίζουν σημαντικά τους κοινόχρηστους χώρους.

Όλα αυτά ανατρέπονται με την White Star Line, μια εταιρεία η οποία ανήκει στον τραπεζίτη J. P. Morgan και η οποία φέρνει στην αγορά των κρουαζιερόπλοιων τα δύο πολυτελή πλοία της εποχής, τα "Olympic" και "Titanic", τα οποία, μεταξύ των άλλων, διαθέτουν πισίνες, αλλά και γήπεδα τένις. Ο χώρος για τους επιβάτες και οι ανέσεις αποκτούν άλλη διάσταση με τα πλοία αυτά, στα οποία η ταχύτητα έχει περιέλθει σε δεύτερη μοίρα.

Η βύθιση του "Τιτανικού" κατά το παρθενικό ταξίδι του, το 1912, ωθεί την White Star στα πρόθυρα της χρεοκοπίας. Το 1934, η Cunard εξαγοράζει την White Star Line και ιδρύει την Cunard White Star, όπως μαρτυρούν οι διαφημίσεις της εποχής.

Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος διακόπτει τη ναυπήγηση νέων κρουαζιερόπλοιων και όλα τα υπάρχοντα κρουαζιερόπλοια επιστρατεύονται προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά στρατευμάτων στις εμπόλεμες περιοχές. Τα superliners των Γερμανών δίδονται, μετά το τέλος του πολέμου, ως αποζημίωση στη Βρετανία και στις ΗΠΑ.

Επί τουλάχιστον 20 χρόνια, μεταξύ του 1920 και 1940, ο πλέον πολυτελής και λαμπερός τρόπος να ταξιδέψει κανείς είναι τα κρουαζιερόπλοια. Τα πλοία αυτά κατακλύζονται από πλούσιους και διάσημους, που εμφανίζονται να διασκεδάζουν με την ψυχή τους. Αυτές οι εικόνες, μέσω των κινηματογραφικών επικαίρων της εποχής, ταξιδεύουν σε όλον τον κόσμο, δημιουργώντας την αίσθηση του απόλυτου glamorous. Οι Αμερικανοί επιδιώκουν μαζικά να ταξιδέψουν στην Ευρώπη και εμφανίζονται σταδιακά να αναπληρώνουν το κενό που άφησαν πίσω τους στα πλοία οι μετανάστες,

που ως τότε ακολουθούσαν την αντίστροφη πορεία, από την Ευρώπη προς τη νήσο Έλις των ΗΠΑ.

Οι συνεχείς και επινοητικότερες διαφημιστικές εκστρατείες προωθούν αυτή τη μόδα των θαλάσσιων ταξιδιών, δίδοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στην “ εξεζητημένη ” κουζίνα των κρουαζιερόπλοιων, αλλά και στις δραστηριότητες εντός του πλοίου.

Τα κρουαζιερόπλοια σταματούν ξανά τη δραστηριότητά τους στη διάρκεια του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου, όπου και πάλι χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά στρατευμάτων. Κάθε δραστηριότητα γύρω από τα ταξίδια αναψυχής διακόπτεται ως και το τέλος του πολέμου.

Αμέσως μετά τον πόλεμο, οι ευρωπαϊκές εταιρείες κρουαζιερόπλοιων αντιλαμβάνονται εγκαίρως την ανάγκη που προκαλούν τα μαζικά κύματα προσφύγων και μεταναστών, οι οποίοι θέλουν να εγκαταλείψουν την Ευρώπη και άλλες περιοχές προκειμένου να φθάσουν στη “ γη της Επαγγελίας ”, δηλαδή τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

Η μόδα των πολυτελών ταξιδιών αναψυχής περνάει βαθιά κρίση, μαζί με αυτήν και οι εταιρείες κρουαζιερόπλοιων αμερικανικών συμφερόντων. Η κατάσταση αυτή προκαλεί την επέμβαση της αμερικανικής κυβέρνησης, η οποία με επιδοτήσεις προσπαθεί να κρατήσει τη βιομηχανία ζωντανή. Πολλά αμερικανικά κρουαζιερόπλοια αμέσως μετά τον πόλεμο ναυπηγούνται με επιδοτήσεις, αλλά ο Ψυχρός Πόλεμος έχει τους δικούς του κανόνες.

Η αμερικανική κυβέρνηση χρηματοδοτεί μεν τη ναυπήγηση τέτοιων πλοίων, αλλά υποχρεώνει τις εταιρείες να κατασκευάσουν πλοία με τέτοιες τεχνικές προδιαγραφές ώστε να μπορούν ανά πάσα στιγμή να μεταφέρουν στρατεύματα. Οι προδιαγραφές αυτές αλλοιώνουν άρδην τη φυσιογνωμία των πολυτελών κρουαζιερόπλοιων.

Το τελειωτικό κύτπημα για την αμερικανική βιομηχανία των κρουαζιερόπλοιων έρχεται το 1957, όταν πραγματοποιείται από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής η πρώτη απευθείας πτήση (non stop) προς την Ευρώπη.

Η ταχύτητα ανάπτυξης της αεροπορικής βιομηχανίας, που τώρα μονοπωλεί το ενδιαφέρον των ταξιδιωτών, προκαλεί την κατάρρευση των αμερικανικών κρουαζιερόπλοιων. Τα πλοία πωλούνται και οι εταιρείες εξωθούνται σε χρεοκοπία.

Στη δεκαετία του 1960, κάνει την εμφάνισή της η μοντέρνα βιομηχανία κρουαζιερόπλοιων. Τώρα, οι εταιρείες των κρουαζιερόπλοιων επικεντρώνουν το ενδιαφέρον τους στα ταξίδια αναψυχής σε νέες παρθένες περιοχές, όπως της Καραϊβικής και δημιουργούν την ιδέα των "fun ship", τα οποία καταφέρνουν να προκαλέσουν το ενδιαφέρον πολλών επιβατών, που ποτέ δεν είχαν την ευκαιρία να ταξιδέψουν με τα superliner του '30 και του '40.

Η νέα γενιά κρουαζιερόπλοιων απορρίπτει, σταδιακά, τα σμόκιν και εμφανίζεται να προωθεί πιο ανέμελες συμπεριφορές, που συνδυάζονται με εν πλω δραστηριότητες ξεκούρασης. Κανείς, πλέον, δεν δίνει έμφαση στον τελικό προορισμό. Τα ταξίδια με κρουαζιερόπλοια παύουν να εμπεριέχουν τη λογική του να φθάσουμε κάπου, αλλά επικεντρώνουν το καθαυτό ενδιαφέρον τους, στα ταξίδια.

Το τηλεοπτικό " Πλοίο της αγάπης ", που προβλήθηκε από το 1977 ως και το 1986, αυτή την εικόνα μετέφερε στον κόσμο, καθώς η "ιδέα" του σίριαλ ήταν επικεντρωμένη στα όσα διαδραματίζονται εν πλω, αφήνοντας σαφώς να εννοηθεί ότι οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων πρέπει να ενδιαφερθούν περισσότερο για το ταξίδι. Κανείς δεν θυμάται από πού ξεκινούσε το πλοίο και που κατέληγε. Και αν ακόμη θυμάται, δεν έχει καμιά σημασία στη σύγχρονη κρουαζιέρα.

1.9 ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΧΙΛΙΕΤΙΑΣ

Στη νέα χιλιετία, αυτή η “ιδέα” του ταξιδιού και τα όσα μπορούν να προσφερθούν εν πλω εξακολουθούν να αποτελούν την κινητήριου δύναμη του κλάδου διεθνώς. Σταδιακά, όμως, αυτό το ταξίδι αρχίζει να αποκτά περιβάλλον μέσα στο οποίο και εξελίσσεται. Έτσι, νέες αγορές ανακαλύπτονται σχεδόν καθημερινά από τα επιτελεία των εταιρειών κρουαζιερόπλοιων. Σήμερα, τα κρουαζιερόπλοια, σε αντίθεση με κάθε άλλη κατηγορία πλοίων, δεν ναυπηγούνται με σκοπό να καλύψουν κάποιο κενό. Κάθε κρουαζιερόπλοιο, που ναυπηγείται, καλείται να δημιουργήσει τη δική του αγορά. Διεθνείς μελέτες των τελευταίων ετών για τη αγορά των κρουαζιερόπλοιων καταγράφουν τάση διεύρυνσης των αγορών, στις οποίες απευθύνεται το κρουαζιερόπλοιο.

Άλλοτε τα κρουαζιερόπλοια αποτελούσαν πρόσφορο τρόπο διακοπών για πληθυσμούς που εντάσσονταν στην κατηγορία της τρίτης ηλικίας. Τώρα, παρατηρείται αργή, μεν, σταθερή, δε, διεύρυνση της ηλικιακής “πίτας” που επιλέγει τα κρουαζιερόπλοια για διακοπές.

Παρατηρητές της αγοράς αναφέρουν ότι, σταδιακά και εντός των επομένων πέντε ετών, το 40% εκείνων που θα ταξιδέψουν με κρουαζιερόπλοιο θα είναι ηλικίας μεταξύ 35 και 50 ετών.

Ένα άλλο εξίσου ενδιαφέρον στοιχείο που προκύπτει από τις αναλύσεις αυτές, είναι πως τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια θα αποτελούν όλο και πιο εμπλουτισμένες πλωτές πολιτείες. Άλλωστε, όπως μας ενημερώνουν οι ειδικοί και οι ναυπηγοί, δεν απέχουμε πολύ από τα κρουαζιερόπλοια των 200.000 τόνων. Πλοία, δηλαδή, πενταπλάσιου εκτοπίσματος από τα superliner.

Τα πλοία αυτά θα φιλοξενούν και θα καλύπτουν αποτελεσματικά, παρέχοντας υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, χιλιάδες επιβάτες- και όλα αυτά με απόλυτα ελεγχόμενο κόστος, που θα καθιστά την κρουαζιέρα προσπελάσιμη σε κάθε κατηγορία επιβατών. Επίσης, υπάρχουν στοιχεία που δείχνουν μετατόπιση μεγάλων αγορών

κρουαζιερόπλοιων. Περιοχές οι οποίες σήμερα θεωρούνται κορεσμένες, σταδιακά χάνουν την αξία τους. Άλλες περιοχές του πλανήτη, λιγότερο γνωστές στο ευρύ κοινό, ανακαλύπτονται από τα στελέχη των εταιρειών κρουαζιερόπλοιων ώστε να αποτελέσουν πόλο έλξης. Όλα δείχνουν πως αυτές οι νέες αγορές έχουν καταφέρει να διεισδύσουν στο επιβατικό κοινό, το οποίο όλο και συχνότερα επιζητεί νέους προορισμούς.

Το κυρίαρχο στοιχείο της αγοράς των κρουαζιερόπλοιων, όμως, είναι ο αγώνας των εταιρειών του κλάδου να κτίσουν περισσότερες, πιο σύγχρονες, πιο πολυτελείς και, κυρίως, μεγαλύτερες μονάδες.

Η κατάσταση αυτή δημιουργεί μια αγορά κρουαζιερόπλοιων δύο ταχυτήτων. Στην πρώτη ταχύτητα εντάσσονται οι εταιρείες που έχουν αποδείξει ότι αντέχουν στον ρυθμό των εξελίξεων, ο οποίος χαρακτηρίζεται από υψηλότατο ανταγωνισμό και στην δεύτερη ταχύτητα εντάσσονται οι εταιρείες εκείνες που προσπαθούν να διατηρήσουν τα κεκτημένα τους, γνωρίζοντας ότι – τουλάχιστον στην παρούσα φάση- δεν μπορούν να σηκώσουν το βάρος της “ πρώτης γραμμής ”.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΔΙΑΚΟΣΜΗΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΕΝΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟΥ

Κρουαζιέρα είναι ένα θαλάσσιο ταξίδι αναψυχής σε διάφορους τουριστικούς τόπους, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα με πολυτελή κρουαζιερόπλοια που προσφέρουν όλες τις ανέσεις και υψηλής ποιότητας παροχή υπηρεσιών.

Τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια προσφέρουν στον ταξιδιώτη, τον τέλειο συνδυασμό άνεσης και χαλάρωσης, ενδιαφέρον και μεγάλη ποικιλία στις κρουαζιέρες κατά μήκος των ακτών και των γραφικότερων νησιών της Ελλάδας.

2.1 ΕΙΔΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Οι κρουαζιέρες μπορούν γενικά να ομαδοποιηθούν στις παρακάτω κατηγορίες:

1. Traditional Cruises- Παραδοσιακές κρουαζιέρες

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

2. Fly Cruises –Αεροπορικό ταξίδι και κρουαζιέρες.

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

3. *Mini Cruises – Μικρές κρουαζιέρες*

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

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

Χαρακτηρίζεται ο συνδυασμός κρουαζιέρας και παραμονής των επιβατών τουριστών σε καθορισμένη στην ακτή περιοχή. Πραγματοποιούνται επισκέψεις σε τοπικά αξιοθέατα με λεωφορείο ή με τρένο.

5. *Educational Cruises. Εκπαιδευτικές Κρουαζιέρες.*

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

2.2 ΔΙΑΚΟΣΜΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ³

Ερέθισμα προβληματισμού για κάθε μελετητή. Οι δημιουργικές προτάσεις του Μιχάλη Κατζουράκη και των συνεργατών του, *Η ΓΟΗΤΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΩΤΟΥ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΥ*.

Μακριά από πολύπλοκες λύσεις με έμφαση στην εργονομία, στην ανθρώπινη κλίμακα, την οικονομία υλικών και εργασίας, στη λειτουργικότητα και τις ποιοτικές προδιαγραφές. Η ιδιαίτερη γοητεία που ασκούν τα κρουαζιερόπλοια οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ακριβή τη φύση της κρουαζιέρας που είναι ένα ταξίδι ψυχής από την καθημερινότητα

Ένα κρουαζιερόπλοιο είναι ταυτόχρονα, ένα καράβι και ένα πλωτό ξενοδοχείο και αυτή η διπλή του κατάσταση αποτελεί ένα ερέθισμα προβληματισμού για κάθε μελετητή που ασχολείται με την διαμόρφωση των εσωτερικών χώρων του.

³ βλ. <http://www.google.gr>. (κρουαζιερόπλοια)

Οι σχεδιαστές των κλασικών ιστορικών παραδειγμάτων του Normandie ή Titanic είναι προτιμήσει την ξενοδοχειακή φυσιογνωμία των κρουαζιερόπλοιων δημιουργώντας έτσι μια ισχυρή παράδοση. Όμως αντίστοιχα υπήρχαν και παραδείγματα κτιρίων στη στεριά φανερά επηρεασμένων από την καραβίσια μορφολογία κυρίως της περιόδου Art Deco και του πρώιμου μοντερνισμού, κτίρια στα οποία με την μίμηση επιμέρους στοιχείων ενός πλοίου(φινιστρίνια, κουπαστές, καμπύλες λευκές φόρμες κ.τ.λ.) επεδίωξαν να αναπαράγουν το ξεχωριστό πνεύμα ή την αίσθηση ελευθερίας που αναπνέει ένα καράβι.

Η μελέτη εσωτερικής διακόσμησης ενός κρουαζιερόπλοιού έχει πολλά κοινά στοιχεία με αυτήν των ξενοδοχείων όμως παρουσιάζει και ιδιαιτερότητες που οφείλονται στους περιορισμούς που επιβάλλουν την κίνηση, η δεδομένη εξωτερική μορφή του πλοίου με τις έντονες κλήσεις σε τοίχους, δάπεδα η ταβάνια, το χαμηλό ύψος των χώρων οι κανονισμοί πυρασφάλειας, ή οι αυστηρές προδιαγραφές.

Σήμερα, λόγω του αυξημένου ανταγωνισμού ανάμεσα στις εταιρίες, κατασκευάζονται συνεχώς και μεγαλύτερου μεγέθους καράβια φθάνοντας σε δυναμικότητα 2500 επιβάτες με όχι λιγότερο από 12 καταστρώματα.

Σύμφωνα με πληροφορίες των εταιρειών που θα αναλυθούν στη συνέχεια έχουν ληφθεί αυστηρά μέτρα, για τις προοπτικές κατασκευής

Τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια είναι εφοδιασμένα με μία μεγάλη γκάμα χώρων αναψυχής όπως είναι εστιατόρια, σαλόνια, θέατρο, βιβλιοθήκη, χαρτοπαικτική λέσχη, καταστήματα, αίθουσα σάουνα, πισίνα, αίθουσα συσκέψεων ηλεκτρονικά παιχνίδια, γυμναστήριο, κομμωτήριο και jacuzzi.Φυσικά προβλέπονται απαραίτητα βοηθητικοί χώροι του πληρώματος και οι κουζίνες που συμβάλλουν στη σωστή λειτουργία αυτού του αυτόνομου κεφύλους αναψυχής.

Οροφές με τελείωμα καθρέπτη για να δώσει περισσότερο ύψος στους χαμηλοτάβανους χώρους παρά την αντίθετη άποψη που επικρατούσε τότε ότι οι επιβάτες ζαλίζονται με τις αντανakλήσεις στην οροφή. Από τότε η χρήση τους γενικεύτηκε. Οι καμπίνες είναι πάντα περιορισμένων διαστάσεων, μερικές από αυτές

μάλιστα είναι εσωτερικές χωρίς φυσικό φωτισμό, κάτι που προκαλεί αίσθηση κλειστοφοβίας. Το αίσθημα της κλειστοφοβίας αμβλύθηκε με την προσθήκη τεράστιου καθρέπτη στον ένα τοίχο της καμπίνας ο οποίος έδωσε νέα διάσταση στον χώρο.

Καθιέρωσε νέο, πολλαπλής χρήσης κοινόχρηστο χώρο, πολλαπλών χρήσεων για τον κόσμο που συνήθισε μέχρι τότε να συνωστίζεται στα foyers της τραπεζαρίας περιμένοντας να ανοίξει για το φαγητό. Ήταν από τα πρώτα γραφεία που εγκατέστησαν τέντα στο εξωτερικό κατάστρωμα, διαφορετική από τις συμβατικές, τύπου εφελκούμενης κατασκευής.

Μεγάλη σημασία δόθηκε στο σχεδιασμό των σημάτων κατευθύνσεων, των χαρακτηρισμών των χώρων και στην κωδικοποίηση των καταστρωμάτων, δηλαδή στη χρωματική διάκριση που δηλώνεται στο χρώμα του χαλιού ή στις πόρτες των καμπίνων.

Αυτή η γραφίστικη επέμβαση υποβοηθά τον λειτουργικό σχεδιασμό των χώρων ώστε οι επιβάτες να προσανατολίζονται εύκολα και συνεπώς να νιώθει οικεία και άνετα. Σχεδιάζονται όλες οι λεπτομέρειες της διακόσμησης ώστε το αποτέλεσμα να είναι αρμονικό, όπως για παράδειγμα τα υφάσματα και τα χαλιά.

Η συνεργασία με το ναυπηγείο αρχίζει από το πρώτο στάδιο σχεδιασμού του πλοίου, και όχι όπως παλιά που συνηθιζόταν ο διακοσμητής να προσθέτει τη διακόσμηση στην τελική φάση του έργου. Έτσι προηγούνται επεμβάσεις στη σιδηροκατασκευή σύμφωνα με το τελικό αποτέλεσμα που επιδιώκει ο μελετητής.

Οι εργασίες παρακολουθούνται και επιβλέπονται ως την ολοκλήρωση του πλοίου περιλαμβάνοντας τα πάντα ως και τη σήμανση. Το κύριο πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο κάθε μελετητής είναι ο περιορισμένος χώρος. Όσο μεγάλο και αν είναι το καράβι, τόσο οι διαστάσεις των καμπίνων όσο και η έκταση των κοινόχρηστων χώρων είναι περιορισμένες αν υπολογίζει κανείς τον μεγάλο αριθμό επιβατών που πρέπει να εξυπηρετεί κάθε φορά. Το χαμηλό ύψος των χώρων (περίπου 2,40 μέτρα)

είναι ένας δυσάρεστος περιορισμός που αμβλύνεται με διακοσμικές λύσεις ή ακόμα με τον εμπλουτισμό των κοινοχρήστων χώρων με χώρους που καταλαμβάνουν ύψος δύο καταστρωμάτων, οι οποίοι μάλιστα μπορεί να συνεργάζεται με φωτιζόμενους θολούς. Ο μελετητής πρέπει να αξιοποιήσει τους χώρους με μεγάλη οικονομία, η οποία όμως να περνά απαρατήρητη, με φαντασία και καλαισθησία, εκτιμώντας τους επιχειρηματικούς στόχους και τις απαιτήσεις των επιβατών. Είναι καλό να επιδιώκει κανείς την φαντασμαγορική πολυτέλεια αποφεύγοντας όμως την πληθωρική ή κουραστική διακόσμηση. Οι απαιτήσεις και οι ιδέες των πλοιοκτητών για την διαμόρφωση των επιμέρους χώρων γίνονται σεβαστές και φιλτράρονται μέσα από την ευαισθησία του γραφείου. Το αποτέλεσμα χαρακτηρίζεται από ήρεμους, κομψούς τόνους και αντανακλά την ευρωπαϊκή φινέτσα. Στη συνέχεια ακολουθεί ένα υπόδειγμα πίνακα καταγραφής ενός κρουαζιερόπλοιου που διαχειρίζεται (π.χ. η εταιρεία R.O.C.).

ΟΝΟΜΑ (NAME)	TRITON
ΛΙΜΑΝΙ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ/ΣΗΜΑΙΑ	PIRAEUS 8957/1971
ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ (CLASSIFICATION)	LLOYD'S
ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΣΗΜΑ ΚΛΗΣΗΣ (CALL SIGN)	SURK
RADIO COMPANY	CY01
M.M.S.I	309762000
In. Mar. Sat. "A" No	1307526
In. Mar. Sat. "C" No	430976210
'SITOR" Telex No	61867
Ολικό Μήκος (Length Over All)	88
Μέγιστο Πλάτος (Breadth)	15,3
Μέγιστο Βύθισμα (Maximum Draft)	4,5
Ύψος Εξάλων (Freeboard)	1706MM
Ολική Χωρητικότητα (G.R.T.)	4077
Καθαρή Χωρητικότητα (N.R.T.)	1023
Εκτόπισμα (Displacement)	2950
Νεκρό Βάρος DeadWeight/ T.P.C.	8,5MT
Μέγιστο Ύψος (Maximum Height of Mast)	31,5Mtrs
Κύριες Μηχανές (Main Engines)	MAN BYN
Πρόωση (Bow Thruster)	BRUNWOLL 500HP
Electr. Output	5480KVA
Κατασκευή Τρόπιδας (Keel Laid)	1987
Κατασκευή/Καθέλκυση (Construction)	1990
I.M.O. No	8708672

Οι πληροφορίες αναφέρονται σχετικά με την τεχνική λειτουργία του κρουαζιερόπλοιου

2.3 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ⁴

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ:

Κάθε βράδυ διανέμεται στην καμπίνα των επιβατών το πρόγραμμα της επόμενης ημέρας, που περιλαμβάνει τις ώρες αφίξεως και αναχωρήσεως στα λιμάνια προσέγγισης, τις ώρες του δείπνου, το καλλιτεχνικό πρόγραμμα της ημέρας, την ενδυμασία που επιβάλλεται για το βράδυ, τις προγραμματισμένες εκδηλώσεις στο πλοίο με οποιαδήποτε άλλη πληροφορία χρειάζεται να γνωρίζουν οι επιβάτες.

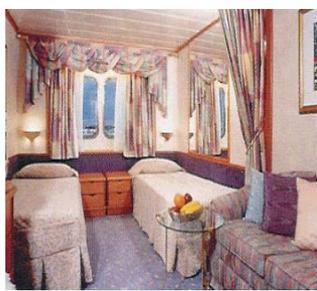
ΚΑΜΠΙΝΕΣ:

Οι καμπίνες του πλοίου δεν είναι σαν τα δωμάτια του ξενοδοχείου. Είναι σχεδιασμένες για την ευκολία και την άνεση των επιβατών αλλά μπορεί να φανούν μικρότερες από ότι στα φυλλάδια. Όλες οι καμπίνες διαθέτουν κλιματισμό. Οι εξωτερικές καμπίνες διαθέτουν παράθυρο ή φινιστρίνι. Επίσης παρέχεται δωρεάν 24ωρη εξυπηρέτηση. Τα πλοία παρέχουν ευρυχωρία στους δημόσιους χώρους όπου οι επιβάτες περνούν τον περισσότερο χρόνο. Όταν θα φτάσετε στο πλοίο θα συναντήσετε τον καμαρότο. Αυτός ή αυτή θα διατηρούν την καμπίνα σας τακτοποιημένη και καθαρή, την παγοθήκη σας γεμάτη και τις πετσέτες φρέσκιες και καθαρές. Η υπηρεσία του δωματίου φέρνει το πρωινό στην καμπίνα. Επίσης μπορούν να απαντήσουν στις περισσότερες των επιβατών και σε γενικές γραμμές παρέχεται καλύτερη εξυπηρέτηση από αυτή ενός ξενοδοχείου.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΜΠΙΝΩΝ	
SA	Πολυτελείς σουίτες εξωτερικές, δύο κρεβάτια ή ένα διπλό, τουαλέτα με μπανιέρα/ντους, tv
SB	Πολυτελείς σουίτες εξωτερικές, δύο κρεβάτια ή ένα διπλό, τουαλέτα με μπανιέρα/ντους, tv
SC	Πολυτελείς σουίτες εξωτερικές, δύο κρεβάτια ή ένα διπλό, τουαλέτα με ντους, tv
TA	Πολυτελείς σουίτες εξωτερικές, δύο κρεβάτια ή ένα διπλό, τουαλέτα με ντους
TB	Πολυτελείς σουίτες εξωτερικές, δύο κρεβάτια ή ένα διπλό, τουαλέτα με ντους

⁴ www.roc.gr

TC	Πολυτελείς σουίτες εξωτερικές, δύο κρεβάτια ή ένα διπλό, τουαλέτα με ντους
A	Ανώτερη εξωτερική καμπίνα, δύο κρεβάτια, τουαλέτα με ντους
B	Ειδική εξωτερική καμπίνα, δύο κρεβάτια χαμηλά, μία ή δύο κουκέτες, τουαλέτα με ντους
DA	Ανώτερη εσωτερική καμπίνα, δύο κρεβάτια χαμηλά, μία ή δύο κουκέτες με ντους
F	Κανονική εσωτερική καμπίνα, δύο χαμηλά κρεβάτια, μία ή δύο κουκέτες με ντους
E	Απλή εσωτερική καμπίνα



ΚΑΤΟΙΚΙΑ ΖΩΑ:

Δυστυχώς δεν μπορούμε να δεχθούμε κανένα κατοικίδιο ζώο στα πλοία μας.

ΚΟΜΜΩΤΗΡΙΟ, ΣΑΛΟΝΙ ΟΜΟΡΦΙΑΣ:

Συνιστούμε στους επιβάτες να κάνουν έγκαιρη κράτηση.

ΜΠΟΥΤΙΚ:

Διαθέτουμε μία μεγάλη συλλογή από ενδύματα ευρωπαϊκής προέλευσης, αρώματα και είδη δώρων σε όλα μας τα καταστήματα.

ΝΕΟΝΥΜΦΟΙ:

Όλα τα πλοία μας προσφέρουν ειδικές υπηρεσίες σε όλους τους νεόνυμφους. Επίσης εξασφαλίζουμε αναβάθμισης μίας κατηγορίας καμπίνα σε όλες τις κρουαζιέρες μας. Θα χρειαστεί να ενημερώστε το ταξιδιωτικό σας γραφείο όταν θα κάνετε την κράτηση σας και να προσκομίσετε την φωτοτυπία αγγελίας σας.

ΑΝΑΔΙΠΛΩΜΕΝΕΣ ΚΑΡΕΚΛΕΣ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ:

Οι ξαπλώστρες και τα μαξιλάρια για την πισίνα διατίθενται δωρεάν.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΓΩΝΙΑ:

Καθώς είμαστε χορηγοί τη ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής, σας καλούμε να επισκεφθείτε την Ολυμπιακή Γωνιά, όπου μπορείτε να δείτε ενθύμια και ενδιαφέροντα αντικείμενα από αρχαίους και νεώτερους Ολυμπιακούς Αγώνες. Μία μεγάλη ποικιλία από αντίγραφα υπάρχει στο εμπορικό κέντρο των πλοίων.

ΠΛΥΝΤΗΡΙΟ/ ΣΙΔΕΡΩΤΗΡΙΟ:

Τα πλοία μας διαθέτουν υπηρεσίες πλυντηρίου και σιδερώματος για τις ανάγκες των επιβατών . Αν σκοπεύετε να τα χρησιμοποιήσετε, κάντε το εγκαίρως διότι καθυστερεί. Μερικά πλοία παρέχουν και στεγνό καθάρισμα. Πάντως το καθαριστήριο φημίζεται ότι είναι κατάλληλο μέρος για γνωριμίες.

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΦΩΤΟΓΡΑΦΟΥ:

Στα πλοία υπάρχει ένα επιτελείο από επαγγελματίες φωτογράφους οι οποίοι καλύπτουν φωτογραφικά τις περισσότερες εκδηλώσεις που προγραμματοποιούνται κατά την διάρκεια της κρουαζιέρας. Οι φωτογραφίες εκτίθενται σε ειδικό χώρο επί του πλοίου και μπορείτε να τις μελετήσετε χωρίς καμία υποχρέωση αγοράς. Μια

επισήμανση για τους ελεύθερους: ο φωτογράφος φωτογραφίζει όλους τους επιβάτες ώστε να μπορείτε να δείτε με ποιον ταξιδεύετε και ποιος ταξιδεύει μόνος.

ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟ /ΣΑΟΥΝΑ:

Στα περισσότερα πλοία υπάρχουν αίθουσες σάουνας και μασάζ και ένα πλήρως εξοπλισμένο γυμναστήριο. Τα πολυτελή Olympic Explorer διαθέτουν εκτός των άλλων σπορ και ειδικές θεραπείες αναζωογόνησης. Εσείς το μόνο που έχετε να κάνετε είναι να έχετε όσο το δυνατόν πιο άνετα ρούχα όταν θέλετε να πάτε στο γυμναστήριο ή στη σάουνα. Αν γυμνάζεστε, φέρτε τη φόρμα ή τα ρούχα γυμναστικής σας συμπεριλαμβανομένων και των παπουτσιών, γιατί υπάρχουν πολλές ευκαιρίες για γυμναστική πάνω στο πλοίο.

ΔΩΡΑ “ BON VOYAGE” :

Έχετε τη δυνατότητα μέσω της ROC στέλνετε άνθη, κρασί, ή σαμπάνια με συνταξιδιώτες φίλους σας που γιορτάζουν κάποιο σημαντικό γεγονός, γενέθλια, επέτειο, κτλ. Παρακαλούμε όπως ενημερώστε τον ταξιδιωτικό πράκτορα εγκαίρως.

ΙΑΤΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ:

Κάθε πλοίο διαθέτει γιατρό και νοσοκόμα, οι οποίοι είναι ικανοί να παράσχουν περίθαλψη παρόμοια με την περίθαλψη που μπορεί να παράσχει ένας γενικός γιατρός και για την οποία υπάρχει σχετική χρέωση. Λόγω των περιορισμένων μέσων που υπάρχουν επί του πλοίου, δεν παρέχονται εξειδικευμένες θεραπείες και φάρμακα και οι παρεχόμενες επί του πλοίου ιατρικές υπηρεσίες δεν είναι συγκρίσιμες με τις υπηρεσίες που παρέχονται από ένα πλήρως εξοπλισμένο νοσοκομείο. Παρ' όλα αυτά, το πλοίο εφαρμόζει τους κανονισμούς του λιμένα στον οποίο είναι νηολογημένο σχετικά με τις ιατρικές προμήθειες και εξοπλισμό που πρέπει να υπάρχουν επί του πλοίου. Όταν γίνεται κράτηση, θα πρέπει να αναφέρεται οποιαδήποτε ιατρική κατάσταση, ειδική ιατρική ανάγκη, εγκυμοσύνη, ανικανότητα ή διαιτητική ανάγκη. Πριν γίνει δεκτή η κράτηση, ενδέχεται να απαιτηθούν ιατρικά πιστοποιητικά που επιβεβαιώνουν την ικανότητα του προσώπου να ταξιδέψει.

Οι ώρες λειτουργίας του ιατρείου κοινοποιούνται στην είσοδό του εμφανώς, ενώ σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης, οι επιβάτες λαμβάνουν άμεση περίθαλψη. Επαγγελματίες του ιδίου κλάδου βρίσκονται επάνω στο πλοίο για την εξυπηρέτηση των επιβατών και κατόπιν αιτήσεις του επιβάτη να δώσουν ιατρική βοήθεια σε αυτόν. Ο Μεταφορέας δεν αναλαμβάνει να περιθάλπει ή να φροντίσει τον επιβάτη ιατρικά. Ο Μεταφορέας δεν θα ευθύνεται για οποιαδήποτε πλευρά της ιατρικής περίθαλψης που θα παρέχεται στον επιβάτη όπως ενδεικτικά τα αποτελέσματα οποιασδήποτε εξέτασης, συμβουλής, διάγνωσης, φαρμάκων, προγράμματος θεραπείας ή άλλες επαγγελματικές υπηρεσίες.

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ:

Κάθε βράδυ διανέμεται στην καμπίνα των επιβατών το πρόγραμμα της επόμενης ημέρας, που περιλαμβάνει τις :

- Ονομασία του πλοίου
- Πλήρη στοιχεία του ταξιδιωτικού πράκτορα μέσω του οποίου έγινε η κράτηση.
- Όνομα και διεύθυνση του πράκτορα της εταιρίας στο εκάστοτε, (τα στοιχεία αυτά είναι διαθέσιμα μέσω της εταιρίας (ROC).
- Τη διεύθυνση του αποστολέα, η οποία είναι απαραίτητη σε περίπτωση που χρειαστεί να επιστραφεί η επιστολή.

Τηλεφωνήματα, επικοινωνία μέσω Ράδιο Αθήναι:

Όταν το πλοίο είναι εν πλω, τα τηλεγραφήματα πρέπει να στέλνονται ως εξής:

Ονοματεπώνυμο επιβάτη:

Ονοματεπώνυμο πλοίου: π.χ. Olympic Voyager;SYGF

Όταν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι, δεν είναι εφικτά τα τηλεγραφήματα και τηλέφωνα μέσω Ράδιο Αθήναι. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να σταλούν στο πρακτορείο της εταιρίας στο εκάστοτε λιμάνι.

Δορυφορικό τηλέφωνο, τέλεξ φαξ: Εκτός από τα τηλεφωνήματα και την επικοινωνία με τον ασύρματο μπορεί κανείς να επικοινωνήσει με τα πλοία μέσω δορυφόρου (τηλέφωνο, τέλεξ και φαξ).Οι δορυφόροι των πλοίων λειτουργούν όταν το πλοίο ταξιδεύει και όταν βρίσκεται σε λιμάνι.

Υπάρχει δορυφορική επικοινωνία με όλα τα πλοία με τον ακόλουθο τρόπο:

Π.Χ.

Πλοίο	Κωδ.Κλ	Τηλέφωνο	Τέλεξ	Φαξ
Olympic Voyager	00871	762520467/8	4237003110	762520473

2.4 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΖΩΗ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ⁵

ΚΑΤΑΛΛΗΛΗ ΕΝΔΥΜΑΣΙΑ

Μπορεί να μη το γνωρίζετε αλλά ήδη έχετε γκαρνταρόμπα για κρουαζιέρα στην ντουλάπα σας. Αυτό συμβαίνει γιατί η μόνη διαφορά στο να ετοιμάζεις ρούχα για κρουαζιέρα από το να ετοιμάζεις τα ρούχα για οποιοδήποτε άλλο ταξίδι, είναι ότι μπορεί να χρειαστεί να αλλάξεις ενδυμασία πολλές φορές κατά τη διάρκεια της ημέρας, ανάλογα με τις δραστηριότητες στο κατάστρωμα, μέσα ή έξω από το πλοίο.

Θα χρειαστείτε καθημερινά, άνετα ρούχα. Η προτεινόμενη ενδυμασία για κάθε βράδυ θα ανακοινώνεται στο καθημερινό πρόγραμμα. Σε μια τυπική κρουαζιέρα 7 ημερών, συνήθως οι προτάσεις για την βραδινή ενδυμασία είναι οι εξής: α) 2 ή 3 καθημερινές βραδιές, αυτό σημαίνει γραβάτα και σακάκι δεν απαιτούνται, αθλητική μπλούζα και παντελόνι συνίσταται. Οι γυναίκες επίσης συνίσταται να ντύνονται άνετα. β) 2 ή 3 ανεπίσημες βραδιές, αυτό σημαίνει

⁵ Διαφημιστικό φυλλάδιο της Celebrity Cruises Ιαν. 2002-Μαρ. 2003 σελ.70-73

σακάκι και γραβάτα για τους άνδρες και ένα καλόγουστο ταγιέρ για τις γυναίκες.
γ) 2 επίσημες βραδιές, αυτό σημαίνει μαύρο κουστούμι ή σμόκιν για τους άνδρες και επίσημο βραδινό φόρεμα για τις γυναίκες.

Στη συνέχεια παρατίθεται ένας κατάλογος σχετικά με τα ρούχα που μπορεί να πάρει κάποιος μαζί του στην κρουαζιέρα και αυτά είναι τα εξής:

Μαγιό, ζώνη, μανικετόκουμπα, πουκάμισο, μαντήλι, παλτό, καπέλο, φορέματα, ρόμπα, αθλητικές μπλούζες, παπούτσια, επίσημα παπούτσια, κάλτσες, παντελόνια, εσώρουχα, νυχτικό, πυτζάμες, καλσόν, σορτς, γραβάτες, μαντήλια λαιμού, τιράντες, εσάρπα, σμόκιν, παντόφλες, πουλόβερ, φούστες και αδιάβροχο για την περίπτωση ξαφνικής νεροποντής.

ΓΕΝΙΚΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙΤΕ ΝΑ ΠΑΡΕΤΕ ΜΑΖΙ ΣΑΣ

Πέρα από τα είδη ρουχισμού, υπάρχουν και άλλα αντικείμενα που είναι χρήσιμα και απαραίτητα για το ταξίδι. Αναφέρονται ενδεικτικά:

Κουτί πρώτων βοηθειών, κάμερα, φιλμ και μπαταρίες ώστε να μη σπαταλάτε χρόνο και χρήματα αγοράζοντάς τα σε ξένα λιμάνια, ταξιδιωτικό ρολόι, σετ ραπτικής, πλαστικές σακούλες, παραμάνες, ομπρέλα, στυλό, τηλεφωνικό κατάλογο, γυαλιά ηλίου, τσάντα για τα άπλυτα, μικρή βαλίτσα για αναμνηστικά και όποια ρούχα δεν χωράνε στη μεγάλη, ένα μικρό κομπιουτεράκι μπορεί να φανεί χρήσιμο για την ανταλλαγή χρήματος, ένα ξυπνητήρι μπορεί να χρειαστεί διότι οι καμπίνες δε διαθέτουν. Το πιο σημαντικό είναι τα ταξιδιωτικά έγγραφα τα οποία πρέπει να έχετε πάντα μαζί σας. Μην τα εμπιστεύεστε ποτέ σε άλλον.

Αφήστε στην οικογένειά σας ή σε φίλους πληροφορίες για το ταξίδι σας, έτσι ώστε να μπορούν να σας βρουν. Οι πληροφορίες πρέπει να περιλαμβάνουν το όνομα του πλοίου, τον αριθμό της καμπίνας καθώς και το πρόγραμμα των πτήσεων. Πάντα να ταξιδεύετε με αποδεικτικό της υπηκοότητά σας. Δεν χρειάζεστε διαβατήριο για κρουαζιέρες στην Καραϊβική, στην Αλάσκα ή στο

Μεξικό, αλλά αν έχετε κάποιο διαβατήριο πάρτε το μαζί σας γιατί είναι η καλύτερη απόδειξη της ταυτότητά σας διαφορετικά να έχετε το πιστοποιητικό γεννήσεως.

ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ

Η πλειοψηφία των αεροπορικών γραμμών επιτρέπουν τρεις μεγάλες βαλίτσες 62 ίντσες, 55 ίντσες και 45 ίντσες. Κάποια μικρή τσάντα μπορείτε να την έχετε μαζί σας αρκεί να μην υπερβαίνει τις 7 ίντσες. Για διαστάσεις και βάρος πάνω από το επιτρεπόμενο θα χρεωθείτε. Αν έχετε αμφιβολία για την ποσότητα των αποσκευών σας, επικοινωνήστε από πριν με την αεροπορική εταιρεία. Μην τοποθετείτε κοσμήματα, χρήματα, φάρμακα, έγγραφα και εύθραυστα στις αποσκευές που μπαίνουν μέσα στο αεροπλάνο. Αν χρησιμοποιείται πτήσεις που συνδέονται με το πλοίο, υπάρχει εκπρόσωπος του πλοίου που θα σας πληροφορήσει. Οι αποσκευές διανέμονται στην καμπίνα του πλοίου όχι αμέσως αλλά με κάποια καθυστέρηση μερικών ωρών. Για το λόγο αυτό, ότι χρειάζεστε άμεσα να το έχετε πάνω σας. Στην περίπτωση που οι αποσκευές δεν έχουν έρθει στην καμπίνα 30 λεπτά πριν την αναχώρηση, καλέστε κάποιον υπεύθυνο.

ΠΟΤΕ ΜΠΟΡΩ ΝΑ ΕΠΙΒΙΒΑΣΤΩ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Οι ώρες επιβίβασης διαφέρουν ανάλογα με τα δρομολόγια. Ελέγξτε το βιβλιαράκι με το εισιτήριο της κρουαζιέρας σας για το προβλεπόμενο χρόνο επιβίβασης. Η έγκαιρη προσέλευση αποτελεί δική σας ευθύνη, εκτός αν η μεταφορά σας γίνεται με την φροντίδα μας στο πλοίο. Αν δεν βρίσκεστε στο πλοίο δύο ώρες πριν την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης του πλοίου, δικαιούμεθα να υποθέσουμε ότι δεν πρόκειται να ταξιδέψετε. Η κράτηση σας θα ακυρωθεί, θα πληρώσετε τα ακυρωτικά κατά 100% και δεν πρόκειται να σας επιστραφούν χρήματα. Σημειώστε ότι για λόγους ασφαλείας, δεν επιτρέπεται να φέρετε επισκέπτες στο πλοίο κατά την άφιξη σε οποιοδήποτε λιμάνι.

ΠΩΣ ΤΣΕΚΑΡΩ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Όταν φθάσετε στο κτίριο επιβίβασης, παρουσιάστε τα έγγραφα της κρουαζιέρας σε έναν από τους υπαλλήλους της υποδοχής. Η επιβίβαση θα σας επιτραπεί αμέσως μόλις συμπληρώσετε όλα τα απαραίτητα έντυπα. Μόλις φθάσετε στην καμπίνα θα βρείτε την Κάρτα με την υπογραφή της Celebrity. Η κάρτα αυτή θα χρησιμεύει ως ταυτότητα επιβίβασης και αποβίβασης, καθώς και ως κλειδί της καμπίνας σας. Η κάρτα σας χρησιμεύει και ως κάρτα ανοικτού λογαριασμού για τις αγορές σας επάνω στο πλοίο καθώς και για την κράτηση θέσης και τραπεζιού για τα γεύματα. Ο καμαρότος θα μεταφέρει τις αποσκευές σας στη καμπίνα ή στη σουίτα σας σε διάστημα δύο περίπου ωρών από την επιβίβαση.

ΜΠΟΡΩ ΝΑ ΑΛΛΑΞΩ ΚΑΜΠΙΝΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΛΕΥΣΗ ΜΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Ανάλογα με την διαθεσιμότητα, έχετε την δυνατότητα μετά την επιβίβαση σας στο πλοίο ή μετά τον απόπλου, να επιλέξετε καλύτερη κατηγορία καμπίνας, πληρώνοντας την διαφορά που αναλογεί από τη δημοσιευθείσα πλήρη τιμή της κρουαζιέρας, με μετρητά ή με ταξιδιωτικές επιταγές.

ΠΩΣ ΠΛΗΡΩΝΩ ΓΙΑ ΑΓΟΡΕΣ ΕΠΑΝΩ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Σε όλα τα πλοία οι αγορές δεν γίνονται με μετρητά. Απλώς επικυρώστε τον Προσωπικό σας λογαριασμό με μία αποδεκτή πιστωτική ή χρεωστική κάρτα. Κατόπιν μπορείτε να χρεώνετε όλες τις αγορές σας στο πλοίο στον Προσωπικό σας λογαριασμό. Στο τέλος της κρουαζιέρας θα σας δοθεί μία αναλυτική κατάσταση των δαπανών σας. Δεν αποδεχόμαστε προσωπικές επιταγές η στερλίνες. Μόνο το αμερικάνικο δολάριο είναι αποδεκτό στα πλοία μας. Όλα τα πλοία διαθέτουν μηχανές ανάληψης χρημάτων (επιβάλλεται δαπάνη συναλλαγής γι' αυτή την υπηρεσία). Συμβουλευτείτε το καθημερινό σας πρόγραμμα για τις ώρες λειτουργίας της τράπεζας επί του πλοίου. Στη ξηρά είναι αποδεκτές οι περισσότερες πιστωτικές κάρτες. Επιπλέον, επιβεβαιωθείτε ότι έχετε νομίσματα μικρής αξίας σε τοπικό χρήμα για τα μικροέξοδα σας στη στεριά. Σας συνιστούμε επίσης να πάρετε μαζί σας ένα

ικανοποιητικό ποσό χρημάτων σε ταξιδιωτικές επιταγές τις οποίες θα μπορέσετε να εξαργυρώσετε στο πλοίο σε μικρά ποσά.

ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΕΥΚΟΛΙΕΣ ΓΙΑ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ

Διατίθενται δωρεάν οργανωμένες δραστηριότητες για τα παιδιά επάνω στο πλοίο σε καθορισμένες εποχές του χρόνου. Ζητήστε από τον ταξιδιωτικό σας πράκτορα ή τον ειδικό της κρουαζιέρας αν το πρόγραμμα θα διατίθεται για τα παιδιά σας για τις ημερομηνίες που επιλέξατε. Οι ώρες των προγραμμάτων ενδεχομένως να διαφέρουν ανάλογα με το πλοίο ή με το δρομολόγιο. Οι γονείς καλούνται να μην αφήσουν τα παιδιά να παίζουν χωρίς επιτήρηση επάνω στο κατάστρωμα, στα σαλόνια ή στις πίστες χορού, ιδιαίτερα το βράδυ. Απαγορεύεται η είσοδος των παιδιών στο καζίνο. Διατίθενται κρεβατάκια για μωρά, αλλά σημειώστε ότι με τον τρόπο αυτό θα περιοριστεί ο χώρος της καμπίνας σας. Μπορείτε να αναζητήσετε υπηρεσίες μπίμπι-σίτερ και φύλαξης παιδιών(στην κανονική τιμή ανά ώρα)εφόσον τα προσωπικό της κρουαζιέρας είναι ελεύθερο γι' αυτή την υπηρεσία. Όλα τα παιδιά που συμμετάσχουν στα παιδικά προγράμματα πρέπει να γνωρίζουν πώς να χρησιμεύουν την τουαλέτα. Μπορεί να επιβληθεί μία μικρή χρέωση για ορισμένα παιχνίδια των παιδιών.

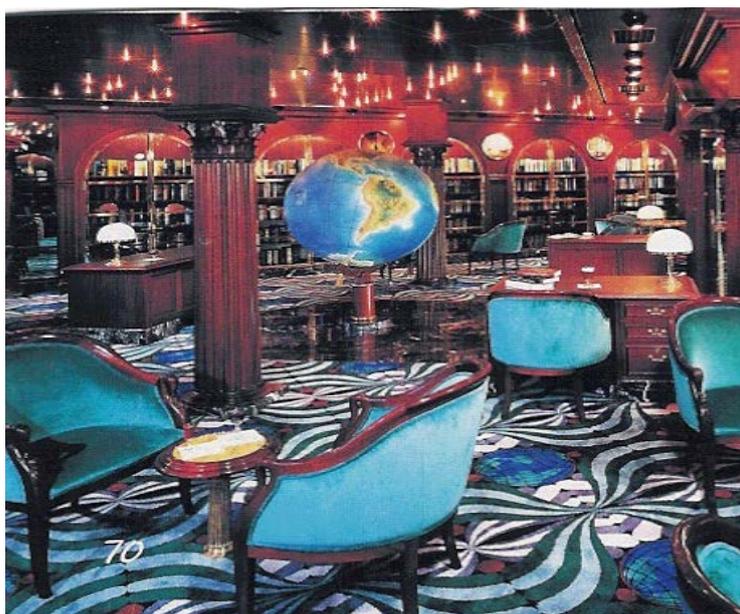
ΠΟΤΕ ΚΑΙ ΠΟΥ ΜΠΟΡΩ ΝΑ ΔΕΙΠΝΗΣΩ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Υπάρχουν δύο σέρβις για φαγητό στο εστιατόριο. Αν έχετε κάποια προτίμηση, θα πρέπει να την γνωστοποιήσετε τη στιγμή της κράτησης. Σημειώστε ότι δεν μπορούμε πάντοτε να εγγυηθούμε την κράτηση θέσης, αλλά θα κάνουμε ό,τι είναι δυνατόν για να σας εξυπηρετήσουμε.

Αν επιθυμείτε μεγαλύτερη ευελιξία, το πρωινό και το γεύμα σερβίρονται επίσης σε άλλους χώρους. Ελέγξτε το καθημερινό σας πρόγραμμα για τις ώρες και τους αντιστοίχους χώρους. Ειδικά πρωινά γεύματα περιλαμβάνουν και ελαφρύ πρωινό που σερβίρεται, εφόσον ζητηθεί, στην καμπίνα σας μεταξύ 07:30 και 10:00. Υπάρχει υπηρεσία δωματίου επί 24ωρου βάσεως. Οι επιβάτες της σουίτας μπορούν να

ζητήσουν να τους σερβιριστεί ένα πλήρες μενού για κάθε γεύμα στην καμπίνα τους. Όπως σε όλα τα καλά εστιατόρια, αν έχετε την επιθυμία για κάποιο συγκεκριμένο τραπέζι, ζητήστε το. Μην ξεχάσετε την κάρτα στην οποία αναγράφεται ο αριθμός του τραπέζιού, όταν θα πάτε στην τραπεζαρία, ώστε να γνωρίζετε που πρέπει να πάτε. Τα περισσότερα πλοία έχουν δύο θέσεις για τα γεύματα. Θεωρείται ευγενικό να είσαι στη ώρα σου ώστε να μπορέσει η τραπεζαρία να λειτουργήσει όσο το δυνατόν καλύτερα για όλους τους επιβάτες. Συνήθως είναι διασκεδαστικό να γνωρίζεις τους διπλανούς σου. Αν σε περίπτωση δε γίνει αυτό, μπορείτε απλά να ζητήσετε να σας αλλάξουν τραπέζι την πρώτη ή τη δεύτερη βραδιά. Μπορείτε να παραγγείλετε όσο θέλετε από το μενού, ακόμη και δεύτερη μερίδα. Αν έχετε όρεξη για κάτι το οποίο δεν υπάρχει στο μενού, ζητήστε το από τον Μαιτρ και αν είναι εφικτό θα σας το κάνει. Τότε θα πρέπει να δώσετε κάποιο φιλοδώρημα. Να είστε “ανοικτοί” στις δοκιμασίες νέων γεύσεων τις οποίες υπό άλλες συνθήκες θα έπρεπε να τις πληρώσετε, για παράδειγμα το χαβιάρι. Αν επιλέξετε να φάτε εκτός πλοίου, θα ήταν ευγενικό να ενημερώσετε το πλήρωμα, έτσι ώστε να μην ανησυχούν για εσάς.

Τα περισσότερα πλοία, προσφέρουν την επιλογή του πρωινού, μεσημεριανού και βραδινού στην τραπεζαρία ή για κάτι πιο πρόχειρο στον μπουφέ κοντά στην πισίνα. Επίσης σε μέρες που θέλετε να ξεκινήσετε νωρίς και να κατεβείτε από το πλοίο, μπορείτε να επιλέξετε πρωινό στην καμπίνα καθώς ντυνόσαστε.



ΠΟΙΕΣ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΥΨΟΣ ΤΩΝ ΦΙΛΟΔΩΡΗΜΑΤΩΝ

Σε όλα τα πλοία, συνηθίζεται να δίνονται φιλοδωρήματα στο προσωπικό που εσείς κρίνετε ότι σας εξυπηρέτησε ιδιαίτερα. Το συνολικό ποσό των 10,25 Δολαρίων ΗΠΑ (13,75 για τους επιβάτες των σουιτών ανά επιβάτη, για κάθε ημέρα της κρουαζιέρας θα καλύψει τις υπηρεσίες καμπίνας και εστιατορίου. Για παιδιά κάτω των 12 ετών ως 3^ο ή 4^ο άτομο στην καμπίνα συνιστάται το μισό ποσό από αυτά που αναφέρεται επάνω. Μία συνήθης επιβάρυνση του 15% προστίθεται αυτόματα στην τιμή των ποτών από τα μπαρ και τα αίθουσες καλλωπισμού. Την τελευταία νύκτα της κρουαζιέρας σας θα υπάρχει στην καμπίνα σας ένας φάκελος στο οποίο μπορείτε να τοποθετήσετε τα φιλοδωρήματα σας και να τον δώσετε στο αρμόδιο μέλος του προσωπικού.

ΜΠΟΡΩ ΝΑ ΚΑΛΕΣΩ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΩΜΑΤΙΟΥ

Είναι διαθέσιμη επί 24ώρου βάσεως, είτε θελήσετε μια επιπλέον κουβέρτα ή ένα σνακ τα μεσάνυχτα. Μπορείτε επίσης να παραγγείλετε υπηρεσία δωματίου μέσω της διαδραστικής τηλεόρασης της καμπίνας σας.

ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΚΑΠΝΙΣΜΑ

Υπάρχουν προκαθορισμένοι χώροι για καπνιστές και μη καπνιστές σε όλα τα πλοία. Επιτρέπεται το κάπνισμα σε όλες τις καμπίνες. Σε όλα τα θέατρα και εστιατόρια απαγορεύεται το κάπνισμα. Το κάπνισμα πούρου και πίπας επιτρέπεται μόνο στα εξωτερικά καταστρώματα του πλοίου.

ΠΟΙΕΣ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΤΥΧΕΡΑ ΠΑΙΧΝΙΔΙΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Υπάρχει ένα πλήρως εξοπλισμένο καζίνο σε κάθε πλοίο, όπου μπορείτε να συμμετάσχετε σε δημοφιλή παιχνίδια, όπως ο μπλακτζακ ή η ρουλέτα, ή να δοκιμάσετε την τύχη σας στους κερματοδέκτες. Συμβουλευτείτε το καθημερινό πρόγραμμα για τις

ώρες λειτουργίας, αλλά σημειώστε ότι το καζίνο θα είναι κλειστό όταν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι.

ΕΞΟΡΜΗΣΕΙΣ ΕΚΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

Αν επιλέξετε να πάτε εκδρομές πρέπει να τις απολαύσετε. Πληρώνοντας λίγο περισσότερο, απαλλάσσετε από το άγχος και την ευθύνη του να σχεδιάζεις την εκδρομή. Από την άλλη μεριά θα πρέπει να ακολουθείτε τον ρυθμό του γκρουπ. Για να διοργανώσετε το δικό σας tour, διαλέξτε έναν οδηγό ταξί, πείτε του που θέλετε να πάτε και κανονίστε την τιμή και πόσες ώρες θέλετε να κάνετε βόλτα (πριν μπείτε στο ταξί). Όταν διοργανώσετε το tour σας ανάλογα με την γνώση του ταξιτζή στα αγγλικά, μπορεί να σας κάνει αυτός την ξενάγηση. Να είστε επιλεκτικοί στις επιλογές των οδηγών και θα περάσετε αξέχαστα. Το πιο σημαντικό είναι ότι δεν είστε υποχρεωμένοι να κατεβείτε από το πλοίο και έτσι να απολαύσετε την ησυχία και την ηρεμία του πλοίου.

2.5 ΤΡΟΠΟΙ ΚΡΑΤΗΣΗΣ ΘΕΣΕΩΝ

ΠΩΣ ΘΑ ΚΑΝΩ ΜΙΑ ΚΡΑΤΗΣΗ

Το ονοματεπώνυμο σας όπως εμφανίζεται στο διαβατήριό πρέπει να δοθεί την ώρα της κράτησης σας.

ΠΩΣ ΘΑ ΕΠΙΚΥΡΩΘΕΙ Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΜΟΥ

Εφόσον διατίθεται ακόμη η επιλεγθείσα κρουαζιέρα, θα την επικυρώσετε τηλεφωνικώς με τον ταξιδιωτικό σας πράκτορα. Κατόπιν θα του στείλουμε ένα βεβαιωτικό Τιμολόγιο στο οποίο θα αναγράφεται το ποσό που πρέπει να πληρώσετε.

Μόλις λάβετε το Βεβαιωτικό Τιμολόγιο, τα εισιτήρια ή οποιαδήποτε άλλα έγγραφα από τον ταξιδιωτικό σας πράκτορα, εξετάστε προσεκτικά όλες τις λεπτομέρειες. Αν ορισμένες σας φαίνονται λανθασμένες ειδοποιήστε αμέσως τον ταξιδιωτικό σας πράκτορα, καθώς δεν είναι δυνατόν να γίνουν αλλαγές αργότερα.

Δεν αναλαμβάνουμε ουδεμία ευθύνη αν δεν ειδοποιήσετε τον ταξιδιωτικό σας πράκτορα για κάποιο λάθος που έγινε εντός 10 ημερών από την ημέρα που τα έλαβε.

ΠΟΤΕ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΛΗΡΩΣΩ ΤΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΠΟΣΟ

Πρέπει να λάβουμε το υπόλοιπο της πληρωμής για τις διακοπές σας (μετά την αφαίρεση της προκαταβολής που ήδη πληρώσατε) τουλάχιστον 56 ημέρες πριν την αναχώρηση, εκτός αν κλείσετε 56 ημέρες ή λιγότερο πριν από την αναχώρηση. Σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να πληρώσετε το σύνολο της κρουαζιέρας κατά την κράτηση σας. Αν δεν λάβουμε όλο το οφειλόμενο ποσό τουλάχιστον 30 ημέρες πριν την αναχώρηση, έχουμε το δικαίωμα να ακυρώσουμε την κρουαζιέρα σας. Σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να πληρώσετε τα ακυρωτικά.

ΑΝ ΕΙΜΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΜΕΝΟΣ(Η) ΝΑ ΑΚΥΡΩΣΩ ΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΜΟΥ, ΘΑ ΜΟΥ ΕΠΙΣΤΡΑΦΟΥΝ ΤΑ ΧΡΗΜΑΤΑ

Εάν εσείς ή οποιοσδήποτε άλλος που ταξιδεύει μαζί σας θελήσει να ακυρώσει την κρουαζιέρα, θα πρέπει να ειδοποιήσετε εγγράφως τον ταξιδιωτικό σας πράκτορα ο οποίος θα επικοινωνήσει με την εταιρία. Θα ακυρώσουμε την κρουαζιέρα σας μόνο από την χρονική στιγμή που θα λάβουμε τη γραπτή σας ακύρωση από τον ταξιδιωτικό σας πράκτορα. Θα πρέπει κατόπιν να πληρώσετε τα επόμενα ακυρωτικά. Τα ασφάλιστρα και τα έξοδα μετατροπής δεν μπορούν να επιστραφούν σε περίπτωση ακύρωσης.

ΠΟΙΕΣ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΟ ΚΑΙ ΤΗ ΒΙΖΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Σας συνιστούμε να επικοινωνήσετε με τον ταξιδιωτικό σας πράκτορα για να ενημερωθείτε σχετικά με τα ταξιδιωτικά σας έγγραφα πριν από την αναχώρηση σας. Θα είναι εις θέση να σας ενημερώσει σχετικά με τις απαιτήσεις σε ότι αφορά το διαβατήριο και την βίζα για το συγκεκριμένο ταξίδι. Υπάγεται στη δική σας ευθύνη να κατέχετε ένα έγκυρο και αποδεκτό διαβατήριο και βίζα για το σχετικό δρομολόγιο και

για την περίοδο του ταξιδιού σας. Σας συνιστούμε να προβλέψετε ένα μεγάλο διάστημα για να αποκτήσετε το απαραίτητο διαβατήριο και την βίζα πριν την αναχώρηση σας.

Βεβαιωθείτε ότι αναφέρεται ακριβώς το ίδιο όνομα (και αρχικά) στο εισιτήριο σας όπως και στο διαβατήριο σας. Αν υπάρχει κάποια διαφορά μπορεί να σας αρνηθούν την είσοδο στην πτήση σας.

ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΚΑΠΟΙΕΣ ΕΠΙΣΗΜΕΣ ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Δεν θα επιτραπούν επιβάτισσες που αναμένουν να γεννήσουν εντός τριών μηνών από την ημέρα της αναμενόμενης επιστροφής τους. Εάν, κατά την ημέρα της αναχώρησης σας είστε έγκυος μεταξύ 24 και 27 εβδομάδων, θα πρέπει να προσκομίσετε (30ημέρες πριν την αναχώρηση της κρουαζιέρας) μία ιατρική βεβαίωση με την οποία θα βεβαιώνεται ότι μπορείτε να ταξιδέψετε.

2.6 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ –ΔΙΑΡΚΕΙΑ

Στην Ελλάδα έχουν αναπτυχθεί τόσο στο χώρο του αιγαίου, του ιονίου και του Κρητικού Πελάγους σημαντικές θαλάσσιες κρουαζιέρες.

Οι εταιρίες που ασχολούνται με τις κρουαζιέρες εκτελούν τα προγράμματα τους από τον Απρίλιο ες το Νοέμβρη ενώ κατά την χειμερινή περίοδο, από Νοέμβριο έως Απρίλιο, πραγματοποιούνται κρουαζιέρες εκτός ελληνικών υδάτων.

Η διάρκεια μιας κρουαζιέρας ποικίλει ανάλογα με τα λιμάνια που θα προσεγγίσει, το εύρος του προγράμματος και τους συνδυασμούς των προορισμών.

Μονοήμερες Κρουαζιέρες που διεξάγονται συνήθως:

Στα νησιά του Αργοσαρωνικού (Συνήθως Αίγινα, Πόρο, Ύδρα) με αφετηρία και λιμάνι επιστροφής τον Πειραιά.

Στη Χαλκιδική- Ο περίπλους του Αγίου Όρους με αφετηρία τον Όρμο Παναγιάς (από Απρίλιο-Οκτώβριο)

Στην Κρήτη (Ηράκλειο, Αγ. Νικόλαος, Σαντορίνη, Ρέθυμνο).

Από Ρόδο -Τήλο-Νίσυρο και επιστροφή στη Ρόδο.

Πάρος -Δήλος-Μύκονος –Πάρος.

Νάξος –Δήλος Μύκονος –Νάξος.

Τριήμερες Κρουαζιέρες που διεξάγονται:

Πειραιάς –Μύκονος –Ρόδος –Κουσσάντασι –Πάτμος –Πειραιάς .

Τετραήμερες Κρουαζιέρες:

Πειραιάς –Μύκονος –Κουσσάντασι –Πάτμος –Ρόδος –Ηράκλειο- Σαντορίνη

Πειραιάς –Ηράκλειο- Σαντορίνη- Ρόδος- Κουσσάντασι- Μύκονος-Πειραιάς.

Επταήμερες Κρουαζιέρες όπως:

Πειραιάς- Αίγινα-Πάτος-Λεμεσός-Χάιφα-Λεμεσός-Ρόδος-Μυτικήνη-Τήνός-Πειραιάς.

Πειραιάς- Κωνσταντινούπολη- Κουσσάντασι- Ρόδος- Ηράκλειο-Σαντορίνη- Πάτμος - Μύκονος-Πειραιάς.

Πειραιάς- Πάτμος- Λεμεσός- Χάιφα -Πορτ Σαιντ- Ρόδος- Σαντορίνη- Μύκονος-Πειραιάς.

Βενετία-Κέρκυρα-πειραιάς-Πειραιάς-κουσσάντασι-Πάτμος-Ρόδος-Κατάκωλο-Βενετία.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ		
7 ΗΜΕΡΕΣ	3 ΗΜΕΡΕΣ	4 ΗΜΕΡΕΣ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΚΑΤΑΚΟΛΟ	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	ΡΟΔΟΣ	ΚΟΥΣΣΑΝΤΑΣΙ
ΜΠΑΡΙ	ΠΑΤΜΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ
ΓΕΝΟΒΑ	ΚΟΥΣΣΑΝΤΑΣΙ	ΡΟΔΟΣ
ΜΕΣΣΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΑΓ. ΣΑΡΑΝΤΑ	-----	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ
ΚΕΡΚΥΡΑ	-----	ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	-----	-----

Πηγή:Δρομολόγια της εταιρείας ROC για την περίοδο 2002-2003

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	
3 ΗΜΕΡΕΣ	4 ΗΜΕΡΕΣ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΜΥΚΟΝΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ
ΡΟΔΟΣ	ΚΟΥΣΣΑΝΤΑΣΙ
ΠΑΤΜΟΣ	ΡΟΔΟΣ
ΚΟΥΣΣΑΝΤΑΣΙ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ

Πηγή: Δρομολόγια της εταιρίας GOLDEN SUN CRUISES για την περίοδο 2002-2003

Η ΖΩΗ ΣΑΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

Ο ρομαντισμός της κρουαζιέρας είναι ακόμα ζωντανός στη ROC⁶. Στα καταστρώματα των πλοίων θα περάσετε αξέχαστες στιγμές ατενίζοντας την ανατολή του ηλίου ή τον ουρανό. Τα κρουαζιερόπλοια μας διαθέτουν μεγάλα καταστρώματα για ηλιοθεραπεία ή περίπατο, πισίνες με θαλασσινό νερό για μια δροσερή βουτιά και άνετες πολυθρόνες για την ανάπαυση σας.

Επίσης προσφέρονται δυνατότητες να απολαύσετε το πρωινό και το γεύμα σας στο κατάστρωμα με θέα τις μεγαλύτερες τοποθεσίες ή την απέραντη θάλασσα. Όλα αυτά με συντροφιά την θαλάσσια αύρα και τον ατελείωτο ορίζοντα αναζητώντας τις καινούριες εμπειρίες που θα ζητήσετε στο επόμενο ταξίδι.

Καθώς ταξιδεύετε εκμεταλλευτείτε τις διάφορες δραστηριότητες που προσφέρει το πρόγραμμα του πλοίου, όταν αυτό βρίσκεται εν πλω, δοκιμάστε τα προγράμματα

⁶ βλ. <http://www.roc.gr>

γυμναστικής και αισθητικής και επιστρέφετε στο σπίτι σας με το τέλος της κρουαζιέρας ξεκούραστοι, ανανεωμένοι και έτοιμοι να κατακτήσετε τον κόσμο.

Η ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ

Οι στιγμές στο πλοίο είναι πάντα μοναδικές και η διασκέδαση σας εγγυημένη. Μέσα από ένα πλούσιο πρόγραμμα διαμορφωμένο με σκοπό την ικανοποίηση των φιλοξενούμενων μας, οι προτάσεις για διασκέδαση ποικίλλουν.

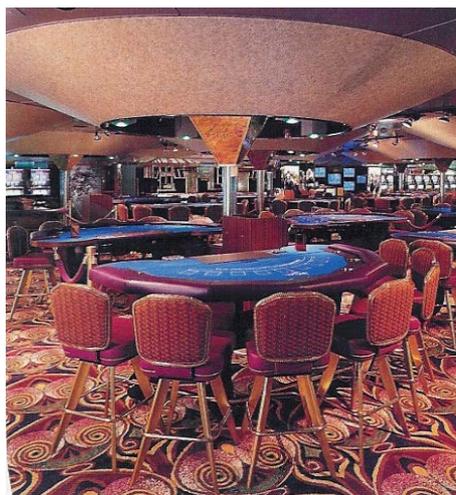
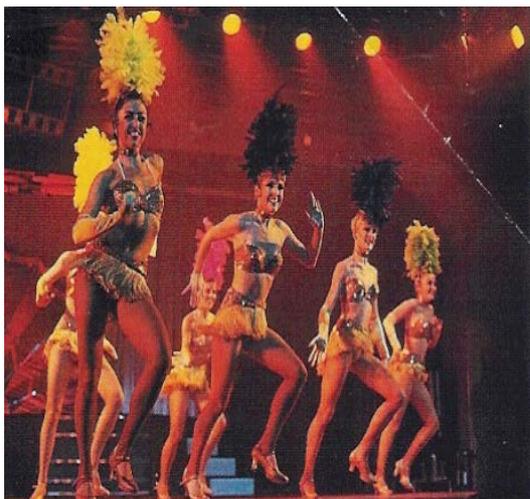
Επιλέξτε ανάμεσα σε διαλέξεις με ιστορικές και πολιτιστικές πληροφορίες για τα λιμάνια και τις χώρες που επισκεπτόμαστε, σώου με ζωντανή μουσική, τραγουδιστές, χορευτές και ταχυδακτυλουργούς από διάφορες χώρες του κόσμου και ψυχαγωγικά παιχνίδια.

Οι νύχτες γεμίζουν με μουσική και χορό στο κεντρικό σαλόνι πριν και μετά το δείπνο. Η τύχη σας προκαλεί στο καζίνο του πλοίου αλλά και ενδιαφέρουσες ταινίες σας περιμένουν να τις απολαύσετε στην κινηματογραφική αίθουσα.

Η βραδιά μπορεί να διαρκέσει πολύ, όσο εσείς επιθυμείτε και να κλείσει χορευτικά με έντονους ρυθμούς στην ντισκοτέκ του πλοίου. Πολλά πλοία έχουν ξεχωριστές βραδιές όπως Ιταλική βραδιά, Μεξικάνικη, Πειρατική, νύχτα Καραϊβικής καθώς και Ελληνική βραδιά, ανάλογα με τον προορισμό. Επίσης διοργανώνουν βραδιές ταλέντου των επιβατών. Για αυτό μην πετάτε τις παρτιτούρες ή τις κλακέτες σας, μπορεί να σας χρειαστούν σε περίπτωση που θα λάβετε μέρος.

Είναι η ώρα να ανακαλύψουμε στους διεθνείς προσκεκλημένους τι σημαίνει πραγματική διασκέδαση και γνήσιο ελληνικό γλέντι. Ελάτε μαζί μας και χορέψετε με τους αξιωματικούς και το πλήρωμα του πλοίου σε μία βραδιά κεφιού που θα σας συναρπάσει.

Από τις πρώτες ακτίδες του ηλίου που ανατέλλουν δειλά το πρωινό, μέχρι τις τελευταίες που σβήνουν στον ορίζοντα αργά τα σούρουπο, υποσχόμαστε αξέχαστες στιγμές και ανεπανάληπτες εμπειρίες. Εμείς θα προσπαθήσουμε να ικανοποιήσουμε και τον πιο απαιτητικό καλεσμένο μας.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

3.1 ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΑΝ ΤΟ ΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η πλειοψηφία των ναυτιλιακών εταιρειών που διαχειρίζονται κρουαζιερόπλοια, ανήκουν στην κατηγορία των Ανωνύμων, ΕΠΕ και λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 89/67 περί απαλλαγής φορολογίας. Σύμφωνα⁷ με τον νόμο αυτό: Γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, ασχολούμενα αποκλειστικά με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από πεντακόσιους (500) κόρους ολικής χωρητικότητας, εξαιρουμένων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιρειών, ως και επιχειρήσεων που έχουν σαν αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις παραπάνω αναφερόμενες δραστηριότητες, δύνανται, υποβάλλοντας σχετική αίτηση στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, να εγκαθίστανται στην Ελλάδα κατόπιν άδειας που χορηγείται με κοινή απόφαση των υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας και η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η ανωτέρω δυνατότητα παρέχεται κατ' εξαίρεση και σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες, ναυαγοσωστικών ή ρυμουλκών πλοίων υπό ξένη σημαία οποιασδήποτε χωρητικότητας.

Τα παραπάνω γραφεία ή υποκαταστήματα απολαμβάνουν τις διευκολύνσεις και τις απαλλαγές, εφόσον καλύπτουν με εισαγωγή συναλλάγματος μη υποχρεωτικά εκχωρητέου:

⁷ βλ. παράρτημα:ΦΕΚ, Αρ Φύλλου 142,31Αυγουςτου 1994

A. Τις ετήσιες δαπάνες λειτουργίας τους στην Ελλάδα με ισόποσο τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δολαρίων ΗΠΑ και

B. Όλες γενικά οι πληρωμές στην Ελλάδα για λογαριασμό τους ή για λογαριασμό τρίτων.

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΗΣ	ΜΟΡΦΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
FESTIVAL	1987	A.E	Γ. ΠΟΥΛΙΔΗΣ	ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 97-99
R.O.C	1995	A.E	ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ-LOUIS CRUISE	ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 89
LINDOS MARITIME LTD	1982	Ε.Π.Ε	Β. ΓΙΑΝΝΙΤΣΙΩΤΗΣ	ΑΚΤΗ ΜΟΥΤΣΟΠ/ΛΟΥ 16
DOLFIN ΕΛΛ. ΝΑΥΤΙΑ	1978	A.E	ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ	ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 71

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΚΡΟΥΑΖ/ΙΑ ΣΤΗΝ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ ΤΗΣ	ΔΙΑΧ/ΖΕΤΑΙ	ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΜ/ΧΗ ΚΕΦΑΛ.	ΤΖΙΡΟΣ
FESTIVAL	6	6	115	2.820	ΙΔΙΑ+ΞΕΝΑ	880.000\$
R.O.C	-	10	180	3.500	ΙΔΙΑ+ΞΕΝΑ	1.000.000\$
LINDOS MARITIME LTD	1	3	15	820	ΙΔΙΑ+ΞΕΝΑ	9 Δις δρχ
DOLFIN ΕΛΛ. ΝΑΥΤΙΑ.	1	1	24	347	ΞΕΝΑ	5 Δις δρχ

Παραπάνω απεικονίζονται, σε πίνακα, οι εταιρείες από τις οποίες αντλήσαμε τα στοιχεία μας. Εδώ δίνονται πληροφορίες για τον ακριβή καθορισμό των καθηκόντων αλλά και την περιγραφή των βασικών θέσεων εργασίας του προσωπικού ξηράς και των πληρωμάτων.

3.2 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Η διοίκηση των εταιρειών, που διαχειρίζονται κρουαζιερόπλοια, σε μεγάλο ποσοστό, εφαρμόζεται σύμφωνα με το οργανόγραμμα που ακολουθεί, στο οποίο οι κάθετες γραμμές αντιπροσωπεύουν την ιεραρχία μεταξύ ανωτέρων και κατώτερων επιπέδων εξουσίας, ενώ οι οριζόντιες γραμμές αφορούν την επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ ομοεπίπεδων κέντρων διοίκησης.

Σύμφωνα με το οργανόγραμμα αυτό, παρατηρείται ότι υπάρχει η Γενική Διεύθυνση, το Τεχνικό Τμήμα, το Τμήμα Διαχείρισης, το Τμήμα Ασφάλειας και

Εκπαίδευσης, το Οικονομικό Τμήμα, το Τμήμα Προσωπικού, το Τμήμα Προμηθειών, το Τμήμα Νομικό και Ασφαλειών. Στο σημείο αυτό πρέπει να γίνει μια περαιτέρω ανάλυση στο κάθε τμήμα ξεχωριστά, συγκεκριμένα:

➤ Το Διοικητικό Συμβούλιο: αποτελείται από τα μέλη τα οποία έχουν ψηφιστεί στη Γενική Συνέλευση των μετόχων της εταιρείας και τα οποία επιλέγουν το management της εταιρείας. Αυτοί επιλέγουν, επίσης, τον Διευθύνων Σύμβουλο και τον Οικονομικό Διευθυντή.

➤ Η Γενική Διεύθυνση (General Management) ή Διευθύνων Σύμβουλος: ασχολείται κυρίως με το εμπορικό κομμάτι, ασκεί την πολιτική της εταιρείας και εκχωρεί αρμοδιότητες και ευθύνες σε όλα τα τμήματα, επιβλέπει την εφαρμογή της σύμφωνα με τους προκαθορισμένους στόχους και συντονίζει όλες τις δραστηριότητες λειτουργίας και διαχείρισης των πλοίων.

➤ Το Τεχνικό Τμήμα (Technical Department): είναι υπεύθυνο για όλα τα τεχνικά θέματα που αφορούν τη λειτουργία των πλοίων, για την προμήθεια των εφοδίων και ανταλλακτικών καταστρώματος και μηχανοστασίου, έτσι ώστε οι μηχανές και τα εφόδια να προστατεύονται από ατυχήματα και αντίξοες καταστάσεις, να λειτουργούν με ασφάλεια, αποτελεσματικά και σύμφωνα με τους υποχρεωτικούς κανονισμούς και οδηγίες. Συνεργάζεται με το τμήμα διαχείρισης για την επιτυχή εκπλήρωση των υποχρεώσεων του πλοίου.

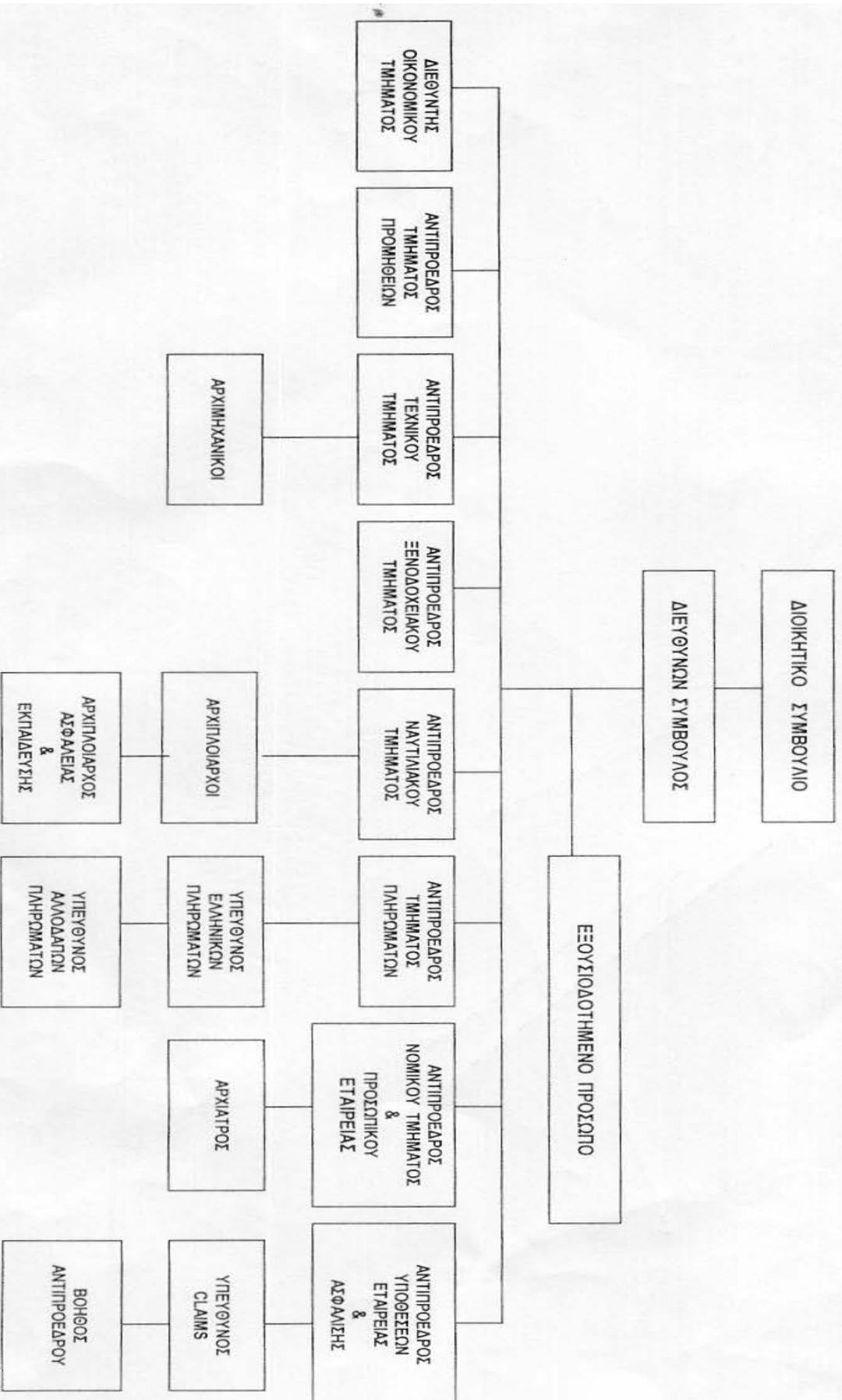
➤ Τμήμα Διαχείρισης (Operation Department): είναι υπεύθυνο για όλα τα θέματα διαχείρισης, την προμήθεια τροφίμων, του εφοδιασμού νερού, καυσίμων και λιπαντικών για όλα τα πλοία, αλλά και για την αποτελεσματική λειτουργία τους σύμφωνα με τις εμπορικές και νομικές δεσμεύσεις τους.

➤ Τμήμα Προστασίας και Εκπαίδευσης (Safety and Training Department): είναι υπεύθυνο για τη δημιουργία του Safety Management System σύμφωνα με τον ISM Code. Υποστηρίζει την Γενική Διεύθυνση της εταιρείας σε όλα τα ζητήματα που σχετίζονται με την Ασφάλεια και την Προστασία του περιβάλλοντος, με αναφορές για

δυσλειτουργίες και ελλείψεις και με προτάσεις για βελτίωση των ακολουθούμενων διαδικασιών, με τη διενέργεια εσωτερικών ελέγχων, καταγραφή πρακτικών που αντίκεινται στην πολιτική και τους κανονισμούς της εταιρείας. Προτείνει τροποποιήσεις σε συγκεκριμένες πρακτικές όλων των τμημάτων ώστε να εναρμονίζονται με τις αρχές του Safety Management που μεταβιβάζουν όλες τις απαιτήσεις στα γραφεία της Διοίκησης και στα πλοία της εταιρείας. Παρακολουθεί και επιμελείται την συμμόρφωση προς τους κανονισμούς της εταιρείας για τη διαχείριση των πλοίων. Ελέγχει τα προγράμματα κατάρτισης και εκπαίδευσης, τα εγχειρίδια που αναφέρονται στην ασφάλεια και υγιεινή, και επιβλέπει την επίδοση των πληρωμάτων σε λειτουργίες που αφορούν την ασφάλεια και την εφαρμογή του SMS στα πλοία.

- Οικονομικό Τμήμα(Accounts Department): επιβλέπει όλα τα οικονομικά και χρηματοδοτικά ζητήματα και είναι υπεύθυνο για την έκδοση παραστατικών στοιχείων, για τον έλεγχο των κέντρων κόστους, για την είσπραξη απαιτήσεων και πληρωμή υποχρεώσεων, την τήρηση στατιστικών στοιχείων, τον έλεγχο όλων των τμημάτων να μην υπερβαίνουν τα προϋπολογιζόμενα κονδύλια και τέλος για οικονομικά ζητήματα του προσωπικού.
- Τμήμα Προσωπικού(Personnel): είναι αρμόδιο για την πρόσληψη προσωπικού Employing crew, negotiating terms of employment, previous experience and conduct of staff. Negotiating contracts of foreign crew. Liaising with foreign crew agents. Keeping records.
- Τμήμα Προμηθειών(Purchasing): οφείλει να τηρεί αρχεία για τις προμήθειες εφοδίων και τροφοδοσίας των πλοίων, να συνεργάζεται με όλα τα πλοία για την αγορά τροφίμων, νερού και άλλων προμηθειών και φροντίζει την διεκπεραίωση των παραγγελιών με τους κατά τόπους πράκτορες.
- Τμήμα Νομικό και Ασφαλειών(Legal Insurance and Claims Department): το τμήμα αυτό είναι αρμόδιο για την παροχή νομικών συμβουλών στη διοίκηση της εταιρείας για την έγκριση συμφωνιών και συμβολαίων της εταιρείας με τρίτους.

ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ



3.3 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΠΛΟΙΟΥ⁸

Η οργανωτική σύνθεση ενός κρουαζιερόπλοιου καθορίζεται από τα Κ.Ο.Χ του πλοίου, την υποδύναμη της μηχανής και των αριθμό των επιβατών. Τα κρουαζιερόπλοια ξεκινάνε από 7.000 μέχρι και 78.000 Κ.Ο.Χ. Με βάση τα παραπάνω, τα μέλη του πλοίου χωρίζονται σε επτά επιστασίες:

Α) στο προσωπικό του καταστρώματος, το οποίο αποτελείται από τον Ύπαρχο, Υπολοχαγό, Ανθυπολοχαγό, Δόκιμο Πλοίαρχο, Ναύκληρο, Ξυλουργό, Ναύτες και Ναυτόπαιδες.

Β) στο προσωπικό μηχανής, όπου περιλαμβάνει τον Α' Μηχανικό, Α'Β Μηχανικό, Β' Μηχανικό, Γ' Μηχανικό, Ψυκτικό, Ηλεκτρολόγο, Αρχιθερμαστή, Μηχανοδηγό Α', Λιπαντές-Β' Μηχανοδηγοί-Χειριστές, Θερμαστές, Καθαριστές, Μαθητευόμενοι μηχανής.

Γ) στο προσωπικό γενικών υπηρεσιών, το οποίο χωρίζεται σε υγειονομικής υπηρεσίας και ανήκουν ο Ιατρός, ο Φαρμακοποιός και ο Νοσοκόμος και σε υπηρεσία τηλεπικοινωνιών που ανήκουν οι Α' και Β' Ραδιοτηλεγραφετές.

Δ) οικονομικής υπηρεσίας: Α' και Β' Οικονομικοί αξιωματικοί.

Ε) στο προσωπικό τροφοδοσίας: ο Τροφοδότης.

Στ) στο προσωπικό υπηρεσίας διαμερισμάτων, όπου περιλαμβάνει το Θαλαμηπόλο, τους βοηθούς Θαλαμηπόλους και τους Επίκουρους και τέλος

Ζ) υπηρεσία μαγείρου, όπου ανήκουν ο Αρχιμάγειρας, οι Μάγειροι, Αρτοποιοί-Ζαχαροπλάστες, Σφαγείς και οι Χυτροκαθαριστές.

Στη συνέχεια ακολουθεί μια ανάλυση του καθενός ώστε να γίνουν κατανοητές οι αρμοδιότητές τους μέσα στο πλοίο.

Πλοίαρχος: είναι ο κυβερνήτης και διοικητής του πλοίου. Έχει την εξουσία όλων των επιβαίνοντων. Ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για την περιφρούρηση της ασφάλειας του πληρώματος, της ειρηνικής συνύπαρξης και συνεργασίας τους, των περιουσιακών στοιχείων του πλοίου, του φορτίου και του περιβάλλοντος. Προάγει την ασφαλή ναυσιπλοΐα και λειτουργία του πλοίου καθώς και τη διασφάλιση των κανόνων υγιεινής. Επίσης είναι υπεύθυνος για την καλή και ακριβή τήρηση των διατάξεων της εμπορικής ναυτιλίας.

⁸ Η παραπάνω περιγραφή έγινε βάση του οργανογράμματος της εταιρείας Royal Olympic Cruises.

Ύπαρχος: είναι ο άμεσος συνεργάτης του πλοιάρχου για ότι αφορά το πλοίο, τους επιβαίνοντες, το φορτίο καθώς επίσης και ο νόμιμος αναπληρωτής του. Είναι υπεύθυνος α) για τη συντήρηση, ασφάλεια και ευπρέπεια του πλοίου, β) την πληρότητα, συντήρηση και ετοιμότητα των σωσίβιων λέμβων και όλων των σωστικών μέσων του πλοίου σύμφωνα με τους κανόνες της Διεθνούς συμβάσεων “περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα”. Επιπλέον είναι υπεύθυνος για την εργασία που αναλαμβάνει το προσωπικό σύμφωνα με τις δικές του οδηγίες.

Υποπλοίαρχος: είναι κι αυτός ο άμεσος συνεργάτης του πλοιάρχου και ο νόμιμος αναπληρωτής του. Ο υποπλοίαρχος είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση, στεγανότητα, ασφάλεια, καταλληλότητα και ευπρέπεια α) του σκάφους και του εξαρτισμού του, β) του χειροκίνητου πηδαλίου, γ) των πυροσβεστικών μέσων του πλοίου, δ) των σωστικών μέσων και των σωσίβιων λέμβων. Τηρεί μητρώο όλων των μελών του πληρώματος και εξασφαλίζει μέτρα σχετικά με την υγιεινή, καθαριότητα, τροφοδοσία και την ψυχαγωγία πάνω στο πλοίο.

Ανθυποπλοίαρχος: είναι βοηθός του πλοιάρχου και του υποπλοίαρχου και έχει την αποκλειστική επιμέλεια και έλεγχο σε ότι αφορά την υπηρεσία του πλοίου, τη ναυσιπλοΐα και το φορτίο.

Δόκιμος πλοίαρχος: εκτελεί τη γραφική εργασία ή καταμετρήσεις, σύμφωνα με τις εντολές του πλοιάρχου, παραλαμβάνοντας ή παραδίδοντας ένα φορτίο. Βοηθά τον πλοίαρχο να εκπληρώσει οποιαδήποτε υποχρέωσή του έναντι των αρχών.

Ναύκληρος: είναι υπόλογος για την υπηρεσία του καταστρώματος. Βοηθά στη διασφάλιση της καθαριότητας των κοινοχρήστων χώρων (λουτρών, νιπτήρων, πλυντηρίων, αποχωρητηρίων), των διαμερισμάτων ενδιαίτησης καθώς και την εσωτερική και εξωτερική συντήρηση του πλοίου και του καταστρώματος.

Ξυλουργός: εκτελεί οποιαδήποτε ξυλουργική εργασία και παρακολουθεί τη στάθμη των υδάτων.

Ναύτες-Ναυτόπαιδες: εκτελούν τις εργασίες του πηδαλιούχου, οπτήρος και του αγγελιοφόρου γέφυρας. Συμμετέχουν τόσο στον καθαρισμό των καμπίνων όσο και του καταστρώματος και των κοινοχρήστων χώρων.

Α' Μηχανικός: είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση και την καλή λειτουργία των κινητήριων μηχανών, των βοηθητικών μηχανημάτων, των λεβήτων, των ψυκτικών μηχανημάτων και των λοιπών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στο μηχανοστάσιο και

λεβητοστάσιο, των αποθηκών καυσίμων. Επίσης είναι υπεύθυνος για τον μηχανισμό του πηδαλίου και για κάθε μηχανική ή ηλεκτρονική εγκατάσταση.

Α' Β Μηχανικός: είναι ο άμεσος βοηθός του Α' μηχανικού και ενεργεί πάντοτε σύμφωνα με τις οδηγίες του.

Β' Μηχανικός: μεριμνά για τη συντήρηση και λειτουργία των κινητήρων, των ηλεκτρικών και ψυκτικών μηχανών, των λεβήτων και των βοηθητικών μηχανημάτων. Λαμβάνει μέρος και στην εργασία παραλαβής των καυσίμων όπως του ορίζει ο Α' μηχανικός. Το ίδιο ενεργεί και ο Γ' μηχανικός.

Ψυκτικός: επικαλείται της καλής συντήρησης και λειτουργίας των ψυκτικών μηχανημάτων και εγκαταστάσεων και καταγράφει σε ειδικό βιβλίο τις ενδείξεις των πιέσεων και των θερμοκρασιών στους ψυκτικούς θαλάμους και ενημερώνει τον Α' μηχανικό και Υποπλοίαρχο για οποιοδήποτε πρόβλημα παρουσιαστεί.

Ηλεκτρολόγος: υποχρεούται να εξασφαλίσει υπεύθυνα τη σωστή και ομαλή συντήρηση και λειτουργία όλων των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων παραγωγής-διανομής και κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας σε όλους τους χώρους και διαμερίσματα του πλοίου. Εφαρμόζει τους κανόνες ασφάλειας για τα πρόσωπα, μηχανήματα για αποφυγή ηλεκτροπληξίας, πυρκαγιάς και βλάβης. Μεριμνά για τη σωστή λειτουργία του γενικού φωτισμού και του φωτισμού ασφαλείας του πλοίου. Βρίσκεται πάντοτε στο μηχανοστάσιο για την εκτέλεση οποιοδήποτε χειρισμού.

Αρχιθερμαστής: είναι υπεύθυνος για την καθαριότητα και τάξη του μηχανολεβητοστασίου και παρακολουθεί τις εργασίες που εκτελεί το κατώτερο προσωπικό μηχανής. Ρίχνει στη θάλασσα υπολείμματα πετρελαίου ή καύσεως πετρελαίου ή απορριμμάτων μηχανολεβητοστασίου.

Μηχανοδηγός Α': εκτελεί την ίδια εργασία με τον Αρχιθερμαστή

Λιπαντές-Β' Μηχανοδηγοί- Χειριστές: παρακολουθούν τις κύριες μηχανές. Παραλαμβάνουν καύσιμα και νερό. Βοηθούν στις επισκευές και επιδιορθώσεις των μηχανών, μηχανημάτων, οργάνων και εργαλείων.

Θερμαστές: ασχολούνται με τον καθαρισμό και συντήρηση των λεβήτων καθώς και του δαπέδου του λεβητοστασίου. Παραλαμβάνουν υλικά μηχανής. Κάνουν επιδιορθώσεις μηχανών, μηχανημάτων και εργαλείων.

Καθαριστές: βοηθούν τους λιπαντές και θερμαστές.

Ιατρός: επαγρυπνεί για την υγεία των επιβαίνοντων. Τους επισκέπτεται και δίνει τις απαραίτητες οδηγίες.

Φαρμακοποιός: γράφει συνταγές με τα απαραίτητα φάρμακα αφού λάβει εντολή από τον Ιατρό.

Νοσοκόμος: παρακολουθεί και βοηθά τον Ιατρό στην ενέργεια υγειονομικής θεώρησης του πληρώματος, στον εμβολιασμό των επιβαίνοντων και κάνει επισκέψεις στους ασθενείς μαζί με τον γιατρό.

A' ραδιοτηλεγραφετής: είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία και συντήρηση των μηχανημάτων και εγκαταστάσεων τηλεπικοινωνίας, ραδιοφωνικών συσκευών, μεγαφώνων και συσκευών τηλεοράσεως. Αναφέρει το ταχύτερο δυνατό, στον πλοίαρχο ή στον αξιωματικό γέφυρας τα μετεωρολογικά δελτία. Τηρεί εχεμύθεια στα ραδιογραφήματα τα οποία μεταβιβάζει στον πλοίαρχο και πουθενά άλλο.

B' ραδιοτηλεγραφετής: είναι ο άμεσος βοηθός του A' ραδιοτηλεγραφετή, ο οποίος του κατανέμει και τις ανάλογες υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών.

A' και B' Οικονομικοί: καταρτίζονται βάσει του ναυτολογίου, πίνακα μισθοδοσίας και πρόσθετων αμοιβών του προσωπικού του πληρώματος του πλοίου. Διαχειρίζονται υπεύθυνα, σύμφωνα με τις εντολές της διεύθυνσης της εταιρείας, ταμειακή και οικονομική υπηρεσία υπό τον έλεγχο του πλοίαρχου. Συντάσσουν τα δηλωτικά των επιβατών, εμπορευμάτων και τηρούν τα φορτωτικά και τελωνειακά έγγραφα. Ενεργούν μετά τον Ύπαρχο, στον έλεγχο των εισιτηρίων των επιβατών. Ευθύνονται για την ασφαλή παραλαβή, φύλαξη και παράδοση του ταχυδρομείου.

Τροφοδότης: επιμελείται την προμήθεια καλής ποιότητας τροφίμων και υλικών σε ποσότητα ανάλογη με τον αριθμό των επιβατών. Ελέγχει την ακριβή ποσότητα και ποιότητα των τροφίμων και υπογράφει τις αποδείξεις όταν παραλαμβάνει τα τρόφιμα και τα οποία βρίσκονται σε καλή κατάσταση.

Αρχιμάγειρας: ευθύνεται για την καθαριότητα και συντήρηση του μαγειρείου, των πλυντηρίων και των μαγειρικών σκευών. Ευθύνεται για την καθαριότητα και την καλή εμφάνιση του προσωπικού, το οποίο πρέπει να εκτελεί την εργασία του φορώντας στολή και κάλυμμα στο κεφάλι. Πρέπει να παρασκευάζει αγνά, εύγευστα εδέσματα στο προσωπικό του πλοίου και των επιβατών. Παρακολουθεί τις εργασίες των μαγείρων και παρέχει σε αυτούς οδηγίες. Εποπτεύει τη διανομή του φαγητού ώστε οι μερίδες να είναι κανονικές και σύμφωνα με το εδεσματολόγιο.

Μάγειροι: βοηθούν τον αρχιμάγειρα στην εκτέλεση των καθηκόντων του. Διατηρούν το μαγειρείο καθαρό και φορούν στολή.

Αρτοποιοί-Ζαχαροπλάστες: ασχολούνται με την παρασκευή άρτου και γλυκισμάτων σύμφωνα με τους κανόνες του εδεσματολογίου.

Χυτροκαθαριστές: ασχολούνται με το πλύσιμο και καθαρισμό του μαγειρείου, των σκευών και την τοποθέτηση αυτών στη θέση τους. Επιπλέον, με τη μεταφορά των τροφίμων από την αποθήκη και το ψυγείο, στο μαγειρείο. Συγκεντρώνει τα απορρίμματα και τα ρίχνει στην ανοικτή θάλασσα.

Αρχιθαλαμηπόλοι: ευθύνονται για την απόλυτη καθαριότητα, την καλή συντήρηση και ευπρέπεια των καμπίνων, καπνιστηρίων, αναγνωστήριων και των υπολοίπων αιθουσών, λουτρών, αποχωρητηρίων και γενικά όλων των διαμερισμάτων που χρησιμοποιούν οι επιβάτες. Παρακολουθούν τη λειτουργία των μέσων ψυχαγωγίας. Υποδέχονται τους επιβάτες παραλαμβάνοντας τις αποσκευές τους και τις μεταφέρουν στις καμπίνες τους. Διευθύνουν και εποπτεύουν τους τραπεζοκόμους κατά τη διάρκεια του πρωινού ροφήματος, προγεύματος, γεύματος και δείπνου των επιβατών. Είναι ιδιαίτερα εξυπηρετικοί σύμφωνα με τους κανόνες καλής συμπεριφοράς και της ξενοδοχειακής εθιμοτυπίας.

Θαλαμηπόλοι εστιατορίου: επιμελούνται τις αίθουσες των επιβατών (φαγητού, υποδοχής, χορού, μουσικής, αναγνωστηρίου, καπνιστηρίου) και την κανονική προετοιμασία των τραπεζών για το πρωινό ρόφημα, γεύμα, δείπνο.

Θαλαμηπόλοι κυλικείων: εξυπηρετούν τους επιβάτες παρέχοντας σε αυτούς αφεψήματα, ποτά και είδη κυλικείου με κανονισμένη ποσότητα και τιμή βάσει τιμολογίου που είναι αναρτημένο σε πίνακα.

Επίκουροι: βοηθούν τους θαλαμηπόλους ώστε να φέρουν εις πέρας τις εργασίες τους.

Κομμωτές-Αισθητικοί: ασχολούνται με την περιποίηση και τον καλλωπισμό των επιβατών.

Γυμναστές: προσφέρουν τις καλύτερες υπηρεσίες στο χώρο του fitness με σκοπό τη φροντίδα του σώματος.

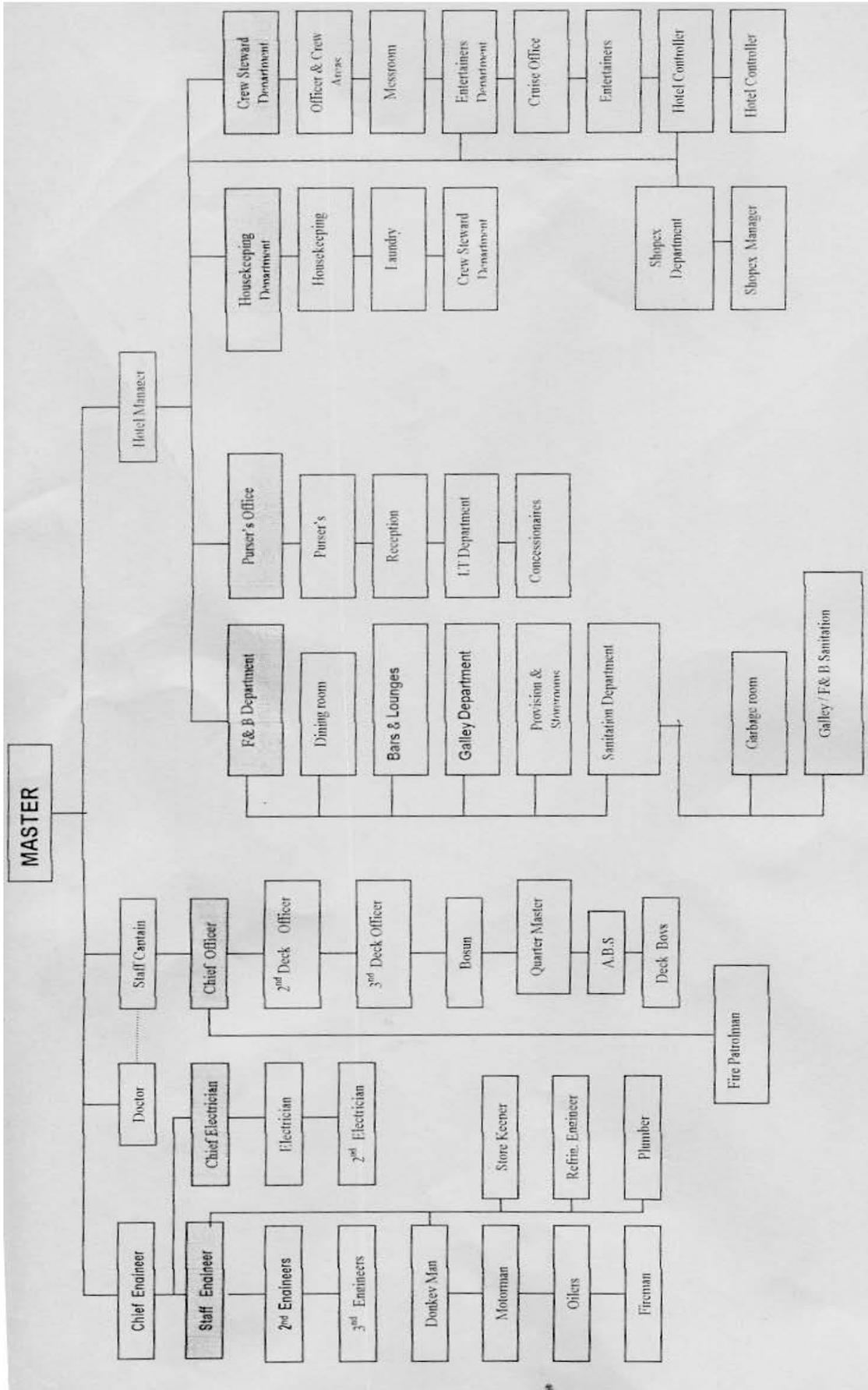
Μουσικοί-χορευτές: ευθύνονται για την ψυχαγωγία των πελατών.

Όλοι οι υπάλληλοι είναι διαπιστωμένοι ναυτικοί με ναυτικό φυλλάδιο και με τα απαιτούμενα πιστοποιητικά ανάλογα με την ειδικότητά τους. Οι αξιωματικοί καταστρώματος, μηχανής και ότι έχει σχέση με την ασφάλεια του πλοίου, θεωρούν τα

διπλώματά τους ανά 5ετία. Το υπόλοιπο πλήρωμα πρέπει να έχει δίπλωμα της σχολής που τελείωσε, να είναι πλήρης καταρτισμένο και εξειδικευμένο ώστε να παρέχει τις υπηρεσίες του όσο το δυνατόν καλύτερα. Επιπλέον πρέπει να είναι ευπρεπείς, εξυπηρετικοί ώστε να μη δέχονται τα παράπονα των επιβατών.

Σύμφωνα με πληροφορίες⁹ του ΥΕΝ γίνονται προτάσεις για βελτίωση του εκπαιδευτικού συστήματος, όσο αφορά τους ναυτικούς (το πλήρωμα) για την προσαρμογή των εργαζομένων σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές προοπτικές, δηλαδή αναβάθμιση του κύρους του ναυτιλιακού επαγγέλματος, ολοκληρωμένος κύκλος και όχι απλώς παραγωγή ναυτικών για συγκεκριμένα πλοία και ναυτικών για πληρώματα, ποιοτική ναυτιλία σημαίνει ότι το επάγγελμα του ναυτικού έχει προοπτικές και επομένως δεν είναι απλώς ένας πλοίαρχος σε ένα πλοίο και μετά ένας συνταξιούχος. Πιο αυστηρά μέτρα θα ληφθούν για την εκπαίδευση των πληρωμάτων σε κρουαζιερόπλοια, δηλαδή ο κάθε υποψήφιος εργαζόμενος θα πρέπει να κατέχει εκτός από τα προσόντα του ναυτικού και προσόντα τουριστικής εκπαίδευσης εφόσον οι πελάτες (τουρίστες) πληρώνουν στην τιμή της κρουαζιέρας και υπηρεσίες που παρέχει ένα ξενοδοχείο. Η σημερινή εποχή απαιτεί προσαρμογή στη νέα γνώση, τεχνολογία, εξέλιξη εφόσον ο κόσμος είναι πιο αυστηρός στα κριτήρια με τα οποία επιλέγει για να πραγματοποιήσει τις διακοπές του.

⁹ Συνέντευξη του Γ. Ανωμερίτη, εφημερίδα κέρδος 15/12/2002



3.4 ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ

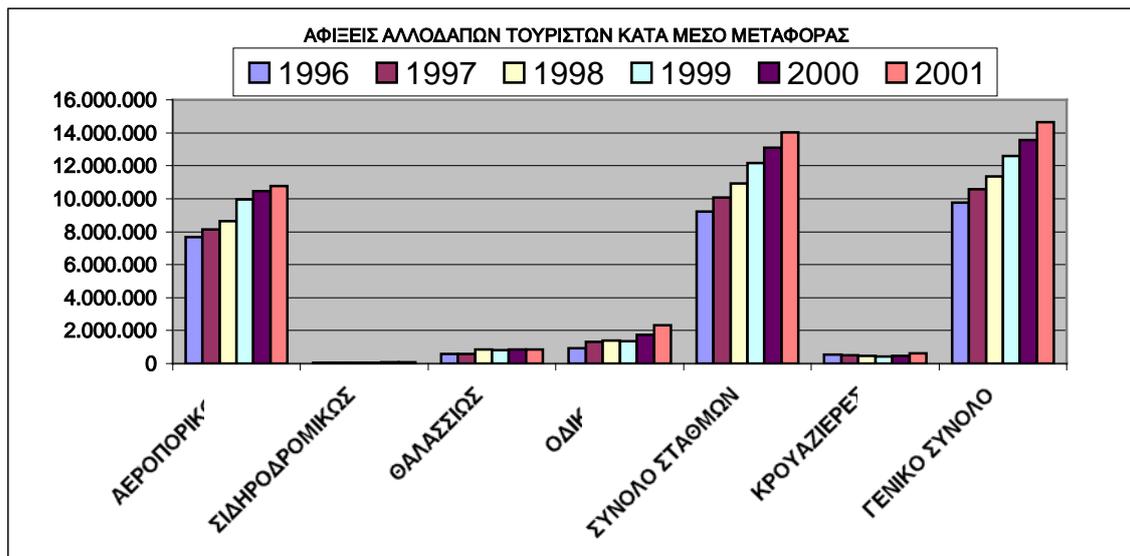
Ο άνθρωπος μέσα στην διάρκεια της ζωής του προσπαθώντας να ξεχάσει για λίγο την καθημερινή του δραστηριότητα και εργασία, καταφεύγει στις διακοπές που είναι ένας από τους τρόπους για να κάνει κανείς τουρισμό. Τα κίνητρα τα ωθούν τους ανθρώπους να επισκεφθούν έναν τόπο είναι ποικίλα και εξαρτώνται κατά βάση από τη συγκεκριμένη μορφή τουρισμού που προσφέρει η τουριστική χώρα-τοποθεσία, έναντι της οποίας τοποθετούνται οι επισκέπτες.

Υπάρχουν διάφοροι τρόποι με τους οποίους ένας τουρίστας μπορεί να επισκεφθεί τη χώρα μας και αυτοί είναι οι εξής: α) αεροπορικώς, β) με τρένο, γ) μέσω οδικού δικτύου, δ) με πλοίο αλλά ε) και από κρουαζιέρα. Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι αφίξεις των αλλοδαπών τουριστών κατά μέσο μεταφοράς από το 1996 έως και το 2001 καθώς και τα ποσοστά των διακυμάνσεών τους.

ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	ΕΤΟΣ ¹⁰					
	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Αεροπορικώς	7.683.659	8.147.921	8.645.841	9.961.836	10.454.089	10.754.927
Με τρένο	28.383	36.752	31.706	38.808	63.969	86.070
Με πλοίο	578.044	565.706	834.516	797.106	836.010	870.344
Μέσω οδικού δικτύου	943.295	1.319.946	1.403.983	1.366.338	1.741.477	2.322.037
Σύνολο	9.233.295	10.070.325	10.916.046	12.164.088	13.095.545	14.033.378
Από κρουαζιέρες	548.766	518.164	447.776	441.840	471.908	621.357
Γενικό Σύνολο	9.782.061	10.588.489	11.363.822	12.605.928	13.567.453	14.654.735

ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ				
	97/96	98/97	99/98	2000/1999	2001/2000
Αεροπορικώς	6,04%	6,11%	15,22%	4,94%	2,88%
Με τρένο	29,49%	-13,73%	22,40%	64,83%	34,55%
Με πλοίο	-2,13%	47,52%	-4,48%	4,89%	4,11%
Μέσω οδικού δικτύου	39,94%	6,37%	-2,68%	27,45%	33,44%
Σύνολο	9,07%	8,40%	11,43%	7,65%	7,16%
Από κρουαζιέρες	-5,58%	-13,58%	-1,33%	6,80%	31,67%
Γενικό σύνολο	8,24%	7,32%	10,93%	7,60%	8,01%

¹⁰ Πηγή Στατιστικών Στοιχείων: Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού 2000



Γενικά παρατηρείται μια μείωση των τουριστών που ταξιδεύουν είτε αεροπορικώς, είτε με τραίνο, με αυτοκίνητο, ενώ αντίθετα ο δια θαλάσσης τουρισμός αναπτύσσεται τα τελευταία χρόνια κατά ανάλογη αύξηση και βελτίωση των θαλάσσιων συγκοινωνιών. Πλοία ειδικής κατασκευής, τα κρουαζιερόπλοια αλλά και μικρά επιβατικά σκάφη, παρέχουν πλήρεις και σύγχρονες ανέσεις στους δικούς μας αλλά και σε ξένους περιηγητές. Αλλά ο δια θαλάσσης τουρισμός δεν εξυπηρετείται μόνο με τη μεγάλη χωρητικότητα των πλοίων αλλά και με τους μικρούς θαλαμηγούς και τα επιβατικά πλοία, τα οποία διατίθενται με ολική ναύλωση σε περιηγητές υψηλών εισοδηματικών τάξεων, οι οποίοι ταξιδεύουν ιδιωτικώς με το δικό τους προγραμματισμό.

Σκοπός και φιλοδοξία μας είναι να δούμε τον θαλάσσιο τουρισμό συνεχώς να βελτιώνεται με σύγχρονες και υγιείς βάσεις, με ακατάλυτο γνώρισμα και εξελικτική πορεία σε συνεργασία με τους επιχειρηματίες του κράτους και παντός απασχολούμενου με τον θαλάσσιο τουρισμό. Ειδικότερα το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για τη βελτίωση των θαλάσσιων συγκοινωνιών σε όλη τη χώρα και από άποψη επάρκειας μεταφορικών μέσων αλλά και από άποψη παροχής υπηρεσιών προς τους διακινούμενους.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω από τους πίνακες, σημαντικό ποσοστό αύξησης παρατηρείται στον τομέα των κρουαζιέρων μέχρι και το έτος 2001. Άνθρωποι από όλον

τον κόσμο χρησιμοποιούν το συγκεκριμένο μεταφορικό μέσο για να πραγματοποιήσουν τις διακοπές τους γεγονός που συμβάλει σημαντικά στην εθνική μας οικονομία. Τα έσοδα, σε ποσοστά, των αλλοδαπών που επισκέπτονται τη χώρα μας από το 1998 έως και το έτος 2001 είναι τα εξής:

ΕΣΟΔΑ	2001	2000	1999	1998
Η.Π.Α	30%	36%	29%	35%
ΕΛΛΑΔΑ	23%	22%	24%	31%
ΆΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ	47%	42%	47%	34%

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία YEN 2002

Το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων προέρχεται από τους τουρίστες των άλλων χωρών, ενώ έχει μειωθεί αισθητά το ποσοστό των Αμερικανών τουριστών ύστερα από το τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου στην Νέα Υόρκη της Αμερικής. Το γεγονός αυτό έκανε αρκετούς αμερικάνους τουρίστες να αισθάνονται να κινδυνεύει η ασφάλειά τους όταν ταξιδεύουν με διάφορα μέσα μεταφοράς εκτός Η.Π.Α. Αυτό όμως το γεγονός έχει αρνητικές συνέπειες στην παγκόσμια οικονομία και ειδικότερα στην ελληνική οικονομία διότι ένα ικανοποιητικό ποσοστό των εσόδων εισέρχεται στη χώρα μας από τους αμερικανούς τουρίστες.

3.5 ΤΑ ΕΣΟΔΑ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Τα έσοδα των εταιρειών από κρουαζιερόπλοια προέρχονται κυρίως από τα εισιτήρια που αγοράζουν οι επιβάτες για να πραγματοποιήσουν την κρουαζιέρα τους καθώς και από τις εκδρομές, το spa, το bar, το καζίνο, το κομμωτήριο, τις φωτογραφίες που τραβούν για να έχουν αναμνηστικά από τα μέρη που περιηγήθηκαν, αλλά και από τους χώρους του πλοίου που πέρασαν αλησμόνητες στιγμές και τέλος από τα καταστήματα με διάφορων ειδών πράγματα κάτι σαν τα duty free. Όλα τα παραπάνω έχουν και το αντίστοιχο κόστος. Αυτό συμβαίνει γιατί η τιμή του εισιτηρίου περιλαμβάνει μόνο τη διαμονή των επιβατών στο πλοίο, το πρωινό ρόφημα, το πρόγευμα, το γεύμα και το δείπνο. Η οποιαδήποτε επιπλέον αγορά, επιβαρύνει τον επιβάτη με το αντίστοιχο χρηματικό ποσό. Για παράδειγμα όταν ένας επιβάτης θέλει να πει ένα ποτό ή ένα αναψυκτικό, θα επιβαρυνθεί επιπλέον άσχετα από την τιμή του εισιτηρίου. Για το λόγο αυτό πρέπει, όταν αποφασίσει κάποιος να πραγματοποιήσει μια κρουαζιέρα, να έχει μαζί του αρκετά χρήματα.

Φυσικά οι εταιρείες δεν είναι δυνατόν να έχουν μόνο έσοδα. Έχουν και έξοδα τα οποία αφορούν κυρίως τη μισθοδοσία του πλοίου για το προσωπικό, τα πετρέλαια, την τροφοδοσία, τα λιμενικά, την ασφάλεια (ασφάλιστρα των πλοίων), τα αναλώσιμα του ξενοδοχείου (π.χ χαρτί τουαλέτας, πετσέτες, χαρτομάντιλα κ.α), επισκευές μέσα στο πλοίο και ανταλλακτικά, επισκευές του πλοίου μέσα στη χρονιά. Όλα τα παραπάνω έξοδα εκφρασμένα σε ποσοστά είναι τα ακόλουθα:

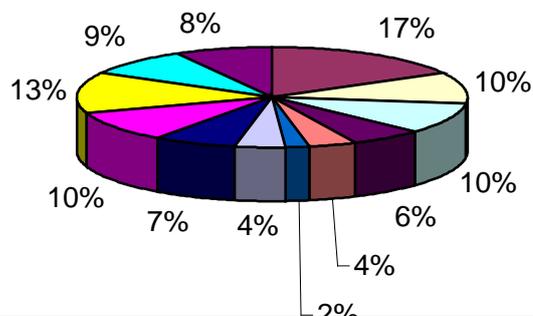
- μισθοδοσία προσωπικού πληρώματος	: 17%
- πετρέλαια	: 10%
- τροφοδοσία	: 10%
- λιμενικά	: 6%
- ασφάλιστρα	: 4%
- αναλώσιμα ξενοδοχείου	: 2%
- επισκευές και ανταλλακτικά	: 4%
<u>- επισκευές μέσα στη χρονιά</u>	<u>: 7%</u>
Σύνολο	60%

Συνεπώς το 60% των εξόδων¹¹ που προαναφέρθηκαν έχουν σχέση αποκλειστικά με ότι αφορά το πλοίο. Απομένει ένα 40% το οποίο αφορά τη διαχείριση του πλοίου. Τα έξοδα που σχετίζονται με τον συγκεκριμένο τομέα είναι οι τραπεζικοί τόκοι, οι αποσβέσεις, τα λειτουργικά έξοδα, τα έξοδα προβολής και διαφήμισης (μάρκετινγκ). Τα έξοδα αυτά εκφρασμένα σε ποσοστά είναι τα εξής:

- τραπεζικοί τόκοι	: 10%
- αποσβέσεις πλοίων	: 13%
- λειτουργικά έξοδα	: 9%
<u>- έξοδα προβολής και διαφήμισης</u>	<u>: 8%</u>
Σύνολο	40%

¹¹ Οι παραπάνω πληροφορίες έχουν δοθεί σύμφωνα με τα λειτουργικά έξοδα της εταιρείας R.O.C.

ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΞΟΔΩΝ



ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ
Μισθοδοσία προσωπικού
Πετρέλαια
Τροφοδοσία
Λιμενικά
Ασφάλιστρα
Αναλώσιμα ξενοδοχείου
Επισκευές και ανταλλακτικά
Επισκευές μέσα στη χρονιά
Τραπεζικοί τόκοι

Επομένως, όταν ένας επιβάτης διαθέσει, για παράδειγμα, 1.000.000 δρχ για μια κρουαζιέρα, το κόστος θα κατανεμηθεί ως εξής:

- μισθοδοσία προσωπικού	: 170.000	(ανά άτομο)
- πετρέλαια	: 100.000	-//-
- τροφοδοσία	: 100.000	-//-
- λιμενικά	: 60.000	-//-
- ασφάλιστρα	: 40.000	-//-
- αναλώσιμα ξενοδοχείου	: 20.000	-//-
- επισκευές και ανταλλακτικά	: 40.000	-//-
- επισκευές μέσα στη χρονιά	: 70.000	-//-
- τραπεζικοί τόκοι	: 100.000	-//-
- αποσβέσεις	: 120.000	-//-
- λειτουργικά έξοδα	: 90.000	-//-
- <u>έξοδα προβολής και διαφήμισης</u>	: <u>70.000</u>	-//-
Σύνολο	1.000.000	

Τα έξοδα αυτά με τα ποσοστά τους παραμένουν τα ίδια είτε κινείται το καράβι, είτε είναι αραγμένο στο λιμάνι. Το μόνο που μεταβάλλεται είναι τα έξοδα της τροφοδοσίας που κυμαίνονται ανάλογα με τους επιβάτες που θα έχουν.

3.6 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Το κόστος της μετακινήσεως αποτελεί ένα βασικό παράγοντα που επηρεάζει τη ζήτηση της κρουαζιέρας. Τα βασικά στοιχεία του κόστους διακίνησης είναι δύο: α) το κόστος διακίνησης των τουριστών από τον τόπο προέλευσής τους μέχρι το λιμάνι επιβιβάσεως στο πλοίο και β) το ναύλο που περιλαμβάνει το ταξίδι, τη διατροφή, τα έξοδα αποβιβάσεως στα λιμάνια προσέγγισης και τις ξεναγήσεις. Έτσι συμπεραίνεται ότι ο θαλάσσιος τουρισμός υποστηρίζεται κυρίως από τουρίστες με υψηλό εισόδημα και άτομα κάποιας ηλικίας.

Πέρα από τα παραπάνω, υπάρχουν και άλλα στοιχεία από τα οποία καθορίζεται το κόστος μιας κρουαζιέρας. Αυτά είναι τα εξής:

A) Ανάλογα με το πλοίο. Όταν ένα πλοίο είναι καινούριο, υπερσύγχρονο, υπερβολικά μεγάλο με πολλαπλές επιλογές και ενδιαφέρουσες δραστηριότητες που μπορεί να ασχοληθεί ο κάθε επιβάτης, φυσικά στοιχίζει πολύ περισσότερο από ότι ένα παλιό πλοίο.

B) Τη θέση της καμπίνας που έχει κλείσει ο τουρίστας. Διαφορετικό κόστος έχει μια σουίτα εξοπλισμένη με όλες τις ανέσεις και με ιδιωτικό μπαλκόνι με θέα τη θάλασσα, από μια καμπίνα εξωτερική και πόσο μάλλον μια εσωτερική. Η διαφορά της εξωτερικής καμπίνας από την εσωτερική είναι ότι η εξωτερική καμπίνα διαθέτει παράθυρο όπου μπορείς να κοιτάς έξω ή τη θάλασσα και έχει περισσότερο φωτισμό.

Γ) Η περίοδος που πραγματοποιείται η κρουαζιέρα. Για παράδειγμα, το Μάη οι τιμές είναι χαμηλότερες σε σχέση με τον Αύγουστο που ο κόσμος παίρνει την καλοκαιρινή του άδεια για να περάσει κάποιες ξεκούραστες και απολαυστικές στιγμές.

Δ) Τον προορισμό της κρουαζιέρας. Διαφορετικό θα είναι το κόστος της κρουαζιέρας στην Καραϊβική, στην Αλάσκα, στη Μεσόγειο.

E) Το είδος της κρουαζιέρας όπως 3ήμερη, 4ήμερη, 5ήμερη, 7ήμερη, 12ήμερη.

Επιπλέον το κόστος καθορίζεται από την τιμή ανά επιβάτη ανά ημέρα. Αν ένας επιβάτης πραγματοποιεί 7ήμερη κρουαζιέρα και ξοδεύει την ημέρα 2000 δρχ, τότε πέρα από την τιμή του εισιτηρίου, τα επιπλέον έξοδά του θα είναι:

$$1(\text{επιβάτης}) * 7(\text{ημέρες}) * 2.000 = 14.000 \text{ δρχ}$$

Στην περίπτωση που το πλοίο διαθέσει 850 επιβάτες, τότε τα έσοδα που θα αποκομίσει συνολικά, χωρίς να περιλαμβάνεται η τιμή του εισιτηρίου, θα είναι:

$$850(\text{επιβάτες}) * 7(\text{ημέρες}) * 2.000 = 11.900.000 \text{ δρχ.}$$

Η τιμή¹² της κρουαζιέρας περιλαμβάνει:

- A) εγκαταστάσεις στο πλοίο (όλες οι καμπίνες διαθέτουν ανέσεις καμπίνων)
- B) Ισχύοντες φόροι (οι εταιρείες του νόμου 89/67 απαλλάσσονται από ΦΠΑ)
- Γ) Διασκεδάσεις στο πλοίο, παιχνίδια, διαλέξεις και διάφορες επιδείξεις.
- Δ) Όλα τα γεύματα στο πλοίο
- Ε) Καμαρότος και υπηρεσία δωματίου επί 24ωρου βάσεως
- Στ) Βραδινή διασκέδαση, θεάματα, ζωντανή ορχήστρα και night club.
- Ζ) Γυμναστήριο και Aqua spa
- Η) Κοκτέιλ πάρτι του καπετάνιου και μπουφέ γκαλά
- Θ) Την εμπειρία επίσκεψης πολλών προορισμών σε μία μόνο κρουαζιέρα.

Στην συνέχεια ακολουθεί ένας πίνακας με κάποιες ενδεικτικές τιμές κρουαζιέρας ανά καμπίνα.

¹² Πηγή από τιμοκατάλογο της εταιρείας Celebrity Cruises

FLAMENCO	ΚΟΣΤΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΑΝΑ ΑΤΟΜΟ ΣΕ ΕΥΡΩ					
	16/06 14ήμερη	05/04 ΠΑΣΧΑ 11ήμερη	27/12 ΠΡΩΤ/ΟΝΙΑ 11ήμερη	23/05 15/09 10ήμερη	04/08 11/08 7ήμερη	19/05 5ήμερη
A Εσ. Τετράκλινη	1.590	1.010	1.170	840	770	560
A1 Εσ. Κουκέτα	1.970	1.130	1.310	940	960	620
B Εσ. 2 μονά ή 1 διπλό	2.030	1.250	1.440	1.040	990	690
C Εσ. 2 μονά ή 1 διπλό	2.210	1.320	1.520	1.100	1.080	720
D Εσ. 2 μονά ή 1 διπλό	2.430	1.430	1.650	1.190	1.190	780
D1 Εσ. 2 μονά κρεβάτια	2.550	1.580	1.820	1.310	1.250	870
E Εξ. 2 μονά ή 1 διπλό	2.730	1.660	1.920	1.390	1.340	910
F Εξ. 2 μονά ή 1 διπλό	2.810	1.720	1.990	1.430	1.380	940
G Εξ. 2 μονά ή 1 διπλό	2.890	1.780	2.060	1.490	1.420	980
H Εξ. 2 μονά κρεβάτια	2.990	1.840	2.120	1.520	1.470	1.010
I Εξ. 2 μονά ή 1 διπλό	3.090	1.890	2.190	1.580	1.520	1.040
J Εξ. Μίνι σουίτα	3.610	2.220	2.570	1.850	1.780	1.220
K1 Μονή εσωτερική	2.930	1.760	2.030	1.470	1.440	960
K2 Μονή εξωτερική	3.230	1.910	2.200	1.590	1.590	1.040

3.7 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

Στο σημείο αυτό πρέπει να δώσουμε έμφαση στο ξενοδοχειακό μέρος του κρουαζιερόπλοιου όπου ιδιαίτερη σημασία έχει ο αριθμός των πελατών που πραγματοποιούν την κρουαζιέρα καθώς και ο αριθμός των καμπίνων που διατίθενται για την παραμονή των πελατών. Αυτό γιατί όσο περισσότεροι είναι οι πελάτες που νοικιάζουν τις καμπίνες, τόσο μεγαλύτερη είναι και η επιτυχία των κρουαζιερόπλοιων στις πωλήσεις τους, σε σύγκριση με άλλες περιόδους ή και με άλλα κρουαζιερόπλοια. Παράδειγμα, για ένα κρουαζιερόπλοιο που διαθέτει 850 καμπίνες, διαφορετικό θα είναι το ποσοστό πληρότητας για το μήνα Μάρτιο που οι πελάτες είναι λιγότεροι σε σχέση με το μήνα Αύγουστο που είναι θερινή περίοδος και ασφαλώς αυξημένη η ζήτηση για κρουαζιέρα.

Ας υποθέσουμε ότι το μήνα Μάρτιο πραγματοποίησαν κρουαζιέρα 600 τουρίστες, τότε το ποσοστό πληρότητας¹³ πελατών ανά νοικιαζόμενο δωμάτιο θα είναι:

$$\frac{\text{Αριθμός πελατών}}{\text{Αριθμός ενοικιαζόμενων δωματίων}} = \frac{600}{850} = 0,7$$

Αριθμός ενοικιαζόμενων δωματίων 850

Αντιθέτως το μήνα Αύγουστο που οι πελάτες είναι περισσότεροι π.χ. 1.100 τότε το ποσοστό πληρότητας θα είναι:

$$\frac{\text{Αριθμός πελατών}}{\text{Αριθμός ενοικιαζόμενων δωματίων}} = \frac{1.100}{850} = 1,2\%$$

Αριθμός ενοικιαζόμενων δωματίων 850

Τα ποσοστά αυτά δείχνουν τη μίσθωση σε όρους του μέσου αριθμού ανθρώπων που μισθώνουν κάθε νοικιαζόμενο δωμάτιο.

Επιπλέον, έχοντας ως δεδομένο τον ίδιο αριθμό πελατών μπορούμε να πούμε ότι διαφορετική θα είναι και η πληρότητα μεταξύ δύο κρουαζιερόπλοιων που φυσικά δεν διαθέτουν τον ίδιο αριθμό καμπίνων. Για παράδειγμα το Α' κρουαζιερόπλοιο διαθέτει 850 καμπίνες ενώ το Β' 700 καμπίνες.

$$\text{Α' κρουαζιερόπλοιο: } \frac{\text{Αριθμός πελατών}}{\text{Αριθμός ενοικιαζόμενων δωματίων}} = \frac{1.100}{850} = 1,2$$

Αριθμός ενοικιαζόμενων δωματίων 850

$$\text{Β' κρουαζιερόπλοιο: } \frac{\text{Αριθμός πελατών}}{\text{Αριθμός ενοικιαζόμενων δωματίων}} = \frac{1.100}{700} = 1,6$$

Αριθμός ενοικιαζόμενων δωματίων 700

Επίσης θα πρέπει να δούμε πόσοι εργαζόμενοι ανά τουρίστα διαθέτει το κάθε κρουαζιερόπλοιο για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών. Είναι σημαντικό να αναλύσουμε πόσοι εργαζόμενοι αντιστοιχούν στον κάθε τουρίστα επειδή αυτό δείχνει το επίπεδο της εξυπηρέτησης που παρέχει το κάθε κρουαζιερόπλοιο. Εδώ μπορούμε να αναφερθούμε σε δύο κρουαζιερόπλοια των εταιρειών ROC και FESTIVAL. Παράδειγμα στην εταιρεία ROC ένα κρουαζιερόπλοιο απασχολεί 635 άτομα ενώ αντίθετα η FESTIVAL 520 άτομα. Εάν υποθέσουμε ότι οι πελάτες στην ROC είναι, στη

¹³ Μ. Διακομιχάλης "Ξενοδοχειακή Λογιστική" Πρέβεζα 2001

θερινή περίοδο, 1.300 και στην FESTIVAL 1.600 μπορούμε να πούμε ότι ο λόγος Αριθμός πελατών και στις δύο εταιρείες είναι ο εξής:

Αριθμός εργαζομένων

$$\text{ROC} : \frac{1.300}{635} = 2.04$$

$$\text{FESTIVAL} : \frac{1.600}{520} = 3.07$$

Στη εταιρεία ROC ο κάθε εργαζόμενος εξυπηρετεί περίπου 2,04 πελάτες ενώ στην εταιρεία FESTIVAL εξυπηρετεί 3,07 πελάτες. Αυτό δείχνει την ποιότητα υπηρεσιών που διαθέτει η κάθε εταιρεία και στην προκειμένη περίπτωση η εταιρεία ROC παρέχει καλύτερη εξυπηρέτηση προς τους πελάτες με αντιστοιχία ένας στους δύο (συνεπάγεται μεγαλύτερο κόστος), ενώ στην εταιρεία FESTIVAL αντιστοιχεί ένας εργαζόμενος προς τρεις πελάτες (συνεπάγεται μικρότερο κόστος).

3.8 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ¹⁴

Η οικονομική ανάλυση των στοιχείων μιας επιχείρησης αποτελεί το κυριότερο εργαλείο στα χέρια της διοίκησής της. Τούτο διότι οι διοικούντες ενδιαφέρονται για τον προσδιορισμό της οικονομικής κατάστασης, την κερδοφόρα δυναμικότητά της και την μελλοντική της εξέλιξη.

Η ανάλυση των στοιχείων αυτών της επιχείρησης μπορεί να προχωρήσει σε μεγαλύτερο βάθος και να περιβάλλει τη συστηματική μελέτη των αριθμοδεικτών, που προκύπτουν από τις σχέσεις των διάφορων οικονομικών της στοιχείων και την τάση τους, ώστε να είναι δυνατός ο έγκαιρος εντοπισμός και η αντιμετώπιση τυχόν προβλημάτων. Έτσι, η διοίκηση στοχεύει κυρίως στο να ασκεί έλεγχο και στο να παρατηρεί την επιχείρηση από τη σκοπιά των εκτός αυτής τρίτων, δηλαδή των δανειστών και των επενδυτών.

Η συνεχής παρατήρηση και ανάλυση του μεγέθους των μεταβολών των οικονομικών στοιχείων και των αριθμοδεικτών οδηγεί τη διοίκηση στη συναγωγή

¹⁴ Νικήτα Α. Νιάρχου, «Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων» σελ.26

πολύτιμων συμπερασμάτων σχετικά με την οικονομική κατάσταση και τη δραστηριότητα της επιχείρησης, και την καθιστά ικανή να προβαίνει στη λήψη των κατάλληλων μέτρων για την αντιμετώπιση τυχόν δυσμενών συνθηκών. Στη συνέχεια ακολουθεί μια ανάλυση των ισολογισμών δύο εταιρειών, που διαχειρίζονται κρουαζιερόπλοια, της GOLDEN και της ΖΕΥΞΗΣ.

ΕΤΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	1999		2000		2001	
	GOLDEN	ΖΕΥΞΗ	GOLDEN	ΖΕΥΞΗ	GOLDEN	ΖΕΥΞΗ
ΑΡΙΘΜ.ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤ.	1,079	-	0,99	1,2	1,056	0,51
ΑΡΙΘΜ.ΕΙΔΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤ.	0,89	-	0,94	1,22	0,89	0,44
ΑΡΙΘΜ.ΤΑΧΥΤ.ΚΥΚΛΟΦ.ΕΝΕΡΓ.	6,1	-	3,7	0,23	3,05	0,26
ΑΡΙΘΜ.ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	0,6	-	0,8	14,8	0,7	14,6
ΑΡΙΘΜ.ΙΔΙΩΝ ΠΡΟΣ ΣΥΝ.ΚΕΦ.	0,22	-	0,21	0,36	0,26	0,31
ΑΡΙΘΜ.ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΣΥΝ.ΚΕΦ.	0,78	-	0,79	0,64	0,74	0,69
ΑΡΙΘΜ.ΙΔΙΩΝ ΠΡΟΣ ΞΕΝΑ ΚΕΦ.	0,28	-	0,27	0,44	0,35	0,58

DOLPHIN ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2000 - 22η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ (1η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31η ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2000) ΑΡ.Μ.Α.Ε. 3188/02/Β/259

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	Ποσά κλεισμένης χρήσεως 2000			Ποσά προηγούμενης χρήσεως 1999		
	Αξία κτήσεως	Αποβέσεις	Αναπ. αξία	Αξία κτήσεως	Αποβέσεις	Αναπ. αξία
Β. ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ						
2. Συναλλαγματικές διαφορές δανείων για κτήσεις παγίων στοιχείων	1.514.865.130	389.008.501	1.125.856.629	1.514.865.130	228.171.841	1.286.693.289
Γ. ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ						
II. Ενωώματες ακινοποιήσεις						
5. Μεταφορικά μέσα	6.033.000	603.300	5.429.700	5.985.000	0	5.985.000
5α. Πλοίο "AEGEAN DOLPHIN"	7.364.114.590	632.625.472	6.731.489.118	7.352.689.362	632.625.472	6.720.063.890
6. Επίπλα & λοιπός εξοπλισμός	103.116.869	25.076.724	78.040.145	97.230.868	11.125.351	86.105.517
Σύνολο ακινοποιήσεων (ΠΙ)	7.473.264.459	658.305.496	6.814.958.963	7.455.905.230	643.750.823	6.812.154.407
III. Συμμετοχές & άλλες μακροπρ. χρηματοοικ. απαιτήσεις						
7. Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις			2.579.342			2.579.342
Σύνολο πάγιου ενεργητικού (ΠΙ+ΠΙΙ)			6.817.538.305			6.814.733.749
Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ						
II. Απαιτήσεις						
1. Πελάτες	3.504.303			5.321.393		
3α. Επιταγές εισπρακτέες	218.685.000			0		
10. Επισφάλειες - Επίδομα πελάτες & χρεώστες	865.066			865.066		
Χρεώστες διάφοροι	25.875.220			287.810.504		
Απαιτήσεις από Κοινοπραξία	548.500.738		797.430.327	0		293.996.963
IV. Διαθέσιμα						
1. Ταμείο	2.614.010			11.336.253		
3. Καταθέσεις όψεως & προθεσμίας	55.714.639		58.328.649	32.306.614		43.642.867
Σύνολο κυκλόντος ενεργητικού (ΔΙ+ΔΙΙ)			855.758.976			337.639.830
Ε. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΙΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ						
1. Εξόδα επομένων χρήσεων			97.158.173			50.486.931
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ+Ε)			8.896.312.083			8.489.553.799
ΠΑΘΗΤΙΚΟ						
A. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ						
I. Μετοχικό κεφάλαιο (115.920 Μετοχές των 10.000 δραχ.)						
1. Καταβλημένο	1.159.200.000			1.159.200.000		
IV. Αποθεματικά κεφάλαια						
1. Τακτικό αποθεματικό	26.810.488			0		
V. Αποτελέσματα εις νέο						
Υπόλοιπο κερδών χρήσεως εις νέο	1.161.342.457		651.943.180			
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων (ΑΙ+ΑΙΙ+ΑΙΙΙ)	2.347.352.945		1.811.143.180			
Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ						
I. Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις						
2. Δάνεια τραπεζών	6.297.346.083		6.426.931.357			
II. Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις						
1. Προμηθευτές	38.899.025		19.310.449			
2α. Επιταγές πληρωτέες	18.329.495		14.130.590			
5. Υποχρεώσεις από φορους-τέλη	40.358.967		10.666.565			
6. Ασφαλιστικοί Οργανισμοί	10.033.648		30.181.793			
11. Πιστωτές διάφοροι	143.991.920		177.189.865			
Σύνολο Υποχρεώσεων (Π+ΠΙ)	6.548.959.138		6.678.410.619			
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Γ)	8.896.312.083		8.489.553.799			

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ: 1) Το σύνολο των εσόδων της εταιρείας προέρχεται από συμμετοχή σε Ναυτική Κοινοπραξία η οποία δεν ελέγχεται από Ορκωτούς Ελεγκτές-Λογιστές και στην οποία έχει παραχωρηθεί η χρήση του πλοίου της εταιρείας από 8/5/1998 και εφεξής. 2) Η εταιρεία έχει υποστεί τακτικό φορολογικό έλεγχο μέχρι και τη χρήση 1993 και προσωρινό έλεγχο μέχρι και τη χρήση 1999. 3) Επί του πλοίου της εταιρείας έχει εγγραφεί Ναυτική Υπόθηκη στα Νηολόγια Πελαϊκής ύψους 450.000.000 δραχ.

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2000 (1.1 - 31.12.2000)			ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΘΕΣΕΩΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ		
	Ποσά κλεισμένης χρήσεως 2000	Ποσά προηγούμενης χρήσεως 1999	Ποσά κλεισμ. χρήσεως 2000	Ποσά προηγ. χρήσεως 1999	
I. Αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως					
Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)		0			
Μείον: Κόστος πωλήσεων	408.546.347				
Μικτά αποτελέσματα (ήμιες ή κέρδη) εκμτ/σεως	(408.546.347)				
Πλέον: Άλλα εσοδα εκμεταλλεύσεως	0	1.266.567			
Σύνολο	(408.546.347)	1.266.567			
Μείον: 1. Εξόδα διοικητικής λειτουργίας	126.497.346	407.420.186			
Μερικά αποτελέσματα (ήμιες) εκμεταλλεύσεως	(535.043.693)	(406.153.619)			
ΠΛΕΟΝ: (ή Μείον)					
1. Εσοδα από συμμετ. σε Κ/Ε	1.439.711.807	708.072.935			
4. Πιστ. τόκοι & συν. εσοδα	559.062	2.514.676			
Μείον: 3. Χρεωστικοί τόκοι & συναφή εξόδα	334.837.923	1.105.432.946			
Ολικά αποτελέσματα (κέρδη) εκμεταλλεύσεως		570.389.253			
II. ΜΕΙΟΝ: Εκτακτα αποτελέσματα					
1. Εκτακτα & ανόργανα εσοδα	95.185.833	50.361.982			
2. Εκτακτα κέρδη	116.691.855	20.731.697			
3. Εσοδα προηγ. χρήσεων	14.583.429	0	71.093.679		
Μείον:					
1. Εκτακτα & ανόργανα εξόδα	203.138.900	171.557.802			
2. Εκτακτες ήμιες	2.737.500	8.593.485			
3. Εξόδα προηγ. χρήσεων	54.764.205	15.541.820	195.693.107	(124.599.428)	
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (Κέρδη) ΧΡΗΣΕΩΣ προ φορων		536.209.765		87.417.239	

Ο Πρόεδρος του Δ.Σ. **Ι. Α. ΑΡΡΕΛΟΠΟΥΛΟΣ** ΑΔΤ Κ/104124

Ο επί των Οικονομικών Υπηρεσιών **Π. Ι. ΠΑΙΜΕΤΑΚΗΣ** ΑΔΤ Α. 693392

Α. Ι. ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΑΔΤ Α. 637016

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΚΩΤΟΥ ΕΛΕΓΚΤΗ ΛΟΓΙΣΤΗ

Προς τους κ.κ. Μετόχους της Ανώνυμης Εταιρείας "DOLPHIN ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ" Α.Ε.

Ελέγξαμε τις ανωτέρω Οικονομικές Καταστάσεις καθώς και το σχετικό Προσάρτημα της Ανώνυμης Εταιρείας "DOLPHIN ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ" Α.Ε. της εταιρικής χρήσεως που έληξε την 31η Δεκεμβρίου 2000. Ο έλεγχός μας, έγινε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 37 του Κ.Ν. 2190/1920 "περί Ανωνύμων Εταιρειών" και τις ελεγκτικές διαδικασίες που κρίναμε κατάλληλες, βάσει των αρχών και κανόνων ελεγκτικής που ακολουθεί το Σώμα Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών και που είναι σύμφωνοι με τις βασικές αρχές των Διεθνών Ελεγκτικών Προτύπων. Τέθηκαν στην διάθεσή μας τα βιβλία και στοιχεία που τηρήσε η εταιρεία και μας δοθήκαν οι αναγκαίες για τον έλεγχο πληροφορίες και επεξηγήσεις που ζητήσαμε. Δεν τροποποιήθηκε η μέθοδος απογραφής σε σχέση με την προηγούμενη χρήση. Η εταιρεία εφαρμόσε ορθώς το Ελληνικό Γενικό Λογιστικό Σχέδιο. Επαληθεύσαμε τη συμφωνία του περιεχομένου της εκθέσεως Διαχειρίσεως του Διοικητικού Συμβουλίου προς την Τακτική Γενική Συνέλευση των Μετόχων με τις σχετικές Οικονομικές Καταστάσεις. Το Προσάρτημα περιλαμβάνει τις πληροφορίες που προβλέπονται από την παραγρ. 1 του άρθρου 43α του κωδ. Ν. 2190/1920. Από τον παραπάνω έλεγχο μας προέκυψε τα εξής: 1) Η εταιρεία δεν διενήργησε αποβέσεις επί των παγίων της. Αν είχαν διενεργηθεί για τη χρήση 2000 θα αναλογούσε ποσό ύψ. 385.000.000 περίπου με ισοποίηση επιβάρυνση των αποτελεσμάτων χρήσεως. Την ίδια τακτική η εταιρεία έχει ακολουθήσει και σε προηγούμενες χρήσεις, το ύψος όμως των αποβέσεων που δεν έχουν διενεργηθεί σιωπηρικά και την επιπτώση στα ίδια κεφάλαια της εταιρείας δεν μπορούμε να το εκτιμήσουμε κυρίως διότι δεν τέθηκαν υποψη μας στοιχεία για την τρέχουσα υπολειμματική αξία του πλοίου. 2) Υπάρχει διχογνωμία ως προς τις υποχρεώσεις της εταιρείας προς την δανειοδότρια Τραπεζία. Κατά τη γνώμη μας, οι ανωτέρω Οικονομικές Καταστάσεις, οι οποίες προκύπτουν από τα βιβλία και στοιχεία της εταιρείας, απεικονίζουν μαζί με το Προσάρτημα, αφού ληφθούν υπόψη οι παραπάνω παρατηρήσεις μας και οι σημειώσεις της εταιρείας κάτω από τον Ισολογισμό, την περιουσιακή διαμόρφωση και την οικονομική θέση της Εταιρείας κατά την 31η Δεκεμβρίου 2000 καθώς και τα αποτελέσματα της χρήσεως που έληξε αυτή την ημερομηνία, βάσει των σχετικών διατάξεων που ισχύουν και λογιστικών αρχών, οι οποίες έχουν γίνει γενικά παραδεκτές και δεν διαφέρουν από εκείνες που η Εταιρεία εφαρμόσε στην προσηλωμένη χρήση.

Αθήνα, 30 Μαΐου 2001
Ο Ορκωτός Ελεγκτής Λογιστής

ΕΥΡΩΕΛΕΚΤΙΚΗ Α.Ε.
A correspondent firm of

ΕΥΓΥΝΙΟΣ Ε. ΕΛΛΗΝΑΚΗΣ

	Ποτε Κατηγορίας Χεντρενς 2000		Ποτε Κατηγορίας Χεντρενς 1999		Ποτε Κατηγορίας Χεντρενς 2000		Ποτε Κατηγορίας Χεντρενς 1999	
	Αλλε Κριστενς	Αυτοδ.Αλλε	Αλλε Κριστενς	Αυτοδ.Αλλε	Αλλε Κριστενς	Αυτοδ.Αλλε	Αλλε Κριστενς	Αυτοδ.Αλλε
12	12,652,246	0	10,611,338	0	10,611,338	0	0	0
13	22,032,608	0	12,051,067	0	12,051,067	0	0	0
14	34,684,854	0	22,662,405	0	22,662,405	0	0	0
15	0	34,684,854	0	0	0	420,674,245	28,041,125	
16	0	0	0	0	0	272,892,382	317,197,782	
17	0	0	0	0	0	1,320,159,335	467,285,156	
18	0	0	0	0	0	88,907,524	24,834,233	
19	0	0	0	0	0	68,817,811	59,911,811	
20	0	0	0	0	0	539,839,285	269,264,446	
21	0	0	0	0	0	2,708,290,592	1,166,534,553	
22	144,489,882	210,447,204	32,542,633	14,507,751	221,003,839	199,303,683	407,478,187	
23	210,447,204	133,826,130	40,046,943	757,100	122,457,923	208,174,804	199,303,683	
24	7,716,299	496,520,506	757,100	87,854,447	343,461,862	208,174,804	407,478,187	
25	627,993,629	770,800,531	210,246,209	163,223,518	208,161,222	199,303,683	407,478,187	
26	582,113,187	53,931,464	582,113,187	136,228,215	19,567,563	19,567,563	19,567,563	
27	60,085,006	238,258,763	8,729,399	152,814,349	0	0	0	
28	42,686,374	89,547,976	31,858,120	153,807,398	0	0	0	
29	153,807,398	2,599,261,328	153,807,398	1,439,692,861	0	0	0	
30	74,360,488	43,261,644	11,159,029	31,719,588	0	0	0	
31	9,824,846	129,446,978	492,293	43,370,890	0	0	0	
32	3,259,913,666	0	1,593,580,603	0	3,259,913,666	1,593,580,603	0	
33	0	0	0	0	0	0	0	
34	0	0	0	0	0	0	0	
35	0	0	0	0	0	0	0	
36	0	0	0	0	0	0	0	
37	0	0	0	0	0	0	0	
38	0	0	0	0	0	0	0	
39	0	0	0	0	0	0	0	
40	0	0	0	0	0	0	0	
41	0	0	0	0	0	0	0	
42	0	0	0	0	0	0	0	
43	0	0	0	0	0	0	0	
44	0	0	0	0	0	0	0	
45	0	0	0	0	0	0	0	
46	0	0	0	0	0	0	0	
47	0	0	0	0	0	0	0	
48	0	0	0	0	0	0	0	
49	0	0	0	0	0	0	0	
50	0	0	0	0	0	0	0	
51	0	0	0	0	0	0	0	
52	0	0	0	0	0	0	0	
53	0	0	0	0	0	0	0	
54	0	0	0	0	0	0	0	
55	0	0	0	0	0	0	0	
56	0	0	0	0	0	0	0	
57	0	0	0	0	0	0	0	
58	0	0	0	0	0	0	0	
59	0	0	0	0	0	0	0	
60	0	0	0	0	0	0	0	
61	0	0	0	0	0	0	0	
62	0	0	0	0	0	0	0	
63	0	0	0	0	0	0	0	
64	0	0	0	0	0	0	0	
65	0	0	0	0	0	0	0	
66	0	0	0	0	0	0	0	
67	0	0	0	0	0	0	0	
68	0	0	0	0	0	0	0	
69	0	0	0	0	0	0	0	
70	0	0	0	0	0	0	0	
71	0	0	0	0	0	0	0	
72	0	0	0	0	0	0	0	
73	0	0	0	0	0	0	0	
74	0	0	0	0	0	0	0	
75	0	0	0	0	0	0	0	
76	0	0	0	0	0	0	0	
77	0	0	0	0	0	0	0	
78	0	0	0	0	0	0	0	
79	0	0	0	0	0	0	0	
80	0	0	0	0	0	0	0	
81	0	0	0	0	0	0	0	
82	0	0	0	0	0	0	0	
83	0	0	0	0	0	0	0	
84	0	0	0	0	0	0	0	
85	0	0	0	0	0	0	0	
86	0	0	0	0	0	0	0	
87	0	0	0	0	0	0	0	
88	0	0	0	0	0	0	0	
89	0	0	0	0	0	0	0	
90	0	0	0	0	0	0	0	
91	0	0	0	0	0	0	0	
92	0	0	0	0	0	0	0	
93	0	0	0	0	0	0	0	
94	0	0	0	0	0	0	0	
95	0	0	0	0	0	0	0	
96	0	0	0	0	0	0	0	
97	0	0	0	0	0	0	0	
98	0	0	0	0	0	0	0	
99	0	0	0	0	0	0	0	
100	0	0	0	0	0	0	0	

01 ΔΙΑΧΕΙΡΙΤΕΣ
 Α.Γ. ΠΡΟΒΟΔΕ
 Α.Τ. 5.43257

Ε.Α. ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ
 Α.Τ. 1.102942

Ε.Α. ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ
 Α.Τ. 5.022386

0 ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΤΩΝ
 Α.Τ. Α.893392

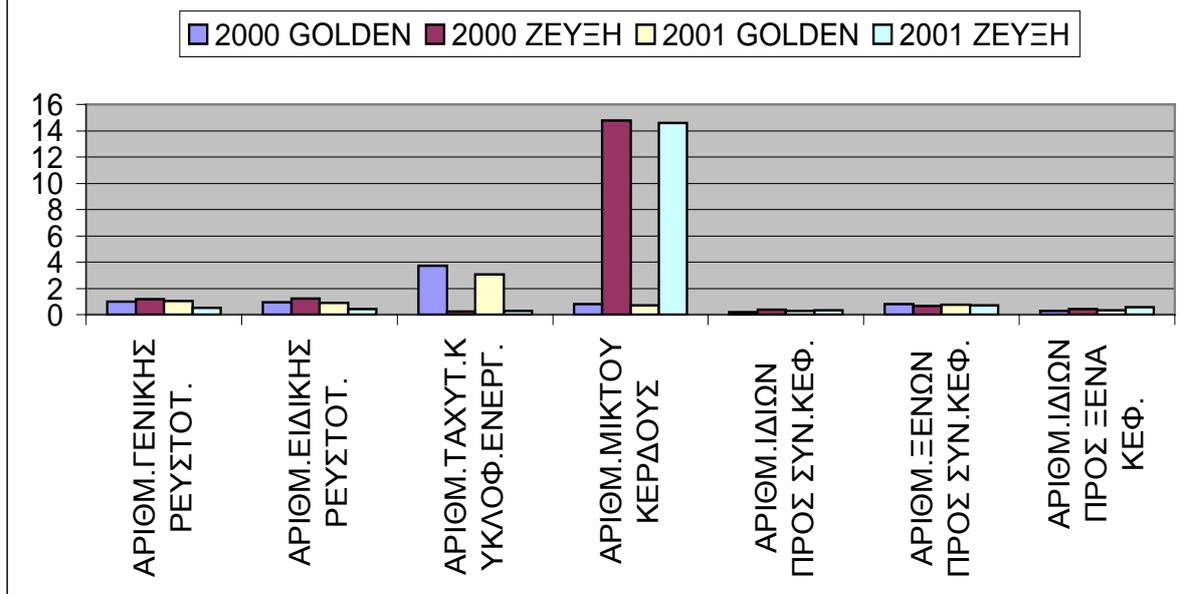
KOINOPHAKIA GOLDEN SUN CRUISES
 AKTH MIAOVH BΣ ΠEPAN 185 36
 THA 4290 660 FAX/ 4290 660
 AON 09792693 . FAX/ 4290 660
 AKTH MIAOVH BΣ ΠEPAN

	Ποσά Καταλογίου Χρήσεως 1999		Ποσά Καταλογίου Χρήσεως 1998	
	Αλφα Κρήσεως	Βασικοί Αλφα	Αλφα Κρήσεως	Βασικοί Αλφα
ΠΑΚΙΟ ΕΠΕΡΗΤΙΚΟ				
ΕΓΚΑΤΑΓΜΑΤΕΙΣ	10.611,338	0	10.611,338	0
ΕΠΙΛΗΨ & ΑΝΩΜΟΛ ΕΣΟΔΑ	12.051,067	0	12.051,067	0
ΕΥΧΩΛΟ ΠΑΚΙΟΥ ΕΠΕΡΗΤΙΚΟΥ	22.662,405	0	22.662,405	0
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΠΕΡΗΤΙΚΟ				
ΑΝΘΩΣΜΑΤΑ				
ΕΠΙΓΡΑΦΟΓΡΑΦΙΑ	14.507,751		67.878,679	
ΕΙΣΗΛΚ ΚΑΤΑΚΤ. ΠΑΝΩΝ	32.542,653		36.625,637	
ΚΑΥΣΙΜΑ/ΑΙΘΗΡΑΙΑ/ΝΕΡΑ	40.046,943		16.678,310	
ΕΙΣΗΛΚ ΕΥΣΕΒΕΥΣΙΑΣ	757,100		1.438,800	
ΑΝΑΤΙΘΕΙΣ				
ΝΕΑΜΕΙΣ/ΡΗΡΑΤΙ. ΕΣΟΤΕΡΙΚΟΥ	210,240,209		59.640,778	
ΝΕΑΜΕΙΣ/ΡΗΡΑΤΙ. ΕΞΟΤΕΡΙΚΟΥ	163,223,518		45.714,975	
ΑΔΩΧΩΝΤ. ΑΟΓ. ΕΠΙΓΡΑΦΩΝ	582,792,643		355,871,419	
ΑΝΑΤΙΘΕΙΣ ΑΜΟΧΩΝ	136,228,215		105,095,691	
ΔΕΚΕΥΜ. ΚΑΤΑΓ/Α. ΠΡΟΣ ΑΝΩΔ.	6.728,389		7.500,134	
ΕΠΙΤΑΓΕΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ	152,814,349		1.237,018	
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ Α/ΔΜΟΙ	31,858,120		9,531,860	
ΕΠΙΛΗΨΟΙ ΑΝΑΤΙΘΕΙΣ	153,807,398		584,611,875	
ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ				
ΤΑΜΕΙΟ	11,159,029		5,873,521	
ΚΑΤΑΘ. ΕΣ. ΑΡΑΧΜΕΣ	31,719,568		2,888,378	
ΚΑΤΑΘ. ΕΣ. ΕΥΝ/ΓΥΑ	492,293		402,125	
ΤΕΛΙΚΟ ΕΥΧΩΛΟ ΕΠΕΡΗΤΙΚΟΥ	1,593,580,603		716,457,389	
ΚΑΤΑΤΙΧΗ ΑΝΤΙΡΑΓΜΟΥ " Α Ν Ο Τ Ε Λ Ε Σ Μ Α Τ Α Χ Ρ Η Ε Λ Ε Δ " 1/1/99 - 31/12/99				
	Ποσά Καταλογίου Χρήσεως 1999		Ποσά Καταλογίου Χρήσεως 1998	
ΑΝΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ				
ΚΥΚΛΟΣ ΕΠΙΓΡΑΦΩΝ	4,895,306,576		4,413,716,483	
ΜΕΙΩΝ : ΑΜΟΧΩΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ	(3,247,758,931)		(2,880,242,709)	
ΚΙΤΙΟ ΑΝΟΤΕΛΕΣΜΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ	1,107,547,645		1,533,473,774	
ΜΕΙΩΝ : ΕΣΟΔ. ΔΙΟΙΚ. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	(203,294,068)		(94,872,679)	
ΚΑΘΑΡΑ ΑΝΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ	904,253,577		1,438,601,095	
	ΠΕΡΙΛΗΨΗ 29 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2000		0 ΕΠΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚ. ΥΠΟΡΚΕΤΩΝ	
	Α.Γ. ΠΕΡΙΟΔΟΣ		0.1. ΔΙΑΔΙΕΤΗΚΗ	
	Α.Τ. 5.434.257		Α.Τ. Α.895.332	
	Α.Γ. 1.102.942			

ΟΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΕΣ
 Ε.Α. ΑΝΤΙΔΡΑΣΤΙΚΟΥ
 Α.Τ. 1.102.942

Ο ΕΠΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚ. ΥΠΟΡΚΕΤΩΝ
 0.1. ΔΙΑΔΙΕΤΗΚΗ
 Α.Τ. Α.895.332

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ



A) Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας= Κυκλοφορούν Ενεργητικό
 Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

Ο αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας δείχνει τη δυνατότητα ρευστότητας της επιχείρησης, δηλαδή όλα αυτά που εισπράττει είναι ίσα με αυτά που θα πληρώσει. Όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας τόσο καλύτερη, από άποψη ρευστότητας, είναι η θέση της συγκεκριμένης επιχείρησης. Από τις δύο παραπάνω εταιρείες παρατηρούμε ότι η εταιρεία GOLDEN έχει καλύτερη ρευστότητα σε σχέση με την εταιρεία ZEYΞΗ το έτος 2000, ενώ η ZEYΞΗ έχει καλύτερη ρευστότητα το 2001. Αυτή η διαφορά οφείλεται στο κυκλοφορούν ενεργητικό, το οποίο μειώνεται όσο αυξάνονται οι υποχρεώσεις της επιχείρησης προς τρίτους (πιστωτές, προμηθευτές, κλπ).

Καλή οικονομική θέση μιας επιχείρησης συνεπάγεται: α) να μπορεί να ανταποκρίνεται στις καθημερινές απαιτήσεις των βραχυχρόνιων δανειστών της και να είναι σε θέση να εξοφλεί τις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της, β) να μπορεί να εκτελεί απρόσκοπτα τις εργασίες της και να μπορεί να εκμεταλλεύεται τυχόν παρουσιαζόμενες ευκαιρίες και γ) να μπορεί να ανταποκρίνεται στην εξόφληση των απαιτητών τόκων και μερισμάτων των μετόχων της.

B) Αριθμοδείκτης Ειδικής Ρευστότητας= Κυκλοφορούν – Αποθέματα
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

Ο αριθμοδείκτης ειδικής ρευστότητας μας δείχνει πόσες τα ταχέως ρευστοποιήσιμα στοιχεία της επιχείρησης καλύπτουν τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της. Παρατηρούμε ότι η εταιρεία ΖΕΥΞΗ έχει πιο ταχεία ρευστοποίηση το 2000 και η GOLDEN το 2001. Ο συγκεκριμένος δείκτης γύρω στη μονάδα θεωρείται ικανοποιητικός μόνον αν στις απαιτήσεις της επιχειρήσεως δεν περιλαμβάνονται επισφαλείς ή ανεπίδεκτες εισπράξεως απαιτήσεις. Αντίθετα ένας αριθμοδείκτης μικρότερος της μονάδας δείχνει ότι τα αμέσως ρευστοποιήσιμα στοιχεία της επιχείρησης είναι ανεπαρκή για να καλύψουν τις τρέχουσες υποχρεώσεις της με αποτέλεσμα η επιχείρηση να εξαρτάται από τις μελλοντικές πωλήσεις της, προκειμένου να εξασφαλίσει επαρκή ρευστότητα. Έτσι αν προβλέπεται κάποια μείωση των μελλοντικών πωλήσεων, θα πρέπει να αναζητηθούν νέα κεφάλαια, είτε με έκδοση νέων τίτλων μετοχών, είτε με προσφυγή στον δανεισμό

Γ) Αριθμοδείκτης Ταχύτητας Κυκλοφορίας Ενεργητικού= Καθαρές Πωλήσεις
Σύνολο Ενεργητικού

Αυτός ο αριθμοδείκτης μας δείχνει αν υπάρχει ή όχι υπερεπένδυση κεφαλαίων στην επιχείρηση σε σχέση με το ύψος των πωλήσεων που πραγματοποιεί. Παρατηρούμε ότι τα έτη 2000 και 2001 η GOLDEN έχει πολύ υψηλό αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού. Αυτό σημαίνει ότι η επιχείρηση χρησιμοποιεί εντατικά τα περιουσιακά της στοιχεία προκειμένου να πραγματοποιεί τις πωλήσεις της. Αντιθέτως η εταιρεία ΖΕΥΞΗ, στις χρήσεις 2000 και 2001, έχει πολύ χαμηλό δείκτη που αποτελεί ένδειξη όχι εντατικής χρησιμοποίησεως των περιουσιακών της στοιχείων, οπότε θα πρέπει ή να αυξήσει το βαθμό χρησιμοποίησεως αυτών ή να προβεί σε ρευστοποίηση μέρους των περιουσιακών της στοιχείων.

Δ) Αριθμοδείκτης Μικτού Κέρδους= Μικτά Κέρδη Εκμετάλλευσης * 100
Καθαρές Πωλήσεις

Ο αριθμοδείκτης μικτού κέρδους δείχνει τη λειτουργική αποτελεσματικότητα της επιχείρησης, καθώς και την πολιτική τιμών αυτής. Μια επιχείρηση για να θεωρηθεί επιτυχημένη θα πρέπει να έχει αρκετά υψηλό ποσοστό μικτού κέρδους, που να της επιτρέπει να καλύπτει τα λειτουργικά και άλλα έξοδά της και ταυτόχρονα να της αφήνει ένα ικανοποιητικό καθαρό κέρδος, σε σχέση με τις πωλήσεις και τα ίδια κεφάλαια που απασχολεί. Παρατηρούμε ότι η το 2000 η εταιρεία ΖΕΥΞΗ έχει 14,8 αριθμοδείκτη μικτού κέρδους και η GOLDEN 0,8. Φαίνεται ότι υπάρχει μια μεγάλη διαφορά στον αριθμοδείκτη μικτού κέρδους και αυτό οφείλεται σε πολλούς παράγοντες. Για παράδειγμα μια επιχείρηση με χαμηλό περιθώριο κέρδους μπορεί να εφαρμόζει μια δυναμική πολιτική κατά την οποία πραγματοποιεί υψηλά κέρδη λόγω του μεγάλου όγκου πωλήσεων. Αντίθετα μια επιχείρηση με υψηλό περιθώριο κέρδους μπορεί να είναι μια καθετοποιημένη επιχείρηση οπότε το συνολικό κέρδος όλων των επιμέρους διαδικασιών επιτυγχάνεται με βάση την τιμή πωλήσεως των ετοιμών προϊόντων της. Όσο μεγαλύτερος είναι ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης, τόσο καλύτερη από άποψη κερδών, είναι η θέση της επιχείρησης διότι μπορεί να αντιμετωπίζει χωρίς δυσκολία αύξηση του κόστους των πωλουμένων προϊόντων της. Επίσης δείχνει και την ικανότητα της διοίκησης της επιχείρησης να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πωλεί σε υψηλές τιμές. Από την άλλη μεριά η εταιρεία GOLDEN δείχνει όχι καλή πολιτική της διοικήσεως στον τομέα των αγορών και πωλήσεων. Το γεγονός αυτό οδηγεί σε στασιμότητα πωλήσεων με αποτέλεσμα να μη πραγματοποιούνται αγορές σε μεγάλες ποσότητες που θα μπορούσαν να επιτευχθούν με χαμηλές τιμές.

$$E) \text{ Αριθμ. Ιδίων προς Συνολικά Κεφάλαια} = \frac{\text{Ίδια Κεφάλαια}}{\text{Συνολικά Κεφάλαια}} * 100$$

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το ποσοστό των περιουσιακών στοιχείων που έχει χρηματοδοτηθεί από τους βραχυπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους πιστωτές της εταιρείας. Όσο μεγαλύτερο είναι το ύψος των ιδίων κεφαλαίων, σε σχέση με τις υποχρεώσεις, τόσο μεγαλύτερη προστασία παρέχεται στους δανειστές της εταιρείας και τόσο μικρότερη πίεση ασκείται σε αυτήν για την εξόφληση των υποχρεώσεών της. Και στις δύο εταιρείες ο δείκτης είναι σχετικά μικρός που σημαίνει ότι αποτελεί ένδειξη μιας επικίνδυνης κατάστασης διότι δε μπορούν να πληρώσουν τις υποχρεώσεις τους

ως προς τους πιστωτές. Οι εταιρείες των κρουαζιερόπλοιων ακολουθούν ιδιαίτερη πολιτική ως προς των δανεισμό και αυτό γιατί υπάρχει υπερδανεισμός που οφείλεται στο γεγονός ότι οι εταιρείες αυτές είναι αλλοδαπές και τα κεφάλαιά τους προέρχονται από ξένες τράπεζες.

$$\text{ΣΤ) Αριθμ. Δανειακών Κεφαλαίων} = \frac{\text{Ξένα Κεφάλαια}}{\text{Συνολικά Κεφάλαια}} * 100$$

Από την άλλη πλευρά παρατηρείται ότι τα ξένα κεφάλαια είναι πολλά, τότε έχουμε υπερδανεισμό και φέρει την επιχείρηση σε δυσμενής κατάσταση. Στην περίπτωση αυτή ενδέχεται οι πιστωτές της επιχείρησης να θελήσουν να εκμεταλλευτούν τη δύσκολη θέση της και να τη θέσουν σε κατάσταση πτώχευσης ή να αναλάβουν οι ίδιοι τη διαχείρισή της, γεγονός το οποίο οδηγεί σε απώλεια της ανεξαρτησίας της.

$$\text{Ζ) Αριθμ. Ιδίων Προς Δανειακά Κεφάλαια} = \frac{\text{Ίδια Κεφάλαια}}{\text{Ξένα Κεφάλαια}}$$

Ο αριθμοδείκτης είναι μικρότερος της μονάδας, αυτό δείχνει ότι οι φορείς της επιχείρησης συμμετέχουν σε αυτήν με λιγότερα κεφάλαια από ότι οι πιστωτές της στους οποίους παρέχεται και μικρή ασφάλεια.

Ας σημειωθεί ότι για τις περισσότερες ελληνικές επιχειρήσεις ο αριθμοδείκτης ιδίων προς ξένα κεφάλαια είναι μικρότερος της μονάδας. Τούτο οφείλεται στο γεγονός ότι οι Έλληνες επιχειρηματίες προτιμούσαν τον τραπεζικό δανεισμό από την προσφυγή στην κεφαλαιαγορά για άντληση κεφαλαίων, διότι ήθελαν να κρατήσουν τις επιχειρήσεις τους κλειστά οικογενειακές. Σε αυτό βέβαια βοήθησε ο υψηλός ρυθμός πληθωρισμού, η ευκολία με την οποία οι τράπεζες δάνειζαν τις επιχειρήσεις και τα χαμηλά επιτόκια δανεισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.

ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

Τα τελευταία χρόνια ο ανταγωνισμός -από πλευράς κόστους λειτουργίας- έγινε άνισος και οξύς, ώστε τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια λειτουργώντας υπό συνθήκες υψηλού κόστους εκμετάλλευσης, αναγκάστηκαν σχεδόν να εγκαταλείψουν την Καραϊβική, όπου άλλοτε κυριαρχούσαν. Αλλά ο άνισος ανταγωνισμός εκδηλώνεται κατά τρόπο ανησυχητικό και στον ελληνικό χώρο από τον οποίο διέρχονται ξένα κρουαζιερόπλοια με σημαντικά χαμηλότερο κόστος εκμετάλλευσης.

4.1 ΠΛΗΡΩΜΑ ΚΑΙ ΣΗΜΑΙΑ

Τα πλοία που έχουν την ελληνική σημαία είναι υποχρεωμένα από το νόμο, να προσλαμβάνουν αποκλειστικά ελληνικό πλήρωμα. Τα υπό ξένη σημαία πλοία, έχουν την ευχέρεια να προσλαμβάνουν χαμηλόμισθα πληρώματα από τριτοκοσμικές χώρες (κυρίως τις Φιλιππίνες). Η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων χρησιμοποιεί αποκλειστικά ελληνικό προσωπικό στο " ξενοδοχειακό τμήμα του " όταν τουλάχιστον βρίσκεται σε ταξίδια εκτός Μεσογείου και ιδιαίτερα στην περιοχή της Καραϊβικής. Εάν τροποποιηθεί η ισχύουσα ελληνική νομοθεσία, περί συνθέσεων των πληρωμάτων, το εργασιακό κόστος θα κυμανθεί σε επίπεδα ανάλογα προς τα ισχύοντα στους ξένους ανταγωνιστές.

Στο σημείο αυτό υπάρχει η δεδηλωμένη αντίδραση της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας, η οποία απαιτεί την κάλυψη των εργασιακών θέσεων, είτε στο ναυτικό τομέα, είτε στον ξενοδοχειακό τομέα, αποκλειστικά με έλληνες εργαζομένους, καθώς η ανεργία πλήττει τους εργαζόμενους στα τουριστικά σκάφη αναψυχής, θεωρείται από τις υψηλότερες στην αγορά εργασίας.

Δύο είναι τα στοιχεία που καθιστούν τα ελληνικά πλοία λιγότερο ανταγωνιστικά, γεγονός που έγινε ιδιαίτερα αισθητό με τη λήψη του Cabotage το 1999. Το πρώτο, αφορά την καθυστέρηση ανανέωσης του στόλου. Σε έκθεση της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, προτείνεται να θεσπιστούν από την πολιτεία κίνητρα για τη ναυπήγηση νέων πλοίων κατά το πρότυπο άλλων ευρωπαϊκών χωρών. Στην Ιταλία, για παράδειγμα, το κράτος βοήθησε στην ναυπήγηση νέων πλοίων με την προϋπόθεση ότι θα παραμείνουν για ορισμένα χρόνια υπό την ιταλική σημαία. Το δεύτερο στοιχείο αφορά τη σύνθεση του προσωπικού όπως την έχουμε αναλύσει παραπάνω.

Επιπλέον, επισημαίνεται ένας ακόμη κίνδυνος αν δεν αποκατασταθούν ίσοι όροι ανταγωνισμού στο Αιγαίο. Πολλά πλοία θα αλλάξουν την ελληνική σημαία με κάποια ξένη, ενώ ελλοχεύει ο κίνδυνος να γεμίσει το Αιγαίο με τουρκικά πλοία. Ήδη οι τούρκοι πλοιοκτήτες έχουν προτείνει να συστήσουν κοινές με ελληνικές εταιρείες, ώστε οι τελευταίοι να αποφύγουν το υψηλό κόστος που έχουν τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια λόγω των υψηλών αμοιβών των ελλήνων.

4.2 ΟΡΙΣΜΟΣ CABOTAGE ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Μεγάλη σημασία έχει σήμερα για την ελληνική ναυτιλία και για την ελληνική κρουαζιέρα το προστατευτικό καθεστώς ή όπως αλλιώς είναι πιο γνωστό ως Cabotage.

Με βάση την ελληνική και την κοινοτική νομοθεσία μόνο ελληνικά επιβατηγά πλοία μπορούν να πραγματοποιούν κρουαζιέρες σε ελληνικά λιμάνια με τη δυνατότητα προέκτασης του περιηγητικού πλου και σε λιμάνι της αλλοδαπής, αλλά με οριστική αποβίβαση σε ελληνικό λιμάνι. Όμως μετά τη λήξη του προστατευτικού καθεστώτος (το 1999 για τα κρουαζιερόπλοια και το 2004 για τα ακτοπλοϊκά), δικαίωμα δραστηριοποίησης στη συγκεκριμένη αγορά θα έχουν μόνο πλοία υπό σημαία χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με τη λήξη του προστατευτικού καθεστώτος σηματοδοτείται η έναρξη μιας δυσχερούς περιόδου για τον κλάδο των κρουαζιερόπλοιων, ο οποίος καταρχήν θα βρεθεί αντιμέτωπος οξύτατου ανταγωνισμού από αντίστοιχα πλοία άλλων κοινοτικών χωρών που θεωρούν τον ελληνικό νησιωτικό χώρο άκρως προνομιακό.

Δεν πρέπει ωστόσο να αγνοούμε ότι τα πλοία υπό κοινοτική σημαία έχουν δικαίωμα προσέγγισης από ελληνικό λιμάνι το οποίο όμως βρίσκεται σε μη νησιωτική περιοχή. Η πλήρης απελευθέρωση του cabotage ανησυχεί και τους εργαζόμενους στα ελληνικά κρουαζιερόπλοια καθώς και ο χώρος εργασιών θα μειωθεί αλλά και θα υπάρξει έντονος και αθέμιτος ανταγωνισμός από τα χαμηλόμισθα αλλοδαπά πληρώματα.

4.3 ΤΡΟΠΟΙ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΤΟΥ CABOTAGE

Μέχρι το 1999, όπως έχει ήδη αναφερθεί παραπάνω, τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια προστατεύονται από το cabotage. Με την άρση του όμως θα δοθεί δικαίωμα και σε ευρωπαϊκές εταιρείες να δρομολογήσουν κρουαζιέρες στις ελληνικές θάλασσες. Με μεταγενέστερες ρυθμίσεις που έγιναν από την ευρωπαϊκή ένωση, επιτρέπεται πλέον σε εταιρείες που δεν έχουν την ελληνική σημαία και προσλαμβάνουν ξένο πλήρωμα, όχι μόνο να περιοδεύουν τα ελληνικά νησιά με αφετηρία και τελικό προορισμό κάποιο ευρωπαϊκό λιμάνι, αλλά και να παραλαμβάνουν επιβάτες, για παράδειγμα από τον Πειραιά, για να τους παραδώσει στην Κωνσταντινούπολη και το αντίθετο. Έχοντας ως δεδομένο ότι η μεγάλη κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών στις κρουαζιέρες γίνεται εν πλω, οι τουρίστες αυτού του είδους περνούν από τα ελληνικά νησιά, χωρίς ουσιαστικά να αφήνουν χρήματα στα μέρη των ελληνικών πλοίων και αυτό θα τα θέσει σε μειονεκτική θέση, με κίνδυνο τον αφανισμό τους αν το κράτος δε λάβει έγκαιρα τα απαιτούμενα μέτρα.

4.4 ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ- ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΟΠΛΟ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΠΙΘΑΝΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Η αύξηση της δυναμικότητας είναι μια από τις πλέον σημαντικές αποφάσεις στο μάνατζμεντ της σύγχρονης επιχείρησης μια και είναι από τις μακροπρόθεσμες αποφάσεις που απαιτούν συνήθως μεγάλο χρόνο υλοποίησης και σημαντικές επενδύσεις κεφαλαίων. Μπορεί να γίνει ένα πανίσχυρο στρατηγικό όπλο αλλά και να αφανίσει μια επιχείρηση. Μεγάλη δυναμικότητα μπορεί να οδηγήσει δε σπατάλη πόρων, ενώ από την άλλη πλευρά μικρή δυναμικότητα μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα απώλειας εσόδων από πελάτες που πάνε σε ανταγωνιστές. Ταυτόχρονα η απόφαση αυτή επηρεάζει και τον κλάδο της επιχείρησης. Όταν για παράδειγμα πολλοί ανταγωνιστές αποφασίσουν να αυξήσουν τη δυναμικότητά τους ταυτόχρονα, αυξάνουν τη συνολική δυναμικότητα του κλάδου και μειώνουν τις προοπτικές κερδοφορίας του. Πέρα βέβαια του ότι προκαλούν αύξηση της ζήτησης των τιμών για τους προμηθευτές της δυναμικότητας αυτής. Ας σταθούμε για λίγο σε μερικά στοιχεία στην πολύπλευρη απόφαση αυτή, από την άποψη του χρονικού σημείου της αύξησης και του μεγέθους της. Στην απόφαση αυτή υπάρχουν δύο άκρα: στο ένα είναι η στρατηγική επέκτασης με μεγάλες αλλά λίγες αυξήσεις και στο άλλο η στρατηγική στάσης αναμονής με συχνότερες, μικρότερες αυξήσεις.

Η στρατηγική επέκτασης έχει ως σκοπό να προηγείται η επιχείρηση της ζήτησης. Μπορεί μεν να δημιουργεί κάποια μεγάλη περίσσεια δυναμικότητα αρχικά από την επιχείρηση, αλλά ταυτόχρονα ελαχιστοποιεί την πιθανότητα απώλειας πωλήσεων και εσόδων. Μια επιχείρηση μπορεί να εκμεταλλευτεί την επέκταση για να αποκτήσει οικονομίες κλίμακας και να χαμηλώσει τις τιμές των προϊόντων της για να κερδίσει μερίδια αγοράς. Μάλιστα σε πολλές περιπτώσεις η αύξηση χρησιμοποιείται ως ανταγωνιστικό όπλο: μπορεί να είναι μεγάλη και προληπτική για να αναγκάσει τους ανταγωνιστές να χάσουν κάποιο μερίδιο αγοράς παρά να διακινδυνεύσουν να αυξήσουν τη δυναμικότητα του κλάδου συνολικά ακολουθώντας την ίδια τακτική.

Η στρατηγική στάσης αναμονής είναι συντηρητική και ελαχιστοποιεί κινδύνους, ιδιαίτερα όταν αφορά κλάδους στους οποίους α) η πρόβλεψη της μελλοντικής ζήτησης

δεν είναι καλή ή β) η τεχνολογία εξελίσσεται ταχύτατα ή γ) οι κινήσεις των ανταγωνιστών δεν είναι εύκολο να προβλεφθούν. Η στρατηγική αυτή συχνά ακολουθείται από μάνατζερ με πολύ βραχυπρόθεσμους ορίζοντες και έχει ως σκοπό την επίτευξη βραχυπρόθεσμων αποτελεσμάτων και την αποφυγή κάποιου μεγάλου λάθους.

Ανάμεσα στα δύο άκρα υπάρχουν βέβαια πολλές άλλες επιλογές και συνδυασμοί, όπως για παράδειγμα η επέκταση ακολουθώντας το παράδειγμα ενός ανταγωνιστή, οπότε εξουδετερώνεται το οποιοδήποτε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του πρωτοπόρου αλλά ταυτόχρονα δημιουργείται και μια μεγάλη δυναμικότητα στον κλάδο. Ας δούμε παρακάτω ένα παράδειγμα περίσσειας δυναμικότητας και πως αντιμετωπίζεται από τις επιχειρήσεις του κλάδου.

Στα κρουαζιερόπλοια το καλοκαίρι του 2000 εμφανίστηκαν πολλές ευκαιρίες και εκπτώσεις στις κρουαζιέρες στην αμερικάνικη αγορά. Ο λόγος πολύ απλός: η περίσσεια δυναμικότητα του κλάδου. Τα τελευταία χρόνια η καλή πορεία της οικονομίας έκανε πολλές εφοπλιστικές επιχειρήσεις να προσθέσουν στο στόλο τους νέα και μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Οι διαθέσιμες καμπίνες αυξήθηκαν κατά 12% το 2000 και αναμένεται να αυξηθούν άλλο τόσο το 2001 και έπειτα. Αυτό και μόνο έχει προκαλέσει τον καταποντισμό στις τιμές των μετοχών των εταιρειών του κλάδου, αλλά βέβαια έχει ωφελήσει το ταξιδιωτικό κοινό.

Το πρόβλημα είναι πολύ απλό: ένα κρουαζιερόπλοιο έχει πολύ μεγάλο πάγιο κόστος- κυρίως την απόσβεσή του και τους μισθούς του πληρώματος- που απαιτεί κάποια μίνιμουμ πληρότητα σε κάθε ταξίδι για να αποκομίσει τα λεφτά του. Εάν το πλοίο αποπλεύσει με άδειες καμπίνες το έσοδο αυτό χάθηκε για πάντα. Έτσι είναι προτιμότερο να διατεθούν οι καμπίνες αυτές με κάποια έκπτωση, παρά καθόλου. Και πράγματι οι εκπτώσεις έχουν οδηγήσει σε μεγάλες πληρότητες. Ένα άλλο εξίσου σημαντικό σημείο το οποίο πρέπει να επισημανθεί είναι ότι σχεδόν το 90% του πληθυσμού δεν έχει πάει ποτέ σε μια κρουαζιέρα και έτσι οι προοπτικές δεν είναι άσχημες.

Το πρόβλημα αυτό παρουσιάστηκε πριν από δέκα χρόνια στις αεροπορικές εταιρείες στις ΗΠΑ όταν όλες μαζί αύξησαν σημαντικά τη δυναμικότητά τους αγοράζοντας καινούργια αεροπλάνα. Το αποτέλεσμα ήταν βέβαια οι χαμηλότερες τιμές και η εμφάνιση του λεγόμενου yield management με πρωτοπόρο την American Airlines, δηλαδή της ευέλικτης τιμολόγησης των εισιτηρίων μιας πτήσης ανάλογα με τη ζήτηση κατά τρόπο ώστε να μεγιστοποιούνται τα συνολικά έσοδα από την πτήση. Οι αεροπορικές εταιρείες ευνοήθηκαν ιδιαίτερα από τις εξελίξεις στον τομέα των ηλεκτρονικών υπολογιστών μιας και το μανάτζμεντ αυτό απαιτεί, μεγάλους υπολογιστικούς πόρους. Αναμφισβήτητα η πρακτική αυτή τις βοήθησε αλλά ταυτόχρονα δημιούργησε κομφούζιο στους ταξιδιώτες ανάλογα με το πότε αγοράζουν ένα εισιτήριο, μπορεί να χρεώνονται εντελώς διαφορετική τιμή από ένα συνεπιβάτη της ίδιας πτήσης.

Το yield management όπως ήταν φυσικό εμφανίστηκε τώρα και στις εφοπλιστικές εταιρείες. Μπορεί για παράδειγμα να αγοράσει κανείς ένα εισιτήριο με μεγάλη έκπτωση προκαταβολικά, αλλά να μην ξέρει μέχρι την τελευταία στιγμή την καμπίνα του. Για κάποιον όμως που δεν επρόκειτο να πάει ποτέ μια κρουαζιέρα, η θυσία αυτή μπορεί να είναι μικρή. Επιπλέον μπορεί να κλείσει σε εξευτελιστικές τιμές εσωτερική καμπίνα για μια κρουαζιέρα που αναχωρεί σε μερικές μέρες και στην οποία οι εξωτερικές καμπίνες έχουν από καιρό κλείσει σε πολλαπλάσιες τιμές. Οι μεγάλες εκπτώσεις έχουν βοηθήσει για την ώρα τις εταιρείες του κλάδου, αλλά έχουν και την αρνητική πλευρά τους. Καθώς η μεγάλη πλειοψηφία των καταναλωτών δεν είναι εξοικειωμένη με τον κλάδο και τις τιμές του, οι χαμηλές τιμές μπορεί να γίνουν στην αντίληψή τους μόνιμο χαρακτηριστικό του κλάδου. Κάτι που είναι περισσότερο επικίνδυνο από την οποιαδήποτε προσωρινά άφθονη δυναμικότητα.

4.5 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ: ΕΙΝΑΙ Η ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ Η ΛΥΣΗ Ή ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ;¹⁵

Είδαμε παραπάνω μερικά στοιχεία της στρατηγικής σημασίας της δυναμικότητας. Ας συνεχίσουμε στην ενημέρωση με ένα ακόμα βασικό στοιχείο που χαρακτηρίζει τις σχετικές αποφάσεις. Η απόφαση για κάποια επέκταση απαιτεί από τους μάνατζερ μιας επιχείρησης να κάνουν προβλέψεις σχετικά με το μέλλον της ζήτησης, το μέλλον της τεχνολογίας στον κλάδο καθώς και το μέλλον του κόστους παραγωγής. Στην περίπτωση της δυναμικότητας όμως, οι αποφάσεις μιας επιχείρησης επηρεάζουν τις αποφάσεις και τη συμπεριφορά των υπολοίπων επιχειρήσεων του κλάδου. Έτσι οι μάνατζερ που είναι υπεύθυνοι για τις σχετικές αποφάσεις, όχι μόνο πρέπει να προβλέψουν το μέλλον όσον αφορά την επιχείρησή τους, αλλά πρέπει να λάβουν υπόψη τους πως σκέφτονται, πως προβλέπουν το μέλλον και πως αντιδρούν οι ανταγωνιστές τους. Το σημείο αυτό είναι πολύ απλό γιατί η αύξηση της δυναμικότητας μπορεί εύκολα να πάρει τη μορφή χιονοστιβάδας, να δημιουργήσει αχρησιμοποίητα αποθέματα δυναμικότητας στον κλάδο και να συμπιέσει τα κέρδη.

Οι λόγοι που οδηγούν σε τέτοια συμπεριφορά αύξησης της δυναμικότητας είναι πολλοί και ποικίλουν από κλάδο σε κλάδο, αλλά ας σταθούμε εδώ σε μερικούς πλέον σπουδαίους με βάση τις εξελίξεις που είδαμε παραπάνω:

1. Η δυναμικότητα μπορεί να προστεθεί μόνο σε συγκεκριμένα μεγάλα κομμάτια. Στο συγκεκριμένο κλάδο η δυναμικότητα μπορεί να αυξηθεί μόνο με την πρόθεση νέων κρουαζιερόπλοιων κάποιας ελάχιστης δυναμικότητας το καθένα άσχετα με το μέγεθος της ζήτησης.

2. Οι οικονομίες κλίμακας από την αύξηση δυναμικότητας δίνουν κάποια πλεονεκτήματα κόστους.

3. Η ηλικία και ο τύπος της δυναμικότητας μπορούν να δημιουργήσουν προβλήματα χαμηλής ζήτησης. Στην περίπτωση αυτή κάποια καινούργια, μοντέρνα, με

¹⁵ www.google.gr/www.alexanderconsulting.com

τις τελευταίες ανέσεις δυναμικότητα, ιδιαίτερα στον τομέα παροχής υπηρεσιών μπορεί να δημιουργήσει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό σε κλάδους στους οποίους ο πελάτης βασίζει την επιλογή του στον τύπο της δυναμικότητας.

4. Υπάρχουν σχετικά πολλές επιχειρήσεις στον κλάδο που έχουν τα οικονομικά μέσα επέκτασης.

5. Οι μάνατζερ της επιχείρησης έχουν την τάση να θέλουν πάντα την τελευταία λέξη στα μέσα παραγωγής.

Όλοι οι παραπάνω λόγοι είναι σε κάποιο βαθμό πίσω από τις τελευταίες ειδήσεις του κλάδου των κρουαζιερόπλοιων. Όπως είδαμε ο παραπάνω κλάδος αύξησε τη δυναμικότητά του κατά 12% το 2000, ενώ οι τελευταίες προβλέψεις για τα επόμενα χρόνια αναμένεται ότι θα αυξηθούν στα επίπεδα του 9%. Ο κλάδος ανακουφίστηκε κάπως από άποψη δυναμικότητας με την αποχώρηση δύο επιχειρήσεων που πτώχευσαν. Οι μεγάλες επιχειρήσεις του κλάδου είδαν κάποια αύξηση στις κρατήσεις αλλά με τη βοήθεια εκπτώσεων που βέβαια μειώνουν τα κέρδη. Οποιοσδήποτε ελπίδες για κάποια αύξηση των τιμών στο άμεσο μέλλον έχει αρχίσει να σβήνει με την αβεβαιότητα της πορείας της παγκόσμιας οικονομίας. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες όμως θεωρούν τις προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου καλές. Έχουν αρχίσει να αυξάνουν τη συνολική ζήτηση του κλάδου με νέες προσφορές (συντομότερες κρουαζιέρες, νέους προορισμούς, ποικιλία δραστηριοτήτων εν πλω) που προσελκύουν καινούργιους πελάτες. Πολλές επιχειρήσεις έστειλαν τα πλοία τους στην Ευρώπη όπου ο κλάδος είναι ακόμα σε νηπιακή ηλικία. Αλλά το ερώτημα παραμένει κατά πόσο οποιαδήποτε κινητικότητα στον κλάδο οφείλεται στις χαμηλές τιμές και μόνο.

Οι μάνατζερ του κλάδου επιμένουν ότι οι τιμές δεν είναι καθοριστικές στην οικονομική υγεία των επιχειρήσεών τους. Εκείνο που θεωρούν σπουδαίο είναι η μεγάλη δυναμικότητα που τους επιτρέπει να κάνουν μεγάλο κύκλο εργασιών. Ταυτόχρονα η μεγάλη δυναμικότητα τους δίνει πλεονεκτήματα οικονομιών κλίμακας που σε συνδυασμό με άλλες προσπάθειες μείωσης του κόστους λειτουργίας, τους

επιτρέπει να έχουν καλά κέρδη παρά τις χαμηλότερες τιμές. Με άλλα λόγια η πιθανότητα παραπέρα αύξησης της δυναμικότητας είναι πολύ υψηλή και μόνο το μέλλον θα δείξει κατά πόσο οι εκτιμήσεις των μάνατζερ είναι λανθασμένες ή όχι όσον αφορά τη μεγάλη δυναμικότητα του κλάδου.

4.6 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ¹⁶

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

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

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

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

¹⁶ Ηλιόπουλος Σ. Οικονομολόγος «Θαλάσσιος Τουρισμός» σελ. 25-28

Επιπλέον, τα κρουαζιερόπλοια είναι χώροι όπου οι ταξιδιώτες μπορούν να επικοινωνήσουν μεταξύ τους πολύ πιο εύκολα και γρήγορα από ότι σε κάποιο ξενοδοχείο στην ξηρά. Ο κλειστός χώρος του πλοίου διευκολύνει τη συγκέντρωση των συμμετεχόντων και τους παροτρύνει να έρθουν σε επαφή μεταξύ τους, ανταλλάσσοντας ιδέες και απόψεις. Τους παρέχει παράλληλα τη δυνατότητα μιας διαρκούς και άμεσης παρουσίας, κάτι που συντελεί ιδιαίτερα στην αποδοτική προβολή του θέματος που τους ενδιαφέρει, καθώς βρίσκονται όλοι στον ίδιο χώρο και μάλιστα εν πλω.

Αυτό βέβαια τους δίνει τη δυνατότητα να γνωριστούν πολύ καλύτερα μεταξύ τους, γιατί μπορούν όχι μόνο να δουλέψουν αλλά και να διασκεδάσουν μαζί, πράγμα που βοηθά τη συνεργασία και βελτιώνει το επίπεδο των σχέσεων.

Εκτός από τα συνήθη μεγάλα κρουαζιερόπλοια (άνω των 100 επιβατών), σήμερα ευνοούνται από πλευράς ζήτησης και τα μικροκρουαζιερόπλοια, από 50 μέχρι 100 επιβάτες, όπως είναι τα mini cruisers, sea cotters, mega yachts, ultra yachts, που προσφέρουν την κρουαζιέρα για λίγους, κάτι που χάθηκε με το μαζικό κρουαζιερόπλοιο.

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

Οι διαχειρίστριες εταιρείες κρουαζιερόπλοιων προσπαθούν αυτοδυνάμως, χωρίς καμιά κρατική οικονομική βοήθεια η οποία δίδεται σε άλλους κλάδους μεταφορών-Ολυμπιακή- αστικές συγκοινωνίες, να αναπτυχθούν μέσα στον σκληρό διεθνή

ανταγωνισμό από πλοία ξένων σημαίων, οι κυβερνήσεις των οποίων έχουν λάβει αναγκαία μέτρα ενίσχυσης της ναυτιλίας τους.

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

Μεταξύ των θεμάτων που κατά καιρούς έχουν επισημανθεί ως αναγκαία για τον κλάδο, συγκαταλέγονται τα ακόλουθα:

1. Η μελέτη καθιέρωσης του καθεστώτος των πλοίων, σύμφωνα με τους κανονισμούς και οδηγίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, αναφερόμενους στην Ασφαλή Επάνδρωση (safe manning). Αυτό σημαίνει ότι κατηγορίες προσωπικού που προβλέπονται σήμερα από την εθνική μας νομοθεσία, ως υποχρεωτικές και μάλιστα με καθορισμό αριθμού ατόμων με άσχετα κριτήρια, όπως συμβαίνει στο τμήμα του ξενοδοχειακού κλάδου, θα πρέπει να καταργηθούν, εναρμονιζόμενοι πλέον με τις νομοθεσίες των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, τα πλοία των οποίων επανδρώνονται στον τομέα αυτό ελεύθερα από την διαχειρίστρια εταιρεία, ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες λειτουργίας τους, εξασφαλίζοντας πλήρη ικανοποίηση στις απαιτήσεις.

2. Η περαιτέρω αναβάθμιση της εκπαίδευσης¹⁷ των ναυτικών. Με την ευκαιρία του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και των προγραμμάτων που έχουν αναληφθεί από το Υπουργείο Ανάπτυξης και τον ΕΟΤ, έχει ζητηθεί εγγράφως και προφορικά σε διάφορες συναντήσεις με αρμόδιους φορείς η πρόβλεψη και ο προγραμματισμός εκπαίδευσης των σπουδαστών των εν λόγω σχολών, γενικά, στα πλαίσια του κλάδου.

3. Η ανάγκη αναμόρφωσης του κανονισμού εσωτερικής υπηρεσίας των επιβατηγών πλοίων, σύμφωνα με τις εξελίξεις της τεχνολογίας στον λειτουργικό τομέα,

¹⁷ Βλ. παράρτημα

τον τομέα ασφαλείας καθώς και τους σύγχρονους τρόπους παροχής υπηρεσιών στους επιβάτες- τουρίστες, από το προσωπικό του ξενοδοχειακού κλάδου.

4. Η εκτέλεση των αναγκαίων έργων υποδομής στους λιμένες που προσεγγίζουν τα πλοία, ώστε να αναβαθμιστούν οι παρεχόμενες υπηρεσίες που έχουν σχέση με την ασφαλή είσοδο και παραμονή των πλοίων, καθώς και την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών. Εν όψει και της Ολυμπιάδος του 2004¹⁸, στη χώρα μας, υπάρχει επιτακτική ανάγκη εκτέλεσης αυτών, προκειμένου και για την ασφάλεια- security στις διαθαλάσσιες μετακινήσεις των επισκεπτών που αναμένονται να επισκεφθούν την Ελλάδα. Επίσης υπάρχει και το πρόβλημα ανανέωσης και εκσυγχρονισμού. Το σημερινό υψηλό κόστος κεφαλαίων, το μεγάλο κόστος αντικατάστασης – ανανέωσης, το αυξανόμενο λειτουργικό κόστος, δεν επιτρέπουν την υλοποίηση προγραμμάτων ανανέωσης και εκσυγχρονισμού των πλοίων.

5. Το πρόβλημα της προσέλκυσης τουριστών υψηλής εισοδηματικής στάθμης. Είναι δύσκολη η ανάκαμψη ή η υποκατάσταση των αμερικανών τουριστών, η προσέλκυση εθνικοτήτων υψηλού εισοδηματικού επιπέδου όπως είναι οι Ιάπωνες, οι Καναδοί και οι Ελβετοί. Για την επιβίωση του κλάδου των ελληνικών κρουαζιερόπλοιων είναι απαραίτητα η λήψη μέτρων για την άμβλυση των ανισοτήτων, την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού, τη διατήρηση του δικαιώματος της ακτοπλοΐας για τα ελληνικά επιβατηγά και κρουαζιερόπλοια.

6. Στα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίσσας, εξακολουθεί με την ίδια ένταση το φαινόμενο της λαθραίας επιβίβασης αλλοδαπών στα κρουαζιερόπλοια της γραμμής Ελλάδος – Ιταλίας. Η εκρηκτική αυτή κατάσταση δημιουργεί σοβαρότατα προβλήματα στην ομαλή λειτουργία των πλοίων, παρά τις προσπάθειες ελέγχου που καταβάλλονται από τα μέλη των πληρωμάτων των πλοίων και τις λιμενικές αρχές.

Η επιβίβαση που γίνεται συνήθως εκτός του λιμενικού χώρου με προορισμό την Ιταλία, δεν αποθαρρύνεται, μέχρι σήμερα, γιατί και οι επιχειρούντες την λαθραία επιβίβαση που συλλαμβάνονται από το security των πλοίων και το προσωπικό των

¹⁸ Βλ. παράρτημα

λιμενικών αρχών και οδηγούνται στον εισαγγελέα, πολύ εύκολα βρίσκονται πάλι ελεύθεροι. Με τον τρόπο αυτό δίδεται το μήνυμα σε όλους τους λαθρομετανάστες που βρίσκονται στη χώρα και επιθυμούν να πάνε στην Ιταλία, να κατευθυνθούν στην Πάτρα και την Ηγουμενίτσα, όπου πολύ εύκολα, αν όχι με την πρώτη προσπάθεια αλλά με τη δεύτερη ή και την τρίτη, θα καταφέρουν να επιβιβαστούν στα πλοία.

Οι συνέπειες στο συνεχιζόμενο αυτό φαινόμενο είναι σοβαρές για τις εταιρείες οι οποίες επιβαρύνονται όχι μόνο με το πρόσθετο προσωπικό που ασχολείται με τον έλεγχο, αλλά και με αυστηρά πρόστιμα που επιβάλλουν οι ιταλικές αρχές στους πλοιοκτήτες των πλοίων και την υποχρέωση επιστροφής, κάθε φορά των λαθρομεταναστών στην Ελλάδα.

Για την αντιμετώπιση της επί χρόνια σοβαρής αυτής κατάστασης και των προβλημάτων που προαναφέρονται, είναι ανάγκη να μελετηθεί εκ μέρους των αρμόδιων φορέων, η λήψη αναγκαίων και αποτελεσματικών μέτρων καθώς επίσης κρίνεται αναγκαίος και ο συντονισμός από κάποιο κρατικό φορέα.

7. Η τρομοκρατική ενέργεια της 11^{ης} Σεπτεμβρίου στις ΗΠΑ ήταν αναμφιβόλως το σημαντικότερο γεγονός του 2001 για τον κλάδο της τουριστικής ναυτιλίας. Η κρίση που επακολούθησε στον τομέα του τουρισμού έφερε τις διαχειρίστριες εταιρείες σε πολύ δύσκολη κατάσταση για τον υπόλοιπο χρόνο προγραμματισμένων δρομολογίων. Αποτέλεσμα ήταν πολλά κρουαζιερόπλοια να αναγκαστούν να μην πραγματοποιήσουν δρομολόγια, συρρικνώνοντας τη θερινή τους δραστηριότητα, λόγω μεγάλου αριθμού ακυρώσεων κρατήσεων θέσεων. Η κρίση αυτή είναι η τέταρτη κατά σειρά που πλήττει την τουριστική ναυτιλία την τελευταία δεκαετία και την αναγκάζει σε έκτακτη αναθεώρηση των προγραμμάτων δραστηριότητας, με σκοπό την λήψη μέτρων μείωσης του κόστους λειτουργίας απολύτως αναγκαίας για την οικονομία και την απασχόληση του προσωπικού.

8. Ανάγκη τροποποίησης του αναπτυξιακού νόμου, με την πρόβλεψη κινήτρων που ετέθησαν υπόψη των αρμόδιων, προκειμένου να μπορέσει να ενισχυθεί ο κλάδος ο οποίος αντιμετωπίζει σήμερα οξύτατο ανταγωνισμό στη διεθνή αγορά.

9. Τουριστική Υποδομή

A. Υποδομή στους χώρους υποδοχής επιβατών λιμένων

Η προσφορά και η ποιότητα της υπάρχουσας τουριστικής υποδομής συνεχίζει να είναι ανεπαρκής. Πρέπει να ολοκληρωθούν τα μέτρα υποδομής στους χώρους υποδοχής και αναχωρήσεως των τουριστών στα λιμάνια. Απαιτούνται βελτιώσεις των οδικών προσβάσεων στους αρχαιολογικούς χώρους και στους τουριστικούς τόπους.

Η προβολή της χώρας μας στο εξωτερικό απαιτείται να αντιμετωπιστεί ως προγραμματισμένη επένδυση με ένα ολοκληρωμένο συνολικό και ορθολογικό σχέδιο δράσης και όχι ευκαιριακά και αποσπασματικά χωρίς συγκεκριμένους σαφείς στόχους, χωρίς κριτήρια και αξιολόγηση των σχέσεων κόστους/ απόδοσης.

B. Διαφήμιση

Η Ελλάδα σήμερα επενδύει στην προβολή του τουρισμού της ποσά κατά δύο και τρεις φορές μικρότερα από ότι οι λοιπές ανταγωνίστριες χώρες. Είναι ανάγκη να επενδύσουμε στη συστηματική προβολή της Ελλάδος πολύ μεγαλύτερα ποσά. Είναι φανερό ότι η κατάλληλη προβολή της χώρας μας στο εξωτερικό βοηθάει και στην άσκηση της εξωτερικής μας πολιτικής δημιουργώντας το κατάλληλο κλίμα.

Γ. Αγκυροβόλια

Η δημιουργία τουριστικών αγκυροβολίων, είναι αναγκαίο να καλύψει και την περιοχή λιμένων όπου προσεγγίζουν κρουαζιερόπλοια. Τέτοιες ανάγκες υφίσταται έντονα στα διάφορα λιμάνια των νησιών του Αιγαίου όπου προσεγγίζουν πλοία αυτής της κατηγορίας, χωρίς δυστυχώς μέχρι τώρα να υπάρχει η ανάλογη υποδομή πρόσδεσης αυτών για από-επιβίβαση τουριστών. Η ιδιομορφία ορισμένων μάλιστα λιμένων νήσων, που λόγω τουριστικού ενδιαφέροντος προσελκύουν κρουαζιερόπλοια, χωρίς όμως την ανάλογη υποδομή, όχι μόνο παραβολής αλλά και αγκυροβολιάς, όπως για παράδειγμα το λιμάνι της Σαντορίνης, επιβάλλει τη δημιουργία αγκυροβολίων με ναύδετα ανάλογης αντοχής για την πρόσδεση των πλοίων, τα οποία αναγκάζονται να από-επιβιβάζουν τους επισκέπτες-τουρίστες με λάντζες και εν κινήσει των πλοίων. Ο τρόπος, όμως, αυτός δημιουργεί κινδύνους για την ασφάλεια των τουριστών, ταλαιπωρία των από-επιβιβαζόμενων επιβατών και οπωσδήποτε καθόλου καλή εικόνα για το λιμένα και τη χώρα μας. Ο ιδανικότερος τρόπος εξυπηρέτησης των χιλιάδων

τουριστών θα ήταν η κατασκευή λιμενικών έργων για παραβολή των πλοίων. Όμως ανεξαρτήτως μιας τέτοιας πρόβλεψης, η εκτέλεση της οποίας θα απαιτήσει όπως είναι φυσικό μεγάλο χρονικό διάστημα, η δημιουργία των προαναφερομένων αγκυροβολιών ναυδέτων, που μπορεί να γίνει σε πολύ σύντομο χρόνο, θα προσφέρει μια ανακούφιση στο πρόβλημα.

Δ. Εθνικός αερομεταφορέας

Η όχι ακόμα καλή κατάσταση στην Ολυμπιακή Αεροπορία, δεν έχει αλλάξει την εικόνα και εξακολουθεί να επιφέρει αναστάτωση στο τουριστικό ρεύμα προς τη χώρα μας. Επιβάλλεται με κάθε τρόπο και μέσο η συνεχής παρέμβαση από τους τουριστικούς φορείς προς τη διεύθυνση της Ολυμπιακής και την κυβέρνηση προκειμένου να εξασφαλιστεί η ομαλοποίηση της κατάστασης.

Στο σημείο αυτό, πρέπει να επισημανθούν οι ιδιαιτερότητες και τα προβλήματα στον κλάδο της Ναυτιλίας καθώς και της Ξενοδοχίας, οι οποίοι από κοινού συμμετέχουν και συγκροτούν τον θαλάσσιο τουρισμό.

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

1) Η Γλώσσα και το Νόμισμα

Ο τόπος εγκατάστασης της ναυτιλιακής επιχείρησης δεν εξαρτάται πάντοτε από την περιοχή στην οποία τα πλοία που εκμεταλλεύεται παρέχουν τις υπηρεσίες τους. Άλλωστε δεν υπάρχουν ανυπέρβλητοι περιορισμοί για τη δραστηριοποίηση των πλοίων σε ολόκληρη της υδρόγειο. Ο τόπος εγκατάστασης της διοίκησης και διαχείρισης της Ναυτιλιακής εταιρείας και η νομοθεσία του τόπου αυτού, καθορίζουν τη γλώσσα και το νόμισμα στο οποίο θα τηρούνται όλοι οι λογαριασμοί και θα συντάσσονται οι οικονομικές καταστάσεις.

2) Λογαριασμοί σε ξένο νόμισμα

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

3) Η λογιστική οργάνωση

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

B) Αυτά που αφορούν την Ξενοδοχία είναι:

1) Η παράλληλη λειτουργία πολλών κλάδων εκμετάλλευσης δημιουργεί πρόβλημα στο διαχωρισμό των εσόδων και εξόδων ανά κλάδο.

2) Επιβάλλεται η ταχύτερη και σωστή καταχώρηση των οικονομικών πράξεων που αφορούν τις καταναλώσεις στο λογαριασμό του.

3) Η κοστολόγηση των προσφερόμενων υπηρεσιών και υλικών αγαθών παρουσιάζει μεγάλες δυσχέρειες. Παρατηρείται η κλιμάκωση τιμών του ίδιου προϊόντος στα διάφορα τμήματα που μπορεί αυτό να διατεθεί.

4.7 Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ '80 ΚΑΙ ΕΠΕΙΤΑ

Παρά την αυξανόμενη τάση που χαρακτηρίζει την τουριστική κίνηση προς την Ελλάδα κατά τα τελευταία χρόνια, το τουριστικό ρεύμα στη χώρα μας υπέστη δύο διαδοχικές κάμψεις το 1982 και το 1983. Όπως φαίνεται από τα στοιχεία του συνόλου των αφιχθέντων τουριστών το 1982, το τουριστικό ρεύμα προς την Ελλάδα μειώθηκε κατά 2% ενώ το 1983 η μείωση ήταν της τάξης του 4% ενώ κατά τα επόμενα έτη παρουσιάστηκε μια αισθητή ανάκαμψη, συγκεκριμένα 14,6% το 1984, 16,8% το 1985 και κατά 4,2% το 1986.

Επίσης από άλλα γεγονότα κατά την ίδια δεκαετία ο κλάδος της θαλάσσιας περιήγησης δέχτηκε αλλεπάλληλα πλήγματα και τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια γνώρισαν τη μεγαλύτερη κρίση της ιστορίας τους. Οι αρνητικές συνέπειες από την παγκόσμια ύφεση που ακολούθησε μετά τη δεύτερη πετρελαϊκή κρίση του 1979, οι τρομοκρατικές ενέργειες στα αεροδρόμια της Ρώμης, της Βιέννης και το τζάμπο της TWA, η ένταση στις σχέσεις ΗΠΑ-Λιβύης, η κρίση στον περσικό κόλπο και η τρομοκρατική επίθεση εναντίον των ΗΠΑ το Σεπτέμβριο του 2001 είχαν και θα έχουν ολέθριες επιπτώσεις στον κλάδο των τουριστικών πλοίων.

4.8 ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Τα οφέλη της οικονομίας από την ανάπτυξη και λειτουργία του κλάδου είναι πολλαπλά και μπορούν να καταταγούν στις εξής κατηγορίες:

A) Απασχόληση Εργατικού Δυναμικού

Σαν τομέας παραγωγής τουριστικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, ο κλάδος απασχολεί μεγάλο αριθμό προσωπικού που χρειάζεται για τη διακίνηση των πλοίων, για τη διοίκηση και λειτουργία των εφοπλιστών και ταξιδιωτικών επιχειρήσεων καθώς και για τη συντήρηση και επισκευή των πλοίων. Οι εργαζόμενοι αυτών των κατηγοριών υπολογίζεται ότι υπερβαίνουν τα 10.000 άτομα. Η μέση αμοιβή των απασχολούμενων στον κλάδο αυτό είναι κατά πολύ υψηλότερη από τις αντίστοιχες αποδοχές των εργαζομένων στη βιομηχανία.

B) Συναλλαγματικά οφέλη

Αναντίρρητα ο κλάδος είναι ο πιο συναλλαγματοφόρος από κάθε άλλο κλάδο επιχειρηματικής δραστηριότητας στην Ελλάδα. Σε 900 περίπου εκατομμύρια δολάρια το χρόνο εκτιμάται ο συνολικός τζίρος από το ναυτιλιακό-τουριστικό και εμπορικό συνάλλαγμα που εισρέει στη χώρα μας.

Γ) Άλλα εισοδηματικά οφέλη

Η εισοδηματική προσφορά του κλάδου στην ελληνική οικονομία δεν εξαντλείται με τις αμοιβές των άμεσα απασχολουμένων στις εφοπλιστικές εταιρείες, αλλά είναι πολλαπλάσιο το εισόδημα που δημιουργείται από:

- Τις επισκευές και συντηρήσεις των πλοίων στις ελληνικές ναυπηγικές εγκαταστάσεις.
- Τα λιμενικά τέλη που πληρώνονται στα λιμάνια προσεγγίσεως.
- Τα έξοδα των τουριστών σε όλα τα λιμάνια προσεγγίσεως που συντελούν στην ενίσχυση των τοπικών αγορών και στην ανύψωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων (κυρίως των νησιών)
- Τέλος ενισχύονται σημαντικά τα τουριστικά και παρατουριστικά επαγγέλματα (ταξιδιωτικά γραφεία, ξεναγοί και άλλα).

4.9 ΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ

Η κρουαζιέρα είναι μια μοναδική, υψηλής ποιότητας, μορφή τουρισμού διότι σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα προσφέρει στους τουρίστες καταναλωτές ένα μεγάλο και πολυδιάστατο σύνολο επιθυμητών χαρακτηριστικών όπως για παράδειγμα, μοναδική ξεκούραση, διασκέδαση, την ευκαιρία να βρεθούν κοντά στη θάλασσα και να ταξιδέψουν σε πολλά μέρη, να αποκτήσουν περισσότερη μόρφωση καθώς τώρα τελευταία οργανώνονται σε μονοήμερες ή τριήμερες κρουαζιέρες συνέδρια. Με αυτόν τον τρόπο συνδυάζεται η μόρφωση με την ψυχαγωγία. Αποφασιστικό ρόλο στη σταθερότητα της ζήτησης μιας κρουαζιέρας παίζουν μεταξύ των άλλων δύο βασικοί παράγοντες: α) οι συνθήκες διαβίωσης στο πλοίο (υψηλό επίπεδο υπηρεσιών) και β) το πρόγραμμα επισκέψεων της συγκεκριμένης κρουαζιέρας (ευχάριστο-ξεκούραστο πρόγραμμα).

4.10 Η ΣΧΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΜΕ ΤΙΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΡΙΕΣ ΧΩΡΕΣ

Ένα οξύτατο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια είναι ο ανταγωνισμός, που γίνεται εντονότερος αλλά και άνισος, από τα μέτρα που παίρνουν οι κυβερνήσεις άλλων κρατών υπέρ των πλοίων τους, αυξάνοντας τις δυνατότητες επιβίωσης και ανάπτυξης με τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητά τους. Πολλές δυτικές και ανατολικές χώρες που είχαν παραμελήσει τον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού αναγκάστηκαν, κάτω από την ανάγκη προσελκύσεως περισσότερου συναλλάγματος, να ακολουθήσουν πολιτική κινήτρων για την ανανέωση και ανάπτυξη του κλάδου αυτού. Έτσι έλαβαν και λαμβάνουν μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων της κατηγορίας αυτής, όπως είναι οι ευνοϊκές δανειοδοτήσεις, οι πριμοδοτήσεις νέων ναυπηγήσεων, οι φορολογικές απαλλαγές, η χρήση χαμηλόμισθων αλλοδαπών.

Τα τελευταία χρόνια ο ανταγωνισμός από πλευράς κόστους λειτουργίας έγινε τόσο οξύς και άνισος ώστε το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο να αναγκαστεί να μειώσει αν όχι να εγκαταλείψει τις θαλάσσιες περιηγήσεις σε περιοχές όπως την Καραϊβική όπου άλλοτε κυριαρχούσε.

Αλλά ο άνισος ανταγωνισμός δεν εμφανίζεται μόνο στο διεθνή χώρο, εκδηλώνεται επίσης κατά τρόπο ανησυχητικό και στο δικό μας από ξένα καινούργια κρουαζιερόπλοια με σημαντικά χαμηλότερο κόστος εκμετάλλευσης που προσεγγίζουν τα νησιά μας. Βέβαια η χώρα μας εξακολουθεί να έχει το προνόμιο του Cabotage δηλαδή του προστατευτισμού της ελληνικής σημαίας.

Η Ελλάδα λόγω της θέσεώς της μειονεκτεί έναντι των άλλων χωρών της Μεσογείου (π.χ Ισπανίας) λόγω της μεγάλης σχετικά αποστάσεώς της από τις κυριότερες χώρες προέλευσης τουριστών (ΗΠΑ, χώρες της Ε.Ο.Κ, Σκανδιναβικές χώρες) οι οποίες είναι και ανταγωνίστριες χώρες για την Ελλάδα. Οι Ιταλοί, οι Νορβηγοί και οι Αμερικάνοι με ειδικά κρατικά αναπτυξιακά προγράμματα και κίνητρα εκσυγχρονίζουν και αναπτύσσουν τους στόλους τους, προσφέρουν «πακέτο προϊόντων» με χαμηλό κόστος και άψογες υπηρεσίες. Έτσι εάν δεν υιοθετηθούν άμεσα

μέτρα, το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο θα οδηγηθεί σύντομα εκτός τουριστικής αγοράς, λόγω του συνεχούς αυξανόμενου κόστους λειτουργίας του.

4.11 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Οι κυριότερες επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα είναι:

A. Επιπτώσεις στην τουριστική μας οικονομία

1. Αξιοποίηση του συγκριτικού πλεονεκτήματος της χώρας (ιδιαιτερότητα ελληνικού θαλάσσιου τοπίου, άφθονες ειδυλλιακές παραλίες, μεγάλος αριθμός μικρών-μεσαίων-μεγάλων νησιών, μοναδικά ψαροχώρια και νησιώτικοι οικισμοί).
2. Διαφοροποίηση της τουριστικής προσφοράς – αύξηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού τουριστικού προϊόντος.
3. Προσέλκυση ποιοτικής τουριστικής πελατείας, ειδικών ενδιαφερόντων, υψηλής εισοδηματικής στάθμης με αποτέλεσμα την εισροή αυξημένου συναλλάγματος στη χώρα.
4. Υποκίνηση για την πραγματοποίηση έργων τουριστικής και γενικότερης υποδομής.
5. Περιφερειακή ανάπτυξη και ενθάρρυνση τοπικών οικονομιών (π.χ παραλίες, νησιών από τον ελληνισμό θαλαμηγών-κρουαζιερόπλοιων).
6. Άμεση-έμμεση συμβολή στην απασχόληση (προσωπικό θαλαμηγών-κρουαζιερόπλοιων, εργατικό δυναμικό σε ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, εργαζόμενοι σε λιμάνια, τοπικές υπηρεσίες, δημόσιες αρχές).

B. Επιπτώσεις στο περιβάλλον

Θεωρητικά ο θαλάσσιος τουρισμός δεν έχει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, αλλά στην πράξη...

1. Παρατηρείται κατά περίπτωση μικρή-επιβάρυνση /ρύπανση των θαλασσών και των ακτών παρά τις αυστηρές απαγορευτικές διατάξεις που ισχύουν για τη ρύπανση (απόβλητα, λύματα, απορρίμματα σκαφών).

2. Η μη τήρηση των αυστηρών προδιαγραφών κατασκευής, λειτουργίας των μαρίνων έχει ως συνέπεια την ύπαρξη μαρίνων δίχως απαραίτητες εγκαταστάσεις εναπόθεσης, περισυλλογής απορριμμάτων, αποβλήτων με φυσική συνέπεια την επιβάρυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

3. Η κοσμοσυρροή ή υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων σε ορισμένα τουριστικά θέρετρα προκαλούν φόρτο, ανισόρροπη ανάπτυξη, άναρχη τουριστική υποδομή, αστυφιλία.

4. Τα έργα ευρύτερης τουριστικής υποδομής μπορεί να προκαλέσουν αλλοίωση του τοπίου. Έργα όπως κατασκευή λιμένων, διάνοιξη δρόμων στις παραλίες, συχνά προκαλούν αλλοίωση, υποβάθμιση του φυσικού κάλλους. Ακόμη ίσως επιφέρουν, μέσω μιας ευρύτερης τουριστικής ανάπτυξης απρογραμμάτιστη, αυθαίρετη δόμηση, άναρχη οικοδομική αισθητική, διαφοροποίηση παραδοσιακού χρώματος.

4.12 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΣΤΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ (ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ)

4.12.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σύμφωνα με την εγκύκλιο του υπουργείου εμπορικής ναυτιλίας, από την 1-1-1993 τέθηκε σε εφαρμογή ο κανονισμός 3577/92 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος ρυθμίζει τα θέματα που σχετίζονται με την σταδιακή απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ειδικότερα σε ότι αφορά τις θαλάσσιες περιηγήσεις (κρουαζιέρες), λόγω των

κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων που συνεπάγεται η εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού για τη χώρα μας, έχουν προβλεφθεί ειδικές ρυθμίσεις σχετικά με την σταδιακή απελευθέρωσή τους.

Στο σημείο αυτό υπενθυμίζουμε ότι με το Π.Δ. 113/97 (ΦΕΚΑ'99), η νομοθεσία μας έχει ήδη προσαρμοστεί με τις επιμέρους διατάξεις του κανονισμού 3577/92 αναφορικά με την απελευθέρωση των θαλασσίων περιηγήσεων για τα υπό κοινοτική σημαία κρουαζιερόπλοια χωρητικότητας άνω των 650 GT, μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής, χωρίς προσεγγίσεις στα νησιά. Με το ίδιο Π.Δ. έχουν τροποποιηθεί και τα άρθρα 2 και 13 του Ν. 438/76.

Το ΥΕΝ προς άρση τυχόν νομικών αμφιβολιών που ενδέχεται να προκαλέσει η διατήρηση νομικών κειμένων αντίθετων προς το κείμενο του εν λόγω κανονισμού, μελετά την προώθηση σχετικού προεδρικού διατάγματος.

Ανεξάρτητα όμως από τα παραπάνω, ο εν λόγω κανονισμός αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της νομοθεσίας μας και υπερέχει έναντι άλλων αντιθέτων διατάξεων της και κατά συνέπεια κατισχύει των διατάξεων του άρθρου 165 παράγραφος 6 του ΚΔΝΔ (Ν.Δ.187/73)

Κατόπιν αυτού, οι περιορισμοί του παραπάνω άρθρου παύουν να ισχύουν για τα κοινοτικά πλοία, υπό τις προϋποθέσεις που αναλύονται στη ενότητα 2 «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ».

Επισημαίνεται ότι οι κανονισμοί του άρθρου εξακολουθούν να ισχύουν για τα πλοία νηολογίου τρίτων χωρών καθώς επίσης για εκείνα τα “κοινοτικά” που δεν δικαιούνται να εκτελούν θαλάσσιες περιηγήσεις στο εσωτερικό των κρατών μελών για τους λόγους που αναλύονται στην παρακάτω ενότητα.

Σύμφωνα με την παραπάνω διάταξη τα πλοία της κατηγορίας αυτής δεν έχουν δικαίωμα παραλαβής επιβατών από ελληνικά λιμάνια για περιήγηση σε αυτά, έστω και

αν η περιήγηση προεκτείνεται σε λιμάνια του εξωτερικού, εφόσον το λιμάνι οριστικής αποβίβασης είναι ελληνικό.

Προς αποφυγή παρερμηνειών, σημειώνουμε ότι για τα κρουαζιερόπλοια επιτρέπονται τα εξής:

- ◆ Προσέγγιση σε ενδιάμεσα ελληνικά λιμάνια όταν η αρχική επιβίβαση και η τελική αποβίβαση των επιβατών γίνεται σε λιμάνια του εξωτερικού.
- ◆ Επιβίβαση επιβατών σε λιμάνι του εσωτερικού υπό την προϋπόθεση ότι οι επιβάτες θα αποβιβαστούν οριστικά σε λιμάνι του εξωτερικού.
- ◆ Αποβίβαση σε λιμάνι του εσωτερικού επιβατών, οι οποίοι έχουν επιβιβαστεί στο πλοίο από λιμάνι του εξωτερικού.

Τέλος, επισημαίνεται ότι στα πλαίσια εκτελούμενου κυκλικού ταξιδιού από κρουαζιερόπλοια ανεξαρτήτων σημαίας, απαγορεύεται η παραλαβή επιβατών από τα ενδιάμεσα ελληνικά λιμάνια προκειμένου στη συνέχεια να αποβιβαστούν σε άλλο ελληνικό λιμάνι.

4.12.2 ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΙΣ – ΟΡΙΣΜΟΙ

Για την ορθή εφαρμογή των ρυθμίσεων διευκρινίζονται τα ακόλουθα: Λιμένες της ηπειρωτικής ακτογραμμής νοούνται όλα τα λιμάνια της Ελλάδος, τα οποία βρίσκονται στην ηπειρωτική χώρα (π.χ Θεσσαλονίκη, Ελευσίνα, Βόλος, Καβάλα, Ηγουμενίτσα). Αντιθέτως, ως νησιωτικά λιμάνια θεωρούνται όλα τα λοιπά λιμάνια της χώρας (Πελοποννήσου, Εύβοιας, Κρήτης και λοιπών νησιών).

Ως «Νηολογία των Κρατών-Μελών» νοούνται τα νηολόγια που διέπονται από την νομοθεσία ενός κράτους-μέλους, η οποία έχει εφαρμογή στο έδαφος του κράτους-μέλους που θεωρείται τμήμα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.¹⁹

Το νομικό πλαίσιο των κυρίων νηολογίων των κρατών-μελών παρέχει κατά τεκμήριο το δικαίωμα στα πλοία που είναι νηολογημένα σε αυτά να εκτελούν

¹⁹ Βλ. παράρτημα

μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε ορισμένα κράτη-μέλη υφίστανται άλλα νηολόγια, τα οποία υπόκεινται στις διατάξεις της νομοθεσίας τους και αποτελούν νηολόγια των κρατών-μελών, πλην όμως δεν νομιμοποιούνται απαραίτητα να εκτελούν μεταφορές στο εσωτερικό της χώρας τους.

Επειδή, σύμφωνα με απόφαση της ευρωπαϊκής επιτροπής ο κανονισμός 3577/92 έχει ισχύ και στις χώρες ΕΖΕΣ-ΕΟΧ (Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος πλην Ελβετίας), τα πλοία που φέρουν σημαία Νορβηγίας, Ισλανδίας και Λιχτενστάιν²⁰ έχουν το δικαίωμα διενέργειας και περιηγητικών πλόων (κρουαζιέρες) στο εσωτερικό των κρατών-μελών της ευρωπαϊκής ένωσης, συμπεριλαμβανομένης και της χώρας μας, εφόσον είναι νηολογημένα στο κύριο νηολόγιο της χώρας τους.

4.12.3 ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΩΝ ΜΕ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

- Η απελευθέρωση των θαλάσσιων περιηγήσεων έχει την εξής χρονική κατανομή:
- Από 1-1-1995 έχουν απελευθερωθεί οι θαλάσσιες περιηγήσεις μεταξύ των ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής, οι οποίες μπορούν να εκτελούνται από τα κοινοτικά κρουαζιερόπλοια χωρητικότητας άνω των 650 GT, τα οποία είναι νηολογημένα στα νηολόγια των κρατών-μελών της ευρωπαϊκής ένωσης και φέρουν τη σημαία τους.
 - Από 1-1-1998 οι εν λόγω περιηγήσεις απελευθερώθηκαν για όλα τα σκάφη ανεξαρτήτως χωρητικότητας, τα οποία είναι νηολογημένα στα νηολόγια των κρατών-μελών και φέρουν τη σημαία τους.
 - Από 1-1-1999 η διενέργεια περιηγητικών πλόων μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων μπορεί να γίνεται από κρουαζιερόπλοια χωρητικότητας άνω των 650 GT.

²⁰ βλ. παράρτημα

➤ Τέλος, την 1-1-2004 απελευθερώνονται πλήρως οι περιηγητικοί πλόες με κρουαζιερόπλοια με κοινοτική σημαία (μεταξύ όλων ανεξαρτήτως των ελληνικών περιηγήσεων και ανεξαρτήτως χωρητικότητας)²¹.

Κατά συνέπεια για το υπόλοιπο χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μέχρι την 1-1-2004, ο μόνος περιορισμός που υφίσταται αφορά τα κρουαζιερόπλοια κάτω των 650GT για τα οποία το δικαίωμα διενέργειας περιηγητικών πλόων μεταξύ των ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων επιφυλάσσεται μόνο υπέρ των ελληνικών πλοίων.

4.12.4 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

Από τις διατάξεις του Κανονισμού, προκύπτει ότι στις θαλάσσιες περιηγήσεις της χώρας μας μπορούν να δραστηριοποιούνται πλοία που είναι νηολογημένα σε νηολόγια Κράτους-Μέλους και φέρουν τη σημαία του υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη αυτά νομιμοποιούνται να εκτελούν περιηγήσεις στο εσωτερικό του εν λόγω Κράτους-Μέλους.

4.12.5 ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗΣ

Γενικά σε ότι αφορά το θέμα της στελέχωσης των κοινοτικών κρουαζιερόπλοιων που μπορούν να εκτελούν θαλάσσιες περιηγήσεις μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων της χώρας μας, εφαρμόζεται η ελληνική νομοθεσία (Κράτος υποδοχής), ενώ στις περιπτώσεις των θαλάσσιων περιηγήσεων μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής εφαρμόζεται η νομοθεσία του Κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο.

Ειδικότερα, εάν πρόκειται να κρουαζιερόπλοια μικρότερα των 650 GT στα θέματα στελέχωσης εφαρμόζεται μόνον η Ελληνική νομοθεσία, ανεξαρτήτως εάν πρόκειται για θαλάσσιες περιηγήσεις μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής ή

²¹ βλ. παράρτημα

μεταξύ της ηπειρωτικής γραμμής και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων της χώρας μας.

Επισημαίνεται ότι για τα κρουαζιερόπλοια υπό κοινοτική σημαία ή σημαία τρίτης χώρας, εφόσον διενεργούν περιηγητικούς πλόες με αφετηρία ή τερματικό λιμένα του εσωτερικού και παράλληλα προσεγγίζουν σε ελληνικούς λιμένες, το καθεστώς στελέχωσης καθορίζεται από τη νομοθεσία του κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο.

4.12.6 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

Σε περίπτωση υποβολής αιτήματος διενέργειας περιηγητικών πλόων από λιμένα της περιοχής δικαιοδοσίας μας με πλοίο, το οποίο φέρει σημαία των κρατών-μελών της ευρωπαϊκής ένωσης ή χωρών ΕΖΕΣ-ΕΟΧ θα πρέπει:

A) να ελέγχεται κατ' αρχήν η σημαία και ο λιμένας νηολόγησης του πλοίου προκειμένου να εξακριβωθεί εάν πρόκειται για κύριο ή δεύτερο ή διεθνές νηολόγιο των κρατών-μελών. Κατά τεκμήριο αναγνωρίζεται στα πλοία που είναι νηολογημένα στα κύρια νηολόγια των κρατών-μελών το δικαίωμα να εκτελούν θαλάσσιες περιηγήσεις στο εσωτερικό των κρατών-μελών. Σε ότι αφορά τα πλοία που είναι νηολογημένα στα δεύτερα ή διεθνή νηολόγια, θα πρέπει να αντιμετωπίζονται κατά περίπτωση και να ζητείται από τον πράκτορα του πλοίου η προσκόμιση σχετικής βεβαίωσης της Αρχής του κράτους της σημαίας που φέρει, ότι μπορεί να εκτελεί θαλάσσιες περιηγήσεις στο εσωτερικό της χώρας του.

B) να επιβεβαιώνεται ότι η συγκεκριμένη εκτέλεση θαλάσσιας περιήγησης επιτρέπεται να εκτελεστεί σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα απελευθέρωσης, να ελέγχεται η χωρητικότητα των κρουαζιερόπλοιων καθώς και το συγκεκριμένο είδος του ταξιδιού που θα πραγματοποιήσει.

Στις περιπτώσεις προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων με σημαία τρίτων χωρών ή κοινοτικών μη νομιμοποιούμενων να διενεργούν περιηγήσεις στο εσωτερικό της χώρας μας, να επικεντρώνεται η προσοχή στο θέμα της αποεπιβίβασης επιβατών ελέγχοντας αν οι οριστικά αποβιβαζόμενοι επιβάτες στο λιμάνι είχαν επιβιβαστεί σε ελληνικό λιμάνι, γεγονός που όπως επισημάνθηκε απαγορεύεται.

Σε περίπτωση διαπίστωσης μη συμμόρφωσης των υπευθύνων με τα παραπάνω, θα πρέπει να σχηματίζεται δικογραφία και κινείται άμεσα η διαδικασία επιβολής διοικητικών κυρώσεων σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία (άρθρα 165 και 180 του ΚΔΝΔ), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 12 του Ν. 2372/96.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Συνοπτικά, δύναται να υποστηριχθεί ότι μεταξύ των ειδικών μορφών τουρισμού, ο *θαλάσσιος τουρισμός* για την Ελλάδα είναι μια ιδιαίτερη δυναμική και αναπτυσσόμενη μορφή τουρισμού με λαμπρές προοπτικές.

Είναι συναλλαγματοφόρος μορφή τουρισμού με ποιοτικούς τουρίστες υψηλών εισοδηματικών τάξεων. Τουρίστες που κοινωνικά- επαγγελματικά ανήκουν σε χώρους (στις χώρες τους) με σημαντική επιρροή σε αποφάσεις ή επηρεασμού της κοινής γνώμης. Συνεπώς, παράλληλα με το υψηλό οικονομικό συναλλαγματοφόρο όφελος, δίνονται να υπάρχει και πρόσθετο κέρδος από τις θετικές θέσεις (φιλελληνικές) στους διάφορους τομείς δράσης των αναφερόμενων ποιοτικών τουριστών.

Η χώρα μας διαθέτει σαφώς συγκριτικό πλεονέκτημα στο τουριστικό προϊόν του θαλάσσιου τουρισμού. Ο θαλάσσιος τουρισμός στη Μεσόγειο, τόσο όσον αφορά την ιδιωτική αναψυχή όσο και τον επαγγελματικό κλάδο, αποτελεί ένα από τα κυριότερα τουριστικά προϊόντα. Είναι μια σημαντική τουριστική δραστηριότητα σήμερα.

Για την Ελλάδα, όμως, είναι απαραίτητη προϋπόθεση η βελτίωση των παρεχόμενων τουριστικών υπηρεσιών. Είναι αναγκαία η συνέχιση δημιουργίας σύγχρονης υποδομής, η άρτια οργάνωση των συναφών υπηρεσιών, η αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού που ασχολείται στον κλάδο, η ανάπτυξη του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου για όλους τους τύπους των σκαφών.

Ο θαλάσσιος τουρισμός σαν αναπτυσσόμενο προϊόν θα αντιμετωπίσει έντονο ανταγωνισμό τα επόμενα χρόνια. Είναι κατ' αρχήν απαραίτητη η προσεκτική και μελετημένη αντιμετώπιση των διαφοροποιήσεων από την άρση του σημερινού προστατευτισμού (CABOTAGE) και των άλλων προνομίων. Η ενοποίηση της Ευρώπης είναι μια δεδομένη απειλή για τις ελληνικές θάλασσες.

Μέτρα προς εξέταση και εφαρμογή για το θαλάσσιο τουρισμό μας, κατά τα επόμενα κρίσιμα χρόνια, είναι:

- Η προστασία από τον ξένο ανταγωνισμό με ειδικά αναπτυξιακά κίνητρα.
- Η συνεχής προάσπιση των ελληνικών συμφερόντων στην ΕΟΚ (διατήρηση – κατοχύρωση των προνομίων των κρουαζιερόπλοιων).
- Η αξιοποίηση της τεχνολογίας- τόσο στις ναυπηγικές μονάδες όσο και στις συναφείς υπηρεσίες.
- Η θέσπιση τουριστικής πολιτικής θαλάσσιου τουρισμού, μέσα από ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα μάρκετινγκ που θα αξιοποιεί το συγκριτικό πλεονέκτημα του προϊόντος, θα εκμεταλλεύεται το πλέον σύμφороο τμήμα της ζήτησης, θα προωθεί κατά τον καλύτερο τρόπο την προσοδοφόρα αυτή μορφή τουρισμού.
- Η ενδυνάμωση των ναυτιλιακών σπουδών και μελετών καθώς και η περαιτέρω επιμόρφωση των απασχολούμενων στον τουρισμό και τη ναυτιλία.
- Ο συνεχής εκσυγχρονισμός του όλου θεσμικού πλαισίου (τουριστική νομοθεσία, ναυτασφάλιση, εκδίκαση ναυτιλιακών υποθέσεων, χρηματοπιστωτικοί φορείς).

Για να επιτευχθεί το επιθυμητό αποτέλεσμα είναι απαραίτητη η συντονισμένη προσπάθεια και από την πλευρά του Κράτους, με την επιτάχυνση των προγραμματισμένων έργων και από την πλευρά των εταιρειών που εμπλέκονται στον κλάδο που μπορούν να συνεργαστούν μεταξύ τους, για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα.

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας κλάδος που έχει δυνατότητες ανάπτυξης στην Ελλάδα και μπορεί να βοηθήσει στην άνθιση της εθνικής μας οικονομίας με το σωστό προγραμματισμό, συνεργασία ιδιωτών και πολιτείας, ανάπτυξη κοινής στρατηγικής.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. **Βελισσάρης Δημήτριος**, Πτυχιακή Εργασία «Ο Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα», ΤΕΙ Λάρισας, ΣΔΟ, Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων, Μάιος 1999
2. **Δελτίο της Ναυτιλίας**, Έτος 41, Τεύχος 174, Ιανουάριος-Φεβρουάριος 2002, Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος
3. **Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας**, τεύχος πρώτο, αρ. φύλλου 211, 13 Οκτωβρίου 1999
4. **Εφοπλιστής**, Μηνιαίο Περιοδικό, Τεύχος 108, Απρίλιος 2002
5. **Ηλιόπουλος Σπύρος**, Οικονομολόγος, «Θαλάσσιος Τουρισμός», Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού 1993
6. **Νικήτα Α. Νιάρχου**, Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων, Εκδόσεις Α. Σταμούλης, Αθήνα-Πειραιάς 1997
7. **Οικονομικός Ταχυδρόμος**, Εβδομαδιαίο Οικονομικό Περιοδικό, Φ22(2508) 1 Ιουνίου 2002
8. **Τουρισμός – Οικονομία**, Μηνιαίο Τουριστικό Περιοδικό, Έτος 220 Τεύχος 198, Ιούνιος 1995
9. **Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας**, Ελληνική Δημοκρατία, Εγκύκλιος, Πειραιάς, Κλάδος Λ.Α.Ε.Λ.-Π.Ν.Π, Αριθ. Πρωτ, 1151.65/98, 18 Δεκεμβρίου 1998
10. **Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας**, Γενική Γραμματεία Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος
11. **Celebrity Cruises**, διαφημιστικό Φυλλάδιο, Ιανουάριος 2002-Μάρτιος 2003
12. Άρθρο Εφημερίδας Κέρδος Αρ. Φύλλου 5284 έτος 'ΙΖ' 15/12/2002
13. www.alexanderconsulting.com
14. www.google.gr/ κρουαζιερόπλοια
15. www.festival.gr
16. www.imerisia.gr
17. www.navigator.gr
18. www.ROC.gr
19. www.thecruisesoutlet.com
20. www.oikonomikos.dolnet.gr
21. www.naftemporiki.gr

22. **LINDOS MARITIME**, Συνέντευξη με κ. Πάνο Θερμογιάννη, Διευθυντή της εταιρείας, Μάρτιος 2002
23. **ROYAL OLYMPIC CRUISES**, Συνέντευξη με κ. Roberto Karahannas, Προϊστάμενο Λογιστηρίου, Μάρτιος 2002
24. **ROYAL OLYMPIC CRUISES**, Συνέντευξη με κ. Γεώργιο Γκούμα, Προϊστάμενο Τμήματος Προσωπικού, Οκτώβριος 2002
25. **FESTIVAL**, Συνέντευξη με κ. Θωμά Σουσανίδη, Λογιστή, Μάρτιος 2002
26. **DOLPHIN HELLAS SHIPPING S.A**, Συνέντευξη με κ. Βασίλειο Δεβούρο, Τεχνικό Μάνατζερ, Μάρτιος 2002
27. **Διακομιχάλης Μιχαήλ**, *“Ναυτιλιακή Λογιστική”* ΤΕΙ ΗΠΕΙΡΟΥ 2001
28. **Διακομιχάλης Μιχαήλ**, *“Ξενοδοχειακή Λογιστική”* ΤΕΙ ΗΠΕΙΡΟΥ 2001