

Σε τροχιά ανάπτυξης η ελληνική κρουαζιέρα

2019/11/30 18:22 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Η κρουαζιέρα αποτελεί μια μοναδική μορφή «γευσιγνωσίας» διαφορετικών προορισμών, δίνοντας το έναυσμα στους επισκέπτες να επιστρέφουν στον τόπο της προτίμησής τους. Στην πραγματικότητα προορισμοί παγκόσμιας εμβέλειας, όπως η Σαντορίνη, έγιναν γνωστοί μέσω της κρουαζιέρας.

Οι τάσεις στην κρουαζιέρα αλλάζουν. Η γενιά Z (generation Z) αναμένεται να αποτελέσει τη μεγαλύτερη γενιά καταναλωτών μέχρι το 2020. Οι νέες μορφές κρουαζιέρας προσελκύουν αυτήν την κατηγορία ταξιδιωτών που αναζητούν την εμπειρία.

Η κρουαζιέρα αυξάνεται συνεχώς και εκτιμάται ότι παγκοσμίως 30.000.000 επιβάτες θα ταξιδέψουν με κρουαζιερόπλοιο το 2019, 5% αύξηση από το 2018.

Το 2019 η Μεσόγειος αποτέλεσε **τη δεύτερη δημοφιλέστερη αγορά (17,3%)** μετά την Καραϊβική (34,4%). Η Ελλάδα είναι η τρίτη μεγαλύτερη χώρα προορισμού στην Ευρώπη.

Η άρση του καμποτάζ το 2012 άνοιξε την αγορά σε κρουαζιερόπλοια που φέρουν τις σημαίες ξένων χωρών, τα οποία πλέον μπορούν να επισκεφτούν τα ελληνικά λιμάνια, όχι μόνο ως λιμάνια διέλευσης αλλά και ως λιμάνια αφετηρίας και κατάληξης κρουαζιέρας (home ports).

Η κρουαζιέρα πέρασε από κρίση τα τελευταία χρόνια, καθώς η γεωπολιτική αστάθεια στην Τουρκία επηρέασε τη δημοτικότητα της Ελλάδας και τα δρομολόγια των εταιρειών κρουαζιέρας που συνδύαζαν τις δυο χώρες.

Παράλληλα, οι εσωτερικές παθογένειες, όπως η έλλειψη υποδομών και οι πολύπλοκες και χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες, καταπίεσαν την ανάπτυξη του κλάδου.

Παρ' όλα αυτά, ο κλάδος επιβίωσε και το τοπίο φαίνεται να αλλάζει.

Το 2018, η χώρα δέχτηκε πάνω από 4.788.000 εκατομμύρια επιβάτες και υπήρξε συνολική αύξηση 8,5% στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου συγκριτικά με την προηγούμενη χρονιά, σηματοδοτώντας την απαρχή της επιστροφής της εμπιστοσύνης στην περιοχή.

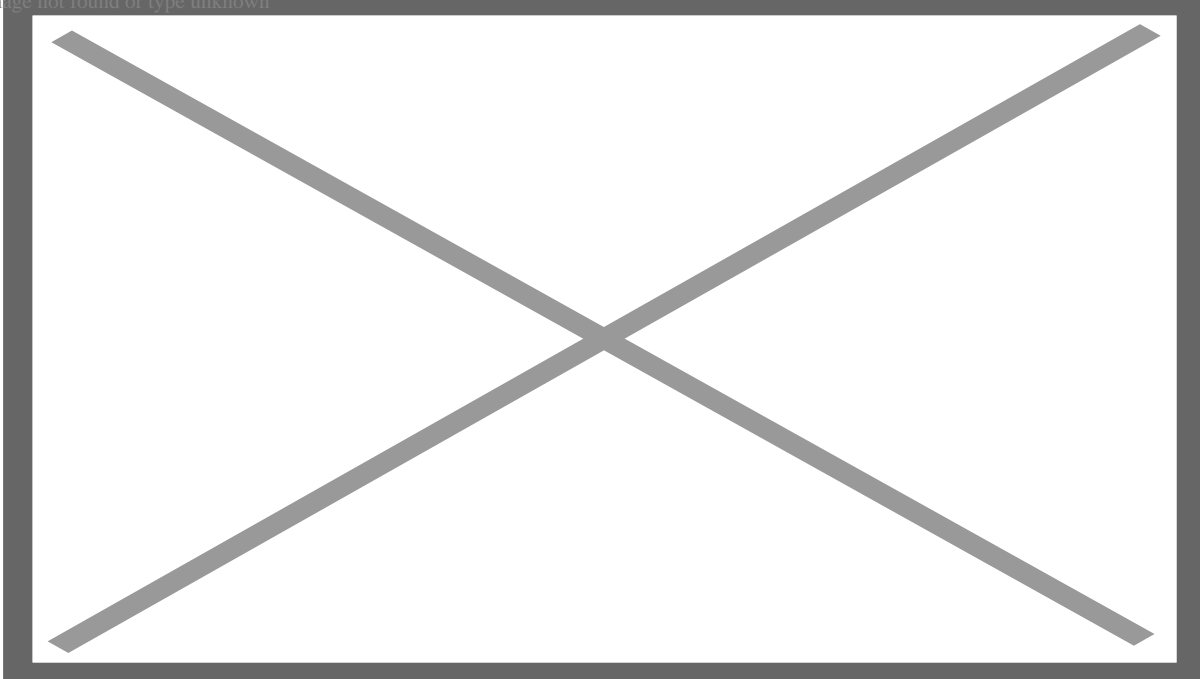
Το 2019 κλείνει με θετικό πρόσημο, ενώ νέες εταιρείες κρουαζιέρας επιστρέφουν στη χώρα με ανανεωμένα δρομολόγια ήδη από το 2020.

Η Ελλάδα αποτελεί σήμερα πόλο έλξης για τις εταιρείες κρουαζιέρας καθώς παρέχει ένα μοναδικό προϊόν με τεράστιες προοπτικές που έως τώρα παραμένουν ανεκμετάλλευτες. Οι εταιρείες κρουαζιέρας εκτιμούν **το ενδιαφέρον της ελληνικής κυβέρνησης να ενισχύσει τον κλάδο.**

Ο Πειραιάς, η Σαντορίνη, η Μύκονος, η Κέρκυρα και το Κατάκολο αποτελούν τους δημοφιλέστερους προορισμούς της χώρας ενώ συνολικά υπάρχουν 40 εθνικοί προορισμοί κρουαζιέρας.

Οι εταιρείες αναζητούν ανερχόμενους προορισμούς και οι δυνατότητες της Ελλάδας είναι μεγάλες λόγω της Πολυνησίας της και της μεγάλης της ακτογραμμής. Στη δημιουργία νέων προορισμών θα βοηθούσε και η κατάλληλη προβολή της χώρας που δεν θα εστιάζει μόνο στους ήδη γνωστούς προορισμούς.

Παράλληλα, οι εταιρείες κοιτούν τρόπους βελτιστοποίησης του προϊόντος που παρέχουν στους ήδη ανεπτυγμένους προορισμούς έχοντας ως γνώμονα την ανάγκη παροχής μιας ευχάριστης εμπειρίας διακοπών και την απαιτούμενη ισορροπία με τις τοπικές κοινωνίες. Στο πλαίσιο αυτό **εξετάζονται εναλλακτικοί τρόποι διάχυσης του κόσμου με στόχο και την αύξηση του οικονομικού αντίκτυπου.**



Περαιτέρω προσπάθεια απαιτείται για την ενίσχυση του home porting. Η άρση του καμποτάζ ήταν μια βασική προϋπόθεση προσέλκυσης home porting, αλλά όχι και η μοναδική. Απαιτούνται η ύπαρξη απαραίτητων υποδομών, πρόσβαση σε διεθνές αεροδρόμιο, ένα ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς, μια ευνοϊκή τιμολογιακή πολιτική, ένα σταθερό πολιτικό τοπίο που θα βοηθήσει τις επενδύσεις, η ομαλή σύνδεση λιμανιού με την πόλη όπου ο κόσμος θα διαχέεται ομαλά και χωρίς καθυστερήσεις.

Το 2017 το οικονομικό όφελος για την Ελλάδα εκτιμάται στα 546 εκατ. ευρώ με 10.721 δουλειές που δημιουργήθηκαν από τον κλάδο.

Η ενίσχυση του home porting μπορεί να αυξήσει σημαντικά τη συμβολή στην οικονομία, καθώς μεταξύ άλλων συμπεριλαμβάνει το κόστος σε διαμονή των επιβατών (πριν ή/και μετά την κρουαζιέρα), αεροπορικά εισιτήρια, ανεφοδιασμό καυσίμων, τροφίμων και εξοπλισμού, ενώ εκεί συνήθως πραγματοποιούνται η συντήρηση και ο τεχνικός έλεγχος του πλοίου.

Παράλληλα **η προσέλκυση επενδύσεων είναι κλειδί για την ανάπτυξη του κλάδου**. Οι ίδιες οι εταιρείες δύνανται να αναλάβουν τη διαχείριση των λιμένων και το κόστος των υποδομών. Το νομικό πλαίσιο, όμως, πρέπει να το επιτρέπει. Η παραχώρηση δραστηριοτήτων στους λιμένες του ΤΑΙΠΕΔ “ανοίγει” τον δρόμο τέτοιων επενδύσεων.

Προαπαιτούμενο όλων είναι η υιοθέτηση εθνικής στρατηγικής κρουαζιέρας βάσει συγκεκριμένων στόχων.

Παράλληλα οι εκάστοτε προορισμοί, ανεπτυγμένοι και ανερχόμενοι, πρέπει να αναπτύξουν «πλάνο διαχείρισης προορισμού» που θα στοχεύει σε όλες τις πηγές εισροής τουριστών. Η ανάπτυξη αυτού του πλάνου απαιτεί μια ολιστική προσέγγιση. Η επιβολή μέτρων μόνο στην κρουαζιέρα δεν είναι αρκετή για τη χώρα που δέχεται επισκέπτες με κάθε μέσο.

Τέλος, η Ελλάδα μπορεί να παίξει κομβικό ρόλο στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην ευρύτερη Ανατολική Μεσόγειο βοηθώντας τις τρέχουσες συζητήσεις με την Κύπρο, την Αίγυπτο και το Ισραήλ.

Οι προοπτικές της Ελλάδας είναι μεγάλες, η πολιτική βούληση υπάρχει και το ενδιαφέρον των εταιρειών κρουαζιέρας είναι εδώ. Μήπως είναι η ώρα να μπει η κρουαζιέρα στην Ελλάδα σε πραγματική τροχιά ανάπτυξης;

Μαρία Δεληγιάννη,

εκπρόσωπος κυβερνητικών και δημοσίων υποθέσεων της CLIA Europe (Παγκόσμια Ένωση Εταιρειών Κρουαζιέρας), αναδημοσίευση από το "Τα Νέα"