

2. - LA INDUSTRIA DEL CRUCERO EN 2002

2. 1. - Estado de la industria

Las perspectivas de la industria del crucero para el año 2002 han sido alteradas por los acontecimientos del 11-S en Nueva York que, aunque no han sido directamente dirigidos contra la industria del crucero, han afectado extraordinariamente a la misma.

Según la publicación *Cruise Industry News Annual 2002*, a principio del año existían en el mundo 223 buques de cruceros, con una capacidad total de 238.417 camas. Las perspectivas de crecimiento desde esa fecha hasta la actualidad han variado muy significativamente. Los datos y tablas que figuran a continuación configuran la evolución de la Industria en los últimos años hasta 2002. Las previsiones de principios de año, basadas en la situación económica, social y de mercado, han sido sensiblemente modificadas por circunstancias y acontecimientos posteriores.

2.1.1. La industria en 2002.

La tabla 2.1 que figura a continuación presenta el número de barcos y capacidad de pasajeros a principios de 2002.

Región	Número de barcos	Capacidad de pasajeros	Pasajeros previstos	Ocupación estimada
Norteamérica	121	8.454.380	7.500.000	93 %
Europa	90	1.800.000	1.900.000	91 %
Asia	12	680.546	800.000	75 %
Totales	223	10.934.926	10,200.00	90 %

Fuente: Cruise Industry News Annual 2002 Tabla 2.1

El número de barcos en cada región corresponde a las compañías establecidas en estas y no a los buques operando en las mismas. Las principales navieras de cruceros que poseen la mayoría de los buques son de ámbito mundial y operan sus buques en diferentes regiones en función de la estacionalidad y de la demanda del mercado.

2.1.2. Principales regiones crucerísticas del mundo.

La tabla 2.2 nos muestra las regiones crucerísticas del mundo y su participación en el mercado, según estimaciones hechas a principios de 2002 por la publicación Cruise Industry News.

Región	Participación
Caribe / Bahamas	50,40%
Mediterráneo y N. Europa	14,40%
Asia / Pacífico Sur	7,20%
Alaska	7,00%
Costa oeste de Méjico	5,50%
Norte y oeste de Europa	3,90%
Hawai	2,80%
Islas Bermudas	1,80%
Coste este de EE.UU.	1,80%
Canadá / Nueva Inglaterra	1,60%
América del Sur	1,40 %
Islas Canarias	1,50%
Viajes trasatlánticos	1,30%
Océano Índico	0,30 %
África	0,10%
Cruceros alrededor del mundo	0,10%
Varios	0,60 %

Fuente: Cruise Industry News 2002 Tabla 2.2

El área crucerística por excelencia es, evidentemente, el Caribe con una cuota de participación en el mercado de 50,40% sobre el total mundial. Existen varias razones que la hacen ser una de las zonas más atractivas para el crucero marítimo. En primer lugar goza de una particularidad extraordinariamente atractiva: la benignidad de su clima semitropical. Como valor añadido tiene la uniformidad del mismo. Prácticamente no existen variaciones climáticas en ninguna estación, por lo que la temporada turística puede extenderse todo el año. Por otra parte, fue la región donde en los años sesenta comenzó el actual boom crucerístico, por lo que el mercado está suficientemente organizado y conocido por la demanda.

El Mediterráneo es la segunda oferta en importancia después del Caribe. A principios del año 2002 el porcentaje de participación en el mercado era del 14,40% y las perspectivas de aumento se estimaban entre el 5 y el 10%. En esta región, debido a su benigno clima mediterráneo, la oferta se extiende de marzo a octubre. En el año 2000 algunas compañías mantuvieron la oferta con bastante éxito durante todo el año, ofreciendo viajes con precios adaptados a las economías medias. En 2002 las

compañías continúan el servicio con bastante aceptación por parte de un segmento de clase media.

La región de Asia y el Pacífico tiene una participación del 7,20 %, sobre el total. Por su extensión consta de regiones donde debido a su clima la oferta puede mantenerse todo el año, siendo en otras claramente estacionales. La mayoría de las principales compañías dedican una parte importante de su flota a la oferta en esta área.

Siguiendo en importancia se encuentran Alaska (7,0%), Costa Oeste de México (5,5%) y Norte y Oeste de Europa (3,90 %).

Alaska y el Norte de Europa son regiones claramente estacionales y en ambos casos la actividad crucerística se da únicamente durante el verano en períodos limitados de tres o cuatro meses en el mejor de los casos, debido a su duro clima polar o semi polar y los cortos períodos de luz diurna en invierno. Las dos regiones son muy atractivas y gozan de gran demanda: Alaska por su belleza y medio ambiente y el Norte de Europa por su historia y y otros muchos atractivos.

El resto de las regiones participan desde el 2,8 % de Hawai al 0,1% de los cruceros alrededor del mundo. En este grupo de regiones se encuentra Canadá, Nueva Inglaterra y las islas Bermudas, estando estas regiones claramente influenciadas por su duro clima invernal.

2.1.3. Flota mundial de buques de crucero.

La tabla 2.3 muestra la evolución del número de buques y capacidad de pasajeros desde el año 1998 al año 2002 y la previsión en base a las perspectivas de construcción actuales hasta el año 2006. Igualmente muestra en porcentajes las variaciones anuales.

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Buques	219	229	236	240	223	235	246	249	251
Camas	185.217	201.458	217.000	231.100	238.417	266.072	293.572	299.340	303.140
Incremento		9,6 %	5,7 %	2,9 %	1,7 %	10,4 %	9,6 %	1,9 %	1,2 %

Fuente Cruise Industry News 2001

Tabla 2.3

2.- La industria del crucero en 2002

Desde al año 1998 en que se comienza este estudio hasta el actual 2002, el número de barcos ha pasado de 219 a 223, (*Cruise Industry News 2002*) es decir, ha experimentado un aumento del 1,8%, y el número de pasajeros de 185.217 a 231.100 que supone un aumento del 24,7%. Comparando las cifras del año 2002 con las previstas para el año 2006, se aprecia un aumento del número de barcos de 223 a 251, que equivale a un incremento del 12,5 %. En cuanto al número de pasajeros se prevé un aumento de 67.676.

Del mismo cuadro se deduce que si en el año 1998 el promedio de pasajeros por buque era de 845, en el año 2002 es de 1.005 y según las construcciones en marcha, para el año 2006 será de 1.129 pasajeros por buque, lo que demuestra la moderna tendencia de construir buques cada vez con mayor capacidad de pasajeros.

2.1.4. Las más importantes compañías del mundo

Las mayores y más importantes compañías del mundo se encuentran en Norteamérica, aunque una importante proporción de su capital sea europea o de origen europeo. (*Cruise Industry News 2002*).

La Tabla 2.4 nos muestra las principales compañías del mundo en el año 2002 y en el año 2006 sobre la base de las previsiones de nuevas construcciones y bajas de buques que se esperan en este periodo.

En el año 2002 existían en el mundo 70 compañías, según se relacionan en el apartado 4 de este mismo capítulo, con 223 buques y 238.417 pasajeros. Sin embargo, solamente cuatro grupos de compañías dominan el mercado mundial. Dos de estos grupos pertenecen armadores norteamericanos, uno al Reino Unido y el cuarto es asiático. Estos cuatro grupos controlan el 79,7 % de la totalidad del mercado mundial.

La tabla 2.4 muestra con detalle la composición de cada grupo, con sus efectivos en el año 2002 y los que se esperan para el año 2006, basándose en las perspectivas de crecimiento actuales y planes de expansión y desarrollo.

Grupo Carnival Co.	2002			2006		
	Barcos	Pasajeros	Participación	Barcos	Pasajeros	Participación
Carnival Cruise Lines	18	37.980	21,5%	21	46.028	20,1%
Holland America	11	14.398	5,6%	15	21.598	7,0%
Costa Crociere	8	10.806	4,0%	11	18.346	5,9%
Cunard Seaborn	5	3.148	1,0%	7	7.855	2,2%
Windstar	4	756	0,3%	4	756	0,2%
Total	46	67.088	32,4%	58	94.583	33,5%

Royal Caribbean Cruises	2002			2006		
	Barcos	Pasajeros	Participación	Barcos	Pasajeros	Participación
Royal Caribbean Inter.	15	33.384	16,2%	21	47.584	17,5%
Celebrity Cruises	9	15.958	7,0%	9	15.938	5,6%
Island Cruises	1	1.512	0,4%	1	1.512	0,3%
Total	25	50.854	23,6%	31	65.054	23,4%

P&O Princess Cruises	2002			2006		
	Barcos	Pasajeros	Participación	Barcos	Pasajeros	Participación
Princess	10	19.030	8,1%	11	25.100	8,7%
P&O Cruises U.K.	5	7.767	1,1%	4	5.346	1,9%
Aida Cruises (Seetours)	2	2.456	0,9%	4	7.506	1,2%
A'Rosa (Seetours)	1	1.550	0,3%	2	3.180	0,7%
P&O Holidays Australia	1	1.200	0,3%	1	1.200	0,3%
Swan Hellenic	1	300	0,1%	1	690	0,1%
Total	20	32.343	10,8%	23	43.022	12,9%

Star Group	2002			2006		
	Barcos	Pasajeros	Participación	Barcos	Pasajeros	Participación

	2002			2006		
	Barcos	Pasajeros	Participación	Barcos	Pasajeros	Participación
Total cuatro grupos	107	175.215	79,7 %	128	227.589	82,1%

Fuente Cruise Industry News 2002 Tabla 2.4

La tabla 2.5 nos muestra la participación en el mercado por regiones en el año 2002.

	Participación
Norteamérica	78 %
Europa	1,7%
Lejano Oriente	5,2 %

Fuente: International Cruise News 2002 Tabla 2.5

2.1.5. Compañías americanas

2.- La industria del crucero en 2002

A continuación se relacionan las más importantes compañías en el mercado americano en el año 2002 y las previsiones para el año 2006. (*Cruise Industry News 2002*)

El grupo Carnival Corporation con base en Miami, está formado por Carnival Cruises, Holland America Line, Cunard Seaborn, Costa Crociere y Windstar Cruises. Recientemente ha vendido el 25% de participación que poseía en la agencia de viajes británica Airtours. La compañía es propietaria de la totalidad de Costa Crociere, empresa históricamente italiana con base en Génova. En la tabla 2.6, constan únicamente dos buques de esta empresa, lo que es debido a que sólo se tienen en cuenta los buques de la flota Costa dedicados al mercado del área americana. El resto de la flota está operando en Europa o en otras regiones. No obstante, también esto es relativo ya que, tanto en este caso como en otros, los barcos son trasladados de una a otra área en función las necesidades de mercado.

En la actualidad es la primera compañía mundial de buques de crucero, con una flota de 46 buques con 67.088 camas y una participación de mercado del 32,4%.(tabla 2.6) La proyección para el año 2006 es de 58 buques con 94.583 camas y participación del 33,5%.

Grupo Carnival Co.	2002			2006		
	Barcos	Pasajeros	Participación	Barcos	Pasajeros	Participación
CarnivalCruise Lines	18	37.980	21,5%	21	46.028	20,1%
Holland America	11	14.398	5,6%	15	21.598	7,0%
Costa Crociere	8	10.806	4,0%	11	18.346	5,9%
Cunard Seaborn	5	3.148	1,0%	7	7.855	2,2%
Windstar	4	756	0,3%	4	756	0,2%
Total	46	67.088	32,4%	58	94.583	33,5%

Fuente Cruise Industry News

Tabla 2. 6

El segundo grupo en importancia es Royal Caribbean Cruises, tabla 2.7 formado por Royal Caribbean International, Celebrity Cruise e Island Cruises. Su flota actual es de 25 buques, con 50.854 camas y una cuota de mercado de 23,6% con previsiones actuales para 2006 de 31 buques y 65.054 camas.

Sin embargo sus planes son mucho más ambiciosos, ya que en enero de 2002 ha comenzado negociaciones para unirse a P&O Princess Cruises. Esta unión está actualmente pendiente de las correspondientes autorizaciones de los tribunales de la competencia europeos y americanos

Royal Caribbean Cruises	2002	2006
-------------------------	------	------

2.- La industria del crucero en 2002

	Barcos	Pasajeros	Participación	Barcos	Pasajeros	Participación
Royal Caribbean Inter.	15	33.384	16,2%	21	47.584	17,5%
Celebrity Cruises	9	15.958	7,0%	9	15.938	5,6%
Island Cruises	1	1.512	0,4%	1	1.512	0,3%
Total	25	50.854	23,6%	31	65.054	23,4%

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.7

El Grupo P&O es la tercera compañía en importancia a escala mundial. La totalidad de su flota, incluyendo la división europea y americana además de otras compañías del grupo, se compone de 20 buques con 32.343 camas, con una cuota de mercado en el año 2002 del 10,8%. Tabla 2.8

P&O Princess Cruises	2002			2006		
	Barcos	Pasajeros	Participación	Barcos	Pasajeros	Participación
Princess Cruises	10	19.030	8,1%	11	25.100	8,7%
P&O Cruises U.K.	5	7.767	1,1%	4	5.346	1,9%
Aida Cruises (Seetours)	2	2.456	0,9%	4	7.506	1,2%
A'Rosa (Seetours)	1	1.550	0,3%	2	3.180	0,7%
P&O Holidays Australia	1	1.200	0,3%	1	1.200	0,3%
Swan Hellenic	1	300	0,1%	1	690	0,1%
Total	20	32.343	10,8%		43.022	12,9%

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.8

Star Group es la cuarta compañía que forma parte del llamado grupo de los “cuatro grandes”. Sin embargo, esta empresa ha sido una de las más afectadas por la crisis del 11-S y durante los últimos meses está dando signos de cierta debilidad económica.

Star Group	2002			2006		
	Barcos	Pasajeros	Participación	Barcos	Pasajeros	Participación
NCL	9	16.898	7,2%	9	16.898	5,5%
Star Cruises	5	6.180	5,1%	5	6.180	4,0%
Orient Lines	5	1.852	0,6%	2	1.852	0,5%
Total	16	24.930	12,9%	16	24930	10,3%

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.9

Resumen

Resumen	2002			2006		
	Barcos	Pasajeros	Participación	Barcos	Pasajeros	Participación
Cuatro compañías	107	175.215	79,7%	128	227.589	82,1%

2.- La industria del crucero en 2002

La información mostrada en los cuadros anteriores se refiere a la flota y capacidad empleada en el mercado norteamericano. En los cuadros correspondientes a los mercados europeos y asiáticos se observará una repetición de compañías. Esto es debido a que éstas, aunque con base en Norteamérica, poseen flotas que actúan en estas áreas

2.1.6. Compañías europeas

Las compañías europeas están muy por debajo de las americanas en número de barcos y capacidad de pasajeros. Desde los años sesenta, a partir del comienzo de la expansión de la industria, la mayoría de las empresas europeas existentes en la época, trasladaron sus sedes a Norteamérica, se fusionaron con compañías americanas o, en la mayoría de los casos, adquiridas por intereses norteamericanos.

Sin embargo, como se tratará en otro capítulo de este trabajo, a partir de los acontecimientos del 11-S en Nueva York, que han marcado un antes y un después en la industria del crucero, el mercado europeo parece está reaccionando con gran energía, preparándose para la nueva situación. (*G.P. Wild 1999*)

Compañía	2002			2006		
	Barcos	Pasajeros	Participación	Barcos	Pasajeros	Participación
Costa Crociere *	8	10.806	15,9%	11	18.346	18,7%
Louis / ROC	9	5.730	15,8%	9	5.430	11,0%
Festival/Spanish Line	7	7.225	14,2%	7	7.225	11,7%
P&O/Aida/Swan Hell	9	12.113	12,4%	11	16.722	19,1%
Sun Cruises	4	4.735	8,6%	4	4.735	6,5%
Mediterranean Shipp	3	2.720	4,6%	5	5.892	9,0%
Total	40	43.329	71,5%	47	58.350	76,9%

Fuente Cruise Industry News 2002 Tabla 2.10

* Costa Crociere es de propiedad 100% del grupo norteamericano Carnival

Como se puede observar en la tabla 2.10 se mencionan como compañías europeas a Costa Crociere, y P&O Cruises. En el primer caso, desde hace unos años la propiedad de la compañía está en su totalidad en manos del Grupo Carnival Corporation. Sin embargo, tiene gran actividad en Europa y pesar de ser de propiedad norteamericana, se sigue considerando europea aunque operativamente, todavía es dirigida desde su sede italiana de Génova.

2.- La industria del crucero en 2002

En cuanto a P&O Cruises de propiedad británica, coordina sus actividades en sus sedes Europa y Norteamérica. Esta naviera adquirió la totalidad de la compañía norteamericana Princess Cruises. A partir de ese momento Princess Cruises pasó a denominarse P&O Princess. El Grupo P&O está compuesto además por las compañías Aida Cruises y Swam Hellenic con sedes en Alemania y P&O Holidays en Australia.

2.1.7. Compañías asiáticas

Las compañías asiáticas no tienen gran incidencia en el contexto general, exceptuando a *Star Group*, tabla 2.11, considerado por el momento, como el cuarto de los “grandes” de la industria. A pesar de que muchas de las más importantes compañías navieras del mundo pertenecen a intereses asiáticos, no muestran por ahora gran interés por la industria crucerística. La gran mayoría de los barcos cruceros que operan en el Indico y el Pacífico son propiedad de empresas ajenas a la región con base en otros continentes. (*Cruise Industry News 2002*)

Compañía	2002			2006		
	Barcos	Pasajeros	Participación	Barcos	Pasajeros	Participación
Star Cruises	5	6.180	85,0%	5	6.180	85,%
P&O Australia *	1	1.200	6,5%	1	1.200	6,5%
Totales	6	7.380	91,5%	6	7.380	91,5%

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.11

*P&O Australia es propiedad al 100% de P&O Cruises del Reino Unido

2. 2. - La construcción de buques de crucero.

La industria del crucero está actualmente inmersa en un amplísimo programa de construcción de nuevos buques (*Seatrade 2001-2002*) para reemplazar a las obsoletas unidades transformadas en los años sesenta y setenta, aún en servicio y a aquellas otras que por insuficiente capacidad de pasajeros no son productivas en el masificado mercado actual, a la vez que sus anticuados sistemas de propulsión, excesivo consumo, dificultades e incluso imposibilidad de adaptación a los sistemas de seguridad y reglamentos internacionales en vigor, no las hacen rentables e incluso les

2.- La industria del crucero en 2002

imposibilitan para navegar como buques de crucero para poder cumplir con las rígidas normas de seguridad actuales.

La construcción de buques de crucero se encuentra casi totalmente dominada por la industria naval europea. La situación de los astilleros europeos en el campo de la construcción de cruceros es tan firme que la competencia de astilleros de otras nacionalidades, especialmente asiáticas, no se considera preocupante al menos a medio plazo.

Sin embargo, esta situación podría variar en un futuro más o menos próximo. Como consecuencia del 11-S algunos armadores han decidido suspender, o al menos demorar, las nuevas construcciones, decisión que está causando importantes perjuicios a los astilleros. Por parte de otros armadores, se está reconsiderando seriamente la confirmación de las opciones pendientes, debido al alza de precios de los astilleros europeos a causa de la retirada parcial de los subsidios que concede la Unión Europea a la construcción de buques de cruceros, derivándolos a aquellos astilleros que construyan buques mercantes.

Por otra parte, los cuantiosos beneficios que se preveían al comienzo del incremento de la construcción de cruceros han demostrado no ser tan substanciosos, hasta llegar al extremo que en la actualidad algunos astilleros se encuentran en situaciones económicas comprometidas. El ejemplo más cercano en el tiempo ha sido la suspensión de pagos del prestigioso grupo anglo noruego Kvaerner, cuya situación ha sido resuelta mediante una fuerte inyección económica por parte de un grupo de bancos. Otro ejemplo reciente es el de los astilleros noruegos Fosen, constructores del buque-residencia *The World* cuyo sobrecoste sobre el presupuesto inicial ha obligado a los astilleros a llegar a acuerdos económicos con los acreedores para no tener que declararse en bancarrota.

Así pues, no todo son grandes beneficios para los astilleros. Hay que tener en cuenta que casi el 70 por ciento del precio del buque es facturado por suministradores y subcontratistas externos. La construcción de un buque crucero exige de sofisticados y costosísimos equipamientos que deben ser suministrados por proveedores externos ajenos a los astilleros y, en muchos casos, con costes superiores a los que tendrían si fueran de producción propia.

Esta circunstancia no solamente disminuye el margen de ingresos de los astilleros sino que en ocasiones, provoca la pérdida de control de éstos sobre el proceso total de construcción, produciéndose demoras no

atribuibles a errores o deficiencias de los astilleros, pero de las que son responsables.

Otra circunstancia que podría influir en esta situación es la decisión de la UE de reanudar la concesión de subvenciones a la construcción de buques tanque y porta contenedores lo que, sin duda, reportará mayores beneficios.

La adaptación de los astilleros de buques de crucero han hecho necesaria la inversión de grandes sumas de dinero en equipamiento y nuevas estructuras para la construcción de buques de tecnología muy avanzada, la cual es necesario rentabilizar.

Todas estas situaciones quizá puedan llevar en un futuro más o menos próximo al replanteamiento de la estrategia de los astilleros y a considerar si es más conveniente continuar con la construcción de cruceros volver a la construcción de buques mercantes convencionales, gaseros, petroleros y en general buques mercantes especializados. La subvención cubriría parte del coste y elevaría los beneficios.

Finalmente, no es menos importante la continua lucha que tienen que mantener con astilleros no europeos, principalmente coreanos, debido a la tremenda competencia en la oferta de precios mucho más económicos, que les permite la concesión de subvenciones por parte del gobierno coreano.

Últimamente, Star Cruises, ha iniciado un plan de expansión, teniendo previstos la construcción de cuatro nuevas unidades. Dos de ellos serán construidas en China y las otras dos, probablemente en astilleros a europeos aún pendientes de designación.

2.2.1. - La construcción en Europa

A pesar de todo, los astilleros en Europa continúan con una gran actividad, desarrollando eficaces sistemas de productividad y rendimiento, ofreciendo precios razonables y competitivos y cortos períodos de entrega, lo que les permite mantener, por el momento, el monopolio de la construcción de buques de crucero a escala mundial de aquellos buques construidos para compañías multinacionales y que posteriormente serán abanderados bajo banderas de conveniencia. La única excepción es la de los barcos que vayan a ser abanderados bajo pabellón de los Estados Unidos, que deberán ser construidos obligatoriamente en astilleros norteamericanos.

Otro de los factores del éxito ha sido la construcción de buques en serie con sus mismos componentes principalmente cascos, superestructuras y sistemas de propulsión, lo que abarata los costes de construcción iniciales y posterior mantenimiento al tener elementos comunes dentro de la misma flota.

Si se estudian las características de las nuevas unidades entregadas y las actualmente en construcción, puede observarse la estrategia de los armadores, consistente en construir para sus flotas series de buques idénticos y con los mismos elementos de propulsión, casco, equipamiento y armamento.

En resumen, precios atractivos, flexibilización en los diseños y directrices de los armadores, calidad y rapidez en la construcción y facilidades en la financiación, son algunas de las razones que en su momento decantaron a los armadores hacia los astilleros europeos.



Figura 2. 1. *Splendour of the Seas*.- RCL.- 69.130 GT - 2.064 pasajeros

Según información de *Seatrade Cruise Review*, en la actualidad existen 36 buques en construcción, totalizando 71.736 camas, excluyendo las opciones, cartas de intenciones y las órdenes canceladas. Diez de estos barcos serán entregados en el año 2002; 14 en el transcurso de 2003 y 10 en 2004.

El valor total de los buques en construcción es de \$12,5 billones que comparados con los \$18,5 billones a últimos de 2001, supone una importantísima caída. Los diez astilleros involucrados en estas construcciones son todos europeos excepto un japonés.

En la tabla 2.13 de este mismo capítulo, se detallan los astilleros, armadores, nombre y características de los buques en construcción. Como armadores más importantes se pueden citar a Carnival Corporation, con 14 nuevas unidades y 32.744 camas, (cinco para Carnival, cuatro para Holland América Line, tres para Costa Lines y dos para Cunard), unidades que serán entregadas entre 2002 y 2005; Royal Caribbean International, que está construyendo seis barcos, con un total de 14.500 camas. P&O Princess, tiene en construcción siete barcos, (cuatro para Princess, dos para su filial alemana Seetours Aida y uno para P&O Princess) con un total de 11.880 camas.

A pesar de todo se puede decir que la situación actual de la industria de la construcción de buques de crucero mantiene cierto grado de optimismo. No obstante, existe un pequeño sector de analistas que no comparten este optimismo.

El impresionante desarrollo que ha experimentado la industria desde el año 1990 no parece tener un futuro tan optimista. El número de nuevas construcciones que se entregarán durante el transcurso del año 2002 no tiene precedentes en la historia de la construcción naval y tal y como se encuentra en la actualidad el mercado, será muy difícil que pueda repetirse. Los astilleros especializados en la construcción de buques de crucero son conscientes de que la cartera de construcciones termina en el año 2005.

Una de las consecuencias casi inmediatas que provocaron los acontecimientos del 11-S en USA, además de precipitar de la declaración de bancarrota de importantes empresas como Renaissance Cruises entre otras, fue en algunos casos, la anulación de nuevas unidades previstas o, al menos, la demora de la firma definitiva de las cartas de intención de nuevas construcciones.

Sin embargo, aunque los trágicos hechos hayan tenido una importante participación en la crisis, ya antes del 11-S la industria del crucero había dado signos de cierto recalentamiento. Los resultados del año 2001 fueron peores que los de 2000.

Las perspectivas a partir del año 2005, no son tan optimistas. También es cierto que en un período de tres años muchas cosas pueden cambiar. Aunque el mercado de nuevas construcciones sufra una notable recesión, hay que tener en cuenta que en la actualidad existe un importante número de buques construidos antes de 1980 que no podrán ser mantenidos en el mercado por mucho tiempo debido a que deberán ser sometidas a la adaptaciones necesarias para cumplir con las nuevas legislaciones sobre facilidades para viajeros físicamente discapacitados, seguridad, instalaciones anticontaminantes etc. En consecuencia, estos buques deberán ser substituidos por otros de moderna construcción. No hay tampoco que olvidar que el mercado sigue creciendo y, aunque las necesidades de nuevos buques sean menores, éstas seguirán existiendo.

2.2.2. - Principales astilleros europeos

Los principales astilleros europeos especializados en buques cruceros con unidades en construcción en la actualidad son: el francés Chantiers del Atlantique, el italiano Fincantieri, el finlandés Kvaener Masa-Yards y el alemán Meyer Werft. En menor escala, pero también con una cartera de pedidos importante, se encuentran el italiano T. Mariotti, los alemanes Blohm Voss y Lloyd Werft y el noruego Fossen Mek. Los astilleros japoneses Mitsubisi y los norteamericanos Ingall Shipbuilding han iniciado la construcción de dos nuevas unidades cada uno.

Los más importantes son el italiano Fincantieri, con un total de once nuevas construcciones con más de un millón de toneladas de registro, seguido del francés Chantiers de l'Atlantique, con ocho barcos de 751.600 GT y el finlandés Kvaener Masa, con cinco barcos y 536.000 GT

La actividad actual de los principales astilleros europeos involucrados en la construcción de nuevas unidades relacionados por orden alfabético, es la siguiente:

Aker MTW.- Wismar. Alemania

Este astillero fue reformado y modernizado entre 1994 y 1998. Sus construcciones se realizan ahora en gradas cubiertas y cerradas. Actualmente está construyendo dos buques clase Aida para Aida Cruises. Uno de ellos, el *Aidavita*, tiene prevista su terminación para marzo de 2002. El otro será entregado en Marzo de 2003 y aún está sin nominar.

Blohm + Voss. - Hamburgo. Alemania

Esta empresa recientemente ha completado la construcción de dos cruceros para Royal Olympic, uno de ellos entregado en el año 2001, y el *Olimpia Explorer* que será entregado en abril de 2002.

La sección de reparaciones dispone también de tres diques flotantes con una capacidad de elevación desde 10.000 a 65.000 toneladas y un dique seco de hasta 320.000 PM, con una longitud de 350 m. de eslora y 59 m. de manga, además de un importante muelle de armamento para buques en reparación a flote.

Chantiers de l'Atlantique - Almston. - St. Nazaire. Francia

Se trata de uno de los astilleros más importantes de Europa especializado en la construcción de buques de cruceros de alta tecnología. A principios del año 2002 tenía órdenes, incluidas las opciones, para la construcción de 12 buques de gran porte.

Recientemente ha firmado el contrato de construcción del *Queen Mary 2* para Cunard Line del grupo Carnival, de 2.800 pasajeros, 150.000 GT y un coste de \$780 millones.

Durante el año 2001 ha completado la construcción y entregado a sus armadores los siguientes buques: *R8* para Renaissance; *Seven Seas Mariner* para Radisson Seven Seas; *Infinity* para Celebrity Cruises; *European Vision* para Festival Cruises, y *Summit* para Celebrity.

Con fecha de entrega hasta el año 2005 tiene en construcción los siguientes: *Constellation*, para Celebrity Cruise; *European Star* para Festival Cruises; *Coral Princess* para Princess Cruises; *Crystal Serenity* para Crystal Cruises; *Queen Mary* para Cunard; dos unidades de 60.000



Figura 2.2. Queen Mary 2. Cunard. 150.000 GT. 2.600 pasajeros

GT para Mediterranean Shipping una de ellas llamada *MSC Serenity*, y hay otra pendiente de asignación de nombre, además del *Island Princess* para Princess Cruises

Carmell Laird Holding. Reino Unido

Carmell tiene dos instalaciones en los ríos Mersey y Tyne, así como otras en Gibraltar y Marsella. En la actualidad no tiene buques cruceros en construcción

Fincatieri – Cantieri Navali Italiani. - Génova. Italia

Fincantieri es otro de los grandes de la construcción naval en Europa. Su organización está dividida en tres secciones diferentes: construcción buques de cruceros, buques mercantes y buques de guerra. Posee también importantes instalaciones para reparaciones de buques de cualquier porte.

Construye los buques de cruceros en tres diferentes astilleros situados en Monfalcone (Trieste); Marghera, (Venecia) y Génova.

Estos astilleros han entregado recientemente el *Golden Princess* de 109.000 GT y capacidad para 2.600 pasajeros. En la actualidad está construyendo para ser entregados entre 2002 y 2005, las siguientes unidades: *Carnival Conquest*, *Zuiderdam*, *Star Princess*, *Carnival Glory*, *Costa Fortuna*, *Oosterdam*, *Carnival Valor* y *Costa Mágica*, así como tres unidades más de la serie *Vista*

Fosen Mek AS. Rissa. Noruega

En enero de 2002 esta compañía ha entregado el buque residencia *The World*, primero de una serie de dos, que aporta un nuevo concepto de crucerismo. Sus características son 44.000 GT y capacidad para 500 residentes. La diferencia entre este buque y los clásicos de cruceros, es que la mayor parte del mismo está constituido por apartamentos residencia de propiedad privada y solamente una mínima parte corresponde a los camarotes convencionales.

Los apartamentos son adquiridos por propietarios independientes a un coste entre dos y siete millones de dólares.

Se encuentra en construcción un segundo buque de las mismas características pero de 50.000 GT con un coste de \$ 280 millones, cuya terminación está prevista para diciembre de 2004.

Hellenic Shipyards. Grecia

Estos astilleros poseen tres diques flotantes y dos diques secos para una capacidad de hasta 500.000 PM y se dedican principalmente a reconstrucción y rehabilitación de buques.

En la actualidad está construyendo tres buques ferry rápidos de la serie *Mykonos* para Srintzis Lines, pero actualmente no tienen órdenes de construcción de buques de cruceros

Howalstswerke-Deutsche Werft. Kiel. Alemania

Este astillero entregó en 1998 el crucero de super lujo *Deutschland* de 630 pasajeros para el armador alemán Peter Deillman. Por el momento no tiene mas órdenes en cartera. Tiene capacidad para la construcción de buques de hasta 200.000 toneladas.

IZAR Construcciones Navales. España

Empresa nacida de la asociación de Astilleros Navales Españoles y el Grupo Bazán de Construcciones Navales Militares. La nueva compañía posee 10 astilleros: siete propiedad Astilleros Españoles y tres de Bazán. Sus instalaciones para construcción de nuevas unidades se encuentran en Ferrol, Bilbao, Gijón, Cartagena, Puerto Real, San Fernando y Sevilla. La producción de motores diesel y turbinas la efectúa en Manises y Cartagena.

En la actualidad no tiene ninguna orden de nuevos buques de cruceros a pesar de haber tenido en el pasado gran actividad y tradición en la construcción de buques de pasajeros. La nueva sociedad tiene en proyecto potenciar esta faceta.

Kvaerner Massa-Yards - Helsinki. Finlandia

Es propiedad del grupo anglo-noruego Kvaerner. Sus últimas entregas han sido el *Costa Atlántic*, de 85.700 GT y 2.680 pasajeros, además del *Explorer of the Sea*, de 142.00 GT y 3.100 pasajeros.

Tiene orden de construcción o en fase de realización los siguientes buques: *Carnival Legend* de 84.000 GT y 2.100 pasajeros; *Costa Mediterránea*, de 86.000 GT y 2.114 pasajeros; *Navigator of the Seas* de 140.000 GT y 3.840 pasajeros; *Carnival Miracle* de 86.000 GT y 2.000 pasajeros, y el *Mariner of the Seas* de 140.000 GT y 3.100 pasajeros.

Estos buques serán entregados a los grupos Carnival y Royal Caribbean en el verano de 2002. Los dos segundos en 2003 y los dos últimos en el año 2004, para integrar en las flotas de sus subsidiarias.

Lloyd Werf Bremerhaven. Alemania

Este astillero alemán está especializado en reparaciones y conversiones de buques de pasajeros y buques de cruceros. Posee diques secos y flotantes capaces de recibir buques de hasta 110.000 toneladas.

Últimamente ha extendido su actividad a la construcción de grandes buques de cruceros, mediante la fórmula de construir el buque parcialmente en astilleros externos, remolcar las partes construidas y ensamblarlas para completar la construcción en sus astilleros. Con este sistema ha construido dos buques para Norwegian Cruise Line en 2000 y 2001.

Lisnave Estaleiros Navais. Portugal

Astilleros portugueses situados en Lisboa, especializado en reparaciones de buques de cruceros, especialidad en la que tiene una gran actividad.

Meyer Werf.- Papenburg. Alemania

Este astillero ha construido últimamente el *Radiance of the Seas* de 90.000 GT y 2.100 pasajeros y el *Norwegian Star* de 28.000 GT y 1.100 pasajeros.

Además tiene órdenes de construcción para tres buques de 80.000 GT, clase *Radiance*, para Royal Caribbean Cruises, más dos opciones, y el *Norwegian Dawn* para NCL.

Tiene en construcción el *Brilliance of the Seas* de 88.000 GT y 2.000 pasajeros, para ser entregado en el año 2002; el *Norwegian Dawn* de 91.000 GT y 2.000 pasajeros; el *Serenade of the Seas* de 88.000 GT y 2.000 pasajeros prevista su entrega en 2003 y, por último, el *Jewel of the Seas* de 88.000 GT y 2.000 pasajeros para entregar en Junio de 2004. se han construido el *Century*, *Galaxy* y *Mercury* para Celebrity Cruises, y anteriormente el *Horizon* y *Zenith*.

Asi mismo se han construido el *Century*, *Galaxy* y *Mercury* para Celebrity Cruises y anteriormente el *Horizon* y el *Zenith*. Otras construcciones recientes han sido el *Superstar Leo* y *Superstar Virgo* ambas para Star Cruises; el *Aurora* y *Oriana* para P&O y el ferry *Silja Europa*

T. Mariotti.- Génova. Italia

Los últimos buques construidos en este astillero han sido el *Silver Whisper*



Figura 2 3. *Grand Princess*. Princess Cruises.108.000 GT. 3100 pasajeros

y *Silver Shadow*, ambos de súper lujo de 25.000 GT y 396 pasajeros de capacidad para la naviera norteamericana Silversea Cruises, y el *Seven Seas Navigator* de 28.500 GT y 530 pasajeros, para Radisson Seven Seas

En construcción tiene el *Seven Seas Voyager* de 700 pasajeros y 45.000 GT, para Radisson Seven Seas, habiendo construido para esta misma compañía el *Seven Seas Navigator* de las mismas características y el *Minerva*. Estos dos buques fueron completados sobre dos cascos previamente construidos por astilleros rusos.

2.2.3.-Buques en construcción en astilleros europeos a principios de 2002

La tabla 2.12 resume el número de buques de cruceros en construcción en los astilleros europeos a principios de 2001 hasta el año 2004. Se han listado únicamente los buques que se están en fase adelantada de construcción o pedidos confirmados

Astillero	Núm .de buques
Aker MTV	2
Blohm + Voss	1
Chan. de l'Atlantique	8
Fincantieri	12
Fosen Mek	2
Kvaener Masa Yards	5
Meyer Werf	4
T. Mariotti	1
Totales	35

Fuente Seatrade 2002 Tabla 2.12

Las previsiones de construcción antes del 11-S eran superiores. Sin embargo, a partir de esa fecha, algunos armadores han decidido o bien demorar la firma de las opciones o anularlas definitivamente.

Sin embargo, todo apunta, sobre la base de ciertos indicios, que la crisis como consecuencia de los actos terroristas de septiembre, está mejorando

2.- La industria del crucero en 2002

mucho más rápidamente de lo previsto. En consecuencia, esta lista podría variar en el transcurso del año 2003 o en el próximo año, en el momento en que los armadores decidan continuar con su programa de expansión.

La tabla 2.13 detalla los astilleros, nombre de buque, tonelaje, número de pasajeros, fecha de entrega prevista, coste del buque y coste por cama en cada uno de los buques. La categorización dentro del mercado no está determinada aún, ya que la misma se asigna definitivamente una vez el buque totalmente está terminado y en servicio.

Esta misma tabla muestra que durante el período de 2002 a 2005, en los astilleros europeos se están construyendo o tienen orden de construcción en firme 37 buques.

Linea	Nombre Buque	Astillero	Tonelaje	Pasajeros	Coste Construcción	Coste por cama
2002						
Aida	Aidavita	Aker	42.000	1.300	\$ 200 mill	\$ 153.846
Carnival	Carnival Legend	Kvaener	84.000	2.100	\$ 350 mill	\$ 166.667
Carnival	Carnival Conquest	Fincantieri	110.000	3.000	\$ 500 mill	\$ 166.500
Celebrity	Constellation	Ch. Atlánt.	91.000	1.900	\$ 350 mill	\$ 184.211
Festival	European Star	Ch. Atlánt.	58.600	1.566	\$ 240 mill	\$ 153.267
HAL	Zuiderdam	Fincantieri	85.000	1.848	\$ 4020 mill	\$ 216.450
Princess	Coral Princess	Ch. Atlánt.	88.000	1.950	\$ 360 mill	\$ 184.615
Princess	Star Princess	Fincantieri	109.000	2.600	\$ 425 mill	\$ 163.462
RCI	Brilliance of Seas	Meyer	88.000	2.000	\$ 350 mill	\$ 175.000
Olympic	Olympia Explorer	Blohm	24.500	836	\$ 175 mill	\$ 209.930
Sun Bay	Sun Bay II	Cassens	3.300	96	\$ 23 mill	\$ 239.958
2003						
Aida	Aidaura	Aker	42.000	1.300	\$ 200 mill	\$ 153.846
Carnival	Carnival Glory	Fincantieri	110.000	3.000	\$ 500 mill	\$ 166.667
Costa	Costa Mediterranea	Kvaener	86.000	2.114	\$ 350 mill	\$ 165.653
Costa	Costa Fortuna	Fincantieri	105.000	2.720	\$ 400 mill	\$ 147.179
Crystal	Criytal Serenity	Ch. Atlánt.	68.000	1.080	\$ 300 mill	\$ 277.000
Cunard	Queen Mary 2	Ch. Atlánt.	150.000	2.620	\$ 780 mill	\$ 297.610
HAL	Oosterdam	Fincantieri	85.000	1.848	\$ 400 mill	\$ 216.450
MSC	MSC Symphony	Ch. Atlánt.	60.000	1.600	\$ 250 mill	\$ 156.520
NCL	Norwegian Dawn	Meyer	91.000	2.000	\$ 380 mill	\$ 190.000
Princess	Island Princess	Ch. Atlánt.	88.000	1.950	\$ 360 mill	\$ 184.615
Princess	Diamond Princess	Mitsubishi	113.000	2.600	\$ 450 mill	173.073
Radisson	SevenSeas Voy.	Mariott	50.000	700		
RCI	Navigator of Seas	Kvaener	140.000	3.840	\$ 520 mill	\$ 135.417
RCI	Serenade of Seas	Meyer	88.000	2.000	\$ 350 mill	\$ 175.000
2004						
Carnival	Carnival Miracle	Kvaener	86.000	2.124	\$ 375.000	\$ 176.657
Carnival	Carnival Valor	Fincantieri	110.000	3.000	\$ 500 mill	\$ 166.667
Costa	Costa Mágica	Fincantieri	105.000	2.720	\$ 400 mill	\$ 144.059
HAL	Sin nominar	Ch. Atlánt.	85.000	1.848	\$ 400 mill	\$ 216.450
MSC	Sin nominar	Ch. Atlánt.	60.000	1.600	\$ 279 mill	\$ 174.375
P & O	Sin nominar	Fincantieri	109.000	2.600	\$ 460 mill	\$ 173.077
P & O	Saphire Princess	Mitsubishi	113.000	2.600	\$ 450 mill	\$ 173.077
RCI	Mariner of Seas	Kvaener	140.000	3.100	\$ 520 mill	\$ 167.462

2.- La industria del crucero en 2002

RCI	Jewel of the Seas	Meyer	88.000	2.000	\$ 350 mill	\$ 175.000
ResidenSea	The World II	Fosen	50.000	500	\$ 280 mill	\$ 560.000
2005						
Cunard	Vista serie	Fincantieri	85.000	1.988	\$ 350 mill	\$ 216.450
HAL	Vista serie	Fincantieri	85.000	1.848	\$ 400 mill	\$ 216.450

Fuente Seatrade Cruises 2002

Tabla 2.13

De esta información se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- 1).- El coste total de los buques en construcción en los astilleros europeos es de \$ 12.436 millones.
- 2).- El coste promedio de un buque de cruceros es de \$365 millones.
- 3).- El menor coste por cama es de \$135.417, que corresponde al *Navigator of the Seas* de RCI, y el mayor es de \$ 277.000 correspondiente al *Crystal Serenity* de Cristal Cruises. Sin embargo, en la tabla se observa que el mayor coste por cama corresponde al *The World*, de ResindenSea, que asciende a \$ 524.000. Esto es debido a que *The World* no es un buque crucero clásico, ya que se trata de un barco residencia dividido en apartamentos en régimen de condominio y que funciona como tal, con la importante diferencia de que se trata de un bien mueble que se traslada según planificación previa de los propietarios y con dilatadas estancias en puerto. El coste por cama se ha calculado a efectos estadísticos, ya que la venta del buque se efectuará por apartamentos y no por camas



Figura 2.4 *Maasdam*. HAL. 55.451 GT. 1.627 pasajeros

- 4).- El número total de camas es de 69.200, es decir, un promedio por buque de 2.035. El tonelaje total que corresponde a estas construcciones es de 2.940.100 T, con un promedio por buque de 86.473 T.

2.- La industria del crucero en 2002

2.2.4. Nuevas construcciones con entrega prevista en 2002.

Durante el año 2002 entrarán en servicio 12 nuevas unidades, según se muestra en la tabla 2.14.

Buque	Armador	Tonelaje	Pasajeros
Aidavita	Aida	42.000	1.300
Carnival Legend	Carnival	84.000	2.100
Carnival Conquest	Carnival	110.000	3.000
Constellation	Celebrity	91.000	1.900
European Star	Festival	58.600	1.566
Zuiderdam	HAL	85.000	1.848
Coral Princess	Princess	88.000	1.950
Star Princess	Princess	109.000	2.600
Brilliance of Seas	RCI	88.000	2.000
Olympia Explorer	Olympic	24.500	836
Sun Bay II	Sun Bay	3.300	96

Fuente Seatrade Cruise 2002

Tabla 2.14

Es decir, durante el año 2002 se añadirán un total de 21.600 camas a las existentes el año 2001.

2.2.5.-Compañías con buques en construcción en todo el mundo a principios del año 2002.

La tabla 2.15 muestra la relación de compañías que tienen buques de crucero en construcción en el mes de enero de 2002, independientemente de si su construcción se está llevando a cabo en Europa o en astilleros no europeos.

Como puede verse en la tabla, el grupo Carnival tiene catorce buques en construcción para sus subsidiarias Carnival Cruises, Costa Crociere, Cunard Lines y Holland America. Otro grupo con un importante número de construcciones en curso es Royal Caribbean Cruise, con cinco buques para RCI y uno para Celebrity. P&O Cruise, Mediterranean Shipping, Festival Cruises y Kloster son otras empresas que están incrementado sus flotas con nuevas construcciones.

En la tabla 2.15 figura también la compañía United States Lines con dos buques en construcción en astilleros norteamericanos. Esta compañía se ha declarado en bancarrota recientemente. Sin embargo, sus dos buques continúan en construcción y pendientes de destino final, ya que existen varias empresas interesadas en su adquisición.

Compañía	Buques	Total GT	Pasajeros
Aida Cruises	2	84.000	2.600
Carnival Cruises	5	584.000	15.270
Celebrity Cruises	1	91.000	3.000
Costa Crociere	3	296.000	9.748
Crystal Cruises	1	68.000	1.080
Cunard Lines	2	235.000	4.588
Delta Queen	2	3.100	452
Festival Cruises	1	58.600	1.556
Holland America	4	340.000	7.192
Kloster	2	184.000	4.800
Luxus UK	2	4.080	800
MSC	2	120.000	3.200
NCL	1	91.000	2.000
P&O Cruises	1	109.000	2.600
Princess Cruises	5	511.000	11.600
Radisson	1	50.000	700
ResidenSea	2	94.000	1.100
RCL	5	544.000	12.940
Royal Olympic	1	25.000	840
Seetours	4	84.800	2.932
Silversea	1	22.000	390
Sun Bay Cruises	1	3.000	92
United States Lines	2	144.000	3.800
Total	51	3.745.580	93.280

Fuentes varias

Tabla 2.15



2.- La industria del crucero en 2002

2.3.-Evaluación y clasificación de los buques de crucero

2. 3.1.- Clasificación por tamaño y capacidad de pasajeros

Existe un primer criterio de clasificación por capacidad de pasajeros. Según esta primera clasificación, los buques crucero son considerados como *pequeños, medianos, grandes y supergrandes o mega cruceros (Ward 2002)*.

Son considerados *buques pequeños* aquellos cuya capacidad no es superior a los 500 pasajeros y menores de 25.000 GT.

Dentro de este grupo se encuentran la gran mayoría de los buques de súper lujo, los buques de propulsión a vela y buques dedicados a cruceros especiales. Esta clase de buques exclusivos suele ser de nueva construcción o totalmente reconstruidos.

En este grupo todavía se encuentran los primitivos buques de línea que fueron transformados a buques de crucero, cuya capacidad de pasajeros después de la transformación resultó estar dentro de estos límites. En el mercado actual estos buques son antieconómicos, entre otras cosas, por el reducido número de pasajeros que pueden admitir habiendo quedado obsoletos, por lo que en su gran mayoría están a punto de ser desguazados.

Buques medianos son aquellos que tienen una capacidad de pasajeros entre 500 y 1.000, y de 25.000 a 50.000 GT.

Este grupo está compuesto por una segunda generación de buques construidos durante la década de los años sesenta. Debido a las nuevas estrategias de precios, no parece que su vida activa sea muy prolongada, ya que debido a los costes de mantenimiento, consumo y relativamente reducido número de pasajeros, en la actualidad los resultados de su explotación, en bastantes casos, se encuentra por debajo de los límites de la

rentabilidad

No obstante, siguen siendo rentables en ciertos tráficos y en aquellos itinerarios en que existan puertos donde los buques grandes, que por sus dimensiones y maniobrabilidad, no puedan escalar con garantías.

Buques grandes son aquellos que se encuentran entre 50.000 y 100.000 GT y con capacidad entre 1.000 y 2.000 pasajeros.

Corresponden a esta grupo la gran mayoría de las modernas unidades en el mercado. Son construcciones puestas en servicio a partir de la década de los ochenta. Al ser unidades en su gran mayoría de nueva construcción, el consumo es bastante ajustado y los costes de mantenimiento están dentro de los límites aceptables, ya que por su edad aún no es necesario realizar grandes gastos en reparaciones

El problema más importante para la explotación de estos buques es la agresiva política de precios emprendida últimamente por la casi totalidad de las compañías. No cabe duda de que se logran llenar los barcos, pero con ingresos por pasajero inferiores a los de hace cuatro años.

No obstante, estos buques siguen activos en el mercado y son los más adecuados para ciertos itinerarios no masivos.

Buques supergrandes o megacruceros. En este grupo se catalogan la gran mayoría de las modernas construcciones puestas en servicio durante la década de los noventa y las que se encuentran en construcción hasta el año 2005. Tienen dimensiones excepcionales ya que su eslora es superior a los 250 metros, con capacidad para más de 2.000 pasajeros y GT superior a los 100.000 T.

Por sus excepcionales dimensiones estos buques tienen bastantes limitaciones para escalar en algunos puertos a pesar de su gran maniobrabilidad y poco calado en relación con su porte. En vista de ello, muchos puertos están adaptando sus instalaciones para poder aceptar esta clase de buques. Son sin duda los barcos adecuados para los cruceros por el Caribe y el Mediterráneo.

La tabla 2.16 presenta un resumen de la clasificación por dimensiones y capacidad de pasajeros.

Denominación	Capacidad de pasajeros	Tonelaje de registro
Pequeño	Hasta 500	Hasta 25.000 GT
Mediano	De 500 a 1.000	De 25.000 a 50.000 GT
Grande	De 1000. a 2.000	De 50.000 a 100.000 GT
Supergrande	De 2.000 en adelante	De 100.000 en adelante

Fuente propia

Tabla 2.16

2.3.2.-Evaluación de los buques de crucero

No existen criterios ni reglas determinadas para la evaluación de los buques de crucero (*Ward 2000*). A estos efectos, se puede considerar un buque crucero dividido en dos partes totalmente diferenciadas. En primer lugar, el producto ofrecido al pasajero durante el desarrollo del crucero tales como el servicio, atenciones por parte de la tripulación, oferta de alimentación, camarotes, espacios públicos de esparcimiento y experiencia en cruceros, servicios médicos, etc. La segunda parte sería el estado del buque, diseño, características náuticas, sistemas de seguridad y emergencias y, en general, todo aquello que compone el buque como medio de transporte marítimo. Es decir, trasladando estos grupos al moderno lenguaje informático, el *software* y *hardware* de un crucero marítimo.

Como se verá mas adelante, los criterios que intervienen en la evaluación de un buque y su segmento son variables y consecuentemente, también las calificaciones durante la vida del buque. La primera evaluación no se considera como definitiva y se mantiene mientras se conserven las condiciones que formaron la base para su evaluación inicial.

Al no existir criterios unificados que definan un sistema de evaluación, la industria utiliza diferentes sistemas. Existen en el mercado diferentes publicaciones en forma de libros, folletos y otras ediciones que tratan el tema bajo diferentes aspectos. Entre las más conocidas pueden citarse “*Complete Guide to Cruising & Cruise Ships*” de Douglas Ward y “*100 Best Cruise Vacations*” de Theodore W. Scull. Sería interminable detallar el incontable número de publicaciones de propgaganda que tratan el tema editadas por armadores, agencias de viajes y otras entidades involucradas en la industria del crucero. Para este trabajo se ha escogido la primera de las publicaciones mencionadas por considerarla, sin duda, la más completa y conocida internacionalmente.

Ward utiliza para sus evaluaciones el estudio de 20 puntos diferentes del buque a los que asigna un máximo de 100 puntos cada uno, es decir que siguiendo este criterio, la máxima puntuación que puede conseguir un buque es de 2.000 puntos.

La evaluación final se determina por un sistema de asignación una a cinco estrellas, siendo la mínima calificación una estrella y la máxima la de cinco. Es un sistema similar al utilizado en la industria hotelera con lo que se demuestra, una vez mas, que un buque de crucero tiene muchos puntos de coincidencia con un hotel, siendo la principal diferencia que flota y se desplaza por la mar.

Siguiendo los criterios de Douglas Ward, la tabla 2.17 nos muestra la asignación de estrellas basándose en la puntuación obtenida de cada una de las áreas.

Puntuación	Núm de estrellas	Puntuación	Núm de estrellas
1851 - 2000	★★★★+	1101 - 1250	★★★
1701 - 1850	★★★★	951 - 1100	★★+
1551 - 1700	★★★★+	801 - 950	★★
1401 - 1550	★★★	651 - 800	★+
1251 - 1400	★★★+	500 - 650	★

Fuente Ward 2002

Tabla 2.17

El signo (+) después de las estrellas, indica que si bien la calificación corresponde a ese número de estrellas, dentro de esta es algo superior a la media.

La tabla 2.18 muestra el número de buques de crucero existentes a principios de 2002 clasificados por su tamaño y número de estrellas

Clase de buque	Estrellas										
	5+	5	4+	4	3+	3	2+	2	1+	1	S/C
Pequeño	1	12	8	10	22	6	19	22	2	1	7
Mediano	-	-	4	15	9	14	9	4	1	-	3
Grande / Súper	-	3	8	40	31	4	2	-	-	-	10
Totales	1	15	20	65	62	24	30	26	3	1	20

Fuente Ward 2002

Tabla 2.18

La tabla anterior confirma la moderna tendencia de construcción de grandes barcos con elevado número de pasajeros en los segmentos de 4 estrellas y 3 estrellas plus que son mayoría en el mercado.

2.3.3.-Comentarios sobre la asignación de estrellas

******* +**

Corresponden a un barco con la máxima calificación. La decoración, confort en los camarotes, comedores, salones y espacios públicos están a la altura del más sofisticado hotel de súper lujo en tierra. La tripulación y el servicio están compuestos por personal de la más alta calificación profesional y sus servicios y atenciones están en correspondencia.

Buques de excelente calidad con muy poca diferencia con respecto a los cinco estrellas plus. Los servicios y atenciones se corresponden con los altos precios pagados por el pasaje. Disponen de excelentes camarotes con todos los servicios para hacer del mismo un confortabilísimo lugar. Los espectáculos, excursiones y atracciones son de primera calidad.

****** +**

De estos buques se puede esperar un excelente crucero en todos los aspectos. De hecho la diferencia con los buques de cinco estrellas es mínima. Corresponden todavía al grupo de buques de lujo y suelen ser buques de nueva construcción equipados con la última tecnología.

Por lo general se trata de buques de nueva construcción y de calidad muy cercana a los de cuatro estrellas plus. Todas las instalaciones y servicios son de moderna concepción y en número suficiente. El servicio está bien

2.- La industria del crucero en 2002

organizado y, aunque no de tanta calidad como los anteriores, ofrece un nivel muy alto

***+

De estos buques puede esperarse una calidad superior sin llegar a la de los buques anteriores. Se conservan unos niveles de servicios muy aceptables. La profesionalidad de la tripulación tiene el nivel de los buques de cuatro y cinco estrellas. El crucero todavía puede considerarse de un nivel suficiente para que llegue a ser satisfactorio.

La oferta en esta clase de cruceros continúa siendo razonable, pero poco más. El nivel de instalaciones es aceptable. Los camarotes suelen ser poco espaciosos. La actitud de la tripulación podría ser mejorada y el nivel de limpieza, sin llegar a ser deficiente, no es el deseable. Los barcos suelen ser de bastante edad, reconstruidos y con las carencias propias de buques de este tipo.

** +

El pasajero que embarque en este tipo de buques debe estar preparado para una experiencia de crucero por debajo de la media. Los niveles de servicio y experiencia de la tripulación suelen estar por debajo de los mínimos.

Por debajo de dos estrellas plus, los servicios, calidad del buque en general y atenciones se deterioran notablemente.

2.3.4.- Otros comentarios sobre la evaluación de un buque

La evaluación de un buque de crucero se basa en cinco diferentes áreas. (Ward 2002). Estas son: *Barco, Acomodaciones, Cocina, Servicio y Experiencia en Cruceros*. Cada una de ellas tiene distinta incidencia en la valoración final. La tabla 2.19 nos muestra la participación de cada una de estas áreas en el total.

Área	Porcentaje de incidencia
Buque	25 %
Acomodaciones	15 %
Cocina	15 %
Servicio	20 %
Experiencia en cruceros	25 %

Fuente: Ward 2002 Tabla 2.19

Se considera un máximo de 2.000 puntos divididos entre las distintas áreas, asignando a cada una de ellas una parte proporcional de la totalidad. En la tabla 2.20 se detallan estas participaciones.

Área	Puntos
Buque	500
Acomodaciones	300
Cocina	300
Servicio	400
Experiencia en cruceros	500
Total	2.000

Fuente Ward 2002 Tabla 2.20

Sobre la base de la puntuación obtenida se le asigna al buque cierto número de estrellas, según muestra la tabla 2.17 pag. 116, (Ward 2002), las cuales en el futuro van a servir como guía de evaluación del buque, mientras no existan circunstancias que lo modifiquen.

Tal y como ya se ha comentado, la clasificación de cinco estrellas plus, corresponde a un buque de máximo confort y lujo, donde se ofrece al pasajero el más refinado servicio, lujosa decoración y salones, excelente cocina difícilmente superable y confortables y variados espacios públicos, tales como bares, salas de fiesta, teatros y cines, bibliotecas, excelente tripulación y, en general, una oferta inmejorable en todo el conjunto del crucero.

A medida que disminuye el número de estrellas, lo hace también la calidad, hasta llegar a una estrella, clasificación otorgada a los buques de mínima calidad, con muy escasos servicios e incluso en muchos casos, totalmente falta de ellos. Muy poco se puede esperar de un crucero en este tipo de barcos.

A continuación se comentan cada uno de los elementos que componen las áreas que se analizan para la valoración.

Barco

Corresponde a esta área una participación del 25 % en el conjunto de la evaluación.

Para ello se analiza la condición del barco como tal, teniendo en cuenta su edad, mantenimiento, condición del casco, pintura, cubiertas, botes salvavidas, embarcaciones de servicio, sistema de seguridad, estado y sistema de propulsión. También se tiene en cuenta el estado del interior en cuanto se refiere a los espacios públicos, ascensores, salas de espectáculos, estado de las cocinas, etc.

Acomodaciones

Esta área forma parte de la evaluación en un 15 % del total.

En ella se incluyen los camarotes y espacios públicos. A pesar de que a los modernos buques se les supone dotados de una clase única, existen diferencias en cuanto a la clase de los camarotes. Por lo general se dividen en tres tipos: Suites de lujo, camarotes de lujo y standard.

Para determinar su valoración, se tienen en cuenta la situación en el barco, estado de conservación, diseño, espacio disponible por pasajero, existencia de aire acondicionado, televisión, bar privado y, en general, todo aquello que contribuya al confort dentro del camarote.

Cocina

Esta área constituye el 15 % en la evaluación total. En ella se incluye, no solamente el nivel de calidad en la alimentación, sino también el estado de los comedores, número, situación en el buque, estado del mobiliario, equipamiento, calidad y número de bufetes, bares, cafeterías, etc.

Las compañías cuidan con esmero esa sección, ya que contribuye en gran manera a la impresión global que el pasajero experimenta al final del viaje. La alimentación juega un importante papel en la satisfacción de cualquier clase de crucerista.

Servicio.

2.- La industria del crucero en 2002

Significa el 20 % de la valoración total. En ella se valora la profesionalidad de las personas que componen el servicio de bares, restaurantes, tiendas de regalos y recuerdos, casinos, salas de fiesta, y cualquier otro espacio que sea servido por lo que se puede denominar el personal de hotel.

Sin embargo, hay que tener muy en cuenta que este personal tiene una gran participación en el buen desarrollo y resolución final de ciertas situaciones de emergencia que se puedan presentar. A un buque de cruceros moderno de tipo medio, donde viaja un promedio de dos mil pasajeros, hay que sumar los seiscientos o setecientos tripulantes lo que hace un total de cerca de tres mil personas.

La tripulación en general, independientemente del personal náutico, deberá estar convenientemente entrenada para hacerse cargo de ciertas misiones de gran importancia en caso de necesidad, urgencia o peligro.

Experiencia en cruceros.

La participación de esta área es del 25 % del total, es decir, está igualada con la correspondiente a buque, lo que da una idea de su importancia en el contexto general del crucero.

La gran mayoría de los itinerarios están programados para que el buque permanezca en puerto durante el día, zarpando a última hora de la tarde, dando así ocasión a los pasajeros para que puedan realizar excursiones y visitas a la ciudad. Durante la navegación quedan espacios de tiempo difíciles de llenar si no se puede disfrutar a bordo de ofertas de ocio adecuadas. Es por ello que las posibilidades de entretenimiento a bordo juegan un importante papel en el desarrollo del crucero y en la evaluación final del conjunto del crucero. Es necesario que se ofrezca al pasajero espectáculos, teatro, programas de entretenimiento, etc.

Existen otros dos importantes conceptos a considerar en la evaluación total: las *ratio espacio-pasajero* y *tripulante-pasajero*.

En las tablas de evaluación del buque se consignan tres datos que conviene sean aclarados. En las casillas correspondientes a *Número de pasajeros*, *Ratio espacio-pasajero* y *Ratio tripulante-pasajero* se muestran dos datos separados por una barra.

En la casilla correspondiente al número de pasajeros aparecen dos cifras. La capacidad de pasajeros de un buque de cruceros se calcula por el número de camas disponibles que pueden estar situadas en uno o dos niveles. El término *cama baja*, (*lower berth*), se refiere a aquellas situadas en un primer nivel y es el que se indica en primer lugar en la casilla. El segundo número denota el número de pasajeros posibles cuando se usan también las camas situadas en el segundo nivel, en aquellos camarotes que dispongan de ellos, es decir, por encima de las camas bajas.

En la industria del crucero existe un sistema de cálculo de la capacidad de transporte de la compañía, que consiste en multiplicar el número de camas disponibles por 350 días. Los quince días restantes para completar el año se consideran los necesarios para el mantenimiento del buque y no son comercialmente operativos. Es decir, cuando una compañía dispone de 10.000 camas en sus buques, su capacidad anual de transporte sería de 3.500.000. Este sistema es muy utilizado modernamente.

En las casillas de las ratios, la primera cifra corresponde a la calculada sobre la base de la capacidad inicial, y la segunda a la calculada mediante el máximo número de pasajeros que puede aceptar el buque. Por ejemplo, en el caso del buque *Millennium*, para una capacidad de 1.950 pasajeros le corresponde una ratio espacio-pasajero de 46,2 y de tripulación-pasajero de 1,9.

Para el cálculo de la ratio por pasajero se divide el tonelaje de registro bruto (GT) entre el máximo número posible de pasajeros. El promedio en un buque de cinco estrellas se encuentra entre 45 y 50 T por pasajero. En uno de cuatro estrellas de nueva construcción, éste se encuentra entre 30 y 35, y en el de tres estrellas, generalmente de diseño y construcción antiguos, entre 15 y 20. Véase tabla 2.21.

Ratio	Calificación
10 o menos	Extremadamente angosto
De 10 a 20	Moderadamente angosto
De 20 a 30	Espacioso
De 30 a 50	Muy espacioso
De 50 en adelante	Extraordinariamente espacioso

Fuente Ward 2000

Tabla 2.21

En cuanto a la ratio tripulante-pasajero, ésta se obtiene dividiendo el número de pasajeros por el de tripulantes. Un buque de cinco estrellas suele

2.- La industria del crucero en 2002

un promedio de 1,5 e incluso 1. En un buque de cuatro estrellas de moderna construcción esta relación es de 2 a 2,5 y en uno de tres estrellas, de más de tres.

Puntuación final.

Una vez evaluadas todas las áreas, se procede a sumar los puntos obtenidos en cada una de ellas. El número que resulte será el que califique al buque y la base para la asignación de estrellas según se muestra en la tabla 2.17. pag. 113.

2.3.5.- Ejemplos de evaluación de buques de cruceros

A continuación se muestran varios cuadros con la evaluación llevada a cabo por *Douglas Ward* en su libro *Complete Guide to Cruising & Cruise Ships 2002*. Se han escogido cuatro buques con diferentes evaluaciones: cinco, cuatro, tres y dos estrellas.

La evaluación final del barco está reflejada en el número de estrellas que figura debajo su nombre que se obtiene en base de la puntuación final obtenida.

A continuación se analizan las evaluaciones de cuatro buques de crucero que pueden considerarse como tipo medio dentro de su categorización

.Millennium *****

El *Millennium* es un barco moderno, ya que se puso en servicio en junio del año 2000. La compañía *Celebrity Cruises* pertenece al Grupo *Royal Caribbean Cruises*. La concepción de este buque es una de las más avanzadas y es característico de la tendencia de la moderna construcción.

Por su capacidad de pasajeros y dimensiones, el *Millennium* está comprendido en el grupo de buques súper grandes o mega cruceros. Una de las principales características a destacar de este tipo de buques de moderna construcción es el gran porcentaje de camarotes con vistas o balcones al exterior. Esta característica es quizá una de las que distingue a los buques

modernos de los antiguos buques de línea adaptados, e incluso de los buques de crucero construidos antes de 1985.

El buque dispone de 975 camarotes, de los cuales 780 (80 %), tienen vistas al exterior o terrazas exteriores independientes, y 195 (20 %) son camarotes interiores. Otra característica de este buque es que dispone de 26 camarotes con accesibilidad para sillas de ruedas para uso de personas discapacitadas.

Esta circunstancia no se da en muchos barcos de los que se encuentran actualmente en servicio pero, desde el año 2000, existe la obligatoriedad de que todas las nuevas construcciones dispongan de esta facilidad. Así pues, los buques que no dispongan de esta característica deberán adaptarse a ella obligatoriamente.

La ratio de espacio por pasajero es de 46,2, cifra que lo categoriza dentro del grupo de los buques muy espaciosos, y la ratio tripulante-pasajero es de 1,9 pasajeros por tripulante. Otra importante característica del buque es su sistema de propulsión. Está dotado de turbinas de gas y dos generadores de 39.000 KW que transmiten su energía a dos azipods de la más moderna tecnología

El siguiente cuadro muestra las evaluaciones del *Amsterdam*, de Holland America Line, es un buque evaluado con cuatro estrellas. Su puesta en servicio tuvo lugar en el año 2000. Se trata de un buque con una moderna tecnología, tanto en sus medios de propulsión como en su confort interior.

Tonelaje	90.238	Camarotes (una persona)	Ninguno
Segmento	Premium	Camarotes (balcón privado)	590
Línea	Celebrity Cruises	Corriente eléctrica	110/220 V
Nombres anteriores		Ascensores	10
Astillero	Ch. Atlantique. Francia	Casino	Sí
Coste construcción	\$ 350 millones.	Máquinas tragaperras	Sí
Inauguración	Junio 2000	Piscinas exteriores	Dos
Eslora	294 metros	Piscinas interiores	Una
Manga	32,2 metros	Whirlpools	4
Calado	8,0 metros	Gimnasio	Sí
Propulsión	Turbinas y 2 azipods 39.000 kW	Sauna/ Sala de vapor	Sí
Cubiertas pasajeros	11	Sala de masaje	Sí
Tripulación	999	Lavandería autoservicio	Sí
Pasajeros	1.950 / 2.450	Cines / Butacas	Sí /368
Ratio espacio por pax	46,2 / 36,8	Biblioteca	Sí
Ratio tripulante pasajero	1,9 / 2,4	Sociedad Clasificadora	Lloyds
Número de camarotes	975	Camarotes exteriores	780
Oficiales	Griegos	Camarotes interiores	195
Tripulación	Mixta	Puntuación sobre 2.000	1.707

2.- La industria del crucero en 2002

Amsterdam ★★★★

Tonelaje	61.000	Camarotes exteriores	557
Segmento	Premium	Camarotes interiores	133
Línea	Holland America Line	Corriente eléctrica	110 / 220
Nombres anteriores	-	Ascensores	12
Astillero	Fincatieri	Casino	Sí
Coste de construcción	\$ 400 millones	Maquinas tragaperras	Sí
Inauguración	Octubre 2000	Piscinas exteriores	1
Eslora	238 metros	Piscinas interiores	1
Manga	32 metros	Whirpols	2
Calado	7,8 metros	Gimnasio	Sí
Propulsión	Diesel 37.500 KW/2 azipods	Sauna / Sala vapor	Sí
Cubiertas pasajeros	12	Sala de masaje	Sí
Tripulación	600	Lavandería autoservicio	No
Pasajeros	1.380 / 1.653	Cine	1
Ratio espacio pax	44,2 / 36,9	Biblioteca	Sí
Ratio tripulante pasajero	2,3 / 2,7	Sociedad Clasificadora	LR
Número de camarotes	690		
Oficiales	Holandeses		
Tripulación	Mixta	Puntuación sobre 2.000	1.548

La puntuación final de 1.548 puntos le sitúa muy cerca de los 1.550 puntos necesarios para evaluarlo con cuatro estrellas plus. Si se comparan el *Millennium* con el *Amsterdam*, se observa que no hay diferencias notables entre ellos, si se exceptúan el GT y la eslora. Sin embargo, el primero ha conseguido cinco estrellas, mientras que el segundo únicamente ha alcanzado cuatro, debido al sistema de evaluación establecido en que intervienen una gran variedad de factores para obtener la puntuación final.

El siguiente buque evaluado llamado *Costa Riviera*, se ha seleccionado por ser paradigma de un antiguo buque de línea adaptado para el servicio de cruceros. Se trata del antiguo *Guglielmo Marconi*, al que después de su reconversión se llamó *American Adventure* y posteriormente se bautizó con su actual nombre, después de haber sido reconstruido en 1995.

Atendiendo a sus dimensiones y número de pasajeros, se trata de un buque de tamaño medio. De los 487 camarotes de que dispone, solamente 285 son exteriores, y 202 interiores, es decir un 58 % y 42 %, respectivamente. No dispone de ningún camarote con terraza privada y tampoco existen camarotes adaptados para discapacitados físicos.

Costa Riviera ★★★

2.- La industria del crucero en 2002

Tonelaje	30.340	Camarotes exteriores	285
Segmento	Standard	Camarotes interiores	202
Línea	Costa Cruises	Corriente eléctrica	110 / 220
Nombres anteriores	Guglielmo Marconi	Ascensores	7
Astillero	Cantieri Remini, Italia	Casino	Si
Coste de construcción	\$ 34 millones. Recons.	Maquinas tragaperras	Si
Inauguración	1963 / 1995	Piscinas exteriores	1
Eslora	213 mnetros	Piscinas interiores	No
Manga	28,7 metros	Whirpols	Si
Calado	7.30 metros	Gimnasio	SI
Propulsión	Turbina de vapor 32.800 KW	Sauna / Sala vapor	SI
Cubiertas pasajeros	8	Sala de masaje	SI
Tripulación	500	Lavandería autoservicio	No
Pasajeros	974 / 1.819	Cine	Si
Ratio espacio pax	31.1 / 16.6	Biblioteca	Si
Ratio tripulante pasajero	1,9 / 3,64	Sociedad Clasificadora	Rina
Número de camarotes	487		
Oficiales	Italiano		
Tripulación	Mixta	Puntuación sobre 2.000	1.152

La ratio espacio pasajero es de 31,1 /16,6 y la de la tripulación-pasajero es de 1,9 / 3,6, claramente inferior a los buques de nueva construcción

El siguiente buque evaluado es el *Monterey* el antiguo buque de línea *Free State Mariner* botado en 1952 y adquirido por Mediterranean Shipping, que fue transformado en 1988 para el servicio de buque de cruceros, pasando a llamarse *Monterey*.

Monterrey

★★+

La proporción de camarotes interiores y exteriores es de 43 % y 57 %,

Tonelaje	20.040	Camarotes exteriores	167
Segmento	Standard	Camarotes interiores	127
Línea	Mediterránea Shipping	Corriente eléctrica	110
Nombres anteriores	Free State Mariner	Ascensores	2
Astillero	Bethlem Corporation USA	Casino	Sí
Coste construcción	-	Maquinas tragaperras	Sí
Inauguración	1952 / 1988	Piscinas exteriores	1
Eslora	172 metos	Piscinas interiores	-
Manga	24,5 metros	Whirpools	2
Calado	8,95 metros	Gimnasio	Sí
Propulsión	Turbinas de vapor 14.400 KW	Sauna/ Sala de vapor	Sí
Cubiertas pasajeros	4	Sala de masaje	Sí
Tripulación	280	Lavandería autoservicio	No
Pasajeros	588 / 688	Cines / Butacas	Sí
Ratio espacio por pax	34 /31,4	Biblioteca	Sí
Ratio tripulante pasajero	2 / 2,2	Sociedad Clasificadora	AB
Número de camarotes	294		
Oficiales	Italianos		
Tripulación	Mixta	Puntuación sobre 2.000	1.087

2.- La industria del crucero en 2002

respectivamente. Al igual que el buque anterior tampoco dispone de camarotes con terraza privada o adaptados para discapacitados físicos.

Es de suponer que a estos dos últimos barcos les queda un corto período de vida activa ya que será imposible, en ambos casos, mantenerlos en servicio por no cumplir con los mínimos exigidos por las disposiciones internacionales actualmente en vigor.

2.3.6.- *Definición y clasificación por segmento de mercado.*

Esta clasificación define la categoría del barco dentro del mercado y de la industria del crucero. Hasta no hace demasiado tiempo la variedad y tipo de buques unida al tipo de ofertas los dividía en seis diferentes categorías: *Budget, Contemporary, Premium, Luxury, Luxury Sailing Vessels* y *Niche Cruising*. (Ward 2000).

Budget corresponde a la más económica. Normalmente los barcos utilizados son barcos antiguos remozados y con pocos equipamientos. Esta clase de barco era minoritaria en el mercado y en la actualidad casi ha desaparecido. El precio medio del pasaje se encontraba entre \$150 y 200 diarios.

Contemporary. Dominante en el mercado. El coste diario del pasaje oscilaba entre los \$200 y 300. Este segmento era servido por buques medios o grandes, aunque todavía eran utilizados barcos transformado con buenos niveles de confort y servicio.

Premium. Segmento de nivel entre el contemporary y el de lujo. El precio del pasaje se encontraba entre los \$300 y 500 diarios. Este servicio era servido por barcos nuevos y con muy buen nivel de servicios.

Luxury y *Luxury sailing vessels*. Categoría más elevada del segmento. El precio diario era superior a \$500. Por lo general, se trata de buques de pocos pasajeros y, en la mayoría de los casos, de tamaño pequeño.

Niche Cruising. Se trata del segmento que ofrece viajes singulares y distintos a los cruceros habituales, como por ejemplo viajes polares, musicales, literarios, etc. El coste diario suele estar equiparado al del segmento de lujo.

Los porcentajes de participación por segmentos, calculado con los datos del año 2.000, se muestran en la tabla 2.22.

Budget	6,60 %
Contemporary	58,20 %
Premium	27,20 %
Luxury	2,20 %
Luxury Sail	0,60 %
Niche	5,20 %

Fuente Ward 2002

Tabla 2.22

Es conveniente aclarar que las cifras de participación que se muestran en el cuadro no corresponden totalmente a la realidad actual, precisamente por el gran cambio que ha experimentado la categorización de los segmentos en el mercado moderno.

La situación ha variado drásticamente durante los dos o tres últimos años. La entrada en servicio de nuevas unidades que duplican e incluso triplican la capacidad de los buques que se encontraban en servicio, ha dado lugar a un aumento de oferta que no hubiera cubierto la demanda si se hubieran mantenido los precios anteriores.

A partir de la década de los noventa las compañías comenzaron la construcción de nuevas unidades con marcadas diferencias con respecto a las existentes, no solamente en diseño y confort a bordo, sino en la capacidad de pasajeros. Las nuevas construcciones en ejecución y en proyecto continúan con la misma tendencia.

Este aumento de tamaño y capacidad de los barcos forma parte de una potenciación de la industria emprendida por las empresas. Cuando un mercado no existe o no es importante de acuerdo con el nivel económico del entorno, se crea su necesidad.

Las compañías de cruceros han optado por el sistema de aumentar la oferta construyendo buques de mayor capacidad a la vez que más calidad y con menor coste de mantenimiento, lo que ha permitido iniciar una agresiva oferta de precios mucho más económicos.

Las nuevas construcciones no tienen nada que ver en cuanto a confort, servicios, seguridad, etc. con la mayoría de los existentes en el mercado hace solamente diez años. Y no únicamente las nuevas construcciones, ya que las antiguas unidades en servicio han sido mejoradas notablemente mediante importantes inversiones y transformaciones.

Los segmentos se han ido aproximando y reducido a tres: *Luxury*, *Premium* y *Standard*.

En los comentarios que siguen no se van indicar los precios medios por cada grupo. La razón es que actualmente los mismos segmentos tienen diferentes precios debido a la variedad de ofertas y la gran competencia, dependiendo también de la época del año.

El segmento *Luxury*, el segmento que corresponde al más caro, permanece sin variación tanto en tipo de buques como en oferta. A pesar de que este segmento es propio de una clase de nivel económico alto, siempre existirá demanda para buques de esta categoría. Según ciertos analistas especializados, existe en este segmento un mercado fijo de aproximadamente el 5% de todo el potencial de la industria. (*Pimentel 2001*). Si se tiene en cuenta que en el año 2000 el total mundial de pasajeros fue de 10.284.000, la cifra resultante es de 514.200 pasajeros / año, cifra suficiente para cubrir la actual oferta.

Los buques que componen el segmento comienzan a partir de cuatro estrellas plus, cinco estrellas y cinco estrellas plus.

Premium. No ha variado notablemente. Está compuesto por buques de cuatro estrellas y cuatro estrellas plus. No obstante, si el mercado lo exige, ofrecen cruceros del segmento *Standard* a precios reducidos para cubrir ciertas carencias de demanda en determinadas épocas y áreas.

En la actualidad es difícil distinguir entre el segmento *Standard* y *Premium*, ya que en muchas ocasiones los dos se confunden. Hay que tener en cuenta que completar un barco de 3.000 pasajeros o más es muy difícil en ciertas épocas. Completar veinte buques de las mismas características, en la misma área y con varias compañías en competencia feroz, es mucho más difícil.

El aumento de la flota es tan espectacular que para cubrir la oferta es necesario atraer una gran cantidad de nuevos cruceristas, facilitando el acceso al crucero a nuevos estratos de la sociedad. Para ello hay que ofertar productos atractivos y asequibles por precio.

2.- La industria del crucero en 2002

Por el momento se está consiguiendo, a juzgar por el continuo aumento de pasajeros en estos últimos años. La tendencia continúa a pesar de los graves acontecimientos del 11-S.

2.3.7. - Consideraciones, ventajas y desventajas de los buques de crucero según su tamaño.

Buques pequeños hasta 500 pasajeros. En la actualidad, y debido a las transformaciones y exigencias del mercado, la gran mayoría de buques de este grupo son barcos de alto standing y dirigidos a cruceristas de poder adquisitivo muy alto. Sin embargo, existe aún un reducido número de buques dentro este grupo totalmente opuestos al anterior y muy cercanos a los mínimos aceptables y, en algunos casos, por debajo de ellos. Los buques de este tipo aún en servicio, todos ellos muy antiguos, y transformados, están dedicados casi exclusivamente a viajes cortos de uno o dos días, en un área local muy reducida y dentro del segmento más económico.

En estos buques de alto standing, la tripulación es del mas alto nivel disponible y suele estar mejor preparada. Existe más contacto pasajero-capitán-oficiales. En la mayoría de ellos existe el sistema “open bridge”, donde el pasajero puede visitar el puente de mando y participar, aunque sea como mero espectador, en la navegación, llegando a integrarse más con la realidad de un barco. Al ser barcos de alto standing, los salones, restaurantes, cocina y en general toda clase de servicios está en consonancia con la clase de barco. En caso de embarque y desembarque a la llegada a puerto no existen aglomeraciones y estas operaciones se pueden coordinar sin las molestias debidas a las grandes esperas.

Entre las pocas desventajas que podríamos encontrar en este tipo de barcos es que, al ser relativamente pequeños, en caso de mal tiempo, la navegación es menos confortable debido a los movimientos propios del buque causados por la mar. Hoy en día estos inconvenientes están muy superados gracias a los sofisticados sistemas de estabilizadores, pero nunca se podrá llegar al grado de confort de los barcos grandes, donde el movimiento de balance o cabeceo es prácticamente nulo. Otro punto a considerar es que los espacios públicos en general son, lógicamente, más reducidos, debido a las dimensiones de este tipo de buque.

Buques medianos de más de 500 y menos de 1.000 pasajeros. Entre sus ventajas se encuentran que no son demasiado grandes ni demasiado

pequeños, manteniendo un buen balance de tamaño e instalaciones públicas.

Por sus dimensiones comienzan a ser bastante confortables en caso de navegación con mal tiempo. Las aglomeraciones en los embarques y desembarques no son demasiado importantes, y los tiempos de espera no son excesivamente largos y suelen estar bien organizados. El servicio y atención por parte de la tripulación continúa siendo de un nivel alto. La calidad de la cocina es buena. Entre sus desventajas se cuentan que no suelen ofrecer suficientes espacios públicos siendo, en muchas ocasiones, bastante reducidos en relación con el número de pasajeros

Buques grandes de 1.000 a 2.000 pasajeros. Al ser estos buques de moderna concepción por estar todos ellos construidos durante la última década, ofrecen gran cantidad de espacios e instalaciones públicas. Hay bastante flexibilidad en los comedores. Últimamente ha sido implantado con gran éxito por algunas compañías el sistema “Open Dinning Room”, restaurantes abiertos veinticuatro horas, con lo que los pasajeros pueden acceder a los comedores tantas veces como deseen y a cualquier hora. Estos buques se comportan muy bien navegando y en caso de mal tiempo en la mar, el característico balance y cabeceo del buque es prácticamente imperceptible. Hay muchas instalaciones para familias con niños, personas mayores y discapacitados.

Entre las desventajas, se encuentran las molestias de la aglomeración para embarque y desembarque. Es normal que esta operación deba llevarse a cabo en un relativamente corto espacio de tiempo, por lo que el movimiento simultáneo de tres a cuatro mil personas, ocasiona problemas de logística con el resultado largas y molestas esperas, además de otros inconvenientes. El servicio comienza a detriorarse. En primer lugar, el número de personas a atender son varios miles y, algunos casos, el número preparación no esta a la altura de las necesidades

Otro de los inconvenientes añadidos es que las instalaciones y espacios públicos están generalmente abarrotados y no pueden absorber la demanda, ocasionándose largas y desagradables esperas.

Contra todos estos inconvenientes, se puede considerar a favor de este tipo de buques el hecho de que los precios del pasaje son bastantes económicos y están al alcance de un segmento de pasajeros de nivel económico medio.

Buques supergrandes o mega cruceros. A partir de 1996, comenzaron a navegar la serie de buques de más de 2.000 pasajeros que en muy pocos

2.- La industria del crucero en 2002

años se han convertido en buques con capacidad de hasta 3.500 pasajeros. Solamente por mencionar algunos de ellos, nos referiremos a la reciente serie Visión de Royal Caribbean Cruises con sus *Adventure of The Seas*, *Explorer of the Seas* y *Voyager of the Sea*, actualmente en servicio, con capacidad para 3.143 pasajeros y la posibilidad de alojar hasta 3.848 en caso de utilizar la posibilidad de camas supletorias. Otro ejemplo es la serie Princess de P&O Princess Cruises, de 2.600 y 3.100 pasajeros posibles respectivamente, o la serie *Millennium*, de Carnival Corporation, con 1.950 y 2.450 pasajeros posibles. Se podrían citar muchos más de estas características navegando y en construcción.

Carnival Corporation, ha ordenado recientemente la construcción de un buque de 1950 pasajeros con previsión de entrega en el año 2005.

Por la concepción y diseño de sus instalaciones y servicios, dan la impresión de ser, no ya un hotel, sino un complejo turístico flotante. La sensación de encontrarse en un barco no existe, a menos que de vez en cuando se mire a la mar.

2.4.- Relación de compañías de buques crucero por segmento de mercado.

A continuación se relacionan, por regiones y categoría del segmento, las compañías de cruceros existentes en la actualidad. (*Cruise Industry News*)

En la primera columna de las tablas 2.23 a-g, 2.24 a-f, 2.25 a-b, figura el nombre de la compañía, seguido por el segmento en la que se encuentra incluida. En la siguiente se muestra la información sobre el número total de buques de que dispone cada una de ellas y el número de camas correspondiente a esos buques.

La información mostrada en el año 2002 es real, puesto que se trabaja con cifras comprobadas. A partir del año 2003, las cifras corresponden a cálculos sobre la base del número de construcciones en firme a principios de 2002, sin tener en cuenta las opciones pendientes de confirmación

2.4.1.- Mercado americano

Segmento: *Contemporary*

2.- La industria del crucero en 2002

Compañía	2002		2003		2004		2005	
	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros
Carnival Cruises	18	35.196	19	40.954	21	46.028	21	46.028
Disney Cruises	2	3.500	2	3.500	2	3.500	2	3.500
Norwegian Cruise	8	14.866	8	14.866	8	14.866	8	14.866
Princess Cruises	4	9.390	5	11.900	5	13.000	5	13.000
Royal Caribbean	8	20.934	9	24.084	9	24.084	9	24.084
Totales	40	83.886	43	95.304	45	101.478	45	101.478

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.23 a

Segmento: *Premium*

Compañía	2002		2003		2004		2005	
	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros
Celebrity Cruises	9	15.958	9	15.958	9	15.958	9	15.958
Costa Cruises	2	4.050	4	8.870	5	11.590	5	11.590
Holland America	11	14.398	13	17.998	14	19.798	15	21.598
Orient Lines	3	2.502	3	2.502	3	2.502	3	2.502
Princess Cruises	6	9.640	7	11.590	7	11.590	7	11.590
Renaissance *	10	5.740	10	5.740	10	5.740	10	5.740
Royal Caribbean	8	15.500	9	17.500	10	19.500	11	21.500
Totales	49	67.788	55	80.158	58	86.678	60	90.478

Fuente Crujse Industry News 2002

Tabla 2.23 b

* Renaissance Cruises ha cesado su actividad por bancarrota en el año 2002, pero sus buques seguirán en actividad adquiridos o fletados por otras compañías.

Segmento: *Budget/Standard*

Compañía	2002		2003		2004		2005	
	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros
Regal Crises	1	1.200	1	1.200	1	1.200	1	1.200
Windjammer	6	560	6	560	6	560	6	560
Totales	7	1.760	7	1.760	7	1.760	7	1.760

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.23 c

Segmento: *Luxury*

Compañía	2002		2003		2004		2005	
	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajero
Crystal Cruises	2	1.920	3	3.000	3	3.000	3	3.000

2.- La industria del crucero en 2002

Cunard Line	2	3.450	3	6.000	3	6.000	3	6.000
Cunard /Seabourn	5	852	-	-	-	-	-	-
Sea Scape	-	-	5	852	5	852	5	852
Radisson	5	2.054	6	2.754	6	2.754	6	2.754
Silversea Cruises	5	1.560	6	1.736	6	1.736	6	1.736
Totales	19	9.836	23	14.342	23	14.342	23	14.342

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.23 d

Segmento: *Luxury Sailing Vessels*

Compañía	2002		2003		2004		2005	
	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros
Star Clipper	2	360	3	584	3	584	3	584
Windstar Cruises	4	756	4	756	4	756	4	756
Totales	6	1.116	6	1.116	6	1.116	6	1.116

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.23 e

Segmento: *Adventure*

Compañía	2002		2003		2004		2005	
	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros
American Caribb.	3	284	3	284	3	284	3	284
Clipper Cruise	4	481	4	481	4	481	4	481
Linbland Exped.	4	368	4	368	4	368	4	368
Total	11	1.133	11	1.133	11	1.133	11	1.133

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.23 f

Segmento: *Niche*

Se encuentran comprendidas en este segmento principalmente aquellas compañías que no efectúan travesías marítimas, sino se dedican a actividades tales como cruceros por ríos, costeros o viajes especiales

Compañía	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros
Delta Queen	4	1.172	4	1.172	4	1.172	4	1.172
Delta Queen C	2	452	2	452	2	452	2	452
American Hawai	1	798	1	798	1	798	1	798
United States	2	3.114	2	3.114	2	3.114	2	3.114
Royal Olympic	5	3.420	5	3.420	2	3.420	2	3.420
Totales	14	8.956	14	8.956	14	8.956	14	8.956

Fuente Cruise Industry News

Tabla 2.23 g

2.- La industria del crucero en 2002

Total mercado americano

Totales	146	174.475	160	204.299	165	216.993	167	220.793
---------	-----	---------	-----	---------	-----	---------	-----	---------

2.4.2.- Mercado europeo

Segmento: *Contemporary*

Compañía	2002		2003		2004		2005	
	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros
African Safari	1	200	1	200	1	200		200
Aida Cruises	3	4.290	4	5.316	5	6.996	5	6.996
Arcalia Shippig	3	1.392	3	1.392	3	1.392	3	1.392
Costa Crociere	4	4.236	4	4.236	4	4.236	4	4.236
Festival Cruises	2	1.650	2	1.650	2	1.650	2	1.650
First Choice	2	2.162	2	2.162	2	2.162	2	2.162
Kristina Cruises	2	529	2	529	2	529	2	529
Med Shipp. Cruises	3	2.720	3	2.720	3	2.720	3	2.720
Neckerman	3	1.101	3	1.101	3	1.101	3	1.101
Nouvelle Frontiers	1	500	1	500	1	500	1	500
Phoenix Reisen	2	1.400	2	1.400	2	1.400	2	1.400
Plantours	1	300	1	300	1	300	1	300
Plain Cap	1	260	1	260	1	260	1	260
Royal Olympic	2	750	2	750	2	750	2	750
Seetours	1	500	1	500	1	500	1	500
Spanish Cruise Line	1	850	1	850	1	850	1	850
Sun Cruises	4	4.735	4	4.735	4	4.735	4	4.735
Thomsom	2	1.886	2	1.886	2	1.886	2	1.886
Transocean	1	590	1	590	1	590	1	590
Valtur	1	525	1	525	1	525	1	525
Viking Cruises	1	180	1	180	1	180	1	180
Totales	41	30.756	42	31.373	43	33.228	42	33.228

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.24 a

Segmento: *Budge / Standart*

Compañía	2002		2003		2004		2005	
	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros
Louis Cruises	6	4.453	6	4.253	4	4.253	4	4.253
New Paradise Cr.	1	460	1	460	1	460	1	460

2.- La industria del crucero en 2002

Royal Olympic Cr.	2	1.460	2	1.460	2	1.460	2	1.460
Totales	9	6.173	9	6.173	9	6.173	9	6.173

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.24 b

Segmento: *Premium*

Compañía	2002		2003		2004		2005	
	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros
Costa Crociere	7	7.276	7	12.340	8	15.060	8	15.060
Festival Cruises	3	4.200	4	5.200	5	8.200	5	8.200
Fred Olsen Cruises	2	1.248	2	1.28	2	1.248	2	1.248
Hapag Lloyd	1	420	1	420	1	420	1	420
Med. Shipping	-	-	1	1.586	2	3.172	2	3.172
P&O Cruises	4	7.021	4	7.021	5	9.621	5	9.621
Peter Deilmann	1	420	1	420	1	420	1	420
Saga Cruises	1	589	1	589	1	589	1	589
Total	19	21.174	21	27.576	25	38.730	25	38.730

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.24 c

Segmento: *Luxury*

Compañía	2002		2003		2004		2005	
	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros
Hapag Lloyd	1	408	1	408	1	408	1	408
Hebridian Island	2	128	2	128	2	128	2	128
Peter Deilmann	1	630	1	630	1	630	1	630
Ponant	1	90	1	90	1	90	1	90
Swan Hellenic	1	300	1	300	1	300	1	300
Totales	6	1.556	6	1.556	6	1.556	6	1.556

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.24 d

Segmento: *Luxury Sailing Vessel*

Compañía	2002		2003		2004		2005	
	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros
Sea Cloud Cruises	2	165	2	165	2	165	2	165
Totales	2	165	2	165	2	165	2	165

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.24 e

Segmento: *Niche*

Compañía	2002		2003		2004		2005	
	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros
Club Med	1	392	1	392	1	392	1	392
Hapag Lloyd	2	352	2	352	2	352	2	352
Norwegian Coastal	9	4041	11	4.206	11	4.206	11	4.206
St. Helena Cruises	1	128	1	128	1	128	1	128
Totales	1	4.913	15	5.078	15	5.078	15	5.078

2.- La industria del crucero en 2002

Total mercado europeo

Totales	88	64.737	93	72.116	96	84.999	97	85.009
---------	----	--------	----	--------	----	--------	----	--------

2.4.3.- Mercado asiático

Solo se muestran datos hasta el año 2004, ya que no está disponible la información a partir de ese año.

Segmento: *Contemporary*

Compañía	2002		2003		2004		2005	
	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros
Captain Cook Cruises	2	288	2	288	2	288	-	-
Empress Cruise Line	1	380	1	380	1	380	-	-
Hyundai	3	2.172	3	2.172	3	2.172	-	-
Japan Cruise Line	2	1.302	2	1.302	2	1.302	-	-
Mitsui OSK	2	1.200	2	1.200	2	1.200	-	-
Norwegian Capricorn	1	800	1	800	1	800	-	-
P&O Holidays	1	1.200	1	1.200	1	1.200	-	-
Star Cruises	5	6.460	5	6.460	5	6.460	-	-
Totales	17	13.802	17	13.802	17	13.802	-	-

Segmento: *Premium*

Compañía	2002		2003		2004		2005	
	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros
NYK Cruises	1	584	1	584	1	584	-	-
Star Cruises	1	670	-	-	-	-	-	-
Totales	2	1.254	1	584	1	584	-	-

Total mercado asiático

Totales	19	15.056	18	14.386	18	14.386	-	-
---------	----	--------	----	--------	----	--------	---	---

2.4.4.-Análisis de los mercados.

Con los datos de los cuadros anteriores, se han confeccionado las tablas resumen 2.26, 2.27 y 2.28, para, por comparación, poder llegar a conclusiones sobre la evolución del mercado por segmentos en los años 2002 y 2005.

Como la información correspondiente al mercado asiático no es muy completa y, por el momento, tiene poca incidencia en el estudio, por lo que este estudio se limitará a los mercados americano y europeo, que, por otra parte son los mas importantes los más importantes.

La evolución prevista del mercado para un periodo de cuatro años, sobre la base de las perspectivas actuales de construcción de nuevas unidades y posibles transformaciones de las actuales en servicio son las mostradas en las tablas 2.26; 2.27 y 2.28.

Mercado americano

	2002		2005	
Segmento	Buques	Camas/Pasajeros	Buques	Camas/Pasajeros
Contemporary	40	83.886	45	101.478
Premium	49	67.788	60	90.478
Budget	7	1.760	7	1.760
Luxury	19	9.836	23	14.342
Luxury Sailing Vessels	6	1.116	6	1.116
Adventure	11	1.133	11	1.133
Niche	14	8.956	15	10.486
Total	146	174.475	167	220.793

Fuente Cruise Industry News 2000

Tabla 2.26

Mercado europeo

	2002		2005	
Segmento	Buques	Camas/Pasajeros	Buques	Camas/Pasajeros
Contemporary	41	30.512	42	33.228
Premium	17	21.418	27	38.730

2.- La industria del crucero en 2002

Budget	9	6.173	9	6.173
Luxury	6	1.566	6	1.556
Luxury Sailing Vessels	2	165	2	165
Niche	13	4.913	13	4.913
Total	88	64.737	99	84.765

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.27

Mercado asiático

	2002		2005	
Segmento	Buques	Camas/Pasajeros	Buques	Camas/Pasajeros
Contemporary	17	13.802	17	13.802
Premium	2	1.254	1	584
Total	19	15.056	18	14.386

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.28

Resumen de los tres mercados

	2002		2005	
Mercado	Buques	Camas/Pasajeros	Buques	Camas/Pasajeros
Americano	146	174.475	167	220.793
Europeo	88	64.737	99	84.765
Asiático	19	15.056	18	14.386
Total	253	254.268	284	319.944

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.29

En el año 1990 el promedio de pasajeros por buque, con muy pocas excepciones, era de 500 pasajeros. Durante esta década la capacidad fue aumentando paulatinamente.

En el año 1998 (tabla 2.3), existían en el mercado mundial 219 buques con una capacidad para 185.217 camas, es decir, un promedio por buque de 855 pasajeros.

En el año 2000 el número de buques era de 236 con capacidad para 217.040 camas y con un promedio por buque de 920 pasajeros.

En el año 2002 los buques en servicio eran 223 con capacidad para 238.417 camas y un promedio de 1.070 pasajeros.

2.- La industria del crucero en 2002

Finalmente, en el año 2005 basándonos en las actuales perspectivas, sin duda cambiante en un futuro más o menos próximo, el número de buques será de 249, con una capacidad de 299.340 pasajeros, y siendo el promedio por buque de 1.202 pasajeros.

Es decir, en un período de siete años la capacidad promedio de los buques de cruceros ha aumentado en un 31,6 % sobre la de 1998, mientras que en quince años, desde 1990, este incremento fue de un 125 %. Así pues, es evidente el continuo aumento de la capacidad promedio de los buques de crucero hasta el extremo de que ya se está considerando la construcción de buques de 5.000 pasajeros de capacidad.

En el año en curso y en el mercado americano, existen en servicio 146 buques, incluyendo todos los segmentos, con una capacidad de 174.475 pasajeros. En 2005 existirán 167 buques con una capacidad de 220.793 pasajeros. En el primer caso, el promedio por buque es de 1.195, y en el segundo es de 1.322 pasajeros.

En el mercado europeo en el año 2002 se encuentran navegando 88 buques, con una capacidad de 64.737 pasajeros. En 2005 serán 99 buques con capacidad para 84.765. Es decir, que los promedios de pasajeros por buque serán de 736 y 856, respectivamente.

Con estos datos se ve claramente que los buques construidos por los armadores norteamericanos, tienen una capacidad muy superior a los del mercado europeo. En el año 2002, la diferencia es del 62,3 % a favor del mercado americano y en el año 2005 continuará siendo del 54,4 %.

Sin embargo, existen claros indicios de que esta diferencia tiende a disminuir. La industria del crucero europeo está experimentando una importante activación aprovechando la situación creada en el mercado americano provocada por los acontecimientos del 11-S, lo que, con toda probabilidad, permitirá crear un mercado europeo propio que podría terminar con la dependencia del pasajero americano.

El mercado asiático, por el momento, permanece estable. No obstante todos los indicadores apuntan a que, a pesar de ciertas circunstancias económicas adversa, se trata de un mercado potencialmente muy alto. De hecho, la mayoría de las compañías, principalmente americanas, dedican parte de su flota de cruceros al mercado asiático.

El grupo Star Cruises, considerado como el cuarto en el ámbito mundial, que en los últimos tiempos atraviesa importantes dificultades de

2.- La industria del crucero en 2002

financiación, recientemente ha desvelado importantes planes de expansión mediante la construcción de nuevas unidades e incluso terminales de cruceros en algunos puertos importantes y que actualmente se encuentra en conversaciones con varios astilleros europeos.

En el mercado americano los dos segmentos dominantes en el año 2002 son el *Contemporary* con 40 buques y 83.886 pasajeros, y el *Premium* con 49 buques y 67.788 pasajeros.

En cuanto al mercado europeo, estos dos segmentos se componen de 41 buques y 30.512 pasajeros en el segmento *Contemporary*, y 17 buques con 21.418 camas en el *Premium*.

Las diferencias son evidentes. Se puede alegar, y es cierto, que durante un importante período del año, desde abril a octubre, muchos de los barcos del mercado americano se encuentran operando en el Mediterráneo y Norte de Europa. En este último caso, la temporada es mucho más corta, ya que se extiende de junio a septiembre. El resto del año, sin embargo, están operando en regiones distintas a las europeas.

La evolución de la industria para el período de 2002 a 2005 se decanta claramente hacia el mercado americano. Compárese solamente el aumento del segmento *Contemporary* en este mercado de 40 buques con 83.886 camas existentes en el año 2002 a los 45 buques y 101.478 camas en 2005. Igualmente, en el segmento *Premium* se prevé un aumento de 49 buques con 67.788 camas a 60 buques con 90.478 camas, en el mismo año.

En el mercado europeo estas cifras son evidentemente, muy inferiores. En 2002 el número de buques en el segmento *Contemporary* es de 41, con 30.512 camas, y 17 buques en el *Premium*, con 21.418 camas. El cálculo, en estos mismos segmentos, para 2005, es de 42 buques con 33.228 camas y 27 buques con 38.730.

2.5.- Tripulaciones

Hasta ahora sólo se ha estudiado y analizado la industria del crucero desde el punto de vista de armadores, operadores, estadísticas y en general, de todos los estamentos que integran la industria, sin tener en cuenta la cara oculta de la industria: las tripulaciones.

La tripulación de un buque es parte integrante y esencial del desarrollo de la industria marítima. Una buena tripulación puede marcar la diferencia entre el éxito y el fracaso de la operatividad de la nave y, en consecuencia, del armador o naviero. Si esta característica se extrapola a un buque de cruceros, la tripulación es aún más importante, ya que en la industria del crucero la competencia y profesionalidad de la tripulación juega un papel mucho más importante que en un buque mercante, puesto que incide directamente en la satisfacción del pasajero, único generador de ingresos.

En esta tesis no se pretende estudiar a fondo un problema tan complejo y controvertido como es el factor humano en la mar. El único objetivo es dar una visión más o menos global de la incidencia de la tripulación en el contexto de la industria.

La industria del crucero está basada en la satisfacción del pasajero al final del viaje en sus dos aspectos: la vida a bordo y el turismo en tierra, puesto que, en definitiva, un crucero no es más que un turismo distinto al convencional que se disfruta en tierra. No en todas las ocasiones se tiene en cuenta del factor humano, aunque cada vez se va reconociendo más su importancia.

Las compañías navieras que operan en el sector del crucerismo tienen planteado un importante problema con la contratación de personal cualificado y debidamente preparado para sus buques.

La totalidad de los tripulantes en los buques de crucero en servicio en el año 1996, era aproximadamente de 80.000 personas. En el año 2000, con un incremento de cerca del 25% en el número de barcos, las personas que desarrollaron sus actividades a bordo era superior a 100.000. Teniendo en cuenta que el número de buques en construcción en el año 2002 era de 37, según muestra la tabla 2.13, y teniendo la gran mayoría de estas construcciones una capacidad promedio de 2.000 camas, corresponde a cada uno de estos buques una media de 1000 tripulantes. Las necesidades de personal de todas las categorías y especialidades para el año 2004 se calcula en 150.000, considerando los relevos por vacaciones, enfermedad y otros imprevistos.

Como se verá al estudiar la composición de la tripulación de un buque de crucero, la mayor parte de estos tripulantes no es necesariamente, y de hecho no lo son, marineros profesionales. Entre el 80 y 85%, de la tripulación pertenece al hotel, es decir, al personal que compone los servicios de cocina, comedores, excursiones, etc. pero que deben reunir ciertas particularidades no necesarias cuando desarrollan su trabajo en

2.- La industria del crucero en 2002

tierra. Debe tenerse en cuenta que un barco es un objeto flotante que se desplaza por la mar y sujeto a muchos factores de riesgo de graves consecuencias. También es cierto que los barcos cada vez son más seguros, con medidas de seguridad más estrictas y, en consecuencia, con un menor factor de riesgo. Esto, no obstante, no excluye la necesidad del conocimiento de unos mínimos conocimientos náuticos para que en un caso dado, las reacciones de la tripulación contribuyan eficazmente al éxito de la resolución de una hipotética situación de peligro. En consecuencia, es necesario que la totalidad de la tripulación posean conocimientos específicos sobre todo aquello que se refiere al buque. Debido a estos condicionantes, las compañías de cruceros experimentan grandes dificultades para la contratación de personal debidamente cualificado y preparado, particularidades que en la mayoría de los casos exceden la capacidad de contratación por parte de los departamentos de personal de las navieras.

Algunas compañías navieras han solucionado el problema preparando su propia tripulación. Otras, sin embargo, con menos capacidad económica, han recurrido a las numerosas compañías internacionales independientes de contratación de personal.

En la actualidad la gran mayoría de las tripulaciones del departamento de servicios proceden de los países del denominado “*tercer mundo*”, principalmente de Filipinas, India, países de la Europa oriental y algunos asiáticos como Sri Lanka, Indonesia, Malasia, etc. Últimamente China ha entrado con mucha fuerza en el mercado de las tripulaciones, sin embargo, todavía uno de cada cinco tripulantes es de nacionalidad filipina.

Entre las compañías que han adoptado el sistema de preparación de sus propias tripulaciones se encuentran Holland America Line, Princess Cruises, Carnival y Royal Caribbean Cruises.

La primera de ellas, aun formado parte del grupo Carnival, conserva su sistema de mantener y operar un buque escuela propio llamado “*Jakarta*” donde prepara su personal subalterno mediante cursos de ocho semanas previas al embarque, impartiendo conocimientos básicos náuticos y profesionales. La nacionalidad preferida por Holland America Line para sus tripulantes es la indonesia.

Princess Cruises, ha adoptado el sistema de asociarse a una compañía filipina con sede en Magasay, creando su propia academia, denominada *Instituto Tecnológico de Cavite (Filipinas) (ITC)*, donde prepara a los aspirantes mediante un curso previo al embarque, completando su

2.- La industria del crucero en 2002

preparación abordo con unas prácticas de dos semanas antes de comenzar su trabajo en el buque. El ITC no solamente prepara personal para Princess Cruises, sino que forma tripulaciones y emite certificados de competencia para que los aspirantes una vez graduados puedan ejercer su actividad en otras compañías.

Carnival Corporation prefiere contratar directamente el tripulante e impartirle un curso de formación a bordo de uno de sus buques, cuya duración depende de la responsabilidad del puesto, destinándole a su trabajo únicamente cuando haya superado el cursillo completo.

Royal Caribbean Cruises sigue aproximadamente el mismo sistema de Carnival, preparando su personal a bordo de los buques.

El resto de las compañías recurre al sistema de contratar tripulantes a través de agencias especializadas. La libre contratación adolece de importantes carencias y es fuente de graves problemas. Uno de los más importantes de todos es, sin duda, la falta de idoneidad en cuanto a la autenticidad de las titulaciones y certificados de competencia del personal que proporcionan.

Existen también compañías que prefieren tripulantes de su propia nacionalidad. En este caso se encuentran Costa Crociere, donde la gran mayoría de sus tripulantes, tanto oficiales como subalternos de cualquier especialidad, son italianos, sin descartar últimamente otras nacionalidades debido a la escasez de personal. Otras limitan esta preferencia a los oficiales; es el caso de las compañías griegas o con antecedentes históricos griegos, como por ejemplo Celebrity Cruises, donde todos sus oficiales son de nacionalidad griega.

Sin embargo, un número muy importante de capitanes y oficiales superiores que sirven en buques de crucero son preferentemente noruegos y británicos, sin perjuicio de que puedan encontrarse profesionales de cualquier nacionalidad.

Otro de los factores que inciden notablemente en la elección de las tripulaciones es la nacionalidad mayoritaria de los pasajeros. En los buques alemanes, por ejemplo, es casi impensable que pueda haber tripulantes no alemanes, o de habla no alemana, por lo menos en el personal de hotel con trato directo con los pasajeros. Los americanos no son tan estrictos en las nacionalidades, pero es imprescindible que sean de habla inglesa.

La valoración y certificación de la competencia de la gente de mar está regulada desde 1978 por la *International Maritime Organization (IMO)* a través de la *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)* y posteriores enmiendas, siendo la más importante la de 1995, obligatoria desde el año 2002, en la que se regulan los mínimos standards de competencia de los marinos, abarcando todos los niveles y especialidades. Estas directrices deberán ser seguidas por todos los centros de enseñanza, tanto oficiales como privados, que expidan titulaciones o certificados de competencia

Según investigaciones llevados a cabo desde el año 2000 por la *International Transport Federation (ITF)* a nivel mundial, se han encontrado numerosos casos de certificados falsificados. (*Fairplay2001-10*) El problema no se ha presentado únicamente en personal subalterno, sino que se da también en titulaciones superiores como la de capitán, jefe de máquinas y oficiales de cubierta y máquinas.

Actualmente se están buscando soluciones a tan grave problema, ya que por su importancia afecta gravemente a la seguridad de los pasajeros y del buque. La solución es ciertamente difícil y no se conseguirá sino se cuenta con la colaboración de las autoridades de los países involucrados

2.5.1.- Organigrama de un buque de cruceros

La tripulación de un buque está dividida en dos departamentos perfectamente diferenciados: la tripulación de cubierta y máquinas, normal en todo buque de esta clase, y la de servicio directo a los pasajeros que genéricamente se denomina *departamento de hotel*.

De la totalidad de los tripulantes, el porcentaje que corresponde a cada departamento es, por lo general, la siguiente:

Departamento de cubierta	6 %
Departamento de máquinas	10%
Administración	4 %
Actividades turísticas	10 %
Hotel	70%

Estas proporciones pueden variar en cada buque pero con pocas diferencias en la composición de los diferentes departamentos. La mayor parte de la tripulación corresponde al hotel. Si se consideran en este grupo, los de

administración y actividades turísticas, que realmente también pertenecen al servicio directo del pasajero, el porcentaje se eleva al 84%.

El mando del buque lo ostenta el capitán. El departamento de cubierta se encuentra bajo la responsabilidad del *staff captain*. En la marina mercante española no existe específicamente este cargo. La traducción podría ser *capitán de la tripulación, capitán ayudante o segundo capitán*, tal y como se denomina en la marina francesa. El equivalente en la flota española sería el de *primer oficial*. El departamento de cubierta se compone de los oficiales de puente, radiocomunicaciones y médicos, así como la tripulación de cubierta. El *departamento de máquinas* está encabezado por el jefe de máquinas como responsable, los oficiales de máquinas y los tripulantes subalternos.

El *staff captain*, y el jefe de máquinas, se encuentran bajo el mando directo del capitán del buque. El médico, sus ayudantes y los oficiales de radiocomunicaciones, dependen directamente del *staff captain*.

El departamento hotel depende directamente del *hotel manager o director de hotel* en castellano, bajo la autoridad directa del capitán. Este departamento se encuentra dividido a su vez en cinco secciones: *cocina, restaurantes, bares, suministros de alimentación, dirección del crucero y administración*. Al frente de cada uno de ellas se encuentra el *jefe de cocina, segundo director de hotel, oficial responsable de los suministros, director del crucero y sobrecargo* respectivamente.

Merece la pena resaltar una nueva figura que aparece en esta clase de buques. Se trata del *director del crucero*. Esta persona es responsable de la organización de los espectáculos, azafatas, encargados de cines y teatros, músicos, personal de guardería y animadores y, en general, de todo aquello que se refiera a la parte lúdica del crucero.

En cuanto al *sobrecargo*, además de las responsabilidades inherentes a la administración, es el encargado del control de las concesiones no administradas por el armador. Generalmente los salones de belleza, casino, gimnasio, tiendas de recuerdos y libros de impuestos, organización de excursiones, y otros departamentos, no son explotados directamente por los armadores, sino que son concesiones a entidades o personas independientes mediante contrato.

La tabla 2.30 muestra un organigrama de la tripulación de un buque de crucero.

Cubierta	Máquinas	Hotel		
Staff Captain	Jefe de máquinas	Director de hotel		
1° Oficial puente	1° Oficial de máquinas	Cocinero jefe	Jefe restaurante	Jefe de provisiones
2° Oficial puente	2° Oficial de máquinas	Cocineros	Jefe bares	Jefe de bares
3° Oficial puente	3° Oficial de máquinas	Jefe despensero	Asistentes	Encargado bares
4° Oficial puente	Electricista jefe	Panaderos	Camareros rest.	Encargados
1° Oficial radio	1° Oficial eléctrico	Reposteros	Camareros bar	
2° Oficial radio	2° Oficial eléctrico	Aux. cocina	Camareros cabinas	
3° Oficial radio	Personal de máquinas			
Médico Jefe		Cruise Director		Sobrecargo*
1er médico		Azafatas		Personal administrativo
Enfermeras		Director salas		Recepcionistas
Practicantes		Espectáculos		Conserjes
Contra maestre		Jefe equipos audio		Azafatas
Personal cubierta		Personal vario		
		Director publicaciones		
		Músicos		
		Animadores		
		Artistas		
		* El sobrecargo es también responsable del buen funcionamiento y administración de las concesiones: peluquerías, casino, excursiones, gimnasio, etc		

Fuente propia

Tabla 2.30

2.6.-Accidentes de buques de crucero

Los actuales buques de cruceros están dotados de la más alta tecnología en el campo de la navegación y la seguridad, no solamente en lo que se refiere al buque, sino también a los pasajeros. Los oficiales de puente y máquinas son titulados superiores con un alto grado de preparación y experiencia.

Tradicionalmente los accidentes en los buques de línea en su época y en la actual del crucerismo, comparados con el número de buques en servicio, son escasos. El índice de siniestralidad es muy bajo.

Basándose en la información obtenida de la publicación *Cruise Industry News* del año 2002, los accidentes ocurridos desde el año 1992 al 2002, se han resumido en la tabla 2.31

Clase de accidente	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	Total
--------------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

2.- La industria del crucero en 2002

Avería maquina principal.		5	1	2	5	5	4	1		1	24
Avería generadores eléctricos.	1	1	1	2		2					7
Averías varias.				1	4		1				6
Colisión con arrecife de coral.		1			1	2					4
Colisión con objeto fijo.			1	1	5	2	6	1	3	1	20
Colisión con otro buque.			1	2	1	2					6
Contaminación marina				1		4	11	1			17
Embarrancada	2	2	1	1	2	6	6	4	1	1	26
Incendio en máquina principal.			1		1	2	2	1			7
Incendio en otros departamentos.		1		1	5	4			1	1	13
Intoxicación alimenticia.	1			2		1	4	1			9
Naufragios		1		1	1			1			4
Totales	4	11	26	14	25	30	34	10	5	4	143

Fuente Cruise Industry News

Tabla 2.31

Para la confección de este cuadro se han tenido en cuenta los accidentes más importantes y que de alguna forma han tenido repercusiones más o menos importantes en el normal desarrollo del crucero. Pequeños accidentes tales como colisiones leves con muelles, averías eléctricas de corta duración y otras menos graves, no se han considerado en el cómputo total.

En el cuadro puede observarse que el mayor número de accidentes corresponde a las embarrancadas (26), seguidas de avería en la máquina principal (24), colisión con objeto fijo (20), contaminación marina (17), incendio (13), intoxicación alimenticia (8), incendio en máquina principal (7), avería generadores eléctricos (6), averías diversas (6), colisión con otro buque (6), colisión con arrecife de coral (4) y naufragios (4).

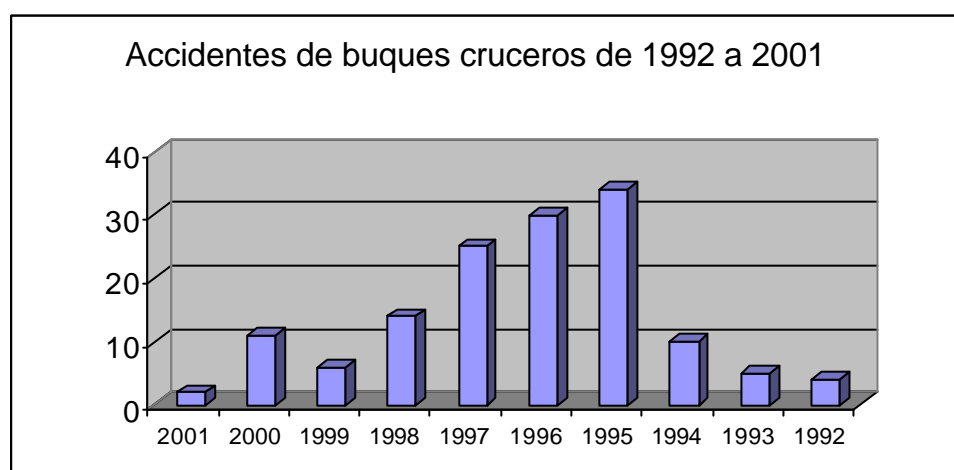
En cuanto al número de accidentes anuales, el año de mayor siniestralidad corresponde al año 1995 con 34 accidentes, seguido de 1996, con 30 y 1997 con 25. A partir de esos años, el número de accidentes disminuye sensiblemente hasta llegar a 4 en el año 2001.

Los accidentes más graves en la mar son los naufragios. Como muestra la tabla anterior, ha habido naufragios en los años 2001, 1999, 1998, y 1997. Por lo general, en este tipo de accidentes, hay pérdida de vidas y, en cualquier caso, grandes quebrantos económicos.

Estos cuatro naufragios corresponden: en el año 2001 al *Seabreeze*, de Premier Cruises, navegando de Nueva York a Miami, sin pasajeros a bordo ni pérdida de vidas; en 1999 al *Sun Vista*, naufragado en el estrecho de Malaca después de un incendio a bordo, sin pérdida de vidas; en 1998 el velero *Fantome*, de Windjammer, naufragado en el Caribe a causa de huracán Mitch, desapareciendo todos los tripulantes; no llevaba pasaje a bordo; en 1997 el veterano *Constitution* naufragó a causa del mal tiempo

cuando iba remolcado para su desguace a 700 millas al norte de Honolulu. No hubo pérdida de vidas. El resto de accidentes con mayor o menor incidencia en el desarrollo de la navegación o pérdida de itinerario, no tienen tan graves consecuencias como los naufragios, exceptuando uno de los mas temidos: el incendio a bordo

La polución marina y ambiental forma parte importante del accidentes graves. Son casi continuas las sanciones millonarias a los buques por incumplimiento de las regulaciones medioambientales. Recientemente, el grupo Carnival ha sido sancionado por un delito continuado de vertido de aguas sucias a la mar, con la cantidad de 40 millones de dólares. Alaska es una de las zonas donde las prohibiciones son más estrictas y las sanciones más elevadas. Esta en proyecta una ley para limitar el numero de buques por temporada.



2.6.1.- Relación de accidentes desde el año 1992 al año 2001

La fuente de la información para la redacción de esta lista ha sido obtenida de la publicación (*Cruise Industry News 2001*)

2002.

Canberra. (Cunard Cruises). Contaminación en el Brasil.

Black Prince. (Fred Olsen Cruises). Embarrancada en banco de arena a la altura de Cuba.

2001

Mistral. (Festival Cruises). Embarrancada cerca de Nervis.

2.- La industria del crucero en 2002

Royal Clipper. (Star Clipper). Embarrancada a la altura de Bridgetown.

2000

Seabreeze. (Premier Cruises). Naufragio sin pasajeros a bordo. A salvo los 34 tripulantes.

Sovereign of the Seas. (Royal Caribbean International). Avería en la máquina principal que obliga a interrumpir el crucero.

Grandeur of the Seas. (Royal Caribbean International). Avería en la máquina que obliga a entrar en reparación urgente.

Paradise. (Carnival Cruise Line). Problemas en la propulsión que obliga a suspender el crucero y volver a Miami.

Millennium. (Celebrity). Avería en la máquina principal.

World Discoverer. (Society Expeditions). Colisión con un arrecife de coral siendo necesario embarrancar voluntariamente para evitar su naufragio.

Nieuw Amsterdam. (Holland America Line). Incendio en los alojamientos de la tripulación.

Carnival Destiny. (Carnival Cruise Lines). Regresa a Miami para reparaciones por graves problemas en el sistema de propulsión principal, interrumpiendo el crucero.

Carrousel. (Sun Cruises). Embarrancada en Cozumel con resultado de avería en la hélice y el timón.

Celebration. (Carnival). Grave avería en un generador principal, viéndose obligado a regresar a Jamaica.

1999

Tropicale. (Carnival). Graves averías en la máquina durante un ciclón tropical, debiendo efectuar reparaciones urgentes, cancelándose el siguiente viaje.

Norwegian Sky. (Norwegian Cruise Line). Embarrancada en el río San Lorenzo. Las reparaciones obligan a cancelar los dos siguientes cruceros.

Norwegian Dream. (Norwegian Cruise Line). Colisión con otro buque en el Canal de la Mancha, resultando graves averías en la proa, debiendo de permanecer de reparación durante varios meses.

Radisson Diamond. (Radisson Seven Seas Cruises). Embarrancada en las proximidades de Estocolmo.

Spirit of 98. (Alaska Sightseeing Tours). Colisión con un bajo. Graves averías en los fondos que obligan a embarrancar para evitar su naufragio.

Sun Vista. (Sun Cruises). Incendio en el cuadro eléctrico principal de la máquina cuando navegaba por el Estrecho de Malaca, seguido de naufragio. Todos los pasajeros salvados.

Enchantment of the Seas. (Royal Caribbean International). Fuego en la máquina principal.

1998

Monarch of The Seas. (Royal Caribbean International). Embarrancada en St. Maarten. Graves averías en los fondos.

Pacific Princess. (Princess Cruises). Detenido en el Pireo por contrabando de drogas por parte de miembros de la tripulación.

Fantome. (Windjammer). Naufragio durante el huracán Mitch. Pérdida de toda la tripulación.

Edinburg Castle. (Lowline). Grave avería en los generadores eléctricos durante la navegación

Norwegian Crown. (Norwegian Cruise Line) y *Song of América.* (Royal Caribbean International), colisión en las Bermudas, sin consecuencias. Graves.

Ecstasy. (Carnival). Incendio. Graves averías con reparaciones hasta Septiembre.

Seabreeze. (Premier Cruises). Avería en el sistema de gobierno. A la deriva durante diez horas a la altura de Long Island.

Regal Princess. (Princess Cruises). Importante brote de gripe a bordo.

Edinmburg Castle. (Low Line). Importante brote de legionella.

2.- La industria del crucero en 2002

Edinburg Castle. (Low Line). Avería en el cuadro eléctrico principal.

Edinburg Castle. (Low Line). Por problemas graves en las calderas el buque debe de ser remolcado a Boston.

Princess Danae. (Classical International). Colisión con la terminal de St. Kitts. Sin graves consecuencias.

Carrousel. (Airtours). Contaminación marina por pérdida gasoil, en Barbados.

Odysseus. (Royal Olympic Cruises). Colisión con otro barco.

Black Prince. (Fred Olsen Cruises). Durante un temporal a la altura de Dover, graves averías en el puente de mando.

1997

Leeward. (Norwegian Caribbean Cruise Line). Colisión con arrecife de Coral en Méjico, sin graves consecuencias.

Island Princess. (Princess). Explosión durante unas pruebas de mar.

Saga Rose. (Saga Cruises). Incendio a bordo durante su estancia en dique seco.

Island Princess. (Princess Cruises). Colisión con objeto sumergido en Civitavecchia que causa graves averías en la hélice y casco.

Edinburg Castle. (Low Line). Por avería en la máquina principal queda sin gobierno a 17 millas de Punta Delgada.

Paul Gaugin. (Radisson). Avería en los estabilizadores. Dos semanas de reparación.

Noordam. (Holland America Line). Colisión con objeto sumergido y seguido embarrancada. Graves averías en la hélice.

Victoria. (P&O). Problemas con la hélice.

Constitution. (American Heritage Cruises). Naufragio durante su remolque a Honolulu a causa del mal tiempo.

Romántica. (New Paradise). Incendio a bordo.

2.- La industria del crucero en 2002

Dreamward. (Norwegian Cruise Line). A la deriva durante 17 horas a la altura de Newfoundland por avería en la máquina principal.

Rhapsody of the Seas. (Royal Caribbean International). Avería en la máquina principal. Cuatro meses de reparación.

Silja Europa. (Silja Line). Colisión con otro buque a causa de la niebla. Sin graves averías.

Albatros. (Phoenix Reisen). Avería en la máquina.

Costa Clásica. (Costa Crociere). Avería en sistema de fondeo

Regal Empress. (Regal Cruises). Colisión con el muelle en Newfoundland.

Radisson Diamond. (Radisson Seven Seas). Embarrancada a la altura de Estocolmo.

Victoria. (P&O). Incendio a bordo, al parecer por sabotaje.

Hanseatic. (Hanseatic Cruises). Embarrancada en Spitzbergen.

Albatros. (Phoenix Reisen). Colisión con objeto sumergido.

Vistafjord. (Cunard). Incendio a bordo durante reparaciones en dique seco en Manila.

Olympic. (Royal Olympic). Importante colisión con el muelle en Pireo.

Vistafjord. (Cunard Line). Incendio a bordo. Sin graves consecuencias.

Black Watch. (Fred Olsen Cruises). Avería en la máquina.

SuperStar Gemini. (Star Cruises). Incendio en la máquina.

1996

Legend of the Seas. (Royal Caribbean International). Embarrancada en banco de arena.

Sensation. (Carnival). Grave avería en los generadores eléctricos.

2.- La industria del crucero en 2002

Tropicana. (Tropicana Cruises). Incendio a bordo.

Ukrania. Contaminación marina por pérdida de gasoil.

Costa Riviera. (Costa Crociere). Grave intoxicación alimenticia..

Cunard Countess. (Cunard). Colisión con un objeto fijo.

Discovery Dawn. (Discovery). Avería máquina principal.

Gripsholm. (Transocean Tours). Embarrancada

Hanseatic. (Hanseatic Cruises). Embarrancada.

Sacandinavian Dawn. (SeaScape). Avería máquina principal.

Sky Princess. (Princess Cruises). Incendio a bordo.

Golden Princess. (Princess Cruises). Incendio en la máquina principal.

Universe Explorer. (World Explorer Cruises). Incendio a bordo.

Noordam. (Holland America Line). Incendio a bordo.

Viking Princess. (Palm Beach Cruises). Colisión con otro buque.

Discovery I. (Discovery Cruises). Incendio en la máquina principal.

Legend of the Seas. (Royal Caribbean International). Colisión con objeto sumergido.

Rotterdam. (Holland America Line). Avería en la máquina principal.

Tropicana. (Tropicana Cruises). Embarrancada.

Ocean Breeze. (Dolphin). Contaminación marina.

Royal Odyssey. (Royal Curie Line). Avería máquina principal.

Royal Viking Sun. (Cunard). Colisión un arrecife de coral.

Tropicana. (Tropicana Cruises). Contaminación marina.

2.- La industria del crucero en 2002

Sagaffjord. (Cunard). Incendio en generador eléctrico principal.

Sapphire. (Thomson). Avería en la máquina.

Star Aquarius. (Star Cruises). Colisión con petrolero.

Starship Oceanic. (Premier Cruises). Contaminación marina.

Tropicale. (Carnival). Embarrancada.

Maasdam. (Holland America Line). Colisión contra un banco de coral.

Regal Empress. (Rega Cruises). Embarrancada.

1995

Sovereign of the Seas. (Royal Caribbean International). Embarrancada.

Viking Serenade. (Royal Caribbean International). Colisión.

Meridian. (Celebrity). Colisión con objeto fijo.

Noordam. (Holland America Line). Fallo máquina principal.

Sky Princess. (Princess Cruises). Colisión.

Golden Princess. (Princess Cruises). Embarrancada.

Nieuw Amsterdam. (Holland America Line). Avería máquina principal.

Regal Princess. (Princess Cruises). Colisión con objeto fijo.

Legend of the Seas. (Royal Caribbean International). Avería equipo.

Scandinavian Dawn. (SeaScape). Contaminación marina.

Discovery Sun. (Discovery Cruises). Contaminación marina.

Legend of the Seas. (Royal Caribbean International). Contaminación.

Regent Star. (Regency). Incendio en la máquina principal.

Stella Solaris. (Sun Line). Intoxicación alimenticia.

2.- La industria del crucero en 2002

Sun Viking. (Royal Caribbean International). Avería en la máquina.

Albatros. (V. Ships). Incendio en la máquina principal.

American Queen. (Delta Queen). Embarrancada.

Celebration. (Carnival). Incendio en la máquina principal.

Cristal Synphony. (Cristal Cruises). Colisión con objeto fijo.

Horizon. (Carnival). Intoxicación alimenticia.

Jubilee. (Carnival). Intoxicación alimenticia.

Royal Majesty. (Majesty Cruise Line). Embarrancada.

See Breeze. (Dolphin). Contaminación marina.

Star Princess. (Princess Cruises). Embarrancada.

Crown Princess. (Princess Cruises). Embarrancada.

Fantasy. (Carnival). Intoxicación alimenticia.

Royal Majesty. (Majesty Cruises). Contaminación marina

Scandinavian Dawn. (SeaScape Cruises). Contaminación marina

Sea Breeze. (Dolphin). Contaminación marina.

Star Odyssey. (Royal Cruise Line). Contaminación marina

Starward. (Norwegian Cruise Line). Avería máquina.

Niew Amsterdam. (Holland America Line). Contaminación marina.

Star Odyssey. (Royal Cruise Line). Contaminación marina

Scandinavian Dawn. (Scandinavian Cruises). Contaminación marina

Song of Norway. (Royal Caribbean International). Colisión con objeto sumergido

2.- La industria del crucero en 2002

1994

Achille Lauro. (Star Lauro). Incendio seguido de naufragio.

Canberra. (P&O). Avería máquina.

Enchanted Island. (Commodore). Incendio en la máquina principal.

Starship Majesty. (Premier). Colisión con objeto fijo.

Nieuw Amsterdam. (Holland America Line). Embarrancada.

Horizon. (Celbrity). Epidemia legionella.

Costa Romántica. (Costa Crociere). A la deriva varias horas por avería en el sistema de gobierno.

Starship Majesty. (Premier). Embarrancada.

Starward. (Norwegian CruiseLine). Embarrancada.

Regent Sun. (Regency Cruises). Embarrancada.

1993

Noordam. (Holland America Line). Colisión.

Fair Princess. (Princess Cruises). Embarrancada.

Regent Sun. (Regency Cruises). Incendio a bordo.

Enchanted of the Seas. (Royal Caribbean International). Colisión con objeto fijo.

Starward. (Norwegian Cruise Line). Colisión con objeto fijo.

1992

Festivale. (Carnival). Colisión con objeto fijo

Queen Elizabeth 2. (Cunard). Embarrancada.

Regent Sun. (Regency Cruises). Incendio a bordo.

2.- La industria del crucero en 2002

Regal Princess. (Princess Cruises). Perdida de gobierno por avería.

2.7.-Áreas mundiales de crucerismo

En este apartado se va a analizar el movimiento de pasajeros en las principales áreas crucerísticas del mundo, es decir, Europa, Pacífico, Indico, Norteamérica, Caribe.

Europa

La tabla 2.32 muestra el movimiento de pasajeros en los principales puertos europeos desde el año 1993 a 2001. En el capítulo 5. (*El mercado del crucero en Europa*) se analizará específicamente esta región.

Puertos	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Ámsterdam	65.000	63.000	59.000	48.000	69.000	81.000	100.000	129.000
Barcelona	174.008	233.389	277.324	359.283	466.268	541.596	572.571	654.806
Bergen	76.868	70.687	68.371	73.100	83.135	84.411	99.680	104.766
Is. Canarias	121.766	130.529	133.121	98.817	192.817	192.231	207.620	183.855
Cannes	31.436	44.210	51.067	58.473	56.466	61.248	105.594	99.665
Civitavecchia	95.887	165.416	156.241	237.433	260.000	300.300	392.103	487.000
Copenhagen	88.530	115.620	150.000	151.000	212.000	210.000	291.000	349.000
Dover	21.000	22.035	102.000	140.000	145.808	150.000	143.000	146.000
Estocolmo	64.000	60.000	78.000	87.000	335.483	97.000	337.475	170.000
Gdansk	Nd	104.401	96.234	116.719	116.572	120.687	171.975	132.763
Genova	300.000	312.000	410.000	356.000	365.000	579.595	406.000	471.000
Hamburgo	17.000	10.800	19.076	17.166	14.030	10.270	18.362	16.854
Harwick	21.100	22.500	52.000	50.000	55.000	77.000	55.000	70.000
Helsinki	57.500	58.000	75.000	69.000	84.000	99.000	157.000	148.000
Kiel	44.380	36.065	21.036	19.984	50.283	40.392	48.033	58.128
Lisboa	100.000	103.200	1151.78	113.476	139.850	161.186	189.370	168.875
Limassol*	740.000	691.000	583.000	600.000	609.000	820.000	991.935	670.963
Marsella	20.000	20.000	70.000	80.000	152.000	148.000	165.000	151.700
Niza.	90.000	135.000	126.000	181.545	218.000	220.000	196.630	255.000
Oslo	43.395	39.231	64.758	59.090	90.054	118.123	108.813	92.276
Palma M.	.97444	167.458	281.556	442.585	392.502	582.134	507.174	531.275
Pireo**	402.363	412.267	422.567	419.946	432.456	334.847	476.174	502.745
Southampton	211.000	233.500	220.600	220.000	262.000	253.000	332.000	360.000
Salonica	196.876	214.337	263.644	254.542	261.163	246.219	248.429	231.580
Venecia***	214.426	242.884	262.762	299.450	335.483	97.000	337.475	526.436

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.32

2.- La industria del crucero en 2002

* En esta cifra están incluidos los pasajeros de cruceros de un día alrededor de la isla por lo que no refleja la realidad de los cruceristas marítimos

** Se incluyen los pasajeros en régimen de crucero por las islas griegas

*** La caída del número de pasajeros en el año 1999 fue debido a la guerra de Kosovo

Norteamérica – Costa Oriental

En las tablas 2.33 y 2.34 se relacionan los puertos norteamericanos más importantes de las costas oriental y occidental de los EE.UU. El mercado y la operatividad son completamente distintos de una zona a otra. La costa oriental, donde están situados los puertos de Nueva York, Boston, Baltimore, Charleston y Filadelfia entre otros, se caracteriza por su estacionalidad debido a su dura climatología invernal. Los itinerarios de estos puertos están ligados a los puertos del Canadá, también afectados por la misma climatología, por lo que la temporada queda limitada a los meses de verano.

Sin embargo, en el sur de la costa occidental el clima permite la operatividad durante todo el año, contrariamente a la parte septentrional, también condicionada por la climatología invernal. Normalmente los cruceros tienen su inicio en el puerto de Los Ángeles con destino a los puertos más al sur de las costas norteamericana y mejicana.

En la costa oriental, la industria del crucero en el área Nueva Inglaterra y Canadá ha experimentado un importante crecimiento a partir del año 1997. Esta situación de aumento de tráfico continúa en la actualidad, habiendo sido del 25 % en 1999 y del 30% en el año 2000. En los últimos cuatro años, la zona ha experimentado un crecimiento cercano al 240%.

La costa oriental de EE.UU. está dividida en varios sectores: Islas Bermudas, puertos del norte y sur y Canadá / Nueva Inglaterra. El crecimiento en el área de las Bermudas está condicionado al estricto control que mantienen las autoridades locales sobre la limitación del número anual de buques con autorización para escalar. El mercado de Nueva Inglaterra y Canadá se está incrementándose rápidamente, hasta el punto que en la actualidad es más importante que el de las islas Bermudas

Desde los años 1992 al 2001 los crecimientos en el área de Bermudas, Canadá, Nueva Inglaterra y costa oriental han sido del 57,5%; 176% y 181,9 % respectivamente.

El puerto más importante de la zona norte de esta costa es el de Nueva York, seguido a bastante distancia por los de Baltimore y Boston, siendo

2.- La industria del crucero en 2002

este último, además principal puerto base para los cruceros al Canadá e inicio y final de los cruceros a las islas Bermudas.

Los puertos canadiense del Atlántico y de la provincia de Québec están inmersos en una importante campaña para la promoción de los mismos, a la vez que se invierten importantes sumas de dinero en infraestructuras.

Al hablar de la industria en los EE.UU. no pueden olvidarse los cruceros por grandes lagos. *American Canadian Caribbean Line* es la compañía más importante que opera cruceros desde Nueva Inglaterra y los Grandes Lagos a San Lorenzo a través del río Hudson, sin perjuicio de que operan también otras compañías.

Los puertos norteamericanos del Golfo de Méjico, tales como Galveston, Houston, y Nueva Orleáns, excepto Tampa, no han tenido mucha actividad crucerística hasta el año 2002. Los ya conocidos acontecimientos del 11-S han variado la mentalidad de los norteamericanos en cuanto preferencias en el momento de escoger un crucero: actualmente prefieren no volar a no ser que sea imprescindible, prefiriendo embarcar en puertos accesibles por tierra, evitando de esta manera los desplazamientos aéreos. Por esta razón, los hasta ahora preferidos cruceros por Europa, han experimentado un retroceso, en algunos casos de hasta el 60 %.

Las compañías norteamericanas han reaccionado a esta situación incrementando notablemente sus ofertas en el Golfo de Méjico, mediante la utilización de Galveston y Nueva Orleáns como puertos de embarque y desembarque de los cruceros con itinerarios a los puertos del golfo y centroamericanos. También los puertos de Corpus Christi y Mobile, están tratando de conseguir alguna participación en la nueva situación. De esta forma se ha revitalizado una zona que hasta ahora participaba con muy modesta cuota en la industria. El resultado de esta decisión se valorará al final de la temporada del año 2002.

Costa oriental de los EE.UU

Como muestra la tabla 2.33, los puertos crucerísticos más importantes de la costa oriental son los de Miami y Cabo Cañaveral con más de tres millones de cruceristas anuales, siguiéndoles muy de cerca Port Everglades. Todos ellos son puertos bases donde se inician y terminan la casi totalidad de los cruceros por el Caribe. Estos puertos gozan del privilegio de estar situados

en una zona de clima semi-tropical, lo que permite la actividad cruceística durante todo el año. (Greg Miller 20012-2).

Puerto	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Baltimore	14.000	13.000	7.000	12.500	N/d	N/d	N/d	N/d
Boston	75.000	59.267	67.413	106.977	105.800	128.028	199.455	254.000
Cañaveral *	968.997	937.553	1.100.000	1.400.000	1.800.000	2.750.000	3.800.000	3.600.000
Charleston	14.300	10.841	14.000	6.209	17.100	29.144	30.281	21.296
Everglades*	2.400.000	2.200.000	2.100.000	2.500.000	2.250.000	2.390.000	2.730.000	3.400.000
Lauderdale*	550.000	600.000	650.000	700.000	950.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Key West	450.000	398.370	393.345	564.370	625.725	625.810	664.487	621.232
Miami*	3.100.000	3.200.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.200.000	3.600.000	3.400.000
New York	461.354	400.000	465.000	420.000	400.000	460.000	540.000	496.192
PalmBeach*	248.832	255.672	322.429	288.215	562.800	688.203	309.741	498.460
Filadelfia	4.000	6.000	6.000	1.800	24.259	23.327	30.608	35.728
Pórtland	11.000	8.750	24.000	25.000	20.000	13.600	31.000	44.374

Fuente Cruise Industry News 2002.

Tabla 2.33

*Incluye pasajeros locales de un solo día

En cuanto a la costa occidental, el puerto más importante es el de Los Ángeles, con mas de un millón de cruceístas anuales siendo inicio y fin de itinerarios de los cruceiros a la costa mejicana. San Diego, San Francisco y Seattle tienen también un considerable número de pasajeros, tabla 2.34.

Los puertos norteamericanos del Golfo de Méjico, tabla 2.34, están encabezados por el de Tampa, con casi medio millón de pasajeros previstos para el año 2002, seguido de Nueva Orleáns y Galveston

Costa occidental de EE.UU. y Golfo de Méjico

Puerto	1994	1995	1996	1997	1998	1998	2000	2001
Galveston	6.139	3.710	3.451	4.000	2.455	4.273	66.279	151.159
Houston	N/d	N/d	N/d	23.187	32.642	80.705	95.969	N/d
L. Angeles	817.250	845.946	953.786	984.613	1.000.000	992.979	1.080.000	1.080.000
Manatee	63.500	63.980	100.000	147.058	43.907	67.996	56.168	56.628
N.Orleans	91.067	30.000	19.078	29.000	32.625	18.306	22.506	338.839
San Diego	262.852	35.027	21.053	95.000	116.605	162.729	186.452	199.671
S.Francisco	56.027	66.195	52.874	77.463	33.779	80104	70.054	N/d
Seattle	2.348	8.394	10.189	7.313	8.783	8.000	119.000	170.495
Tampa	304.172	275.580	225.000	187.851	244.968	413.618	459.000	517.000

Fuente Cruise Industry News 2002.

Tabla 2.34

Alaska

2.- La industria del cruceiro en 2002

Alaska es la segunda zona cruceística de los EE.UU. después del Caribe. (Greg Miller 2001-3) También esta zona está condicionada por la estacionalidad. La temporada queda limitada al verano, extendiéndose durante el periodo de junio a septiembre de junio a septiembre debido a los inviernos polares.

Sus principales puertos son Anchorage, capital de Estado de Alaska, Port Haines, Port Juneau, Ketchikan, Sitka, Sakgway, Puerto Valdez, Whittier y Wrangell.

Las autoridades de Alaska son, probablemente, las que más protegen su medio ambiente mediante estrictas medidas de seguridad ambiental y antipolución, tanto marítima como aérea. Los barcos que navegan por sus aguas y operan en sus puertos deben cumplir no solamente con las medidas adoptadas en los convenios internacionales, sino también con las propias del estado de Alaska, la mayoría de las cuales son mucho más estrictas y conservadoras. Las multas por incumplimiento de estas normas son elevadísimas, y en caso de reincidencia puede llegarse a la prohibición de navegar por aguas jurisdiccionales de Alaska.

Alaska es una zona en continua expansión y cada vez más preferida por el cruceísta norteamericano. Las compañías responden a esta demanda incrementando la oferta cada año. El aumento en el número de barcos que solicitan el obligatorio permiso para escalar en los puertos de Alaska ha llegado a un extremo tal que las autoridades tienen en proyecto una ley para limitar el número de escalas e incluso de pasajeros, además de imponer una elevada tasa por escala y pasajero.

Hay que tener en cuenta que las cifras de pasajeros que se muestran en la tabla 2.35 se alcanzan en sólo cuatro meses de temporada. Las instalaciones de los puertos son limitadas y las congestiones de atraque se producen frecuentemente. Sin embargo, lo que más preocupa a las autoridades es la preservación del medio ambiente por encima de cualquier otro problema.

Puerto	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Anchorage	3.153	4.208	6.711	-	13.269	930	2.200	N/d
Haines	48.710	75.292	93.000	105.197	152.230	148.815	175.562	45.000
Juneau	360.000	407.012	462.000	513.000	544.000	578.000	640.000	680.000
Ketchikan	379.000	380.041	400.000	480.688	551.108	541.381	572.464	665.221
Sitka	192.000	161.816	238.000	179.000	151.800	168.024	159.000	175.000
Skagway	202.943	252.808	299.651	433.764	488.520	521.118	564.536	626.000
Valdez	56.800	62.000	72.311	57.856	82.098	81.133	57.965	65.396
Whittier	28.000	32.000	40.000	49.533	50.080	51.453	52.000	44.980

2.- La industria del cruceíro en 2002

Wrangel	70.000	55.000	65.000	55.000	55.000	50.000	50.000	44.805
---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Fuente Cruise Industry News 2002.

Tabla 2.35

En el año 2002 las compañías que operan el área son: Carnival, Celebrity, Crystal, Holland America, Norwegian Cruise Line, Princess, Royal Caribbean y Radisson Seven Seas.

Canadá

Los puertos canadienses tienen una gran actividad durante la temporada. Los principales son Halifax, Montreal y Québec. tabla 2.36. Otro puerto que está tomando cierta importancia es de St.John's, en Newfoundland. (Greg Miller 2001-4).

Halifax, en Nueva Escocia, es el puerto crucerístico más importante del Canadá, esperándose que lo visiten 170.000 pasajeros en la próxima temporada. También es utilizado por los buques de crucero como escala en sus viajes trasatlánticos de posicionamiento en la costa oriental de los EE.UU.

Québec es un puerto con un movimiento de cierta importancia. Además de ser puerto de escala habitual en los itinerarios de la zona, está idealmente situado en la entrada del río San Lorenzo. Las autoridades están realizando un amplio plan de expansión e inversiones para mejorar sus instalaciones.

Vancouver en la costa occidental, es el puerto de partida de los cruceros a Alaska. Su gran rival es el puerto norteamericano de Seattle, WA, que cada vez está tomando mas importancia debido al importantísimo plan de mejora y ampliación de su infraestructura crucerística

Puerto	1994	1995	1996	1997	1998	1998	2000	2001
Charlotetown	4.116	5.400	7.871	6.366	2.115	7.100	7.728	8.376
Corner Brok	497	3.400	600	5.120	6.737	19.275	2.400	14.450
Halifax	37.717	30.257	36.584	44.238	47.798	107.798	138.371	160.237
Montreal	31.100	30.000	19.978	29.000	32.625	183.06	22.506	23.800
Québec	39.000	38.831	22.000	37.000	44.000	36.389	35.855	44.374
Vancouver	591.160	595.577	701.547	816.537	873.102	947.639	1.050.000	1.060.000

Fuente Cruise Industry News 2002.

Tabla 2.36

2.- La industria del crucero en 2002

Hawai

Aunque esta zona ofrece una notable oferta cruceística y sus perspectivas de crecimiento son muy importantes (*Greg Miller 2001-5*). Las compañías que han operado últimamente en el área han sido Norwegian Cruise Line, Star Cruises, que actualmente ha suspendido su oferta, y la compañía local American Hawai Cruises. tabla 2.37

Últimamente la zona ha experimentado notables transformaciones, no solamente a causa de los eventos del 11-S, sino por la decisión de Star Cruises de suspender su servicio y la revisión de la oferta por parte de Norwegian Cruise Line, a causa de nuevas y estrictas normas dictadas por el gobierno del estado en cuanto al juego a bordo de los buques en sus aguas jurisdiccionales. La bancarrota de la compañía norteamericana American Classic Voyages ha sido causa importante de la nueva situación

Puerto	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Honolulu	191.000	145.293	141.645	127.971	149.550	171.289	186.615	168.484	N/d

Fuente Cruise Industry News

Tabla 2.37

Caribe.

La zona del Caribe y Bahamas continúa siendo la zona cruceística mas importante del mundo con una participación del 50,40% de la capacidad mundial, equivalente a 26 millones de camas-día, muy por encima de Europa con una participación del 19,40% considerada como la segunda en el ámbito mundial.

En esta zona durante los años 1998 a 2000 el número de pasajeros experimentó una estabilización e incluso una ligera recesión, después de un aumento continuado desde la década de los sesenta.

Para paliar la situación las compañías que operan en el Caribe adoptaron la táctica de abaratar precios substancialmente hasta límites en que, en algunas ocasiones, se pueden calificar de verdaderas gangas.

Desde entonces es posible efectuar un cruceo en el Caribe por 75 dólares diarios con pensión completa que es bastante menos que el precio de una habitación equivalente en un hotel medio-bajo de los EE.UU.

2.- La industria del cruceo en 2002

El abaratamiento de precios ha sido posible por varias razones. En primer lugar, por la estrategia de las compañías al disminuir los beneficios directos en la venta del pasaje, compensándolos con los indirectos generados por el aumento de la oferta a bordo de alternativas de ocio tales como casino, tiendas libres de impuestos, restaurantes y discotecas.

Por otra parte al entrar en servicio unidades de mucha mayor capacidad, permite ofrecer mejores precios.

De esta forma, las compañías consiguieron de nuevo el 7% de aumento anual. Últimamente, además el mercado caribeño ha experimentado una notable alza del 16% como consecuencia de los acontecimientos del 11-S

La asignatura pendiente para las empresas de cruceros en el área caribeña, son las escalas en Cuba. El bloqueo a que está sometido el gobierno cubano por parte de los EE.UU desde el año 1958, obligó a la suspensión de oferta en este país.

A pesar de ello, alguna compañías han mantenido de alguna forma, ciertos número de cruceros alrededor de la isla. Durante cinco años la compañía italiana Costa Crociere, mantuvo con su buque *Costa Playa*, una oferta de cruceros alrededor de la isla con escalas en varios puertos cubanos, islas de Gran Cayman y algunos puertos mejicanos. Los pasajeros eran principalmente italianos, canadiense y europeos.

Este servicio se suspendió cuando el grupo norteamericano Carnival Co. adquirió la totalidad de Costa Crociere, siendo imposible su continuidad por motivos políticos.

Posteriormente otros armadores han ofrecido cruceros similares a los de Costa Crociere con poco éxito. La compañía francesa Services et Transports en sociedad con Club Mediterranéé, con su buque *Club Med II*, operó durante tres meses suspendiendo el servicio por falta de demanda del mercado francés al que iba dirigido primordialmente.

También la compañía portuguesa Arcalia Shipping, con su buque *Arcalia*, y la británica Fred Olsen Cruise, con el *Black Prince*, han ofrecido cruceros esporádicos por esta zona.

Por parte del departamento cubano, *Cuba Cruise Corporation*, en sociedad con una compañía canadiense, en el año 2000 se trató de instaurar un servicio regular de buques de línea y de cruceros desde Canadá a La

2.- La industria del crucero en 2002

Habana, servicio que no llegó a inaugurarse debido a las amenazas terroristas por parte del exilio cubano en Miami.

Los puertos continentales norteamericanos de Cabo Cañaveral, Port Everglades, Fort Lauderdale, Key West y Miami, con sus impresionantes cifras de pasajeros, aunque no forman parte geográficamente del Caribe, se consideran como parte integrante de la zona al encontrarse sus puertos base, en la zona atlántica del estado de la Florida.

Puerto	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Antigua	257.135	242.620	283.267	275.228	342.262	350.000	440.000	480.000
Aruba	257.138	293.956	316.794	297.726	257.545	289.326	490.184	498.296
Barbados	450.735	500.000	542.177	537.015	580.000	466.200	582.832	593.608
Bonaire	11.902	10.000	12.857	20.000	13.500	14.970	45.401	39.417
Is. Cayman	599.084	692.701	755.711	867.810	869.441	1.000.000	1.500.000	1.200.000
Curacao	188.217	171.765	177.948	216.684	230.986	230.706	300.000	299.625
Dominica	125.541	134.921	193.484	230.581	244.603	202.003	239.544	223.586
Freeport	748.260	702.038	898.013	1.000.000	678.713	659.483	475.710	147.381
Grenada	196.000	250.000	260.000	246.612	265.875	245.461	181.391	361.715
Guadalupe	336.524	452.700	610.512	495.830	417.720	324.902	392.318	360.000
Jamaica	605.212	605.178	654.764	711.699	673.763	770.200	907.611	840.337
La Guaira	138.866	173.719	204.467	123.487	83.909	62.282	90.000	100.000
Martinica	442.000	440.000	475.000	385.033	420.000	342.500	280.241	201271
Nassau	1.300.000	1.300.000	960.000	1.200.000	1.300.000	1.200.000	1.600.000	1900000
S.Juan PR	968.112	1.000.000	1.000.000	1.100.000	1.200.000	1.100.000	1.300.000	1.350.000
Santa Lucia	126.586	164.100	216.000	348.067	381.020	394.148	443.674	531.646
St Kitts	112903	120912	85778	102738	154107	122600	164000	183192
St Maarten	719.088	564.251	677.662	893.430	881.448	615.607	868.318	873.129
St Thomas	1.300.000	916.409	1.200.000	1.470.000	1.700.000	1.500.000	1.700.000	1.600.000
St Vicent	67.508	89.950	63.000	40.000	40.000	85.195	45.389	76.277
Tortola	171.177	171.177	173.309	273.922	268.740	207.740	206.406	230.235
Trinidad	646.493	51.983	50.952	36.154	43.188	63.251	104.061	82.243
Virgin Is *	171.177	173.309	175.000	273.922	268.740	207.421	206.406	210.228
Virgin Is**	36.000	141.517	220.120	181.591	138.135	1644.92	200.068	208.192

Fuente Cruise Industry News 2002.

Tabla 2.38

* Islas Vírgenes colonia británica.** Islas Vírgenes norteamericanas

La tabla 2.38 muestra los principales puertos de la zona caribeña.

Méjico

La principal zona cruceística mejicana se encuentra en su costa occidental, siendo sus principales puertos Acapulco, Cabo San Lucas, Ensenada,

2.- La industria del crucero en 2002

Mazatlán, Puerto Vallarta y Zihuanatejo. Estos puertos forman parte de los cruceros que compañías norteamericanas inician en su costa occidental. En esta zona operan las principales compañías del mundo, como Princess Cruises, Holland America Line, Silversea Cruises, Royal Caribbean International, etc. Al tratarse de una zona donde no existe la estacionalidad por la benignidad del clima, la temporada de cruceros se extiende todo el año.

Esta oferta de cruceros por la costa occidental de EE.UU y los puertos mejicanos, ha gozado siempre de gran aceptación y demanda por parte de los cruceristas norteamericanos, siendo éstos, prácticamente, la única fuente de generación de pasajeros del área.

La costa oriental de Méjico en el golfo del mismo nombre, hasta hace poco con escasa participación en el mercado del crucero, se ha revitalizado notablemente debido a la nueva oferta iniciada por las compañías norteamericanas después de los acontecimientos del 11-S. De esta forma han adquirido mayor relevancia los puertos de Tampico, Veracruz, Progreso y la isla de Cozumel en la península de Yucatán.

La tabla 2.39 muestra los principales puertos crucerísticos mejicanos.

Puertos	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Acapulco	135.000	104.818	179.129	187.248	124.000	132.000	150.043	97.161
Cabo Lucas	182.876	137.127	85.601	81.846	183.507	235.144	263.559	101.200
Cozumel	861.300	899.133	948.491	1.000.000	1.100.000	1.300.000	1.700.000	1.600.000
Ensenada	333.369	262.759	337.053	337.532	327.773	334.072	336.953	421.909
Mazatlan	186.000	117.720	118.349	128.763	173.088	184.317	225.804	219.013
Vallarta	197.536	134.585	133.985	142.824	207.280	205.131	235.500	245.000
Zihuanatejo	37.000	4.741	14.533	20.816	38.675	37.671	50.874	N/d

Fuente Cruise Industry News 2002.

Tabla 2.39

Bermuda

El mercado del crucero en las islas Bermudas ha perdido parte de su cuota de mercado, siendo la causa principal, y casi única, las estrictas medidas ambientales que ha dictado el gobierno (*Greg Miller 2000-1*). Entre ellas está la limitación en tamaño y características de los barcos que escalen en sus puertos.

Las compañías que deseen escalar en estas islas deben formalizar previamente un contrato con el gobierno local, cuya duración normal era de diez años; no obstante, a partir del año 2001, estos contratos no están estandarizados, sino que cada caso se estudiará por separado en cuanto a la duración del mismo con opciones renovables cada dos años.

2En la actualidad, las compañías que operan en las islas son: Princess Cruises, Celebrity, Royal Caribbean Cruise Line y Holland America Line, esta última con gran tradición en esta área.

Las islas tienen solamente dos puertos capaces de admitir buques de crucero: Hamilton y St. George. La tabla 2.40 muestra el movimiento de pasajeros en conjunto

Puerto	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Hamilton	168.000	169.712	180.226	180.060	188.331	192.000	207.881	200.000

Fuente Cruise Industry News 2002

Tabla 2.40

Sudamérica

La temporada en esta zona se extiende seis meses durante la primavera y veranos australes. En Sudamérica las principales ofertas de cruceros se dividen cuatro grandes grupos: cruceros que comienzan en Brasil principalmente en el puerto de Río de Janeiro, hasta la Argentina con escalas en puertos intermedios como Santos y Montevideo entre otros; itinerarios que se inician en la desembocadura del río Amazonas, que efectúan cruceros esencialmente fluviales; los cruceros que parten desde Chile a la Antártica, y los que se inician en Ecuador, visitando las islas Galápagos.

En el mercado sudamericano, además de la tradicional presencia europea, las compañías norteamericanas también forman parte importante del conjunto de la oferta y últimamente también algunas pequeñas compañías sudamericanas de relativamente nueva creación.

Las compañías americanas continúan liderando el mercado, si bien la mayoría de los pasajeros se generan en el mercado europeo y en menor medida, en el americano.

2.- La industria del crucero en 2002

Las compañías americanas que operan en la región son principalmente, Celebrity Cruises, Norwegian Cruise Line, Holland America Line, Princess Cruises y Silversea. En cuanto a las compañías europeas a destacar son Costa Crociere, de gran tradición en la zona, que aunque de propiedad norteamericana se sigue considerando europea ya que opera desde Eur ha entrado en el mercado la compañía noruega Norwegian Coastal Voyages, ofreciendo cruceros a la opa, Arcalia Shipping de Lisboa, Mediterranean Shipping de Ginebra y la alemana Peter Deilmann. Recientemente Antártica ,al igual que lo está haciendo la alemana Hapag Lloyd

Compartiendo el mercado sudamericano, existen varios operadores locales. El más destacado de estos operadores es Cruceros Australis, que con su buque *Australis* ofrece cruceros desde Punta Arenas en Chile a Ushuaia en Argentina, a través del estrecho de Magallanes, así como también visitas a los fiordos chilenos y viajes a la Antártica.

El mercado sudamericano es muy inestable por la actual situación política y económica de la región. Ejemplo cercano en el tiempo ha sido la cancelación de varios cruceros para la próxima temporada por parte de Costa Crociere y Royal Caribbean debido a la situación económica en la Argentina. Sin embargo, el potencial del mercado sudamericano es muy importante, gozando de la gran ventaja de que las estaciones no son coincidentes en los dos hemisferios, lo que permite la operatividad en esta zona durante la temporada invernal en el hemisferio norte.

Australia

Actualmente el mercado australiano, si bien es importante, no forma parte de las zonas más desarrolladas de la industria (*Fairplay 2000-7*). La Tabla 2.29 nos muestra sus puertos principales en cuanto al crucerismo se refiere. El puerto de Sydney es el más importante, destacando con 83.000 pasajeros. El resto de los puertos, con modestas cifras de visitantes, pasan prácticamente desapercibidos

Puerto	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Brisbane	13.102	13.102	12.415	13.000	10.000	10.000	12.000	12.000
Cairns	20.866	10.581	12.894	6.461	16.361	22.963	15.410	15.761
Freemantle	7.286	6.000	13.200	9.343	2.808	7.743	8.108	2.840
Hobart	3.500	5.200	5.000	12.000	1.4700	22.500	18.800	16.200
Melbourne	14.000	14.000	16.300	19.000	19.000	28.000	29.500	31.500
Sydney	94.000	102.000	88.000	95.000	64.000	98.000	100.000	83.000

2.- La industria del crucero en 2002

En la tabla 2.41 se observa que Sydney, siendo el puerto más importante, el número de pasajeros desde el año 1993 a 2001 ha tenido grandes fluctuaciones con importantes aumentos y descensos. Por ejemplo, el año 2000 este puerto recibió 100.000 visitantes y en el 2001 únicamente 83.000.

Esta falta de actividad se debe en gran parte a la lejanía de Australia con respecto a las más importantes regiones generadoras de cruceristas, como son Norteamérica y Europa, que hace que los largos traslados por vía aérea para embarcar, sean inevitables y, en consecuencia, el crucerista normal busca otras alternativas más cercanas.

No obstante, actualmente compañías de la importancia de Princess Cruises y Cunard Line están estudiando la posibilidad de establecer una oferta regular durante toda la temporada mediante la promoción en el mercado británico y europeo. Las temporadas de cruceros en Australia, al igual que en Sudamérica, están opuestas a las del hemisferio norte, con las ventajas de la posible utilización de buques de cruceros en la zona cuando en Europa y otras áreas no es posible por el clima invernal.

Asia y Pacífico Sur

La industria del crucero en el mercado asiático ha estado sometida a una recesión durante los últimos años, debido a la recesión económica y la inestabilidad social y política de la zona. (*FairPlay 2000-6*).

La tabla 2.42 muestra la evolución de la capacidad del mercado asiático desde el año 1998 hasta el 2002, y la situación prevista hasta el año 2004 basada en las presentes perspectivas. En el año 1998 existían en el mercado 17 buques con 10.581 camas, y en el año 2002 el número de buques es solamente de 12 con 9.928 camas. La disminución en la capacidad se debe en gran parte a la práctica retirada del mercado de la mayoría de las unidades de Star Cruises, inmersa en una importante crisis económica, actualmente en período de recuperación.

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Núm de buques	17	21	22	18	12	12	12
Capacidad camas	10.581	14.678	17.596	14.218	9.928	9.928	9.928
Variación	-13,7%	+7,70%	+16,7%	-40,2%	-28,8%	-	-

2.- La industria del crucero en 2002

La recesión económica, que en mayor o menor grado se mantiene desde su inicio en 1998, es parte importante de la situación anormal de la industria en la actualidad. Esta situación coyuntural está mostrando claros signos de recuperación, por lo que es de suponer que en un lapso de tiempo más o menos largo la situación vuelva a la normalidad. Sin embargo, con los datos de que se dispone, es muy difícil aventurar la evolución posterior al año 2002.

La tabla 2.43 presenta la evolución del número de pasajeros en los principales puertos de la zona, con algunas carencias debido a la falta de información por parte de diferentes puertos.

Puerto	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Hongkong*	20.903.000	21.375.000	18.520.000	17.960.000	17.441.000	18.655.000	20.000.000
<i>China</i>							
Shangai	62.000	58.000	48.000	40.000	49.900	28.000	26.000
<i>India</i>							
Bombay	19.894	21.860	5.545	4.964	7.141	7.000	N/d
<i>Filipinas</i>							
Manila	5.644	10.245	23.827	22.280	11.697	9.956	12.478
<i>Indonesia</i>							
Jakarta	N/d	N/d	70.368	77.989	N/d	N/d	N/d
<i>Japón</i>							
Kobe	N/d	18.918	31.012	32.000	N/d	N/d	N/d
Nagasaki	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d
Osaka	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d
Tokyo	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d
Yokohama	128.647	118.785	129.974	124.712	128.239	146.202	N/d
<i>Malasia</i>							
Keelang	N/d	359.473	377.757	403.200	215.502	66.904	73.594
Penang	122.831	84.601	150.000	192.087	238.279	77.000	75.594
<i>N. Zelanda</i>							
Auckland	19.280	21.000	22.500	27.000	30.633	33.766	38.000
Wellington	N/d	N/d	N/d	16865	18161	18615	15266
<i>Singapore*</i>	933.249	794.357	787.125	1.005.000	1.001.000	898.135	848.647
<i>Tahiti</i>							
Papete	35.389	34.639	34.730	33.016	54.944	67.289	N/d

*Incluye pasajeros de un día y ferries de servicio en bahía.

La crisis económica no es ni la causa principal ni la única de la recesión del mercado. Otras razones, y no menos importantes, para que el mercado

2.- La industria del crucero en 2002

asiático no se encuentre en el lugar que le corresponde, son las consecuencias del 11-S en el mercado mundial y la actual situación de inestabilidad política y social que existen en algunos países del área.

Golfo Pérsico y Océano Indico

Por parte de los estados del Golfo Pérsico existe un gran interés en promover el crucerismo en la zona (*Fairplay 2000-6*). Para ello, se ha emprendido una importante mejora de las infraestructuras para pasajeros en régimen de cruceros e instalaciones portuarias. Ejemplo de ello es la impresionante terminal de pasajeros recientemente puesta en servicio en Dubai en marzo de 2002, inaugurada con gran ceremonia por el *Queen Elisabeth 2* de Cunard, y el inicio de la construcción de otra nueva terminal en Khasab, Sultanato de Omán, que supone una inversión de 21 millones de dólares. Otros puertos también han emprendido importantes obras en sus instalaciones para mejorar la oferta portuaria.

Los principales puertos crucerísticos de la zona son: *Kuwait*, *Manama* en Barheïn, *Doha* en Qatar, *Dubai* y *Fujairah* en los Emiratos Árabes y *Muscat* en Oman.

El primer barco de cruceros que escaló en esta zona fue en Dubai en el año 1993 con 703 pasajeros. En el año 2000 fueron 26 escalas con un total de 9.550 pasajeros y en año 2001 los cruceristas fueron 18.000 con 35 escalas. El Golfo Pérsico es otra interesante alternativa para posicionar y operar los barcos durante la temporada invernal en el hemisferio norte. (*Lloyds Cruise International 2000-2*).

Sin embargo, en el presente año 2002 la situación ha cambiado substancialmente, puesto que la zona experimenta en una importante recesión. Cunard Line que tenía proyectadas varias escalas en el cuarto trimestre del 2002 y en el primero del 2003 con el *Caronia*, ha decidido situar el buque en Sudamérica, para operarlo en esa zona en lugar de los proyectados cruceros a Sudáfrica. Océano Indico y Oriente Medio. Otras compañías han optado por seguir la misma táctica.

Son varias las causas que han obligado a los operadores de cruceros a modificar gran parte de sus planes en el Golfo Pérsico. Uno de los problemas es el visado de los pasajeros en régimen de crucero. La excesiva rigidez, demoras y exigencias para la expedición de visados de los

2.- La industria del crucero en 2002

cruceristas, suponen un gran inconveniente que imposibilita la imprescindible fluidez en el embarque y desembarque de pasajeros en esta clase de escalas. Sin embargo, parece que este inconveniente se está solucionando en algunos estados y el resto está considerando seguir al mismo tónica.

Pero, sobre todo, el gran problema actual es la situación de inestabilidad política y social persistente en la región desde hace años y por el momento, sin visos de solución. Aunque en realidad la situación conflictiva no afecta al Golfo Pérsico sino que se encuentra limitada a Oriente Medio, la sensación del crucerista, especialmente el norteamericano, es de que geográficamente está situada en el mismo área y por lo tanto susceptible de transformarse inesperadamente en conflictiva.

Esta situación coyuntural tendrá un fin a plazo más o menos largo. Es entonces cuando las compañías aprovecharán el enorme potencial crucerístico de la región para incrementar notablemente sus actividades.

Otras zonas

Los tradicionales cruceros alrededor del mundo ya ofrecidos anteriormente a la expansión del crucerismo en la década de los sesenta, continúan disfrutando de bastante aceptación. En la actualidad, esta clase de cruceros goza de gran preferencia entre el segmento de pasajeros correspondiente a segmento la clase alta y de lujo ya que por su elevado coste, los hace inasequible a la clase media. La duración suele ser entre noventa y cien días, comenzado el periplo generalmente en Southampton y en Nueva York, aunque también puede efectuarse cruceros parciales.

Las compañías que ofrecen este tipo de cruceros en la temporada de 2002, son las norteamericanas Cunard Line, Holland America Line, Seaborn, Radisson Seven Seas y Silversea Cruises, en total cinco compañías con cinco barcos con una capacidad de 4.674 pasajeros. Fuera de los EE.UU las compañías que ofrecen este mismo servicio son las europeas P&O, Phoenix Reisen, Peter Deilmann y Saga, y en el Japón, Mitsui OSK y Nipón. La totalidad de los buques de estas compañías no norteamericanas son 10 buques con una capacidad de 8.760 pasajeros.

Otra clase de cruceros con gran aceptación últimamente son los viajes trasatlánticos, normalmente ofrecidos por las compañías cuando trasladan los barcos a finales de las campañas en Europa o viceversa para posicionarlos en aguas americanas o europeas. Tal es el auge que está

2.- La industria del crucero en 2002

tomando esta clase de cruceros, que Cunard Line está programado, después del viaje inaugural del nuevo Queen Mary 2 alrededor del mundo previsto para enero del año 2004, el establecer una oferta fija con viajes trasatlánticos de Southampton a Nueva York.

2.8.-Principales asociaciones de la industria

Durante de la primera parte de la década de los setenta y debido al auge experimentado por la industria del crucero, las principales empresas involucradas en el mismo tales como navieras, agencias de viajes, operadores de cruceros, etc., comprendieron la necesidad de formar asociaciones y organizaciones con el fin de promocionar y discutir problemas de interés general así como desarrollar políticas comunes en asuntos que afecten al directamente a la industria.

A partir de entonces comenzaron a establecerse asociaciones que en la actualidad tienen una importancia extraordinaria en el desarrollo de la industria del crucero.

A continuación se relacionan las más importantes establecidas en Norteamérica y Europa, directamente conectadas con la industria del crucero ya, que si bien existen asociaciones locales e incluso nacionales en varios países, o no son de ámbito internacional o bien son exclusivas de agencias de viajes, expendedores de pasajes, etc.

Asociaciones norteamericanas

CLIA. - (Cruise Lines International Association). - Establecida en Nueva York en 1975. En la actualidad forman parte de ella las más importantes compañías de Cruceros representando de 96 % del mercado y el 80 % de los buques, además de 21.500 Agencias de Viajes, es decir el 66 % del total de las norteamericanas.

Se reúnen cada seis meses en diferentes puntos con el fin discutir problemas de interés general, diseñar estrategias de mercado, etc.

Editan la publicación semestral, “The Cruise Industry” donde resumen la situación del mercado y un análisis del marketing. También editan “*CLIA Cruises Manual*”, orientado principalmente a las agencias de viajes.

NACOA. - (National Association of Cruise Oriented Agencies)

Fundada en Miami en 1985, tiene en la actualidad más de 780 miembros en USA y Canadá además de 23 compañías de cruceros principalmente norteamericanas. Celebran una reunión anual en USA con el fin de promover las ventas de pasajes y mejorar la comunicación de los miembros de la Asociación con otros agentes y asociaciones de la industria.

ICCL. - (International Council of Cruise Lines).

Tiene su sede en Washington D.C. Están adheridas a las empresas navieras de cruceros más importantes: Carnival, Celebrity, Costa, Cristal, Cunard, Disney, Dolphin, Holland American, Majesty, Norwegian, Princess, Regal, Renaissance, Royal Caribbean, Royal Olympic, Seaborn y Windstar. A partir de 1998 comenzó con el programa “Associate Membership Program” para dar entrada a los proveedores de viajes, hoteles, compañías de alquiler de coches, etc. Publica la revista trimestral “Even Keel”.

Esta compuesta por varios comités organizados por materias: técnico, legal, relaciones públicas y relaciones con el poder legislativo.

Una de sus funciones más importante es la de representar a la industria ante los organismos internacionales vinculados con el crucerismo como por ejemplo, IMO (International Maritime Organisation); STCW (Standards of Training of Training Certificates and Watchkeeping); SOLAS (Safety of Life at Sea); ISM International Safety Management); CDC (Centres of Disease Control and Prevention), etc.

Esta es, sin duda, la Asociación más importante de todas las establecidas actualmente.

FCCA. - (Florida Caribbean Cruise Association).

Establecida en Coral Gables. FL. De ámbito local, lo integran importantes compañías como Cape Cañaveral Cruise Line, HAL, Carnival, NCL, Celebrity, Costa, Princess, Cunard, Regal, Cruises Disney y RCI.

NWCA -North West Cruise Shipping Association

Asociación que agrupa a las compañías cruceros que operan en Alaska. Forman parte de ella: Carnival, Celebrity, Crystal Cruises, Holland América, Norwegian Cruise Lines, Princess Cruises, Royal Caribbean International, World Explorer y Radisson Seven Seas.

Asociaciones europeas

PSA. - (Passengers Shipping Association).

Asociación británica fundada en 1958 de la que forman parte 35 compañías de cruceros y 19 de ferries. Trabaja directamente con la ABTA (Associations British Travel Agents) y desde 1987 participa a través de su subsidiaria PSARA (Passengers Shipping Association Retail Agents Scheme) en la formación de las agencias de viajes.

Se compone de dos secciones: cruceros y ferries. Publica la revista anual “Annual Cruise Market Digest” sobre la actualidad de la situación del mercado.

Croisemer

Asociación francesa creada en 1970 por American Express, CIT, Havas, Transcar y Wagon Lits con el fin de aportar información sobre el negocio marítimo a sus asociados.

Medcruise

Asociación de puertos del Mediterráneo fundada en 1996 con sede en Génova, Italia.. Son miembros la práctica totalidad de los puertos crucerísticos de la región.

Se reúnen periódicamente para estudiar temas generales como la seguridad de los puertos, buques y pasajeros, nuevos destinos, establecer y aconsejar

2.- La industria del crucero en 2002

mejoras en los puertos para satisfacer los requisitos de las líneas de cruceros

Cruise Europe

Asociación fundada en el Reino Unido en el año 1991 con 27 puertos europeos como miembros fundadores. En la actualidad se compone de 79 miembros desde Cádiz a Hammerfest. Los puertos españoles de Cádiz, Bilbao, Gijón y Santander forman parte de esta asociación.

I.G. River Cruise

Asociación fundada en Alemania hace aproximadamente un año, de la cual forman parte once armadores de navegación por los principales ríos europeos representado mas de cien barcos dedicados a la oferta de navegación fluvial.

Su misión es promocionar a los puertos miembros y mantener continuas conexiones entre ellos con el fin de informar y mantener actualizados las instalaciones crucerísticas portuarias.

Otras asociaciones existentes en la actualidad son, Southern Cruise Ports Associations (Surcruise), Cruise Industry of Columbia, etc.