

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ  
ΤΟΠΙΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ:  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

Τζουρούνη Ξανθή

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως  
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευση στην  
Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2019

## Δήλωση αυθεντικότητας/Ζητήματα Copyright.

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου,πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με όλο το κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στην γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

Η δηλούσα

Τζουρούνη Ξανθή

Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Παρδάλη Αγγελική (Επιβλέπων)
- Χλωμούδης Κωνσταντίνος
- Πολέμης Διονύσιος

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Η ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας θα ήταν αδύνατη χωρίς την καταλυτική συνεισφορά ορισμένων ατόμων τους οποίους θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά.

Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω την επιβλέποντα καθηγήτρια μου κ. Παρδάλη Αγγελική, Καθηγήτρια του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς, με γνωστικό αντικείμενο την Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων, για την δημιουργική μας συνεργασία καθώς και για την επιστημονική υποστήριξη, καθοδήγηση και εμπιστοσύνη καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Επίσης, επιθυμώ να εκφράσω την θερμές ευχαριστίες και στα υπόλοιπα μέλη της Εξεταστικής Τριμελούς Επιτροπής, για την βοήθεια που προσέφεραν για την επιτυχημένη ολοκλήρωση της προσπάθειας μου.

Τέλος, οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στην οικογένεια μου για την υπομονή, την αμέριστη κατανόηση, την ηθική και οικονομική υποστήριξη που μου παρείχαν καθ' όλη την διάρκεια διεξαγωγής των μεταπτυχιακών μου σπουδών, στοιχεία χωρίς τα οποία το πάζλ της δικής μου διπλωματικής εργασίας, δεν θα είχε συμπληρωθεί επιτυχώς.

## Πίνακας Περιεχομένων

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	viii
ABSTRACT.....	ix
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΣΤΟΧΟΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	1
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....	1
ΔΟΜΗ.....	2
1. ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	3
1.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	3
1.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ.....	4
1.2.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	4
1.2.2 ΠΡΟΦΙΛ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΑ ΠΑΓΚΟ- ΣΜΙΩΣ.....	5
1.2.3 ΠΗΓΕΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΕΩΝ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΩΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ.....	7
1.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	10
1.3.1 ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ ΚΥΡΙΑΡΧΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ .....	10
1.3.2 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ .....	13
1.3.3 ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	15
2. ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ.....	18
2.1 Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟ.....	18
2.2 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΚΑΙ ΕΛΚΥΣΤΙ- ΚΟΤΗΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	24
3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	27
3.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	27
3.2 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	27
3.2.1 ΚΥΡΙΑ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.....	27
3.2.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ .....	28
3.3 Η ΖΗΤΗΣΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.....	31
3.3.1 ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ	

<b>ΛΙΜΑΝΙΑ.....</b>	<b>31</b>
<b>3.3.2 ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ</b>	
<b>ΛΙΜΑΝΙΑ.....</b>	<b>33</b>
<b>4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....</b>	<b>34</b>
<b>4.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ</b>	
<b>ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ.....</b>	<b>35</b>
<b>4.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ.....</b>	<b>38</b>
<b>4.2.1 Η ΑΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ .....</b>	<b>38</b>
<b>4.2.1.1 ΑΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΑΠΟ ΕΞΟΔΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ.....</b>	<b>38</b>
<b>4.2.1.2 ΑΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΑΠΟ ΕΞΟΔΑ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.....</b>	<b>41</b>
<b>4.2.1.3 ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ</b>	
<b>ΠΕΙΡΑΙΑ.....</b>	<b>46</b>
<b>4.2.2 Η ΕΜΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ .....</b>	<b>47</b>
<b>4.2.3 Η ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ.....</b>	<b>48</b>
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....</b>	<b>49</b>
<b>ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΕΣ ΠΗΓΕΣ.....</b>	<b>55</b>
<b>ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΕΣ ΠΗΓΕΣ.....</b>	<b>57</b>

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

- 1.1: Οι 4 κατηγορίες γενεών στην βιομηχανία της κρουαζιέρας.....7**
- 1.2 : Μερίδιο στην αγορά κρουαζιέρας ανά γεωγραφική περιοχή 2017.....8**
- 1.3: Μερίδιο της Βόρειας Αμερικής στην αγορά κρουαζιέρας ανά εταιρεία (%).....10**
- 1.4 : Παραγγελίες Νεότευκτων πλοίων 2018- 2021.....14**
- 1.5: Οι κυριότεροι λιμένες κρουαζιέρας ανά γεωγραφική περιοχή.....17**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

- 2.1: Μερίδιο στην Μεσογειακή αγορά κρουαζιέρας ανά κατηγορία και χώρα (%), 2017.....20**
- 2.2: Μερίδιο στην Μεσογειακή αγορά κρουαζιέρας ανά κατηγορία και χώρα (%) 2018.....22**
- 2.3: Μεταβολή ( %) του συνολικού αριθμού επιβατών κρουαζιέρας σε Ελλάδα και Μεσόγειο**
- |           | 2017 | –  |
|-----------|------|----|
| 2018..... |      | 22 |
- 2.4 : Μερίδιο Μεσογειακών λιμένων στις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων (%) 2007 – 2017.....25**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

- 3.1: Συνολικός αριθμός επιβατών κρουαζιέρας στα ελληνικά λιμάνια 2010 – 2018.....31**
- 3.2: Σύνολο επιβατών αφετηρίας στα ελληνικά λιμάνια home-ports 2013-2018.....33**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

- 4.1: Οι συνολικές άμεσες δαπάνες επιβατών σε εκατομμύρια ευρώ στο λιμάνι του Πειραιά 2002 – 2018.....39**

4.2: Συνολικές Άμεσες Δαπάνες Εταιρειών σε εκατομμύρια ευρώ από Επιβάτες Αφετηρίας.....	43
4.3: Σύνολο δαπανών ανά κατηγορία σε εκατομμύρια ευρώ για την Luis Cruises & Costa Cruises.....	44
4.4: Συνολικές Άμεσων Δαπάνες σε εκατομμύρια ευρώ στο λιμάνι του Πειραιά 2002-2018.....	46
4.5: Συνολική Επίπτωση της Κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά σε εκατομμύρια ευρώ τα έτη 2002-2011 & 2018.....	48

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

1.1 :Μερίδιο στην αγορά κρουαζιέρας ανά γεωγραφική περιοχή 2018.....	9
1.2: Έσοδα των κύριων εταιρειών κρουαζιέρας ανά λεπτό ( \$).....	12
1.3: Σταδιακή εξέλιξη αριθμού κλινών / χωρητικότητας παγκόσμιου στόλου κρουαζιέρας 1998 – 2027.....	15

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

3.1: Κύριοι & Δευτερεύοντες Ελληνικοί Λιμένες Κρουαζιέρας.....	28
3.2: Χαρακτηριστικά Ελληνικών Λιμένων Κρουαζιέρας .....	29

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

4.1: Συμβολή κάθε κατηγορίας δαπάνης (%) στην συνολική δαπάνη επιβατών αφετηρίας στο λιμάνι του Πειραιά.....	43
--	----



## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα διπλωματική εργασία γίνεται αρχικά μία προσπάθεια καταγραφής των συνθηκών που επικρατούν στην βιομηχανία κρουαζιέρας και των χαρακτηριστικών που την διέπουν σε παγκόσμια κλίμακα στα πλαίσια της ζήτησης και της προσφοράς.

Στην συνέχεια, η έρευνα εστιάζει το ενδιαφέρον της στην Μεσόγειο και στο μερίδιο της Ελλάδας σε αυτήν. Γνωρίζοντας πως οι γεωπολιτικές συνθήκες έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην φήμη και την ελκυστικότητα ενός προορισμού, ερευνάται το κατά πόσο το ασταθές περιβάλλον στην Ανατολική Μεσόγειο επηρέασε τον αριθμό αφίξεων στα ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας.

Ακόμη, αναλύεται η προσφορά και η ζήτηση κρουαζιέρας στην Ελλάδα και καταγράφονται τα χαρακτηριστικά των σημαντικότερων ελληνικών λιμένων. Τέλος σε συνδυασμό με τα παραπάνω, γίνεται μια εκτίμηση της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά μέσω έρευνας case study.

**Λέξεις κλειδιά:** κρουαζιέρα, παγκόσμια αγορά, αγορά της Μεσογείου, Ελλάδα, οικονομική επίπτωση

## **ABSTRACT**

This thesis is primarily an attempt to record the prevailing conditions in cruise industry and its characteristics globally in the context of demand and supply.

Then, the research focuses its interest on Mediterranean and the share of the Greek cruise industry on this region. Mindful of the fact that geopolitical conditions have an important impact on a destination's reputation and attractiveness, it is investigated whether the unstable political environment of Eastern Mediterranean, had implications to the number of arrivals at Greek cruise ports.

Also, supply and demand of cruise industry in Greece is analysed and the characteristics of the most important Greek ports are noted. Finally, following the above, an estimation of the economic impact of the cruise industry in Piraeus takes place through case study research.

**Key words:** cruise, global market, Mediterranean market, Greece, economic impact

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

### **ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να εξετάσει τις οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας σε τοπικό και σε περιφερειακό επίπεδο με μελέτη περίπτωσης το λιμάνι του Πειραιά, που αποτελεί έναν από τους πιο ανταγωνιστικούς και ελκυστικούς προορισμούς στην Ελλάδα αλλά και παγκοσμίως. Πέραν της ευρύτερης ανάλυσης των οικονομικών επιπτώσεων της κρουαζιέρας, θα καταγραφούν οι συνθήκες προσφοράς και ζήτησης της κρουαζιέρας παγκοσμίως ενώ παράλληλα θα αποτυπωθεί ο ρόλος του λιμανιού του Πειραιά στην αγορά της Μεσογείου.

Στην Ελλάδα, δεν έχει γίνει προσπάθεια μέτρησης της οικονομικής συμβολής της βιομηχανίας κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά και στην ενδοχώρα με την οποία συνδέεται τα τελευταία χρόνια. Στόχος της εργασίας είναι μέσω της χρήσης στοιχείων από έρευνες προηγούμενων χρόνων, να εξεταστεί η οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά το έτος 2018 μέσω υπολογισμού των άμεσων και έμμεσων δαπανών. Για την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων γίνεται συγκριτική ανάλυση με στοιχεία του 2011 και έπειτα πραγματοποιείται σχολιασμός επί αυτών με προτάσεις και υιοθέτηση μέτρων.

### **ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ**

Η συλλογή των απαραίτητων για την μελέτη στοιχείων ήταν απόρροια βιβλιογραφικής ανασκόπησης μέσω πρωτογενών όσο και δευτερογενών πηγών έρευνας όσο και στατιστικής ανάλυσης για την μέτρηση της οικονομικής επίπτωσης από την κρουαζιέρα στο λιμάνι του Πειραιά. Για την διεξαγωγή έρευνας χρήσιμο είναι να καταγραφούν εξαρχής οι προσφερόμενες από το λιμάνι υπηρεσίες καθώς και η τιμολόγηση αυτών. Ιδιαίτερη σημασία έχει να αποτυπωθούν τα έσοδα του κράτους από τους φόρους καθώς και των ιδιωτικών επιχειρήσεων που προσφέρουν υπηρεσίες συναφείς με τον κλάδο. Σημαντικό στοιχείο της οικονομικής επίπτωσης είναι η μέτρηση της δαπάνης των επιβατών και των πληρωμάτων ανά κατηγορία κρουαζιέρας.

Στο αρχικό πλάνο της διπλωματικής εργασίας ήταν η διεξαγωγή μελέτης για όλα τα λιμάνια της ελληνικής επικράτειας με σημαντική δραστηριότητα στον κλάδο της κρουαζιέρας. Ωστόσο, δεν μπορούσε να εξασφαλιστεί ένα ασφαλές δείγμα από όλα τα ελληνικά λιμάνια για την εξαγωγή

έγκυρων αποτελεσμάτων. Για αυτό το λόγο, η έρευνα περιορίστηκε στο λιμάνι του Πειραιά, που είναι το μεγαλύτερο της Ελλάδας, για το οποίο η εξαγωγή συμπερασμάτων βασίστηκε σε συλλογή και επεξεργασία στοιχείων από διπλωματικές εργασίες, οργανισμούς, εκθέσεις τραπεζών και τουριστικών συνδέσμων. Στο τελευταίο κεφάλαιο, που αφορά την μέτρηση της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά, διεξήχθη για το έτος 2018, case study για τις δαπάνες της εταιρείας Costa Cruises, και τα συμπεράσματα προέκυψαν μέσω συλλογής στοιχείων από το Τουριστικό και Ναυτιλιακό Πρακτορείο Κρουαζιέρας στο οποίο εργάζομαι.

### ΔΟΜΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η ανάλυση διαρθρώνεται σε επιμέρους κεφάλαια για να επιτευχθεί ο στόχος της εργασίας.

Στο πρώτο κεφάλαιο, πραγματοποιείται μία σφαιρική προσέγγιση του θέματος καθώς αναλύεται η ζήτηση και η προσφορά της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο. Συγκεκριμένα, από την πλευρά της ζήτησης καταγράφεται η ραγδαία ανάπτυξη αυτής της ειδικής κατηγορίας της τουριστικής βιομηχανίας λόγω της αύξησης του αριθμού των επιβατών και της ανάδυσης νέων γεωγραφικών προορισμών. Όσον αφορά το κομμάτι της προσφοράς, καταγράφονται οι κυρίαρχοι παίκτες στον χάρτη της κρουαζιέρας, ο παγκόσμιος στόλος που διαθέτουν και παράλληλα τα κριτήρια που χρησιμοποιούν για να επιλέξουν ένα λιμένα ως ελκυστικό προορισμό για τα πλοία τους.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, εξετάζεται η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας μέσω του μεριδίου που κατέχει στην Μεσογειακή αγορά. Καθώς η κρουαζιέρα είναι ένας από τους τομείς οικονομικής δραστηριότητας που επηρεάζεται από θέματα γεωπολιτικού περιεχομένου, δεν θα μπορούσε να μην γίνει αναφορά στο πως οι εξελίξεις στην Ανατολική Μεσόγειο άσκησαν επιρροή στον αριθμό επιβατών κρουαζιέρας στην χώρα μας.

Στο τρίτο κεφάλαιο, εξετάζεται η προσφορά κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Γίνεται κατηγοριοποίηση των ελληνικών λιμένων και αναλύονται τα χαρακτηριστικά τους. Ακόμη, γίνεται περιγραφή των συνθηκών ζήτησης στην Ελλάδα διαχρονικά. Καταγράφεται ο συνολικός αριθμός επιβατών κρουαζιέρας στα ελληνικά λιμάνια τα τελευταία χρόνια και εξάγονται συμπεράσματα για την πορεία της κρουαζιέρας στην χώρα μας. Τέλος, γίνεται εξαγωγή συμπερασμάτων για την παρουσία της Ελλάδας στον χάρτη της κρουαζιέρας και προτείνονται μέτρα για περαιτέρω ανάπτυξη της βιομηχανίας στην χώρα μας.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, ερευνώνται οι οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά και στην τοπική οικονομία. Αρχικό πλάνο της παρούσας διπλωματικής εργασίας ήταν η εκτίμηση της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας σε όλα τα ελληνικά λιμάνια. Ωστόσο λόγω έλλειψης στοιχείων που θα εμπόδιζαν μία εκ βάθους εμπειριστατωμένη ανάλυση, η έρευνα περιορίστηκε στην μέτρηση της θετικής οικονομικής επίπτωσης από την κρουαζιέρα στο λιμάνι του Πειραιά μέσα από την συλλογή στοιχείων από την διεθνή βιβλιογραφία και από αναλύσεις οργανισμών του κλάδου. Η έρευνα βασίστηκε σε στοιχεία διπλωματικής εργασίας με το ίδιο αντικείμενο, η οποία εκπονήθηκε το έτος 2011. Κάνοντας μία σύγκριση με τη συλλογή στοιχείων για τα έτη 2010 -2018, έγινε μία προσπάθεια αποτύπωσης της εξέλιξης που είχε η κρουαζιέρα στο συγκεκριμένο λιμάνι από άποψη οικονομικής επίπτωσης.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ**

### 1.1 ΓΕΝΙΚΑ

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας αποτελεί αδιαμφισβήτητα έναν από τους ταχέως αναπτυσσόμενους κλάδους του τουριστικού τομέα σε παγκόσμιο επίπεδο. Τουρισμός και παγκοσμιοποίηση αποτελούν δύο τομείς που είναι στενά συνδεδεμένοι μεταξύ τους και αλληλεξαρτώνται.

Παρά το γεγονός πως ο τουριστικός τομέας γνωρίζει περιόδους ύφεσης και ανάπτυξης με έντονες διακυμάνσεις στην εξέλιξη των οικονομικών κύκλων, η βιομηχανία κρουαζιέρας παρουσιάζει σταθερό ρυθμό ανάπτυξης παγκοσμίως της τάξης του 7%, παραμένοντας μία δυναμική και άρδην εξελισσόμενη αγορά (Rodrigue & Notteboom 2017). Η ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας έχει συμβάλει στην εμφάνιση νέων τάσεων παγκοσμίως ως προς την δομή και την λειτουργία του και συνεπώς στην ανάδυση νέων αξιοσημείωτων προοπτικών.

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας διαχρονικά είχε ως απότοκο την ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του προσφερόμενου από τις εταιρείες κρουαζιέρας στόλου, σε βαθμό που το κρουαζιερόπλοιο να θεωρείται το ίδιο ο προορισμός. Η εντεινόμενη ζήτηση κρουαζιέρας οδήγησε τις εταιρείες στην μεγέθυνση της χωρητικότητας των κρουαζιερόπλοιων μέσω της εφαρμογής οικονομικών κλίμακας καθώς και στην διαφοροποίηση και βελτιστοποίηση του προσφερόμενου προϊόντος. Η επέκταση της κρουαζιέρας έλαβε χώρα εντός μίας έντονα συγκεντρωμένης οργανωτικής δομής, όπου συγκεκριμένες εταιρείες ελέγχουν το μεγαλύτερο μέρος της βιομηχανίας. Όταν η κρουαζιέρα απέκτησε παγκοσμιοποιημένο χαρακτήρα, αναδύθηκαν νέοι προορισμοί και νέες αγορές, γεγονός που έδωσε στους επιβάτες μία πληθώρα επιλογών αλλά παράλληλα ενέτεινε την χροιά του

ανταγωνισμού στον κλάδο (Πάλλης et.al., 2017). Παράλληλα, μία από τις αναδυόμενες τάσεις στον κλάδο της κρουαζιέρας, είναι το γεγονός πως οι εταιρείες κρουαζιέρας διαθέτουν εντός των λιμένων ιδιωτικά τερματικά, γεγονός που επιφέρει μέσω των κατάλληλων επενδύσεων την αντίστοιχη ανάπτυξη του λιμανιού συνολικά (Rodrigue & Notteboom 2017).

## 1.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ

### *1.2.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ*

Τα πρώτα 15 χρόνια του 21ου αιώνα, ο κλάδος της κρουαζιέρας κατέγραψε αξιοθαύμαστη ανάπτυξη σε παγκόσμιο επίπεδο με ρυθμό διαρκή και σταθερό, παρά την οικονομική ύφεση. Η ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας αποτυπώνεται αδιαμφισβήτητα στον αριθμό των επιβατών που επιλέγουν τον συγκεκριμένο τουριστικό τομέα ως μέσο αναψυχής. Η σταδιακή αύξηση των επιβατών παγκοσμίως δείχνει έναν κλάδο όπου η ζήτηση εξακολουθεί να εξελίσσεται σε μεγαλύτερο βαθμό από τη προσφορά (Περικλέους, 2016).

Μέσα σε μία δεκαετία, από το 2004-2014, ο αριθμός των επιβατών διπλασιάστηκε από 10,5 εκατομμύρια σε 21,6, σημειώνοντας άνοδο της τάξης του 62%. Η εξέλιξη αυτή βασίζεται σε δύο σημαντικά γεγονότα. Η βιομηχανία κρουαζιέρας προσέφερε ένα εξελιγμένο προϊόν, για το οποίο όλο και περισσότεροι άνθρωποι ενδιαφέρονταν, την στιγμή που γνώριζε την εποχή της παγκοσμιοποίησης της. Χαρακτηριστικά, η ζήτηση στην Ν. Αμερική αναπτύχθηκε κατά 43,6% ενώ στην Ευρώπη το ποσοστό άγγιξε το 136,2%. Ωστόσο, το 2014 ήταν η χρονιά με τα χαμηλότερα ποσοστά ανάπτυξης όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών, με μέτρο σύγκρισης τα τελευταία 19 χρόνια. Για να αντιμετωπίσουν αυτή την στασιμότητα και να αυξήσουν την κερδοφορία τους, οι σημαντικότεροι μέτοχοι αυτού του κλάδου, προέβησαν στην εύρεση νέων δρομολογίων και στην εξερεύνηση νέων προορισμών. Αυτό το γεγονός εξηγεί την αύξηση που καταγράφηκε το 2015 της τάξης του 3,2% σε σχέση με το 2,7% που σημειώθηκε το 2014 (Pallis, Papachristou and Arapi, 2016). Από τα 24,2 εκατομμύρια επιβατών που πραγματοποίησαν κρουαζιέρα το 2015, τα 13,3 προέρχονταν από την Βόρεια Αμερική, οι Ευρωπαίοι αποτελούσαν 5,76 εκατομμύρια και ο υπόλοιπος κόσμος 5,14 εκατομμύρια (Europe Market Report 2017 Overview, 2018).

Οι εταιρείες κρουαζιέρας βασίζόμενες σε μία ευνοϊκή τιμολογιακή πολιτική καθώς και στην προώθηση των στρατηγικών marketing & branding, κατόρθωσαν να κερδίσουν το ενδιαφέρον των πελατών, καθώς το έτος 2016 παρατηρήθηκε αύξηση της τάξης του 4% σε σχέση με το 2015, όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών (Rodrigue & Notteboom 2017). Συγκεκριμένα, ενώ το 2015 επέλεξαν

24,2 εκατομμύρια επιβάτες ως μέσο αναψυχής την κρουαζιέρα, ο αριθμός αυτός αυξήθηκε το 2016 φθάνοντας τα 25,2 εκατομμύρια αντίστοιχα. Την αμέσως επόμενη χρονιά, η τάση ανόδου συνεχίζεται κλιμακωτά αγγίζοντας τα 26,7 εκατομμύρια επιβατών, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι η κρουαζιέρα αποτελεί μία από τις ταχέα αναπτυσσόμενες κατηγορίες της αγοράς ταξιδιών αναψυχής. Χαρακτηριστικά, για το έτος 2017, 6,96 εκατομμύρια Ευρωπαίοι πολίτες επέλεξαν την κρουαζιέρα ως μέσο αναψυχής. Η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, Ιταλία, Ισπανία, Γαλλία συμπλήρωναν το συγκεκριμένο έτος το 85% της αγοράς κρουαζιέρας στην Ευρώπη ενώ ακόμη 6,5 εκατομμύρια επιβιβάστηκαν σε ευρωπαϊκό λιμάνι, σημειώνοντας αύξηση της τάξης του 692% σε σχέση με το έτος 2015. Μέσα σε διάστημα 5 ετών από το 2012 έως το 2017, ο αριθμός των Ευρωπαίων πολιτών που επέλεξαν την κρουαζιέρα κατέγραψε ετήσια αύξηση της τάξης του 2,5%. Οι επιβάτες της κρουαζιέρας αφετηρίας στην Ευρώπη κατέγραψαν αύξηση της τάξης του 19% μεταξύ 2012 – 2017 , από 28,69 σε 34,15 εκατομμύρια (Europe Market Report 2017 Overview, 2018).

Το έτος 2018, το ποσοστό αυτό αυξάνεται σε 28,2% από 26,7%, καθώς ταξιδιώτες από όλα τα οικονομικά επίπεδα επέλεξαν την κρουαζιέρα με στόχο την εξερεύνηση νέων πολιτισμών και της τοπικής κουζίνας διαφορετικών περιοχών, την εθελοντική δράση και την επαφή με την φύση (Anon.,2017).

### *1.2.2 ΠΡΟΦΙΛ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ*

Η ζήτηση της κρουαζιέρας προέρχεται κυρίως από άτομα που επιλέγουν φανατικά αυτό τον τρόπο ταξιδιού αναψυχής. Αποτελεί ιδανική επιλογή για οικογένειες, αλλά και για νεότερες ηλικίες. Παρέχει την δυνατότητα της απόλυτης ηρεμίας και ξεκούρασης, αλλά δίνει και την ευκαιρία για επαφή με νέο κόσμο και εξερεύνηση νέων περιοχών (Europe Market Report 2017 Overview,2018). Η κύρια κατηγορία επιβατών που κυριάρχησαν στην βιομηχανία κρουαζιέρας το 2018, ήταν οι αποκαλούμενοι “Millennials”. Πρόκειται για τους επιβάτες που είναι γεννημένοι αρχές της δεκαετίας του 1980 μέχρι τα μέσα του 1990 (Biesiada, 2018). Αυτή η γενιά αποτελεί την μεγαλύτερη κατηγορία επιβατών στην Αμερική. Το 85% αυτών δείχνουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τον κλάδο της κρουαζιέρας.

Κύριος λόγος επιλογής της κρουαζιέρας είναι ο συνδυασμός μεταφορικού μέσου και δυνατότητας διαμονής. Το στερεότυπο ότι οι κρουαζιέρες αποτελούν ιδανική επιλογή για επιβάτες μεγαλύτερης ηλικίας έχει πλέον καταρριφθεί. Στο πλαίσιο αυτό, εταιρείες κρουαζιέρας όπως Virgin Voyages και Disney Nostalgia προσαρμόζουν τις υπηρεσίες τους ώστε να προσελκύσουν πελάτες αυτής της γενιάς προσφέροντας ένα διαφοροποιημένο προϊόν (Generali Travel Insurance, 2018).Σκοπός αυτής της γενιάς είναι μέσω ενός ταξιδιού κρουαζιέρας να καταγράψουν νέα τοπία και νέες εμπειρίες στα κινητά

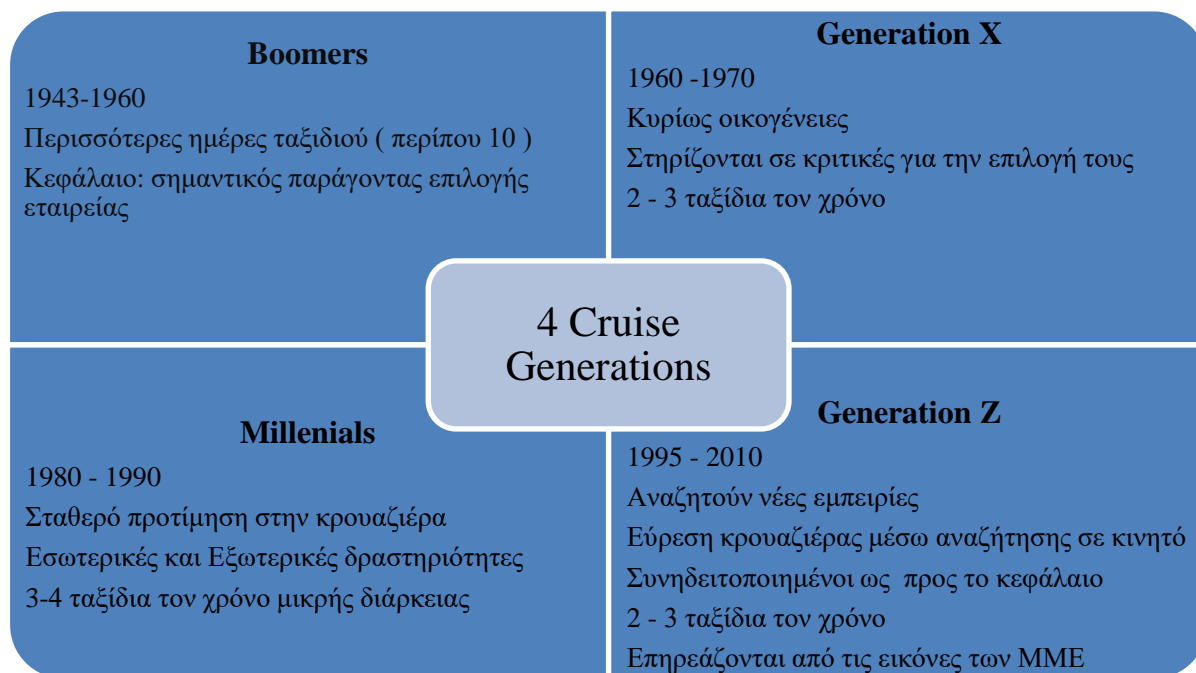
τους. Θέλουν να εξερευνήσουν νέα μέρη και να μουν στην θέση των ντόπιων. Σύμφωνα με την Έκθεση Κρουαζιέρας, την οποία διεξήγαγε η Cruise Lines International Association για το έτος 2018, το ποσοστό της γενιάς των Millennials που θα επέλεγαν πάλι την κρουαζιέρα σημείωσε άνοδο από 63% σε 70% (Spinks, 2018).

Οι εταιρείες κρουαζιέρας, εξελίσσοντας το προσφερόμενο προϊόν τους, προσελκύουν νεότερη μερίδα του παγκόσμιου πληθυσμού. Αυξάνουν την ταχύτητα τους, έχουν μεγάλα και πολυτελή δωμάτια, παρέχουν οικονομικά ελκυστικές προσφορές. Αυτού του είδους η κρουαζιέρα είναι η καλύτερη επιλογή για τους “Millennials”, που θέλουν να ξοδέψουν χρήματα βιώνοντας νέες εμπειρίες. Οι κυριότερες παροχές που καθίστανται ελκυστικές για την γενιά αυτή είναι ο συνδυασμός πολλών προορισμών κατά την διάρκεια του ταξιδιού, δραστηριότητες που σχετίζονται με τέχνη, μόδα, επιστήμη, απεριόριστη πρόσβαση σε δίκτυο αναζήτησης, επαφή με νέες κουλτούρες και πολιτισμούς (Kucheran, 2018).

Το έτος 2019, η ζήτηση για κρουαζιέρα φαίνεται να προέρχεται από την αμέσως επόμενη γενιά επιβατών που έπεται των “Millennials” και είναι η επονομαζόμενη “Generation Z”. Πρόκειται για επιβάτες ηλικίας 20 – 22 ετών, γεννημένοι δηλαδή από το 1996 και έπειτα (Biesiada, 2018). Σύμφωνα με έκθεση της Διεθνούς Ένωσης Κρουαζιέρας ( CLIA ) για τις τάσεις που επικράτησαν στην βιομηχανία το έτος 2019, αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι σκοπός του ταξιδιού είναι το ανέβασμα της καλύτερης φωτογραφίας στην εφαρμογή του Instagram. Επίσης, διαπιστώθηκε ότι το κύριο κίνητρο επιλογής της κρουαζιέρας είναι η πλήρης αναψυχή καθώς και τρόπος ξεκούρασης από την δύσκολη καθημερινότητα. Αυτό καθίσταται εφικτό μέσω της εξερεύνησης νέων προορισμών και της επαφής με διαφορετικές κουλτούρες. Ακόμη, λόγω του ότι η τεχνολογία αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινής μας ζωής, οι εταιρείες κρουαζιέρας έχουν φροντίσει να παρέχουν υπηρεσίες προηγμένης τεχνολογίας. Τέλος, για το έτος 2019, παρατηρήθηκε η αύξηση της γυναικείας παρουσίας στην κρουαζιέρα και η τάση των “μοναχικών ταξιδιωτών” (Ναυτικά Χρονικά, 2018). Τέλος, στο παρακάτω σχεδιάγραμμα απεικονίζονται οι 4 γενιές επιβατών κρουαζιέρας από το 1940 έως σήμερα, καθώς και οι προτιμήσεις όσον αφορά την κρουαζιέρα.



Πίνακας 1.1 : Οι 4 κατηγορίες γενεών στην βιομηχανία της κρουαζιέρας



Πηγή: Ναυτικά Χρονικά. (2018). *Οι τάσεις του 2019 στην αγορά κρουαζιέρας* | *Ναυτικά Χρονικά*. [online], <https://www.naftikachronika.gr/2018/12/23/oi-taseis-tou-2019-stin-agora-krouazieras/>, τελευταία επίσκεψη 06/08/2019.

### *1.2.3 ΠΗΓΕΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ & ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΕΩΝ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΩΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ*

Είναι γεγονός πως η βιομηχανία κρουαζιέρας αναπτύσσεται σε παγκόσμιο επίπεδο με ταχείς ρυθμούς, ώστε να ανταποκριθεί στον αυξανόμενο ρυθμό ζήτησης για την συγκεκριμένη μορφή τουρισμού. Σκοπός είναι να εξετάσουμε ποιες γεωγραφικές περιοχές κυριαρχούν στον κλάδο της κρουαζιέρας από άποψη προέλευσης της ζήτησης και δευτερευόντως ποιες κρίνονται αναδυόμενες στο μέλλον.

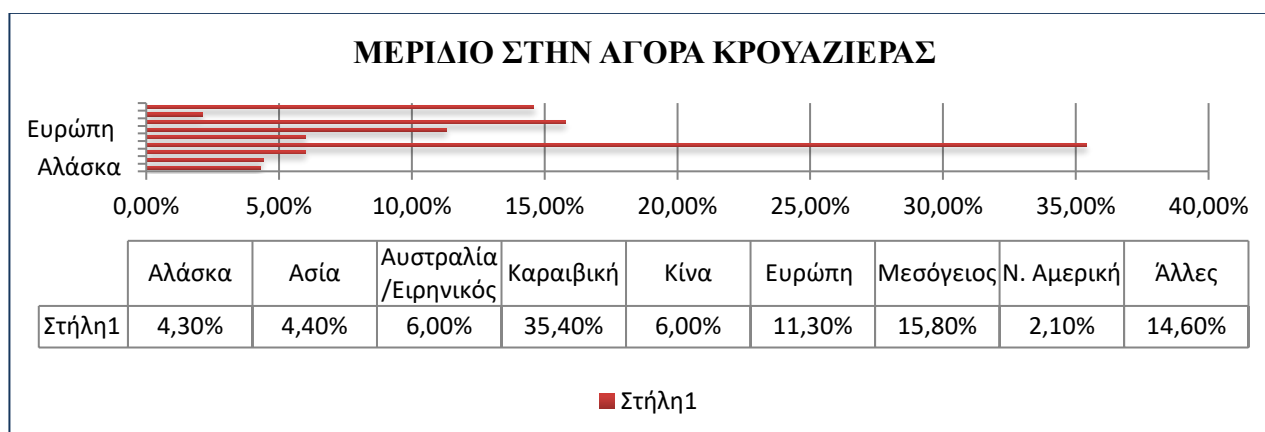
Η Καραϊβική αποτελεί την κυρίαρχη αγορά κρουαζιέρας για το έτος 2017 καταλαμβάνοντας ποσοστό 35,4% έναντι 33,7% το 2016 (Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017, 2018). Ακολουθεί η Μεσόγειος με 15,8%. Και οι δύο περιοχές μαζί συνδυάζουν το 51,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Το γεγονός αυτό οφείλεται αφενός στην αυξανόμενη ζήτηση και αφετέρου στην αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών. Η Καραϊβική συνιστούσε την

κυριότερη αγορά κρουαζιέρας από την αρχή της εμφάνισής της, ενώ αντίθετα η Μεσόγειος γνώρισε μία σταδιακά ανοδική πορεία (Jean Paul Rodrigue, Theo Nottenboom, 2017).

Μία από τις πιο δυναμικές και ανερχόμενες αγορές είναι η Ασία, η οποία παρόλα αυτά όπως γίνεται αντιληπτό από τον πίνακα 1.2 κατέχει ένα πολύ μικρό ποσοστό της τάξης του 4,4 % της παγκόσμιας ανάπτυξης στον κλάδο της κρουαζιέρας. Η προοπτική ανάπτυξης στην συγκεκριμένη αγορά προέρχεται από το γεγονός της αυξανόμενης ζήτησης και της δημιουργίας γραφείων πώλησης από εταιρείες κρουαζιέρας στην Κορέα, το Χόνγκ – Κόνγκ, την Σιγκαπούρη και την Ταϊβάν, μία πραγματικότητα που σταδιακά κατατάσσει την Ασία 4η στην παγκόσμια αύξηση της επιβατικής κίνησης κρουαζιέρας. Ο αριθμός των επιβατών που προέρχονταν από την Ασιατική αγορά αναπτύχθηκε από 1,3 εκατομμύρια το 2012 σε 4,26 εκατομμύρια το 2018 (Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017, 2018).

Λόγω της παραπάνω ανάπτυξης, πολλά είναι τα λιμάνια που προχώρησαν σε επενδύσεις στην Ασιατική ήπειρο. Το Χόνγκ – Κόνγκ δημιούργησε νέες σιδηροδρομικές γραμμές που το ενώνουν με τις πόλεις Guangzhou, Shenzhen προσφέροντας στους επιβάτες κρουαζιέρας την ευκαιρία επαφής με διαφορετικά κοινωνικά περιβάλλοντα. Ακόμη, η Νότια Κορέα, εγκαινίασε μέσα στο 2019 νέο τερματικό σταθμό κρουαζιέρας στο λιμάνι Incheon για την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων χωρητικότητας 220.000 τόνων. Αντίστοιχα, η Ταϊβάν έθεσε στα σχέδια της την δημιουργία νέου τερματικού σταθμού στο λιμάνι Kaoshiung έως το τέλος του 2020, ώστε να φιλοξενεί κρουαζιερόπλοια χωρητικότητας έως 225.000 τόνων (Ναυτικά Χρονικά, 2019).

Πίνακας 1.2 : Μεριδίο στην αγορά κρουαζιέρας ανά γεωγραφική περιοχή 2017



Πηγή: Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017. (2018). [online], Cruise Lines International Association, <http://Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017>, accessed 13 Aug. 2019.

Το έτος 2018, όπως φαίνεται στο διάγραμμα 1.1, επέλεξαν την κρουαζιέρα 28,5 εκατομμύρια επιβάτες, σημειώνοντας παγκοσμίως αύξηση της τάξης του 6,7% σε σχέση με το 2017. Αναλύοντας τον χάρτη των πηγών προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας το 2018, καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως το 49,9% προέρχεται από την Βόρεια Αμερική, το 25,1% από την Ευρώπη, το 20% από Ασία – Ειρηνικό, το 3,3 από την Νότια Αμερική και το υπόλοιπο 1,7% από τον υπόλοιπο κόσμο. Μία αγορά που δεν είχε προβλέψει κανείς, αλλά παρόλα αυτά αναπτύσσεται σταδιακά ως προορισμός κρουαζιέρας, ενισχύοντας την δυναμική της Καραϊβικής είναι η Κούβα. Η δυναμική της συγκεκριμένης περιοχής έγκειται στο γεγονός πως έχει να επιδείξει μία μακρά ιστορία και έναν ιδιαίτερο πολιτισμό στους επιβάτες. Ιδιαίτερη προτίμηση στην Καραϊβική ως προορισμού κρουαζιέρας έχουν οι Αμερικάνοι , ενώ αντίστοιχα Άγγλοι, Ιταλοί και Γερμανοί επιλέγουν την Μεσόγειο (Μπέλλος, 2016)

Διάγραμμα 1.1 : Μερίδιο στην αγορά κρουαζιέρας ανά γεωγραφική περιοχή 2018



Πηγή: Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017. (2018). [online], Cruise Lines International Association, <http://Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017>, accessed 13 Aug. 2019.

### 1.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

#### *1.3.1 ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ ΚΥΡΙΑΡΧΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ*

Η βιομηχανία κρουαζιέρας έχει διαμορφώσει έναν έντονα συγκεντρωτικό χαρακτήρα, καθώς ο αριθμός των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο είναι περιορισμένος. Το γεγονός αυτό τις καθιστά κυρίαρχες και συνάμα ανταγωνιστικές. Τα υψηλά επίπεδα οριζόντιας ολοκλήρωσης οφείλονται στο γεγονός πως περισσότερες εταιρείες κρουαζιέρας έχουν δημιουργήσει θυγατρικές, διατηρώντας ωστόσο το δικαίωμα του ονόματος για διαφορετικά προϊόντα. Για παράδειγμα, η εταιρεία Royal Caribbean αντιπροσωπεύει το 24% της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας και εξυπηρετεί διαφορετικά εμπορικά σήματα όπως Celebrity Cruise Lines και Azamara Club Cruises (Rodrigue & Notteboom 2017).

Παρόλο που 52 όμιλοι εταιρειών ασχολούνται με την βιομηχανία κρουαζιέρας, μόνο λίγες είναι αυτές που έχουν φωνή και ασκούν έλεγχο. Τρεις από τις βασικότερες είναι η Royal Caribbean Cruise Ltd (RCCL), Carnival Corporation και Norwegian Cruise Lines. Ανάλογα με την γεωγραφική περιοχή, ο βαθμός συγκέντρωσης και οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε αυτές διαφέρουν. Στην αγορά κρουαζιέρας της Βόρειας Αμερικής, 3 μεγάλες επιχειρήσεις έχουν μερίδιο 90,3% και τέσσερα εμπορικά σήματα ελέγχουν το 76,5%, όπως φαίνεται στον πίνακα 1.3. Η Μεσόγειος είναι λιγότερο συγκεντρωμένη από την άποψη ότι 4 διαφορετικοί όμιλοι (Costa Cruises, MSC Cruises, Norwegian Cruise Lines, Royal Caribbean), ελέγχουν 46 διαφορετικά εμπορικά σήματα που κατέχουν μερίδιο 51,3% στην αγορά κρουαζιέρας της συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής (International Transport Forum, 2015).

Πίνακας 1.3: Μερίδιο της Βόρειας Αμερικής στην αγορά κρουαζιέρας ανά εταιρεία (%)

Είδος Αγοράς	Εμπορικό Σήμα	Μερίδιο
<b><u>Contemporary</u></b> (69,4%)	Carnival Cruise Lines	32.4%
	Royal Caribbean	20.8%
	Norwegian Cruise Line	11.8%
	Disney Cruise Line	4%
	Costa Cruises	0.4%
<b><u>Premium</u></b>	Princess Cruises	11.5%
	Holland America Line	8.6%
	Celebrity Cruises	6.8%
	MSC Cruises	0.7%

(28,1 %)	Oceania Cruises	0.5%
<b>Luxury</b> (1,9 %)	Cunard Line	1.1%
	Crystal Cruises	0.4%
	Regent Seven Seas Cruises	0.4%

Πηγή: International Transport Forum (2015). *Cruise Shipping and Urban Development State of the Art of the Industry and Cruise Ports*. [Online], <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/5jrvzrlw74nven.pdf?expires=1570303417&id=id&accname=guest&checksum=544C5F6FA0F6A5358CBC972119F8D968>, accessed 5 Oct. 2019.

Το έτος 2014, οι εταιρείες Carnival και Royal Caribbean ήλεγχαν 143 πλοία, 16 διαφορετικά εμπορικά σήματα και κατείχαν μερίδιο 72,5% επί του συνόλου των παγκόσμιων επιβατών κρουαζιέρας. Σημαντική είναι και η παρουσία της Norwegian Cruise Lines, η οποία μαζί με τις δύο παραπάνω, κατέχουν δεσπόζουσα θέση στην βιομηχανία κρουαζιέρας παγκοσμίως. Το έτος 2015, έκλεισαν την χρονιά με τζίρο ύψους 30,37 δισεκατομμύρια δολάρια. Συνολικά, η βιομηχανία κρουαζιέρας παρήγαγε το έτος 2015 39,6 δισεκατομμύρια, αύξηση της τάξης του 6,9% από το προηγούμενο έτος. Σύμφωνα με μία ενδιαφέρουσα έρευνα, μετρήθηκε για το έτος 2016, πόσες χιλιάδες δολάρια κερδίζουν οι 25 μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου ανά λεπτό. Συνολικά, όπως γίνεται αντιληπτό και στον διάγραμμα 1.2, οι 6 μεγαλύτερες εταιρείες (Carnival Corporation & PLC, Royal Caribbean Cruises Ltd, Norwegian Cruise Line Holdings Ltd, MSC Cruises, Tui Cruise Brands, Disney Cruise Line) κέρδισαν 65,354\$ ανά λεπτό. Πρωτοπόρος, για άλλη μία χρονιά ήταν η εταιρεία Carnival με έσοδα 13,69 δισεκατομμυρίων \$, ακολουθεί η Royal Caribbean με 8,496 δισεκατομμύρια \$ και στην τρίτη θέση βρίσκεται η Norwegian Cruise Line Holdings με 4,874 δισεκατομμύρια \$ (Crew-center.com, 2018).

Διάγραμμα 1.2 : Έσοδα των κύριων εταιρειών κρουαζιέρας ανά λεπτό ( \$ )



Πηγή: Crew-center.com. (2018). *How much money the biggest cruise companies make every minute?* / Crew Center. [Online], <https://crew-center.com/how-much-money-biggest-cruise-companies-make-every-minute> , accessed 18 Aug. 2019.

Το έτος 2018, επέλεξαν την κρουαζιέρα παγκοσμίως 26 εκατομμύρια επιβάτες , με αύξηση της τάξης του 3,3% σε σχέση με το 2017. Για άλλη μία χρονιά, η Carnival καταλαμβάνει την πρώτη θέση με καθαρά έσοδα 4,167 εκατομμύρια \$ και 5.716.500 χιλιάδες επιβάτες. Ακολουθεί, η Royal Caribbean με 6,525 εκατομμύρια \$ και 4.987.000 χιλιάδες επιβάτες. Τέλος, η Norwegian είχε καθαρά έσοδα 3,898 εκατομμύρια \$ ενώ φιλοξένησε 2.269.800 χιλιάδες επιβάτες (Cruisemarketwatch.com, 2018). Κλείνοντας το κεφάλαιο αυτό, αναφέρουμε χαρακτηριστικά μία εκτίμηση για το μέλλον των σημαντικότερων εταιρειών όσον αφορά το μερίδιό τους στην βιομηχανία κρουαζιέρας. Η εταιρεία Carnival θα διατηρήσει την πρωτοκαθεδρία της έως το έτος 2026, κατέχοντας περισσότερο από το 40% της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας. Η Royal Caribbean εκτιμάται ότι θα σημειώσει πτώση όσον αφορά το μερίδιό της, από 24,5% το 2016 σε 21,9% έως το 2026. Η Norwegian θα μείνει σταθερή στα ίδια επίπεδα με ένα ποσοστό 8,7%. Έκπληξη αποτελεί η εταιρεία MSC Cruises, για την οποία προβλέπεται αύξηση από 6,8% το 2016 σε 12,9% το 2026. Πρόκειται για διπλασιασμό συνεπώς του μεριδίου αγοράς, γεγονός που οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην επιθετική πολιτική κατασκευής μεγάλου αριθμού κρουαζιερόπλοιων. Παράλληλα, αναδύονται νέοι παίκτες στην αγορά. Χαρακτηριστικά, η εταιρεία Viking River Cruises, έθεσε στην αγορά το πρώτο κρουαζιερόπλοιο το 2015 και επέκτεινε το στόλο της σε 3 πλοία το 2017 και αναμένεται να φτάσει τα 10 έως το 2020.

Κινέζικες και Ασιατικές εταιρείες, αναμένεται να εμφανιστούν στο προσκήνιο μέσω της κατασκευής πλοίων είτε μέσω απόκτησης τους (International Transport Forum, 2015).

### *1.3.2 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ*

Η αλματώδης ανάπτυξη της βιομηχανίας κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο τα τελευταία χρόνια οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στο γεγονός πως κυρίαρχες εταιρείες κρουαζιέρας προέβησαν σε μεγάλο αριθμό παραγγελιών για κατασκευή νεότευκτων πλοίων καθώς και σε αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας, στην βάση της λογικής των οικονομιών κλίμακας. Στο πλαίσιο αυτό, αυξήθηκε η ζήτηση για κρουαζιέρα, εξέλιξη που αποτυπώνεται στον αριθμό των επιβατών. Η εξέλιξη αυτή ενέτεινε τον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων, τα οποία προέβησαν στην βελτίωση των υποδομών και τον εκσυγχρονισμό των διαδικασιών τους, με απώτερο στόχο την προσέγγιση περισσότερων εταιρειών και την επίτευξη της ανάπτυξης τους με πολλαπλάσια τοπικά και περιφερειακά οφέλη.

Από το 2008 – 2014, ο παγκόσμιος στόλος διπλασιάστηκε. Το 2014, 296 κρουαζιερόπλοια διατέθηκαν στην αγορά προς λειτουργία, έχοντας χωρητικότητα 21,4 εκατομμύρια επιβάτες. Αντίστοιχα, το 2015, ο αριθμός των νεότευκτων αυξήθηκε σε 303 κρουαζιερόπλοια. Μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες κρουαζιέρας παγκόσμια, η Carnival Cruise Lines, πρόσθεσε στον στόλο της μεταξύ 2007-2015 τουλάχιστον 30 νεότευκτα κρουαζιερόπλοια. Από το 2015 – 2020, αναμένεται να εισέλθουν στην αγορά 37 νέα πλοία, από τα οποία τα 13 κατασκευάστηκαν σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Η Ασιατική Ήπειρος φαίνεται ότι προσελκύει το ενδιαφέρον των εταιρειών, καθώ μεγάλος αριθμός νεότευκτων προορίζονταν για δραστηριοποίηση στην συγκεκριμένη αγορά. Χαρακτηριστικά, η Royal Caribbean έθεσε σε λειτουργία στην Κίνα το 2015 ένα πλοίο κλάσης Quantum, και ένα δεύτερο το 2016, δείχνοντας ένα νέο προφίλ με μεγαλύτερα πλοία και περισσότερες ημέρες διαμονής. Στην ίδια λογική, η Carnival ξεκίνησε στην Σανγκάη το 2015 την δραστηριοποίηση 4 νέων πλοίων (International Transport Forum, 2015).

Τα μέλη της Cruise Lines International Association (CLIA), προκειμένου να προσαρμοστούν στο μεταβαλλόμενο περιβάλλον της κρουαζιέρας, πρόσθεσαν περισσότερες από 23.000 θέσεις αγκυροβολίας και προχώρησαν σε λειτουργία 9 σύγχρονων κρουαζιερόπλοιοι το 2016 (Florida Caribbean Cruise Association, 2017). Από το 2018 έως το 2021, όπως φαίνεται στον πίνακα 1.4 έχει προγραμματιστεί να παραδοθούν 68 νεότευκτα κρουαζιερόπλοια χωρητικότητας 156,000 επιβατών.



Από αυτά, τα 66 θα κατασκευαστούν σε ναυπηγεία ευρωπαϊκών χωρών όπως Γαλλία, Ιταλία, Γερμανία, Φινλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Ισπανία. Τα υπόλοιπα 2 πρόκειται να κατασκευαστούν στην Κίνα. Παράλληλα, από το 2022 – 2027 πρόκειται να παραδοθούν 33 νέα πλοία με 94,000 αγκυροβόλια. Οι μακροπρόθεσμες παραγγελίες δείχνουν πως οι μελλοντικές εκτιμήσεις για την αγορά κρουαζιέρας είναι ευοίωνες (Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017, 2018).

Πίνακας 1.4 : Παραγγελίες Νεότευκτων πλοίων 2018- 2021

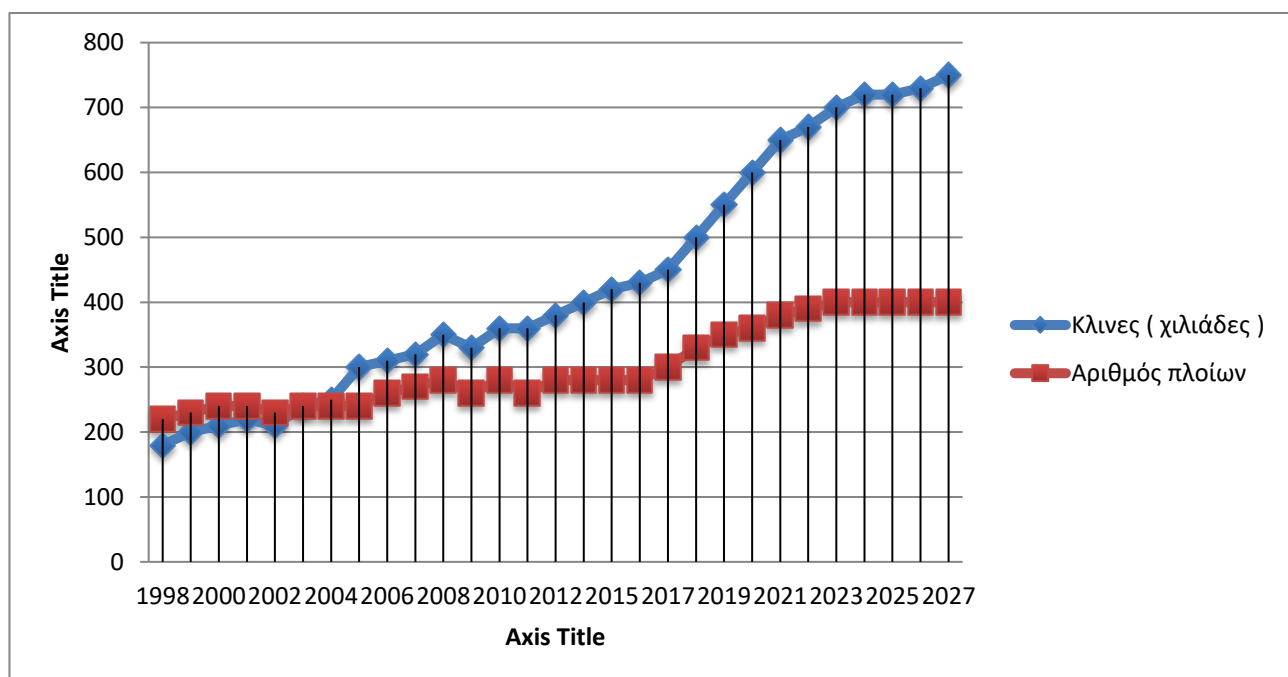
<u>Year</u>	<u>Ships</u>	<u>Berths</u>	<u>Investment (millions)</u>
2018	15	33.655	6.293 €
2019	22	42.147	7.929 €
2020	17	40.314	7.566 €
2021	14	40.263	7.780 €
<b><u>Total</u></b>	<b>68</b>	<b>156.389</b>	<b>29.568 €</b>

Πηγή: Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017. (2018). [online], Cruise Lines International Association, <http://Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017>, accessed 13 Aug. 2019.

Το έτος 2016, ο αριθμός των παραγγελιών άγγιξε τα 26 κρουαζιερόπλοια, τα οποία πρόκειται να παραδοθούν μέχρι το 2026. Ο εν ενεργεία στόλος το 2016 ήταν 315 κρουαζιερόπλοια με χωρητικότητα κατά προσέγγιση μισού εκατομμυρίου κλινών. Ωστόσο, όπως φαίνεται από το διάγραμμα 1.3, στο πλαίσιο της αύξησης της διαθέσιμης χωρητικότητας ο αριθμός αυτός αναμένεται να ξεπεράσει το 2027 τις 700.000 κλίνες παγκοσμίως (Πάλλης et al., 2017).



Διάγραμμα 1.3: Σταδιακή εξέλιξη αριθμού κλινών / χωρητικότητας παγκόσμιου στόλου κρουαζιέρας 1998 - 2027



Πηγή: Πάλλης, Θ., Βαγγέλας, Γ., Αράπη, Κ., Κλαδάκη, Π. και Παπαχριστάκη, Α. (2017). *Η Αναπτυξιακή Προοπτική της Κρουαζιέρας Αφεταιρίας στην Ελλάδα*. [eBook], [https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/09/limania\\_krouaziera\\_final.pdf](https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/09/limania_krouaziera_final.pdf), τελευταία επίσκεψη 22/09/2019.

### 1.3.3 ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Η επιλογή ενός προορισμού από τις εταιρείες κρουαζιέρας προκύπτει ύστερα από ενδελεχή εξέταση ενός συνδυασμού παραγόντων, διότι απώτερος στόχος είναι η αύξηση των εσόδων της εταιρείας και η αξιοποίηση του κύριου περιουσιακού στοιχείου μίας εταιρείας κρουαζιέρας, που είναι το πλοίο. Στοιχείο κλειδί για την επιτυχία μίας εταιρείας κρουαζιέρας δεν είναι η επιλογή ενός μόνο ελκυστικού λιμένα, αλλά η διαμόρφωση ενός καλού δρομολογίου συνολικά.

Κυριότερο ρόλο διαδραματίζουν οι συνθήκες που επικρατούν στο κράτος στο οποίο ανήκει το λιμάνι. Για να επιλεγθεί ένα λιμάνι από τις εταιρείες κρουαζιέρας θα πρέπει να δημιουργεί το αίσθημα της εμπιστοσύνης όσον αφορά τον προγραμματισμό των αφίξεων, να καθιστά εύκολη την επιβίβαση/αποβίβαση των επιβατών και να επιτρέπει την ομαλή διεξαγωγή των εκδρομών. Συνεπώς απαιτείται ένας συνδυασμός χαρακτηριστικών του ίδιου του λιμένα και της ξηράς. Απαιτούνται αποτελεσματικές και επαρκείς υποδομές, εκσυγχρονισμός των διαδικασιών και αποφυγή

γραφειοκρατίας, επαρκείς λιμενικές υπηρεσίες και αποφυγή συμφόρησης (International Transport Forum, 2015).

Σε δεύτερο πλάνο, οι ειδικοί των εταιρειών κρουαζιέρας κάνουν μία ενδελεχή έρευνα της δυναμικής της ενδοχώρας που βρίσκεται το λιμάνι. Θα πρέπει αυτή να χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερη κουλτούρα και πολιτιστική κληρονομιά, ώστε οι επιβάτες να έχουν την ευκαιρία να απολαύσουν και να θαυμάσουν τα αξιοθέατα της περιοχής. Ακόμη, ιδιαίτερη σημασία έχει η δυνατότητα αγκυροβολίας στο λιμάνι, οι υπηρεσίες μεταφοράς και αποθήκευσης, η διαχείριση αποσκευών. Καίριας σημασίας είναι και η γεωπολιτική κατάσταση που επικρατεί στο κράτος που ανήκει το λιμάνι. Οι εταιρείες κρουαζιέρας αναζητούν ένα ασφαλές περιβάλλον για την επίσκεψη τους, τόσο από κοινωνική όσο και από πολιτική και οικονομική άποψη. Παράλληλα, εξετάζεται η δυναμική ενός λιμένα από την άποψη της επαρκούς διασυνδεσιμότητας με άλλα μέσα μεταφοράς στο πλαίσιο μίας συνεχούς εφοδιαστικής αλυσίδας. Η εγγύτητα του λιμένα με αεροδρόμιο και η σύνδεση του με τρένο, το ανεβάζουν αυτόματα στις πρώτες θέσεις της κατάταξης των πιο ελκυστικών λιμένων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα λιμάνια Fort Lauderdale και San Juan, που λειτουργούν ως βασικοί λιμένες για την Καραϊβική λόγω της καλής σύνδεσης με το αεροδρόμιο. Τέλος, από οικονομικής άποψης, τα τέλη που επιβάλλει ένα λιμάνι στα κρουαζιερόπλοια που το επισκέπτονται, καθορίζει το εάν είναι φιλικός ή απαγορευτικός ως προορισμός (International Transport Forum, 2015).

Σε παγκόσμιο επίπεδο, τα κυρίαρχα λιμάνια του κλάδου εντοπίζονται στην Καραϊβική και στην Βόρεια Αμερική, γεγονός που δεν μας παραξενεύει, καθώς πρόκειται για αγορές με το μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά κρουαζιέρας. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε, το Μαϊάμι με 2.015.000 επιβάτες κρουαζιέρας αφητηρίας, το Port Everglades με 1.845.000, το Port Canaveral με 1.701.000, το Galveston με 1.208.802 και η Νέα Υόρκη με 600.000 επιβάτες. Ωστόσο, όπως φαίνεται και στον πίνακα 1.5, σημαντικά κρίνονται και λιμάνια της Μεσογείου και της υπόλοιπης Ευρώπης (International Transport Forum, 2015).

Πίνακας 1.5: Οι κυριότεροι λιμένες κρουαζιέρας ανά γεωγραφική περιοχή

Region	Major Ports	Home pax	Homeporting Total pax	Cruise Homeporting as %
North America & Caribbean	Maimi	2.015.000	4.079.000	49.4%
	Port Everglades	1.845.000	3.600.636	51.2%
	Port Canaveral	1.701.000	3.717.586	45.7%
	Galveston	1.208.802	1.208.802	100%
	New York	600.000	620.265	96.7%
Mediterranean	Venice	1.509.097	1.733.839	87%
	Barcelona	1.222.487	2.364.292	51.7%
	Civitavecchia	730.938	2.140.039	34.2%
	Savona	668.473	1.018.794	65.6%
	Balearic Islands	606.549	1.587.064	38.2%
Rest of Europe	Southampton	1.592.000	1.646.000	96.7%
	Hamburg	560.500	590.000	95%
	Copenhagen	144.000	740.000	19.5%
	Stockholm	64.000	467.000	13.2%
	Lisbon	41.465	500.872	8.3%

Πηγή: International Transport Forum (2015). *Cruise Shipping and Urban Development State of the Art of the Industry and Cruise Ports*. [Online], <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/5jrvzrlw74nven.pdf?expires=1570303417&id=id&accname=guest&checksum=544C5F6FA0F6A5358CBC972119F8D968>, accessed 5 Oct. 2019.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

Η ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου απαρτίζεται από 4 διακριτές μεταξύ τους αγορές, κάθε μία από τις οποίες έχει την δική της δυναμική. Αυτές είναι η Δυτική και Ανατολική Μεσόγειος, η Αδριατική και η Μαύρη Θάλασσα. Πρόκειται για μία γεωγραφική περιοχή, όπου η κρουαζιέρα λαμβάνει χώρα υπό συνθήκες έντονου ανταγωνισμού τόσο μεταξύ των τεσσάρων διαφορετικών αγορών όσο και μεταξύ των λιμανιών, κάθε ένα από τα οποία προσπαθεί να τονώσει την ανταγωνιστικότητα του για να μπορέσει να επιβιώσει μέσα στον κλάδο (Πάλλης,2017).

Η Μεσόγειος έχει πολλές φορές χαρακτηριστεί ως προορισμός κρουαζιέρας με πολλές προοπτικές καθώς διαθέτει μία ποικιλία διαφορετικών προορισμών, κάθε ένας από τους οποίους χαρακτηρίζεται από βαθιά ιστορική κουλτούρα και πολιτιστική κληρονομιά. Η σημαντικότητα της περιοχής έγκειται στο γεγονός πως περιβάλλεται από 3 ηπείρους, γεγονός που επέτρεψε από το παρελθόν την αλληλεπίδραση μεταξύ διαφορετικών λαών. Βασικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της περιοχής που χρήζει αναφοράς είναι ότι σταδιακά η Μεσόγειος εξελίσσεται σε προορισμό για όλο τον χρόνο, καθώς ο καιρός ακόμα και τον χειμώνα επιτρέπει την κρουαζιέρα. Ο συνδυασμός των παραπάνω παραγόντων έχει οδηγήσει στην αύξηση του αριθμού και της χωρητικότητας των πλοίων που επισκέπτονται την περιοχή. Δεν είναι τυχαίο ότι το μερίδιο αγοράς της Μεσογείου όσον αφορά τον παγκόσμιο στόλο αυξήθηκε από 12,9% το 2016 σε 18,7% το 2018. Συνεπώς, η Μεσόγειος είναι η δεύτερη δημοφιλέστερη αγορά κρουαζιέρας μετά την Καραϊβική, ενώ και οι δύο μαζί φιλοξενούν το 52% του παγκόσμιου στόλου κρουαζιερόπλοιων. Όσον αφορά τους ελληνικούς προορισμούς κρουαζιέρας, είναι ευρύτερο τμήμα της κρουαζιέρας που πραγματοποιείται τόσο στην περιοχή της Μεσογείου όσο και των γειτονικών περιοχών, όπως η Μαύρη και η Ερυθρά Θάλασσα. Συγκεκριμένα, αποτελούν κομμάτι της κρουαζιέρας που λαμβάνει χώρα στην Ανατολική Μεσόγειο, μία από τις τέσσερις διακριτές αγορές. Η δυναμική των ελληνικών προορισμών εξαρτάται κατά κύριο λόγο από τις τάσεις που επικρατούν και τις στρατηγικές που χαράσσονται στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου (MedCruise, 2019).

## 2.1 Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Για να εκτιμήσουμε την θέση που καταλαμβάνει η Ελλάδα στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου όσον αφορά την συμβολή στον τομέα κρουαζιέρας, θα πρέπει να αναλύσουμε την εξέλιξη που έχουν σημειώσει τα σημαντικότερα ελληνικά λιμάνια από άποψη αριθμού αφίξεων και αριθμού επιβατών. Τα έτη που θα εξετάσουμε είναι το 2017 και το 2018.

Το έτος 2017, πραγματοποιήθηκαν στο λιμάνι της Κέρκυρας, που βρίσκεται στην Αδριατική, 410 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων. Φιλοξενήθηκαν συνολικά 679.681 χιλιάδες επιβάτες κρουαζιέρας, εκ των οποίων οι 69.915 χιλιάδες ήταν επιβάτες κρουαζιέρας αφετηρίας και οι 609.766 πραγματοποίησαν κρουαζιέρα διέλευσης. Συνολικά, τα λιμάνια της Αδριατικής φιλοξένησαν το έτος 2017 4.447.233 εκατομμύρια επιβάτες (MedCruise,2017). Συνεπώς το μερίδιο της Κέρκυρας στον συνολικό αριθμό επιβατών διαμορφώθηκε σε 15,28%.

Όσον αφορά το λιμάνι του Πειραιά, το έτος 2017 βρέθηκε στην 6<sup>η</sup> θέση με τα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου από άποψη υποδοχής επιβατών και αφίξεων. Συγκεκριμένα, το λιμάνι του Πειραιά ,

που τοποθετείται γεωγραφικά στην Ανατολική Μεσόγειο, επισκέφθηκαν το 2017, 576 κρουαζιερόπλοια, τα οποία φιλοξενούσαν 1.055.559 εκατομμύρια επιβάτες. Από αυτούς, οι 332.611 χιλιάδες επέλεξαν την κρουαζιέρα αφετηρίας και οι υπόλοιποι 722.948 χιλιάδες ήταν επιβάτες κρουαζιέρας διέλευσης. Συνολικά, ο αριθμός των επιβατών που επισκέφθηκαν τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου το έτος 2017 ήταν 1.740.289 εκατομμύρια (MedCruise, 2017). Συνεπώς, το μερίδιο του λιμένα Πειραιώς στην κρουαζιέρα της Ανατολικής Μεσογείου για το έτος 2017 ήταν 60,65%.

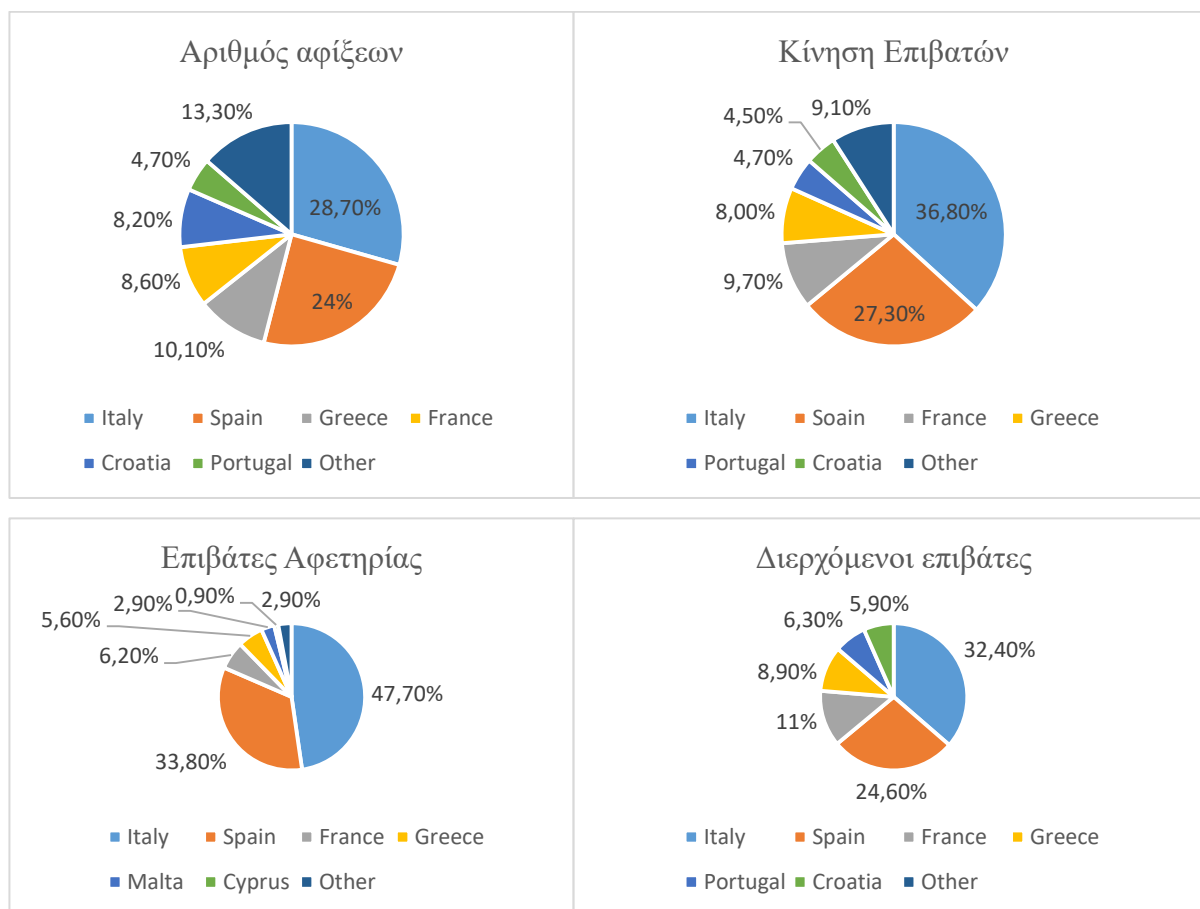
Ακόμη, σκόπιμο είναι να αναφερθούμε στα λιμάνια του Ηρακλείου και της Σούδας. Το λιμάνι του Ηρακλείου, που βρίσκεται στην Ανατολική Μεσόγειο, το έτος 2017, υποδέχθηκε 131 κρουαζιερόπλοια, τα οποία φιλοξένησαν συνολικά 181.693 χιλιάδες επιβάτες. Από αυτούς, οι 162.819 χιλιάδες πραγματοποίησαν κρουαζιέρα διέλευσης και οι 18.874 χιλιάδες κρουαζιέρα αφετηρίας. Συνέβαλλε λοιπόν κατά 10,44% στον συνολικό αριθμό επιβατών κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο το 2017. Όσον αφορά το λιμάνι της Σούδας, φιλοξένησε 128.067 χιλιάδες επιβάτες το 2017 και άρα συνέβαλλε κατά 7,36% στην κρουαζιέρα της Ανατολικής Μεσογείου (MedCruise, 2017).

Σημαντικά επίσης λιμάνια υπό εξέταση είναι αυτό της Θεσσαλονίκης, του Βόλου και της Καβάλας. Και τα τρία λιμάνια τοποθετούνται γεωγραφικά στην Ανατολική Μεσόγειο. Η Θεσσαλονίκη είχε μόνο 4 αφίξεις για το έτος 2017 και φιλοξένησε συνολικά 2.424 χιλιάδες επιβάτες. Το ποσοστό συμβολής στον συνολικό αριθμό επιβατών της Ανατολικής Μεσογείου ήταν μόλις 0,14%. Από την άλλη πλευρά, ο Βόλος υποδέχθηκε 9 κρουαζιερόπλοια και 7.618 επιβάτες, με μερίδιο συμμετοχής 0,44%. Η Καβάλα είχε 6 αφίξεις και 3.226 επιβάτες, με ποσοστό συμβολής 0,19% (MedCruise, 2017).

Τέλος, σημαντικό είναι να αναφερθούμε στα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας, διότι παρόλο που χαρακτηρίζονται από μειωμένη κίνηση κρουαζιέρας, ολοκληρώνουν το τοπίο αυτής της μορφής τουρισμού για την χώρα από άποψη άφιξης επιβατών. Για το έτος 2017, η Πάτρα φιλοξένησε 2 κρουαζιερόπλοια με 952 διερχόμενους επιβάτες. Αντίστοιχα, η Ηγουμενίτσα είχε 8 αφίξεις με 9.088 διερχόμενους επιβάτες (MedCruise, 2017).

Όπως φαίνεται στον πίνακα 2.1, το ποσοστό συμβολής της Ελλάδας στον συνολικό αριθμό επιβατών που υποδέχθηκε η Μεσόγειος το 2017 από την κρουαζιέρα, ήταν 8%. Αναλυτικότερα, τα ελληνικά λιμάνια συνέβαλλαν κατά 5,6% επί του συνολικού αριθμού των επιβατών αφετηρίας και 8,9% επί του αριθμού των διερχομένων. Τέλος, όσον αφορά τον αριθμό των αφίξεων, η Ελλάδα κατέλαβε ποσοστό 10,1% (MedCruise, 2017).

Πίνακας 2.1: Μερίδιο στην Μεσογειακή αγορά κρουαζιέρας ανά κατηγορία και χώρα (%),2017



Πηγή: MedCruise,(2017). [Online], [http://www.medcruise.com/sites/default/files/2018-03/cruise\\_activities\\_in\\_medcruise\\_ports-statistics\\_2017\\_final\\_0.pdf](http://www.medcruise.com/sites/default/files/2018-03/cruise_activities_in_medcruise_ports-statistics_2017_final_0.pdf) , accessed 3 Aug. 2019.

Αντίστοιχα, θα εξετάσουμε τα παραπάνω στοιχεία και για το έτος 2018. Αναφορικά με το λιμάνι της Κέρκυρας, το έτος 2018 υποδέχθηκε 413 κρουαζιερόπλοια. Παράλληλα, φιλοξένησε 735.832 χιλιάδες επιβάτες συνολικά, εκ των οποίων οι 82.259 χιλιάδες ήταν επιβάτες αφετηρίας και οι υπόλοιποι 653.573 χιλιάδες ήταν διερχόμενοι. Συνολικά, επισκέφθηκαν τα λιμάνια της Αδριατικής το έτος 2018, 4.889.351 επιβάτες (MedCruise,2018). Συνεπώς, η συμβολή της Κέρκυρας ήταν της τάξης του 15,05%.

Το λιμάνι του Πειραιά, όπου το έτος 2018, φιλοξένησε 524 κρουαζιερόπλοια και υποδέχθηκε 961.632 χιλιάδες επιβάτες, με τους επιβάτες αφετηρίας να διαμορφώνονται σε 354.398 χιλιάδες και οι διερχόμενοι σε 607.234 χιλιάδες. Συνολικά, τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου υποδέχθηκαν το έτος 2018, 1.638.816 εκατομμύρια επιβάτες (MedCruise,2018).Το μερίδιο του Πειραιά σε αυτό το σύνολο ήταν της τάξης του 58,68%.

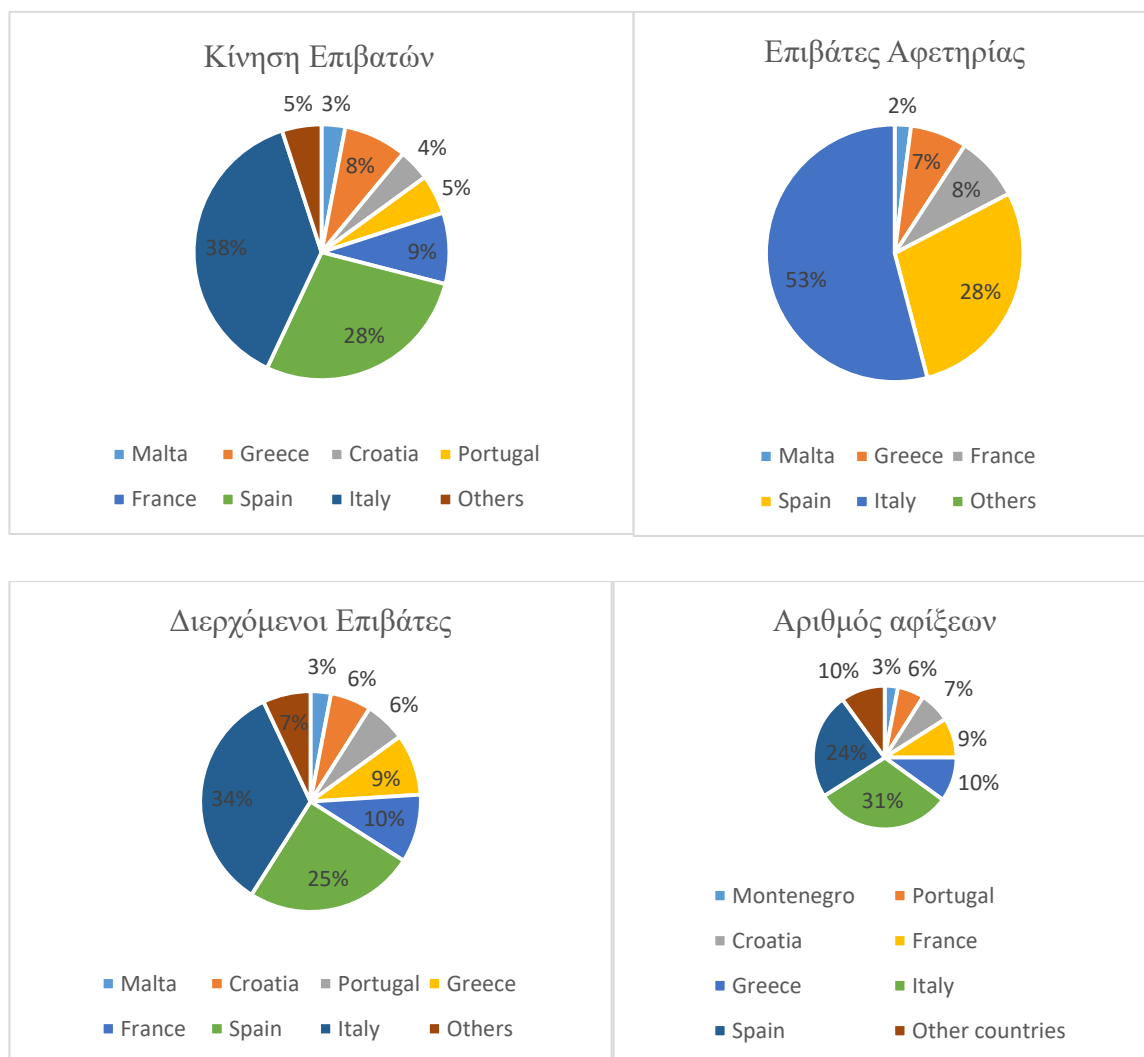
Ο λιμένας Ηρακλείου υποδέχθηκε 187 κρουαζιερόπλοια με 297.929 επιβάτες. Από αυτούς, οι 29.841 χιλιάδες πραγματοποίησαν κρουαζιέρα αφετηρίας και οι 268.088 κρουαζιέρα διέλευσης. Η συμβολή στον συνολικό αριθμό επιβατών που υποδέχθηκαν τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου ήταν για το 2018 της τάξης του 18,18%. Αντίστοιχα, όσον αφορά το λιμάνι της Σούδας, υποδέχθηκε 78 κρουαζιερόπλοια με 139.944 χιλιάδες επιβάτες διέλευσης και ποσοστό συμβολής 8,54% (MedCruise,2018).

Ακόμη, θα αναφερθούμε στα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, του Βόλου και της Καβάλας για το έτος 2018. Ξεκινώντας από την Θεσσαλονίκη, υποδέχθηκε το υπό εξέταση έτος 4 κρουαζιερόπλοια με 1.348 επιβάτες διέλευσης και ποσοστό συμβολής 0,08%. Ο Βόλος είχε 27 αφίξεις με 31.337 χιλιάδες επιβάτες, εκ των οποίων οι 6 ήταν αφετηρίας και οι 31.331 χιλιάδες διερχόμενοι. Η συμβολή του λιμανιού του Βόλου για το έτος 2018 στον συνολικό αριθμό των επιβατών κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο ήταν της τάξης του 1,91%. Το λιμάνι της Καβάλας φιλοξένησε 5 κρουαζιερόπλοια με 2.031 χιλιάδες επιβάτες διέλευσης και ποσοστό 0,12% (MedCruise,2018).

Για το τέλος αφήσαμε δύο μικρότερα ελληνικά λιμάνια, αυτό της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας. Για το έτος 2018, η πόλη της Πάτρας υποδέχθηκε 2 κρουαζιερόπλοια με 1.647 επιβάτες. Η Ηγουμενίτσα είχε 14 αφίξεις με 12.650 διερχόμενους επιβάτες (MedCruise,2018).

Όπως απεικονίζεται στον πίνακα 2.2, η Ελλάδα συνολικά συνέβαλλε κατά 8% στον αριθμό επιβατών που υποδέχθηκε συνολικά η Μεσόγειος το 2018. Αναλυτικότερα, όσον αφορά την προσέλκυση επιβατών αφετηρίας συνέβαλλε κατά 7% και αντίστοιχα κατά 9% στον συνολικό αριθμό διερχόμενων. Τέλος κατέλαβε ποσοστό της τάξης του 10% όσον αφορά τον συνολικό αριθμό αφίξεων στην Μεσόγειο το 2018 (MedCruise,2018).

Πίνακας 2.2: Μερίδιο στην Μεσογειακή αγορά κρουαζιέρας ανά κατηγορία και χώρα (%) 2018



Πηγή: MedCruise (2019). Cruise Activities in MedCruise Ports, Statistics 2018. [Online], <https://www.medcruise.com/file/6587/download?token=UUp9Ogpn> , accessed 15 May 2019.



Πίνακας 2.3: Μεταβολή ( %) του συνολικού αριθμού επιβατών κρουαζιέρας σε Ελλάδα και Μεσόγειο 2017 – 2018

<u>Λιμάνι</u>	<u>2017</u>				<u>2018</u>				<u>Μεταβολή (%)</u>
	<u>Αφίξεις</u>	<u>Επιβάτες</u>	<u>Αφετηρίας</u>	<u>Διέλευσης</u>	<u>Αφίξεις</u>	<u>Επιβάτες</u>	<u>Αφετηρίας</u>	<u>Διέλευσης</u>	
<b>Κέρκυρα</b>	410	679.681	69.915	609.766	413	735.832	82.259	653.573	+ 8,26% ↑
<b>Πειραιάς</b>	576	1.055.559	332.611	722.948	524	961.632	354.398	607.234	- 8,90% ↓
<b>Ηράκλειο</b>	131	181.693	18.874	162.819	187	297.929	29.841	268.088	+ 63,97% ↑
<b>Σούδα</b>	84	128.067	782	127.285	78	139.944	-	139.944	+ 9,27% ↑
<b>Θεσσαλονίκη</b>	4	2.424	3	2421	4	1.348	-	1.348	- 44,39% ↓
<b>Βόλος</b>	9	7.618	-	7.618	27	31.337	6	31.331	+311,35 ↑
<b>Καβάλα</b>	6	3.226	-	3.226	5	2.031	-	2.031	- 44,39% ↓
<b>Πάτρα</b>	2	952	-	952	2	1.647	-	1.647	+ 73% ↑
<b>Ηγουμενίτσα</b>	8	9.088	-	9.088	14	12.650	-	12.650	+39,19 ↑
<b>Ελλάδα</b>		<b>2.068.308</b>				<b>2.184.350</b>			+ 5,61% ↑
<b>Μεσόγειος</b>		<b>25.915.573</b>				<b>28.038.536</b>			+ 8,19% ↑

\*Εξαγωγή ποσοστού μεταβολής από στοιχεία της MedCruise για το έτος 2017 – 2018, διαθέσιμο στην πηγή: <https://www.medcruise.com/tags/statistics>

Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα 2.3, η κρουαζιέρα στην Μεσογειακή αγορά ευρύτερα παρουσίασε αύξηση της τάξης του +8,19 κατά τα έτη 2017 – 2018. Τα λιμάνια της Ελλάδας συνολικά παρουσίασαν άνοδο της τάξης του +5,61%, όσον αφορά τον αριθμό επιβατών κρουαζιέρας που υποδέχθηκαν κατά τα έτη 2017 – 2018. Αναλυτικότερα, ο Πειραιάς, η Καβάλα και η Θεσσαλονίκη γνώρισαν μία σημαντική πτώση το έτος 2018, σε αντίθεση με λιμάνια όπως η Κέρκυρα, το Ηράκλειο, η Σούδα, ο Βόλος, η Πάτρα και η Ηγουμενίτσα που παρουσίασαν ανοδική πορεία. Ωστόσο, αξιοσημείωτο είναι ότι σε μεγάλα ελληνικά λιμάνια όπως η Κέρκυρα, ο Πειραιάς και το Ηράκλειο, ο αριθμός των επιβατών αφετηρίας αυξήθηκε κατά το διάστημα 2017 – 2018, γεγονός ενθαρρυντικό για την περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας αφετηρίας στην χώρα μας.

## 2.2 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΚΑΙ ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Το έτος 2013, όλη η περιοχή της Μεσογείου βρισκόταν σε κατάσταση βαθιάς οικονομικής και νομισματικής κρίσης. Γεγονότα όπως η Αραβική Άνοιξη, η επάνοδος της Τουρκίας και της Ρωσίας στο πολιτικό προσκήνιο, η οικονομική κρίση που ταλάνιζε την Ελλάδα ήταν η συνέπεια για να αποσταθεροποιηθεί η κατάσταση στην Μεσόγειο και να παρατηρηθούν πτωτικές τάσεις στον τομέα της κρουαζιέρας (Norens, 2013) .

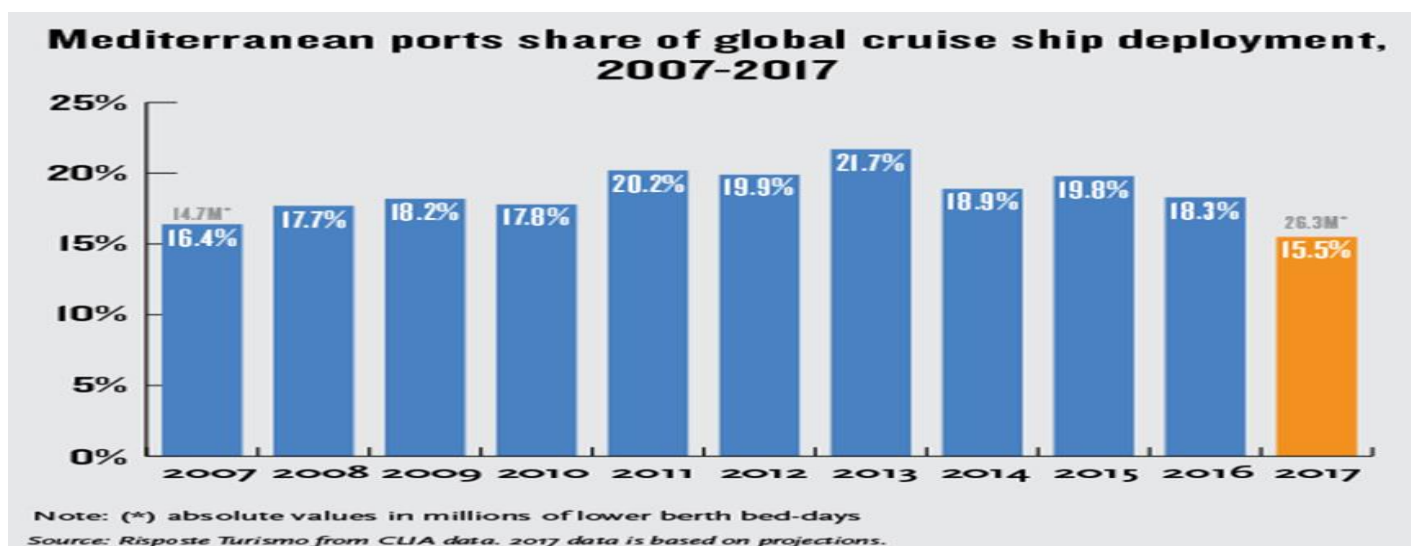
Συγκεκριμένα, οι γεωπολιτικές εξελίξεις στην Ανατολική Μεσόγειο είχαν αρνητικό αντίκτυπο στην εξέλιξη του τομέα της κρουαζιέρας σε όλα τα λιμάνια της Τουρκίας. Απότοκος αυτού του γεγονότος ήταν το βασικό λιμάνι κρουαζιέρας αφετηρίας, η Κωνσταντινούπολη, να μην συμπεριληφθεί στα δέκα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου για το 2016. Την ίδια πορεία είχαν και άλλα τουρκικά λιμάνια όπως το Κουσάντασι, Μπόντρουμ, Αττάλεια. Η επιβατική κίνηση κρουαζιέρας έπεσε κατακόρυφα, καθώς οι εταιρείες κρουαζιέρας είτε ακύρωσαν τα δρομολόγια τους στα τουρκικά λιμάνια είτε επαναδρομολόγησαν τις αφίξεις για άλλα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου. Στο πλαίσιο αυτό, η κίνηση στα ελληνικά λιμάνια το έτος 2016 αυξήθηκε σε σημαντικό βαθμό, όπως απεικονίζεται στον πίνακα 3.1 του επόμενου κεφαλαίου, όπου ο συνολικός αριθμός επιβατών στα ελληνικά λιμάνια άγγιξε τα 5.197.118 εκατομμύρια.

Όπως θα γίνει αντιληπτό από τις απόψεις που θα παρατεθούν σε αυτήν εδώ την παράγραφο, οι προβλέψεις για την πορεία της Ελλάδας στον τομέα της κρουαζιέρας είχαν θετική χροιά, παρά τα τεκταινόμενα στην Ανατολική Μεσόγειο. Χαρακτηριστικά, ο διευθυντής της Luis Cruises, κ. Αναστασιάδης είπε: “ Η Ελλάδα έχει επιστρέψει δυναμικά. Τα επόμενα δύο χρόνια ( 2015- 2016), η ζήτηση κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο, θα αυξηθεί ειδικά στην περίπτωση της Ελλάδας και της Τουρκίας (Απον., 2014). Την ίδια εικόνα έδωσε και ο Γενικός Διευθυντής των Ποσειδωνίων κ. Βώκος, αναφέροντας χαρακτηριστικά “Καθώς οι γεωπολιτικές τάσεις ευτυχώς υποχωρούν και οι επιδράσεις τους φθίνουν, η απόδοση των ακτών της Μεσογείου θα ανέβουν με τις μεγαλύτερες εταιρείες κρουαζιέρας να επενδύουν σε προορισμούς με την μεγαλύτερη λιμενική πυκνότητα στον κόσμο. Ειδικότερα για την Ελλάδα, η οικονομική συνεισφορά του θαλάσσιου τουρισμού, που καθοδηγείται από τον τομέα της κρουαζιέρας, μπορεί να φθάσει τα 1 δισ. ευρώ ετησίως, σύμφωνα με μελέτη του Ναυτικού Επιμελητηρίου. Ο Θαλάσσιος Τουρισμός έχει τη δυνατότητα να δημιουργήσει 40.000 νέες άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας στο άμεσο μέλλον, οι περισσότερες από τις οποίες θα καλύψουν τις ανάγκες του κρουαζιερόπλοιου, καθώς το 2015 η Ελλάδα αναμένει περισσότερα από 5

εκατομμύρια κρουαζιερόπλοια’’(Sea Tourism Key Growth Driver for Eastern Mediterranean Economies,2015).

Ωστόσο, το έτος 2017 χαρακτηρίστηκε από διστακτικότητα. Πιθανοί φόβοι επιθέσεων στην Ανατολική Μεσόγειο κατέστησαν προορισμούς όπως η Τουρκία, η Αίγυπτος και η Τυνησία απαγορευτικούς για τις εταιρείες κρουαζιέρας. Αποτόκος αυτού ήταν το μερίδιο της Μεσογείου σε επίπεδο προσέλκυσης κρουαζιερόπλοιων να πέσει στο 15,5%, ποσοστό χαμηλότερο από αυτό που κατείχε πριν μία δεκαετία, όπως απεικονίζεται στον πίνακα 2.4 (Georgakopoulos, 2019). Η Ελλάδα επηρεάστηκε από τα γεγονότα στην Ανατολική Μεσόγειο, με μικρότερο αριθμό επιβατών το 2017 συγκριτικά με το προηγούμενο έτος, καθώς από 5.197.118 εκατομμύρια το 2016 έπεσε στα 4.642.769 το 2017.

Πίνακας 2.4 Μερίδιο Μεσογειακών λιμένων στις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων (%) 2007 - 2017



Πηγή: Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017. (2018). [online], Cruise Lines International Association, <http://Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017>, accessed 13 Aug. 2019.

Για το έτος 2018, οι προβλέψεις ήταν πιο ευοίωνες στο πλαίσιο της μερικής σταθεροποίησης της πολιτικής κατάστασης στις χώρες της Ανατολικής Μεσογείου, με την Μεσόγειο να σημειώνει αύξηση του μεριδίου τους στον παγκόσμιο χάρτη της κρουαζιέρας. Αυτή η πρόβλεψη επιβεβαιώνεται και από τα στοιχεία του πίνακα 2.3, καθώς τα λιμάνια της Μεσογείου παρουσίασαν αύξηση της τάξης του +8,19% από άποψη αριθμού επιβατών. Παράλληλα, σύμφωνα με στοιχεία της MedCruise για το έτος

2018, το μερίδιο συμμετοχής της Μεσογείου στην παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας διαμορφώθηκε σε 16,7% έναντι του 15,5% το 2017 (MedCruise,2019).

Το έτος 2019, είναι η χρονιά που θα αποκαταστήσει την φήμη της Ανατολικής Μεσογείου ως βασικό προορισμό κρουαζιέρας, καθώς η επέκταση του παγκόσμιου στόλου συνέβαλλε στην δημιουργία νέων θέσεων παραβολής της τάξης του 7,5%. Αυτό πρακτικά σημαίνει 24 νεότευκτα πλοία προς δραστηριοποίηση στην Μεσόγειο και 42,488 νέες θέσεις παραβολής (TheSeaNation, 2019). Σύμφωνα με έγκυρα δημοσιεύματα της τουρκικής εφημερίδας Hurriyet, το έτος 2019 καθώς και τα έτη που ακολουθούν επανέρχονται στο προσκήνιο και τα λιμάνια της Τουρκίας, με μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας να την επιλέγουν ως προορισμό. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το πλοίο Azamara Pursuit της εταιρείας Royal Caribbean που για το έτος 2021 έχει οργανώσει δρομολόγιο που περιλαμβάνει πλήθος ελληνικών νησιών με σημείο σταθμό το τουρκικό λιμάνι Kusadasi (Coşan, 2018).

Στα ίδια βήματα θα κινηθούν για το έτος 2019- 2020 και οι εταιρείες Holland America Line και Norwegian Cruise Line. Επίσης, η MSC εταιρεία κολοσσός στον τομέα της κρουαζιέρας ανακοίνωσε ως νέους προορισμούς για το 2019 τα λιμάνια της Αττάλειας. Η άνοδος της Τουρκίας οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην δημιουργία νέου τερματικού σταθμού στο λιμάνι της Κωνσταντινούπολης στο πλαίσιο του Galataproject, γεγονός που έχει ήδη εξασφαλίσει για το 2020 50 αφίξεις κρουαζιέρας αφετηρίας. Βασικός λόγος επίσης ήταν και τα προνόμια που έδωσε η τουρκική κυβέρνηση στις εταιρείες κρουαζιέρας που λειτούργησαν ως ισχυρά κίνητρα για το προσανατολισμό των πλοίων τους προς αυτή την γεωγραφική περιοχή.

Για μία μερίδα της ναυτιλιακής κοινότητας, η επάνοδος της Τουρκίας αποτελεί απειλή για την τουριστική κίνηση γενικότερα στην Ελλάδα και ειδικότερα για την κρουαζιέρα ενώ κάποιοι άλλοι υπερασπίζονται το αντίθετο. Ως συγγραφέας της παρούσας διπλωματικής εργασίας, είμαι υπέρμαχος της δεύτερης φωνής, καθώς θεωρώ ότι η δράση των δύο χωρών θα είναι συμπληρωματική και όχι ανταγωνιστική. Η εγγύτητα των λιμένων των δύο χωρών σημαίνει ότι θα δημιουργηθούν δρομολόγια που να μην θα ξεκινούν από την Τουρκία αλλά με ενδιάμεσους σταθμούς ελληνικά λιμάνια. Κοινός στόχος είναι η προσέλκυση περισσότερων επιβατών στην Ανατολική Μεσόγειο μέσω της αναστροφής του αρνητικού κλίματος που είχε διαμορφωθεί τα τελευταία χρόνια , της επένδυσης σε νέες υποδομές και της χάραξης σωστής στρατηγικής.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

### **3.1 ΓΕΝΙΚΑ**

Το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της κρουαζιέρας στην Ελλάδα έπαιξε καταλυτικό ρόλο στην εξέλιξη της και στην δυναμική του προσφερόμενου προϊόντος. Αναφερόμενοι στο θεσμικό πλαίσιο, κάνουμε λόγο για τον όρο ‘cabotage’, που στην περίπτωση της Ελλάδας, η εφαρμογή του χρονολογείται το έτος 1926, απαγορεύοντας σε πλοία με ξένη σημαία να δραστηριοποιούνται οικονομικά στο Ιόνιο και το Αιγαίο Πέλαγος (Huffpost Greece,2019). Το ελληνικό κράτος άφησε πίσω του την λογική του υπερπροστατευτισμού μέσω της υιοθέτησης του Ν.4072/2012 τον Απρίλη του 2012, με τον οποίο πραγματοποιήθηκε η καθολική απελευθέρωση της κρουαζιέρας στην Ελλάδα (Ζουρούδης,2016). Η άρση του ‘cabotage’, έδωσε το κίνητρο στα ελληνικά λιμάνια να καταστούν πιο ανταγωνιστικά, εκσυγχρονίζοντας τον τρόπο λειτουργίας τους και επενδύοντας σε υποδομές.

Κάποια από τα χαρακτηριστικά που λειτούργησαν ως ευνοϊκοί παράγοντες για την ανάπτυξη κρουαζιέρας στην χώρα μας αναδεικνύοντας στην σε δημοφιλή τουριστικό προορισμό και δίνοντας της συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με τις υπόλοιπες ανταγωνίστριες χώρες είναι η γεωγραφική της θέση σε συνδυασμό με τις ήπιες κλιματολογικές συνθήκες και την φυσική ομορφιά, τον ιστορικό πλούτο και την πολιτιστική κληρονομιά. Αυτά τα χαρακτηριστικά αποτελούν κινητήριο δύναμη για τις εταιρείες κρουαζιέρας ώστε να εντάξουν στα δρομολόγια τους τα ελληνικά νησιά.

### **3.2 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

#### ***3.2.1 ΚΥΡΙΑ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ***

Η κρουαζιέρα αποτελεί για την χώρα μας μία δυναμική αγορά, που λαμβάνει χώρα σε ένα σύνολο 43 ελληνικών λιμένων με διαφορετικά χαρακτηριστικά και δυνατότητες, που τα καθιστούν μοναδικά και ξεχωριστά. Κάποια λιμάνια είναι πιο δημοφιλή και χαρακτηρίζονται από μεγαλύτερη ελκυστικότητα σε σχέση με τα άλλα, κριτήριο που τα διαχωρίζει σε δύο βασικές κατηγορίες. Πρόκειται για τους κύριους και τους δευτερεύοντες λιμένες, όπως απεικονίζεται στο διάγραμμα 3.1. Η κατηγοριοποίηση γίνεται με βάση την σταθερά των 100.000 επιβατών (Αριατζής,2017).

Διάγραμμα 3.1: Κύριοι & Δευτερεύοντες Ελληνικοί Λιμένες Κρουαζιέρας



Πηγή: Αριατζής, Ν. (2017). *Η αγορά της κρουαζιέρας στους Ελληνικούς λιμένες. Ποσοτική ανάλυση και πρόβλεψη για το 2017.* [ebook]Κόρινθος. Available at: <http://amitos.library.uop.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/5121/7472018%20%CE%91%CE%A1%CE%99%CE%91%CE%A4%CE%96%CE%97%CE%A3%20%CE%9D%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%9B%CE%91%CE%9F%CE%A3.pdf?sequence=1&isAllowed=y&fbclid=IwAR3diZFC PmSzXxZ6DY764bMSVX2IOs1LCOtUvwh5dnAvtUBxK7PyzZF51Xw> [Accessed 31 Oct. 2019].

### 3.2.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Τα ελληνικά λιμάνια ταξινομούνται σε διαφορετικές κατηγορίες βάσει των χαρακτηριστικών τους και η ταξινόμηση βασίζεται σε 5 διαφορετικούς παράγοντες. Αυτοί είναι οι λιμενικές υποδομές, το καθεστώς ιδιοκτησίας, το μέγεθος του λιμανιού από άποψη προσέλευσης επιβατών, η ελκυστικότητα του, και η λειτουργία που επιτελεί (Πάλλης, 2017). Συνοπτικά οι παραπάνω παράγοντες απεικονίζονται στο διάγραμμα 3.2.

Διάγραμμα 3.2: Χαρακτηριστικά Ελληνικών Λιμένων Κρουαζιέρας

<b>5 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ</b>				
<p><b>Λιμενικές Υποδομές</b></p> <p>1. Τερματικός σταθμός Κρουαζιέρας</p> <p>2. Σύγχρονες εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας</p>	<p><b>Καθεστώς Ιδιοκτησίας</b></p> <p>1. Δημόσιος Φορέας</p> <p>2. Ιδιωτικός Φορέας</p> <p>3. Συνδυασμός των παραπάνω</p>	<p><b>Μέγεθος</b></p> <p>1. Πολύ μεγάλο: &gt;500.000 επιβάτες</p> <p>2. Μεγαλο: 250 - 500.000</p> <p>3. Μεσαίο: 100-200.000</p> <p>4. Μικρό : &lt;100.000 επιβάτες</p>	<p><b>Ελκυστικότητα</b></p> <p>1. Διάσημος</p> <p>2. Ιδιαίτερος προορισμός</p>	<p><b>Λειτουργία</b></p> <p>1. Λιμένας αφετηρίας</p> <p>2. Λιμένας Κατάπλου</p> <p>3. Υβριδικός</p>

Πηγή: Πάλλης, Θ., Βαγγέλας, Γ., Αράπη, Κ., Κλαδάκη, Π. και Παπαχριστάκη, Α. (2017). *Η Αναπτυξιακή Προοπτική της Κρουαζιέρας Αφετηρίας στην Ελλάδα*. [eBook] , [https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/09/limania\\_krouaziera\\_final.pdf](https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/09/limania_krouaziera_final.pdf) , τελευταία επίσκεψη 22/09/2019.

Θα εξετάσουμε τα παραπάνω χαρακτηριστικά για 4 από τα σημαντικότερα ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας. Αυτά είναι ο Πειραιάς, η Κέρκυρα, το Ηράκλειο και η Θεσσαλονίκη.

Όσον αφορά το λιμάνι του Πειραιά, διαθέτει 3 τερματικούς σταθμούς κρουαζιέρας, συνολικής χωρητικότητας 16.100 m<sup>2</sup>. Πρόκειται για τους τερματικούς σταθμούς Άλκιμο, Θεμιστοκλή και Μιαούλη (Πειραιάς, Λιμάνι Κρουαζιέρας, 2019). Αναφορικά με το καθεστώς ιδιοκτησίας, από το 2016 η μετοχική σύνθεση του λιμανιού διαμορφώνεται κατά 51% από την Cosco Shipping, η οποία ελέγχει και τους τερματικούς σταθμούς κρουαζιέρας, από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. Α.Ε.) κατά 23,14% και από το επενδυτικό κοινό κατά 25,86% (Δεμενόπουλος, 2019). Θεωρείται ένα από τα μεγαλύτερα ελληνικά λιμάνια, καθώς φιλοξενεί περισσότερους από 500.000 επιβάτες ετησίως και συγκεκριμένα για το έτος 2018 961.632 χιλιάδες

επιβάτες κρουαζιέρας, όπως αποτυπώνεται στον πίνακα 3.1. Πρόκειται για λιμάνι με ιδιαίτερη φήμη, που λειτουργεί ως λιμένας αφετηρίας και ως λιμένας κατάπλου.

Το λιμάνι της Κέρκυρας διαθέτει έναν επιβατικό σταθμό κρουαζιέρας, συνολικής χωρητικότητας 3.600 m<sup>2</sup>. Αναφορικά με την ιδιοκτησία, ο Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας Α.Ε (Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε) έχει τον τίτλο Ανώνυμης Εταιρείας και μοναδικός μέτοχος είναι το Ελληνικό Δημόσιο. Μαζί με το λιμάνι του Πειραιά, κατατάσσεται στα πολύ μεγάλα λιμάνια καθώς το έτος 2018 φιλοξένησε, σύμφωνα με τον Πίνακα 3.1, 735.832 χιλιάδες επιβάτες κρουαζιέρας. Αποτελεί ένα από τα διασημότερα λιμάνια της Μεσογείου, ενώ παράλληλα συνδυάζει την κρουαζιέρα αφετηρίας με την κρουαζιέρα διέλευσης (Corfuport.gr, 2016).

Ο λιμένας Ηρακλείου διαθέτει 3 αποβάθρες (II, V, V) πολλαπλών χρήσεων και έναν τερματικό σταθμό κρουαζιέρας, συνολικής χωρητικότητας 1.125 m<sup>2</sup>. Ο οργανισμός έχει την μορφή Ανώνυμης Εταιρείας και το μετοχικό της κεφάλαιο εξολοκλήρου ανήκει στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. Α.Ε.). Κατατάσσεται στην κατηγορία των μεγάλων λιμανιών καθώς το έτος 2018 φιλοξένησε 297.929 χιλιάδες επιβάτες κρουαζιέρας, σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 3.1. Αδιαμφισβήτητα είναι ένα από τα πιο δημοφιλή ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας με υβριδικό χαρακτήρα όσον αφορά την λειτουργία του, αλλά περιορισμένου όσον αφορά την κρουαζιέρα αφετηρίας (Portheraklion.gr, 2018).

Τέλος, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί Δημόσια Αρχή με την μορφή Ανωνύμου Εταιρείας. Το έτος 2018, το 67% του Οργανισμού εξαγοράστηκε από την South Europe Gateway Thessaloniki Limited. Κατατάσσεται στην κατηγορία των μικρών λιμανιών, καθώς όπως αποτυπώνεται στον πίνακα 3.1 φιλοξένησε το έτος 2018 μόλις 1.502 επιβάτες κρουαζιέρας. Θα μπορούσαμε να το χαρακτηρίσουμε ως "ιδιαίτερο" λιμάνι, με πολλές προοπτικές να αποκτήσει μεγαλύτερη φήμη και ελκυστικότητα. Είναι υβριδικό λιμάνι, ωστόσο η χρήση του ως λιμάνι αφετηρίας είναι οριακή. Το συμπέρασμα αυτό προκύπτει από τα στοιχεία του πίνακα 3.3, σύμφωνα με τα οποία το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είχε μικρό αριθμό επιβατών αφετηρίας κατά τα έτη 2012-2017, ενώ το 2018 δεν υποδέχθηκε κανέναν επιβάτη αφετηρίας (Thra.gr, 2019).



### 3.3 Η ΖΗΤΗΣΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

#### *3.3.1 ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ*

Βάσει των στοιχείων που έχει δημοσιεύσει η Ένωση λιμένων Ελλάδας για τις συνολικές αφίξεις κρουαζιερόπλοιων και επιβατών κρουαζιέρας για τα έτη 2010 – 2018 στο σύμπλεγμα των 43 λιμένων, θα εξάγουμε συμπεράσματα για το εάν η βιομηχανία κρουαζιέρας στην Ελλάδα έχει ακολουθήσει ανοδική ή καθοδική πορεία τα τελευταία χρόνια καθώς και θα εκτιμήσουμε το ποσοστό μεταβολής προς τα πάνω ή προς τα κάτω.

Για την εξαγωγή συμπερασμάτων αναφορικά με την πορεία του κλάδου κρουαζιέρας στην Ελλάδα από άποψη αριθμού επιβατών, θα προβούμε σε ανάλυση των αριθμητικών δεδομένων που έχουν δημοσιευθεί σε δύο πίνακες από την Ένωση Λιμένων Ελλάδος για τα έτη 2010 – 2018 (Elime.gr, 2019) και διαμορφώνονται όπως παρακάτω:

Πίνακας 3.1: Συνολικός αριθμός επιβατών κρουαζιέρας στα ελληνικά λιμάνια 2010 - 2018

Έτος/Λιμάνι	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Πειραιάς</b>	1.145.402	1.485.828	1.198.047	1.302.581	1.055.556	980.149	1.094.135	1.055.559	961.632
<b>Σαντορίνη</b>	775.512	938.291	838.875	778.057	742.553	791.927	783.893	620.570	749.286
<b>Κέρκυρα</b>	569.400	594.228	655.764	744.673	672.368	647.347	748.916	679.681	735.832
<b>Μύκονος</b>	663.371	782.365	657.511	587.501	610.207	649.914	722.517	699.304	702.256
<b>Κατάκολο</b>	763.861	819.943	749.892	763.966	584.879	459.882	505.111	567.047	468.046
<b>Ρόδος</b>	632.117	576.399	472.308	409.991	311.182	342.063	314.689	274.903	237.808
<b>Ηράκλειο</b>	305.000	221.562	215.700	270.020	242.951	219.805	238.780	181.693	297.929
<b>Χανιά</b>	11.509	158.118	129.087	124.205	33.304	96.612	147.915	128.067	139.944
<b>Πάτμος</b>	151.864	176.212	112.587	113.339	109.429	124.476	91.785	110.878	103.126
<b>Κεφαλλονιά</b>	82.812	87.171	120.739	135.659	88.032	149.227	85.463	61.598	144.074
<b>Ναύπλιο</b>	66.779	49.188	30.686	23.732	26.050	46.075	51.551	29.689	57.894
<b>Σάμος</b>	10.053	21.725	37.374	38.676	24.865	10.893	43.659	10.008	14.737
<b>Λαύριο</b>	17.221	14.670	17.339	13.504	30.493	44.815	43.236	17.406	-
<b>Βόλος</b>	21.455	72.796	11.926	20.227	57.825	67.096	37.445	7.618	31.336
<b>Καλαμάτα</b>	-	-	12.595	3.128	17.951	38.549	28.132	8.020	7.281
<b>Αγ. Νικόλαος</b>	-	-	48.204	43.817	46.432	37.762	26.560	28.972	13.616
<b>Σύρος</b>	-	-	12.944	9.396	24.012	21.986	26.403	24.543	18.071

<b>Ζάκυνθος</b>	-	-	5.630	34.143	10.953	5.742	25.175	13.104	14.284
<b>Χίος</b>	5.183	8.487	8.349	9.924	16.963	25.229	21.933	16.445	1.766
<b>Κως</b>	26.252	23.473	41.171	64.756	42.040	18.277	19.222	6.451	4.153
<b>Θεσσαλονίκη</b>	16.029	11.519	8.014	14.585	19.720	26.356	18.876	2.424	1.502
<b>Μυτιλήνη</b>	15.663	35.456	29.951	42.423	34.150	24.894	13.923	2.482	260
<b>Υπόλοιπα Λιμάνια</b>	28.576	43.456	85.263	112.202	127.656	127.945	107.799	96.307	83.809
<b>Σύνολο Επιβατών</b>	5.308.059	6.121.118	5.500.138	5.660.505	4.929.571	4.957.021	5.197.118	4.642.769	4.788.642

Πηγή: Elime.gr. (2019). Ένωση Λιμένων Ελλάδος - Στοιχεία Κρουαζιέρας 2018. [online] Available at: <https://www.elime.gr/deltia-typou/item/1270-elime-04012019> [Accessed 31 Oct. 2019].

Από τα στοιχεία του πίνακα 3.1 εξάγονται τα παρακάτω συμπεράσματα:

- Διαπιστώνεται ότι κατά το διάστημα 2010 – 2018, υπήρξε μείωση της τάξης του -6,94% μετρώντας την συνολική τάση στο σύνολο των 43 ελληνικών λιμένων από άποψη προσέλκυσης επιβατών κρουαζιέρας κατά το διάστημα 2013-2018. Χαρακτηριστικά κατά το 2010-2011 παρατηρούμε αύξηση της τάξης του 15,32%, κατά το 2011-2012 μείωση της τάξης του -10,14%, από το 2012 στο 2013 σημειώθηκε αύξηση της τάξης του 2,92%, μείωση -12,91% από το 2013 στο 2014, μικρή αύξηση 0,56% από το 2014-2015, αύξηση της τάξης του 4,84% κατά το 2015-2016 , σημαντική μείωση της τάξης του -10,67% κατά το 2016-2017 και τέλος μικρή αύξηση της τάξης του 3,14% το 2017-2018.
- Η πλειοψηφία των επιβατών κρουαζιέρας εντοπίζεται στα 8 κύρια λιμάνια που αναφέρθηκαν στο διάγραμμα 3.1, τα οποία συγκεντρώνουν το 89,64% της συνολικής επιβατικής κίνησης κρουαζιέρας στην Ελλάδα, καθώς φιλοξένησαν για το έτος 2018 4.292.733 επιβάτες.
- Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως 21 ελληνικά λιμάνια υποδέχθηκαν κάτω από 10.000 επιβάτες κρουαζιέρας το 2018. Συνολικά, υποδέχθηκαν 79.440 χιλιάδες επιβάτες κρουαζιέρας συμβάλλοντας κατά ποσοστό μόλις 1,66% στον συνολικό αριθμό επιβατών κρουαζιέρας των ελληνικών λιμένων για το έτος 2018.

### 3.3.2 ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Ιδιαίτερη σημασία έχει για την τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας σε οικονομικό επίπεδο, το γεγονός πως πέντε μεγάλα λιμάνια από τα προαναφερθέντα λειτουργούν ως λιμένες αφετηρίας και τερματισμού ( home – ports ) στα κυκλικά δρομολόγια που πραγματοποιούν τα κρουαζιερόπλοια. Αυτά είναι ο Πειραιάς, το Ηράκλειο, η Κέρκυρα, η Θεσσαλονίκη και τα Χανιά. Η εξέλιξη των επιβατών αφετηρίας στα σημαντικότερα ελληνικά λιμάνια home – ports κατά τα έτη 2013-2018 απεικονίζεται στον παρακάτω πίνακα 3.2 από στοιχεία της MedCruise:

Πίνακας 3.2: Σύνολο επιβατών αφετηρίας στα ελληνικά λιμάνια home-ports 2013-2018

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Μεταβολή (%) 2013-2018
<b>Πειραιάς</b>	308.705	256.186	284.241	352.663	332.611	354.398	+18,87%
<b>Ηράκλειο</b>	55.443	23.925	3.344	7.302	18.874	29.841	+192,08%
<b>Χανιά</b>	-	-	-	-	782	-	-
<b>Κέρκυρα</b>	70.735	71.881	69.926	70.864	69.915	82.259	+16,5%
<b>Θεσσαλονίκη</b>	6	161	51	774	3	-	+3.833,05%
<b>Σύνολο</b>	<b>434.889</b>	<b>352.153</b>	<b>357.562</b>	<b>431.603</b>	<b>422.185</b>	<b>466.498</b>	<b>+11,55%</b>

\*Εξαγωγή ποσοστού μεταβολής των συνολικών επιβατών αφετηρίας 2013-2018 από στοιχεία της MedCruise, διαθέσιμα στην πηγή: <https://www.medcruise.com/publications>

Από τα στοιχεία του πίνακα 3.3 μπορούμε να εξάγουμε τα παρακάτω συμπεράσματα:

- Ο συνολικός αριθμός επιβατών κρουαζιέρας αφετηρίας γνώρισε αύξηση της τάξης του +11,55% υπολογίζοντας το ποσοστό μεταβολής από χρόνο σε χρόνο, στα 5 σημαντικότερα ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας αφετηρίας.
- Σημαντική αύξηση γνώρισε το λιμάνι του Πειραιά της τάξης του +18,87% εξετάζοντας την συνολική τάση κατά τα έτη από το 2013 έως το 2018, επιβεβαιώνοντας το γεγονός πως είναι το σημαντικότερο ελληνικό λιμάνι όσον αφορά την δραστηριότητα κρουαζιέρας στην χώρα. Στο κεφάλαιο 4 θα χρησιμοποιήσουμε τον συνολικό αριθμό επιβατών αφετηρίας για να εξάγουμε συμπεράσματα για την οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά.

- Θετικό πρόσημο έχει και για το λιμάνι της Κέρκυρας η κρουαζιέρα αφετηρίας, γεγονός που αποδεικνύει ότι το λιμάνι της Κέρκυρας είναι ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια στην Αδριατική που έχει γνωρίσει σημαντική ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια και συγκεκριμένα αύξηση του +16,5%.
- Εντυπωσιακή ήταν η αύξηση στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, όπου ύστερα από εκτίμηση της τάσης, προέκυψε το συμπέρασμα ότι σημείωσε αύξηση της τάξης του +3.833,05%, παρόλο που το έτος 2018 δεν υποδέχθηκε κανέναν επιβάτη αφετηρίας. Το λιμάνι των Χανίων, παρόλο που έκανε μερικά βήματα όσον αφορά την κρουαζιέρα αφετηρίας το έτος 2017, φιλοξενώντας 782 επιβάτες, τα χρόνια που προηγήθηκαν και το έτος 2018 δεν επιδόθηκε στην κρουαζιέρα αφετηρίας. Στην περίπτωση του Ηρακλείου, υπήρξε αυξητική τάση κατά το διάστημα 2013-2018 της τάξης του +192,08%.

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ – Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

Αρχικό πλάνο της παρούσας διπλωματικής εργασίας ήταν η εκτίμηση της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας σε όλα τα ελληνικά λιμάνια. Ωστόσο λόγω έλλειψης στοιχείων που εμποδίζει μια εκ βάθους εμπειριστατωμένη ανάλυση η έρευνα περιορίστηκε στην εκτίμηση της οικονομικής επίπτωσης από την κρουαζιέρα στο λιμάνι του Πειραιά. Τα στοιχεία που θα παρατεθούν παρακάτω για το έτος 2011 συγκριτικά με το 2018, ήταν αποτέλεσμα έρευνας από διπλωματική εργασία, αναλύσεις οργανισμών του κλάδου και επιστημονικές έρευνες ειδικών που ασχολούνται με την κρουαζιέρα. Ενδεικτικά, πηγές μέτρησης της οικονομικής επίπτωσης ήταν οι παρακάτω:

- Διπλωματική Εργασία με τίτλο “ Η κρουαζιέρα και η οικονομική της επίπτωση στα λιμάνια και την ενδοχώρα τους, Η περίπτωση του Πειραιά, η οποία διεξήχθη το έτος 2012 από τον Σαμαρά Απόστολο.
- Ανάλυση στατιστικών της κρουαζιέρας από την MedCruise για τα έτη 2012-2018
- Δελτίο Τύπου της Τράπεζας της Ελλάδας για το ταξιδιωτικό ισοζύγιο πληρωμών 2018
- Στοιχεία του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς για τον αριθμό αφίξεων και επιβατών
- Στατιστικά στοιχεία του Ινστιτούτου Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων
- Στατιστικά στοιχεία της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ)

#### 4.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ

Κάνοντας λόγο για την έννοια της επίπτωσης, σκόπιμο είναι να δώσουμε έναν ορισμό του οικονομικού περιεχομένου της έννοιας, στοιχείο που θα μας βοηθήσει να κατανοήσουμε την παρακάτω ανάλυση. Με την έννοια οικονομική επίπτωση ορίζουμε το σύνολο των αποτελεσμάτων που έχει μία οικονομική δραστηριότητα σε μία οικονομική περιφέρεια ή σύστημα από την άποψη των θέσεων εργασίας που αυτή δημιουργεί και των χρηματικών μονάδων που παράγει (Dictionary.Cambridge.org, 2019).

Η βιομηχανία κρουαζιέρας έχει σημαντικές επιπτώσεις στα λιμάνια άφιξης αλλά και στην ενδοχώρα με την οποία συνδέονται. Τα λιμάνια συμβάλλουν μέσω της κρουαζιέρας στην ανάπτυξη μίας περιοχής μέσω άμεσων και έμμεσων επιπτώσεων (Tourist Facilities in ports: The economic factor, 2009). Οι επιπτώσεις της κρουαζιέρας έχουν πολλαπλασιαστικό χαρακτήρα με σημαντικά οφέλη για την τοπική και περιφερειακή οικονομία. Όσον αφορά τις άμεσες επιπτώσεις, έχουν ως συνέπεια την διακύμανση της δραστηριότητας των οικονομικών φορέων που έρχονται σε πρώτη επαφή με τους τουρίστες και άρα επωφελούνται από τις πρωταρχικές δαπάνες τους. Από την άλλη πλευρά, οι έμμεσες επιπτώσεις προκύπτουν από τις δευτερεύουσες δαπάνες και συμβάλλουν στην δημιουργία θέσεων εργασίας, στην αύξηση του εισοδήματος για την τοπική κοινωνία, σε κρατικά έσοδα μέσω φορολογίας των επιχειρήσεων που προσφέρουν υπηρεσίες στους επιβάτες κρουαζιέρας.

Αρχικά, οι άμεσες επιπτώσεις είναι αποτέλεσμα των αρχικών συναλλαγών που διεξάγουν τα κρουαζιερόπλοια, οι επιβάτες, τα πληρώματα με βασικούς προμηθευτές. Τα έσοδα από ένα κρουαζιερόπλοιο ξεκινούν από την στιγμή που το πλοίο μπαίνει στο λιμάνι και έχει να κάνει με τα τέλη που θέτει η λιμενική αρχή. Αυτά αφορούν την αγκυροβόληση, την πλοήγηση, την ρυμούλκηση, τα τέλη ασφαλείας καθώς και αυτά που αφορούν την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών. Σε αυτή την κατηγορία εντάσσονται και οι προμήθειες που παρέχει ο πράκτορας, ο αντιπρόσωπος της εταιρείας κρουαζιέρας στο λιμάνι άφιξης, η αμοιβή του για τον έλεγχο της επιτυχημένης διεκπεραίωσης των εργασιών και της παροχής ιατρικής περίθαλψης στους επιβάτες και τα πληρώματα. Αναφερόμενοι έπειτα στα έξοδα των επιβατών και των πληρωμάτων, αυτά προέρχονται σε μεγαλύτερο βαθμό από τις εκδρομές που είτε οργανώνονται και πωλούνται πάνω στο πλοίο είτε κλείνονται ατομικά μέσω διαδικτύου. Εκτός από τις εκδρομές, άλλες πηγές εσόδων είναι η διατροφή, η διαμονή, οι μεταφορικές υπηρεσίες, η αγορά τοπικών προϊόντων, τα έσοδα από τις εισόδους σε μουσεία και αρχαιολογικούς χώρους. Μέρος της οικονομικής επίπτωσης είναι και τα τέλη που πληρώνονται για κάθε επιβιβαζόμενο ή αποβιβαζόμενο επιβάτη (Σαμαράς, 2012).

Επιγραμματικά, η άμεση οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας σε ένα λιμάνι διαμορφώνεται όπως παρακάτω (Σαμαράς, 2012):

#### ΑΜΕΣΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

- Έσοδα της λιμενικής αρχής από την παροχή των παρακάτω υπηρεσιών:
  - Δέσιμο – Λύσιμο
  - Χρήση Πλοηγού
  - Χρήση Ρυμουλκού
  - Τέλη Προσόρμισης
  - Τέλη Επιβατών
  - Εφοδιασμός με καύσιμα
  - Εφοδιασμός με νερό και ρεύμα
  - Ναυπηγικές και Επισκευαστικές εργασίες
  - Μίσθωση εργατών και μηχανημάτων
  - Πρακτορειακές εργασίες και υπηρεσίες προμηθευτών
  - Έξοδα ναυπήγησης και επισκευής
- Έσοδα ελληνικού κράτους από την επιβολή φόρου
  - Για τον ελλιμενισμό των πλοίων
  - Φορολόγηση των βασικών προμηθευτών
  - Φόρο ανά επιβιβαζόμενο/αποβιβαζόμενο επιβάτη
- Έσοδα από επιβάτες και πληρώματα
  - Έξοδα για διαμονή και διατροφή στο λιμάνι και την ενδοχώρα
  - Εκδρομές

Οι παραπάνω κατηγορίες δαπανών λειτουργούν πολλαπλασιαστικά συμβάλλοντας στις έμμεσες και τις προκαλούμενες επιπτώσεις (Tourist Facilities in ports: The economic factor, 2009). Με τον όρο έμμεσες επιπτώσεις, αναφερόμαστε στις επιπτώσεις από τις συναλλαγές των έμμεσων προμηθευτών με άλλες εταιρείες του κλάδου για αγορά αγαθών και υπηρεσιών. Από την άλλη πλευρά, οι προκαλούμενες επιπτώσεις είναι αποτέλεσμα των εξόδων στα οποία προβαίνουν οι αποδέκτες των άμεσων και έμμεσων επιπτώσεων λόγω της αύξησης του εισοδήματος τους. Συνολικά, οι

πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις απευθύνονται σε προμηθευτές που ασχολούνται με τον κλάδο, όπως εταιρείες με εφόδια, με πετρέλαια, εταιρείες του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα, πρακτορεία κρουαζιερόπλοιων αλλά και σε εταιρείες εκτός κλάδου, όπως για παράδειγμα αυτές που ασχολούνται με τις μεταφορές.

Τα άμεσα έξοδα στα οποία προβαίνουν το πλοίο, οι επιβάτες και τα πληρώματα καταλήγουν σε βιομηχανίες όπως ξενοδοχεία, εστιατόρια, εταιρείες καυσίμων. Αυτές με την σειρά τους προβαίνουν σε έξοδα λόγω συναλλαγών που αφορούν αγορά αγαθών και υπηρεσιών από τους δικούς τους προμηθευτές. Επομένως, το αρχικό ποσό της άμεσης δαπάνης που καταλήγει σε κάθε μία από τις παραπάνω βιομηχανίες δεν αποτυπώνεται μόνο στο ποσό των άμεσων επιπτώσεων σε αυτές, αλλά ένα μέρος του διαχέεται έμμεσα στους προμηθευτές τους. Από την άμεση οικονομική επίπτωση δημιουργείται προστιθέμενη αξία, η οποία προστίθεται σε προϊόντα και υπηρεσίες ως απότοκος της παραγωγικής διαδικασίας. Ο υπολογισμός της στην περίπτωση μίας εταιρείας, γίνεται εφόσον αφαιρέσουμε από τις συνολικές πωλήσεις τα έξοδα για τις αγορές από προμηθευτές (Tourist Facilities in ports: The economic factor, 2009).

Εφόσον ολοκληρωθούν οι αρχικές συναλλαγές με τους βασικούς προμηθευτές, αυτοί προβαίνουν αντίστοιχα σε νέες συναλλαγές με τους δικούς τους. Πρόκειται για μία διαδικασία που λαμβάνει χώρα σε όλα τα στάδια της αλυσίδας αξίας και οι έμμεσες οικονομικές επιπτώσεις προκύπτουν από το άθροισμα της προστιθέμενης αξίας σε κάθε ενδιάμεσο στάδιο. Μέρος της έμμεσης οικονομικής επίπτωσης είναι και οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται γύρω από το λιμάνι και στην ευρύτερη ενδοχώρα (Tourist Facilities in ports: The economic factor, 2009).

Η μέτρηση της έμμεσης οικονομικής επίπτωσης γίνεται μέσω της μεθόδου των πολλαπλασιαστών, δεικτών που οδηγούν σε μία συνολική αποτύπωση της μεταβολής σε μία οικονομία λόγω αλλαγής σε μία βασική οικονομική δραστηριότητα (Tourist Facilities in ports: The economic factor, 2009). Η συνολική επίπτωση προκύπτει ως αποτέλεσμα άθροισης των άμεσων και έμμεσων επιπτώσεων.

## 4.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

### *4.2.1 Η ΑΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ*

#### 4.2.1.1 ΑΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΕΞΟΔΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Για να προβούμε σε μέτρηση της οικονομικής επίπτωσης μέσα από τα έξοδα που κάνουν οι επιβάτες, θα πρέπει να τους διακρίνουμε σε αφετηρίας και διερχόμενους. Οι επιβάτες αφετηρίας δαπανούν χρήματα για διαμονή είτε πριν την επιβίβαση είτε μετά την αποβίβαση τους. Επίσης, σημαντικό ποσοστό των εσόδων προέρχεται από τα αεροπορικά εισιτήρια που κλείνουν οι επιβάτες ώστε να προσεγγίσουν το ελληνικό λιμάνι εκκίνησης. Συνεπώς, η δαπάνη ανά επιβάτη είναι μεγαλύτερη στην περίπτωση της κρουαζιέρας αφετηρίας και σύμφωνα με έρευνα της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, διαμορφώνεται στα 139 ευρώ ανά επιβάτη, εάν υπολογίσουμε και την διαμονή. Αντίθετα, όταν κάνουμε λόγο για κρουαζιέρα διέλευσης το ποσό αυτό μειώνεται στα 65 ευρώ, τα οποία αφορούν κυρίως την διατροφή, την επίσκεψη σε αρχαιολογικούς χώρους και σε μετακίνηση, γεγονός που οφείλεται στον μικρό χρόνο παραμονής του πλοίου στο λιμάνι (Εξελίξεις στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο πληρωμών – 2016, 2017). Ως συγγραφέας της παρούσας διπλωματικής εργασίας, αξιοποιώ τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, ως δεδομένο για τον υπολογισμό των άμεσων δαπανών στο λιμάνι του Πειραιά, ωστόσο θα ήθελα να αναφέρω ότι διατηρώ αμφιβολίες σχετικά με το μέγεθος του ποσού της δαπάνης. Το σύνολο των άμεσων δαπανών από τους επιβάτες προκύπτει ύστερα από άθροιση των δαπανών των διερχόμενων επιβατών και των επιβατών κρουαζιέρας αφετηρίας. Για να υπολογιστούν οι δαπάνες για κάθε κατηγορία, πολλαπλασιάζονται τα παραπάνω ποσά με τον αριθμό των επιβατών για τα έτη 2010-2018 στο λιμάνι του Πειραιά και γίνεται συγκριτική ανάλυση με τα στοιχεία της διπλωματικής εργασίας του Σαμαρά για το έτος 2011. Τα στοιχεία του παρακάτω πίνακα προκύπτουν από τους εξής υπολογισμούς:

- ❖ Άμεσες Δαπάνες από Επιβάτες Αφετηρίας: Σύνολο Επιβατών Αφετηρίας x139€
- ❖ Άμεσες Δαπάνες από Επιβάτες Διέλευσης: Σύνολο Επιβατών Διέλευσης x65x75% ( Σύμφωνα με έρευνα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις Ναυτιλιακές υποθέσεις, μόνο το 75% των επιβατών του πλοίου κατεβαίνουν στο λιμάνι ).
- ❖ Σύνολο Δαπανών Επιβατών ( Άμεσες Δαπάνες Επιβατών Διέλευσης + Άμεσες Δαπάνες Επιβατών Αφετηρίας )



Προκειμένου να εξάγουμε συμπεράσματα για την πορεία των άμεσων δαπανών των επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά κατά τα έτη 2002 – 2018, θα αξιοποιήσουμε τα στοιχεία των πινάκων 3.1 και 3.3 από το Κεφάλαιο 3 της εργασίας που αναφέρονται στον αριθμό των συνολικών επιβατών κρουαζιέρας και των επιβατών αφετηρίας, χρησιμοποιώντας τα στις παραπάνω εξισώσεις. Βάσει της διαδικασίας αυτής προέκυψε ο πίνακας 4.1 όπως παρακάτω:

Πίνακας 4.1: Οι συνολικές άμεσες δαπάνες επιβατών σε εκατομμύρια ευρώ στο λιμάνι του Πειραιά 2002 – 2018

	<b>ΑΜΕΣΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΑΠΟ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ</b>	<b>ΑΜΕΣΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΑΠΟ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ</b>	<b>ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ</b>
<b>2002</b>	45.729.900	10.564.380	56.294.280
<b>2003</b>	38.333.100	14.612.805	52.945.905
<b>2004</b>	45.926.700	11.458.530	57.385.230
<b>2005</b>	55.428.900	14.289.525	69.718.425
<b>2006</b>	102.116.700	19.388.340	121.505.040
<b>2007</b>	125.343.300	25.581.060	150.924.360
<b>2008</b>	153.779.100	29.114.685	182.893.785
<b>2009</b>	124.578.000	36.286.785	160.864.785
<b>2010</b>	127.844.100	32.366.475	160.210.575
<b>2011</b>	139.285.200	46.419.458	182.704.658

<b>2012</b>	41.669.861	43.779.840	85.449.701
<b>2013</b>	42.937.795	48.451.455	91.389.250
<b>2014</b>	35.611.244	38.968.800	74.580.044
<b>2015</b>	39.509.499	33.925.515	73.435.014
<b>2016</b>	49.020.157	36.146.760	85.166.917
<b>2017</b>	46.232.929	35.243.715	81.476.644
<b>2018</b>	49.261.322	29.602.657,5	78.863.979,5

\*Χρήση δεδομένων από εκθέσεις της MedCruise για την κρουαζιέρα 2012-2018, διαθέσιμα στην πηγή:  
<https://www.medcruise.com/publications>

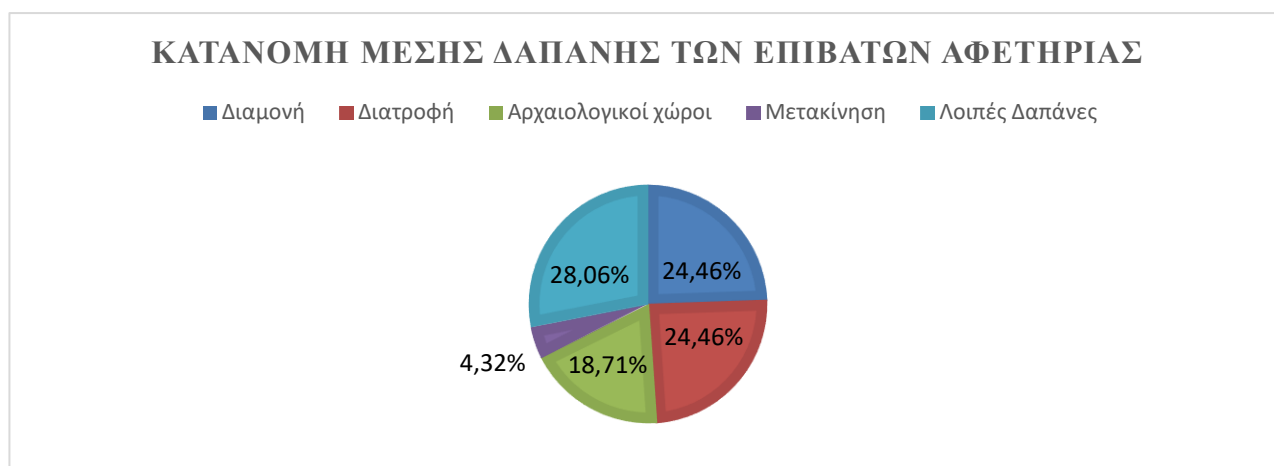
Πηγή: Σαμαράς, Α. (2012). Η Κρουαζιέρα στην Ελλάδα και η οικονομική της επίπτωση στα λιμάνια και την ενδοχώρα τους, Η περίπτωση του Πειραιά [ebook] Διατίθεται στην διεύθυνση:<http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/5174/Samaras.pdf?sequence=2&isAllowed=y> [Πρόσβαση 26 Οκτ. 2019].

Βάσει των στοιχείων του πίνακα 4.1, μπορούμε να εξάγουμε τα εξής συμπεράσματα:

- Οι συνολικές άμεσες δαπάνες των επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά μεταβλήθηκαν κατά ποσοστό +40,09% κατά τα έτη 2002-2018.
- Οι συνολικές άμεσες δαπάνες ακολούθησαν σταθερά ανοδική πορεία από το έτος 2002-2011, ενώ από το 2011-2018 παρουσίασαν μείωση με έντονες αυξομειώσεις.
- Οι άμεσες δαπάνες των επιβατών αφετηρίας είναι περισσότερες από αυτές των επιβατών διέλευσης. Αυτό εξηγείται από το γεγονός πως ο μέσος όρος δαπάνης είναι μεγαλύτερος στην κρουαζιέρα αφετηρίας. Παρόλο, που μέχρι το έτος 2011 υπήρχε μεγάλη απόκλιση μεταξύ δαπανών επιβατών αφετηρίας και επιβατών διέλευσης υπέρ των πρώτων, από το 2011 και μετά, η απόκλιση αυτή έχει μικρύνει, δείχνοντας ότι ο αριθμός των επιβατών αφετηρίας έχει μειωθεί και ο αριθμός των επιβατών διέλευσης έχει αυξηθεί.

Σύμφωνα με την Έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδας για το 2018, οι επιβάτες αφετηρίας δαπανούν όπως είδαμε πιο πάνω 139 ευρώ κατά μέσο όρο. Από αυτά τα 34 ευρώ αφορούν διατροφή, εξίσου 34 ευρώ για διαμονή, 26 ευρώ σε αρχαιολογικούς χώρους, 6 ευρώ περίπου σε μεταφορές και 39 ευρώ για άλλες δαπάνες. Συνεπώς, γίνεται αντιληπτό ότι το μεγαλύτερο ποσό δαπανάται για διατροφή και διαμονή. Όπως φαίνεται λοιπόν στο διάγραμμα 4.1, η διαμονή και η διατροφή συμβάλλουν κατά 24,46% αντίστοιχα στις ημερήσιες δαπάνες των επιβατών αφετηρίας, οι αρχαιολογικοί χώροι κατά 18,71%, η μετακίνηση κατά 4,32% και τέλος οι υπόλοιπες δαπάνες κατά 28,06 (Εξελίξεις στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο πληρωμών – 2016, 2017).

Διάγραμμα 4.1: Συμβολή κάθε κατηγορίας δαπάνης (%) στην συνολική δαπάνη επιβατών αφετηρίας στο λιμάνι του Πειραιά.



Πηγή: Εξελίξεις στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο πληρωμών – 2016. (2017).[Online], <https://www.bankofgreece.gr/enimerosi/grafeio-typoy/anazhthsh-enhmerwsewn/enhmerwseis?announcement=d947169c-226a-41bf-adb8-defae1a34c7d>, τελευταία επίσκεψη 17/09/19.

#### 4.2.1.2 ΑΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΕΞΟΔΑ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Όσον αφορά τα λιμάνια εκκίνησης, η μέση δαπάνη ανά επιβάτη είναι μεγαλύτερη και αυτό οφείλεται στο γεγονός πως η εταιρεία κρουαζιέρας προμηθεύεται εφόδια, καύσιμα, ανταλλακτικά, ενώ παράλληλα μερικές φορές προβαίνει και σε ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες. Για αυτό το λόγο η μέση δαπάνη ανά επιβάτη σε ένα λιμάνι αφετηρίας διαμορφώνεται σύμφωνα με έκθεση της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος για το 2012 στα 300 ευρώ, σε αντίθεση με ένα λιμάνι διέλευσης όπου το ποσό αυτό μειώνεται κατά πολύ και φθάνει τα 20 ευρώ, τα οποία προέρχονται κυρίως από τα τέλη που θέτει

το λιμάνι, καθώς οι παραπάνω κατηγορίες εξόδων εκλείπουν στην περίπτωση των λιμανιών διέλευσης (Μυλωνάς, 2012).

Για την εξαγωγή στατιστικών στοιχείων για τα έτη 2002-2018 στο λιμάνι του Πειραιά, θα χρησιμοποιήσουμε τις παρακάτω εξισώσεις και τα στοιχεία του πίνακα 3.1 και 3.3:

- ❖ Άμεσες Δαπάνες Εταιρειών Κρουαζιέρας από Επιβάτες Αφετηρίας : Σύνολο Επιβατών Αφετηρίαςx300
- ❖ Άμεσες Δαπάνες Εταιρειών Κρουαζιέρας από Επιβάτες Διέλευσης: Σύνολο Επιβατών Διέλευσηςx20
- ❖ Συνολικές Δαπάνες Εταιρειών: Άμεσες Δαπάνες Εταιρειών από Επιβάτες Κρουαζιέρας + Άμεσες Δαπάνες Εταιρειών Κρουαζιέρας από Επιβάτες Διέλευσης.

Πίνακας 4.2: Συνολικές Άμεσες Δαπάνες Εταιρειών σε εκατομμύρια ευρώ από Επιβάτες Αφετηρίας και Διέλευσης στο λιμάνι του Πειραιά τα έτη 2002-2018

	<b>ΑΜΕΣΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΑΠΟ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ</b>	<b>ΑΜΕΣΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΑΠΟ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ</b>	<b>ΣΥΝΟΛΟ ΑΜΕΣΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ</b>
<b>2002</b>	45.729.900	4.695.280	50.425.180
<b>2003</b>	38.333.100	6.494.580	44.827.680
<b>2004</b>	45.926.700	5.092.680.	51.019.380
<b>2005</b>	55.428.900	6.350.900	61.779.800
<b>2006</b>	102.116.700	8.617.040	110.733.740
<b>2007</b>	125.343.300	11.369.360	136.712.660
<b>2008</b>	153.779.100	12.939.860	166.718.960
<b>2009</b>	124.578.000	16.127.460	140.705.460

<b>2010</b>	127.844.100	14.385.100	142.229.200
<b>2011</b>	136.285.200	20.630.870	156.916.070
<b>2012</b>	89.999.700	17.960.960	107.960.660
<b>2013</b>	92.671.500	19.877.520	112.549.020
<b>2014</b>	76.858.800	15.987.200	92.846.000
<b>2015</b>	85.272.300	13.918.160	99.190.460
<b>2016</b>	105.798.900	14.829.440	120.628.340
<b>2017</b>	99.783.300	14.458.960	114.242.260
<b>2018</b>	106.319.400	12.144.680	118.464.080

\*Χρήση δεδομένων από εκθέσεις της MedCruise για την κρουαζιέρα 2012-2018, διαθέσιμα στην πηγή: <https://www.medcruise.com/publications>

Πηγή: Σαμαράς, Α. (2012). Η Κρουαζιέρα στην Ελλάδα και η οικονομική της επίπτωση στα λιμάνια και την ενδοχώρα τους, Η περίπτωση του Πειραιά [ebook] Διατίθεται στην διεύθυνση: <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/5174/Samaras.pdf?sequence=2&isAllowed=y> [Πρόσβαση 26 Οκτ. 2019].

Από τα στοιχεία του πίνακα 4.2, εξάγουμε τα παρακάτω συμπεράσματα:

- ❖ Η συνολική δαπάνη των εταιρειών κρουαζιέρας για τους επιβάτες διέλευσης και αφετηρίας σημείωσε αύξηση της τάξης του +134.93% κατά το διάστημα 16 ετών από το 2012-2018.
- ❖ Το μεγαλύτερο μέρος των δαπανών των εταιρειών κρουαζιέρας αφορά τους επιβάτες αφετηρίας, και αυτό οφείλεται στο γεγονός πως οι εταιρείες κρουαζιέρας για κάθε έναν δαπανά 300 ευρώ κατά μέσο όρο.
- ❖ Οι δαπάνες ήταν περισσότερες τα έτη 2006-2011 από τις εταιρείες κρουαζιέρας. Το έτος 2018 σημειώθηκε άνοδος συγκριτικά με το 2017 της τάξης των 4.221.820 εκατομμυρίων ευρώ.

Όσον αφορά τα έξοδα των εταιρειών στο λιμάνι του Πειραιά, θα πραγματοποιήσω μία ανάλυση που θα συγκρίνει τα στοιχεία της διπλωματικής εργασίας του Σαμαρά το 2013 με εκείνα που συγκέντρωσα από το πρακτορείο κρουαζιερόπλοιων στο οποίο εργάζομαι για το έτος 2018. Σκοπός της παραπάνω σύγκρισης είναι να καταστεί εμφανής η διαφορά της επίπτωσης από την κρουαζιέρα αφετηρίας σε σχέση με την διερχόμενη. Ο Σαμαράς εξετάζει τα έξοδα της εταιρείας Luis Cruises για αριθμό αφίξεων παρόμοιο με αυτόν της Costa Cruises, μέσα στο έτος 2011, πριν την ολοκλήρωση της άρσης του cabotage στην Ελλάδα, όταν οι οικονομικές συνθήκες ήταν ευνοϊκές ακόμα για τις ελληνικές εταιρείες κρουαζιέρας αφετηρίας. Σύμφωνα με τα τότε δεδομένα, η Luis Cruises συνέβαλλε σε μεγάλο ποσοστό στην ανάπτυξη του λιμανιού του Πειραιά και της τοπικής ενδοχώρας, καθώς δαπανούσε μεγάλα ποσά για την τροφοδοσία των πλοίων της με καύσιμα και ανταλλακτικά. Ακόμη, σημαντικό μέρος των εξόδων αφορούσε την συντήρηση και τον παροπλισμό των πλοίων, καθώς το έτος 2011 ο ναυπηγοεπισκευαστικός τομέας ήταν ακόμη ανεπτυγμένος στο λιμάνι του Πειραιά. Όσον αφορά τους μισθούς των πληρωμάτων, η συμβολή στην τοπική ανάπτυξη είναι μικρότερη σε σχέση με τις υπόλοιπες κατηγορίες εξόδων, καθώς ακόμη και τότε στην σύνθεση του πληρώματος των πλοίων κυριαρχούσε το ξένο στοιχείο (Σαμαράς, 2012).

Πίνακας 4.3: Σύνολο δαπανών ανά κατηγορία σε εκατομμύρια ευρώ για την Luis Cruises 2011 & Costa Cruises 2018

	<b>Έξοδα στον ΟΛΠ – Luis Cruises (2011)</b>	<b>Έξοδα στον ΟΛΠ – Costa Cruises (2018)</b>
<b>Τέλη Ελλιμενισμού</b>	350.000	550.827,49
<b>Καβοδεσία/Καβολυσία</b>	5.000	13.500
<b>Υδροδότηση</b>	445.000	38.269.83
<b>Τέλη Επιβατών</b>	800.000	388.103,1
<b>Φορτοεκφόρτωση Εφοδίων</b>	250.000	26.792,72

<b>Έξοδα Πλοήγησης</b>	105.000	74,192.37
<b>Ρυμούλκηση</b>	100.000	53.775
<b>Απορρίμματα/Λάσπη</b>	151.000	85.000
<b>Σύνολο Εξόδων</b>	2.206.000	1.230.460,51

\*Συλλογή στοιχείων για την εταιρεία Costa Cruises από το Πρακτορείο Κρουαζιέρας στο οποίο εργάζομαι.

Πηγή: Σαμαράς, Α. (2012). Η Κρουαζιέρα στην Ελλάδα και η οικονομική της επίπτωση στα λιμάνια και την ενδοχώρα τους, Η περίπτωση του Πειραιά [ebook] Διατίθεται στην διεύθυνση:<http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/5174/Samaras.pdf?sequence=2&isAllowed=y> [Πρόσβαση 26 Οκτ. 2019].

Στην ίδια βάση, εξέτασα για το έτος 2018 τις αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων της Costa Cruises στο λιμάνι του Πειραιά, το οποίο για την συγκεκριμένη εταιρεία αποτελεί λιμάνι διέλευσης και όχι αφετηρίας. Συγκεκριμένα, καταγράφηκαν τα έξοδα της εταιρείας για 52 αφίξεις από 02/01 – 25/12/2018. Σύμφωνα με τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα, τα τέλη ελλιμενισμού, καβοδεσίας, καβολουσίας είναι περισσότερα στην περίπτωση της Costa Cruises, παρά το γεγονός πως κάνουμε λόγο για κρουαζιέρα διέλευσης. Αυτό εξηγείται από το γεγονός πως τα παραπάνω τέλη έχουν αυξηθεί για το λιμάνι του Πειραιά και επίσης λόγω του ότι τα πλοία της Costa έχουν μεγαλύτερη ολική χωρητικότητα. Συγκεκριμένα, τα τέλη προσόρμισης από 0,086 το 2011 αυξήθηκαν σε 0,140 το 2018 και 0,180 το 2020. Τα τέλη παραβολής από 1,425 το 2012 σε 1,60 το 2018 και 2,000 το 2020. Τα τέλη καβοδεσίας από 125,00 ευρώ το 2012 και το 2018 σε 150 το 2020. Τα τέλη επιβατών από 0,65 το 2012 και 2018 σε 0.80 το 2020 (Κανονισμός και τιμολόγια στην Λιμενική Ζώνη ΟΛΠ, 2018). Όσον αφορά τις υπόλοιπες κατηγορίες, τα έξοδα είναι λιγότερα από τα κρουαζιερόπλοια της Costa Cruises στο λιμάνι του Πειραιά, διότι αποτελεί λιμάνι διέλευσης. Αυτό σημαίνει ότι το πλοίο μπορεί να έχει προβεί σε εφοδιασμό καυσίμων, ανταλλακτικών, σε εναπόθεση απορριμμάτων, σε υδροδότηση, σε επισκευαστικές εργασίες σε προηγούμενο μεγαλύτερο λιμάνι ή στον βασικό λιμένα αφετηρίας.

#### 4.2.1.3 ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Προβαίνοντας σε πρόσθεση των άμεσων δαπανών των επιβατών και των εταιρειών από τους πίνακες 4.1,4.2 καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως το έτος 2018 το σύνολο των άμεσων δαπανών στο λιμάνι του Πειραιά ανήλθε στα 197.328.059,5 εκατομμύρια ευρώ. Σύμφωνα με έρευνα του Ινστιτούτου Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ), για το έτος 2018, η συνολική δαπάνη από την κρουαζιέρα στην Ελλάδα από την άποψη εξόδων των επιβατών και των εταιρειών ανήλθε στα 570 εκατομμύρια (Ικκος και Κουτσός, 2019). Συνεπώς, το λιμάνι του Πειραιά, συνέβαλλε κατά ποσοστό 34,62% στην συνολική δαπάνη από την κρουαζιέρα σε εθνικό επίπεδο.

Πίνακας 4.4: Συνολικές Άμεσων Δαπάνες σε εκατομμύρια ευρώ στο λιμάνι του Πειραιά 2002-2018

	Σύνολο Δαπανών Επιβατών (Πίνακας 5.1)	Σύνολο Δαπανών Εταιρειών ( πίνακας 5.3)	Συνολικές Δαπάνες (άθροισμα )
<b>2002</b>	56.294.280	50.425.180	106.719.460
<b>2003</b>	52.945.905	44.827.680	97.773.585
<b>2004</b>	57.385.230	51.019.380	108.404.610
<b>2005</b>	69.718.425	61.779.800	131.498.225
<b>2006</b>	121.505.040	110.733.740	232.238.780
<b>2007</b>	150.924.360	136.712.660	287.637.020
<b>2008</b>	182.893.785	166.718.960	349.612.745
<b>2009</b>	160.864.785	140.705.460	301.570.245
<b>2010</b>	160.210.575	142.229.200	302.439.775
<b>2011</b>	182.704.658	156.916.070	342.620.728



<b>2012</b>	85.449.701	107.960.660	193.410.361
<b>2013</b>	91.389.250	112.549.020	203.938.270
<b>2014</b>	74.580.044	92.846.000	167.426.044
<b>2015</b>	73.435.014	99.190.460	172.625.474
<b>2016</b>	85.166.917	120.628.340	205.795.257
<b>2017</b>	81.476.644	114.242.260	195.718.904
<b>2018</b>	78.863.979,5	118.464.080	197.328.059,5

\*Χρήση δεδομένων από εκθέσεις της MedCruise για την κρουαζιέρα 2012-2018, διαθέσιμα στην πηγή: <https://www.medcruise.com/publications>

Πηγή: Σαμαράς, Α. (2012). Η Κρουαζιέρα στην Ελλάδα και η οικονομική της επίπτωση στα λιμάνια και την ενδοχώρα τους, Η περίπτωση του Πειραιά [ebook] Διατίθεται στην διεύθυνση: <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/5174/Samaras.pdf?sequence=2&isAllowed=y> [Πρόσβαση 26 Οκτ. 2019].

#### 4.2.2 Η ΕΜΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ

Οι άμεσες δαπάνες των εταιρειών κρουαζιέρας και των τοπικών επιχειρήσεων που τις καρπώνονται παράγουν έμμεσες επιπτώσεις, με πολλαπλασιαστικά οφέλη όχι μόνο για το λιμάνι του Πειραιά αλλά για όλη την χώρα. Σύμφωνα με έρευνα του Ινστιτούτου Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ), κάθε ένα ευρώ τουριστικής δραστηριότητας παράγει 1,2-1,65 πρόσθετης άμεσης και έμμεσης οικονομικής δραστηριότητας (Ικκος και Κουτσός, 2019).

Χρησιμοποιώντας τον μέσο όρο που είναι 1,425 και τις παρακάτω εξισώσεις, θα καταλήξουμε σε χρήσιμα συμπεράσματα για την έμμεση οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά και την ευρύτερη περιφέρεια. Επίσης, ως έμμεση οικονομική επίπτωση, που θα μπορούσε να θεωρηθεί και κοινωνική, είναι και οι θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκαν στον Πειραιά ως αποτέλεσμα της επίσκεψης κρουαζιερόπλοιων. Ανά 608 επιβάτες δημιουργείται μία θέση εργασίας (Σαμαράς, 2012).

✚ Συνολική Προστιθέμενη αξία: Συνολικές Άμεσες Δαπάνεςx1,425=197.328.059,5x1,425=281.192.485 εκατομμύρια ευρώ.

✚ Απασχόληση: Συνολικοί Επιβάτες Αφετηρίας + Συνολικοί Διερχόμενοι Επιβάτες/608= 354.398 + 607.234/608=355.397 θέσεις εργασίας.

Συγκριτικά με το 2011, η συνολική προστιθέμενη αξία στο λιμάνι του Πειραιά από την κρουαζιέρα αυξήθηκε από 242.934.906 εκατομμύρια ευρώ σε 281.192.485. Όσον αφορά τις θέσεις εργασίας, σύμφωνα με την έρευνα του Ινστιτούτου Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, συνολικά ο τουρισμός στην Ελλάδα δημιούργησε το 2018 650.000 θέσεις εργασίας (Ικκος και Κουτσός, 2019). Η κρουαζιέρα, ως μία από τις βασικές κατηγορίες τουρισμού, δημιούργησε στο λιμάνι του Πειραιά και στην ευρύτερη ενδοχώρα 355.397 θέσεις εργασίας. Συνεπώς, συνέβαλλε στην συνολική απασχόληση από τον τουρισμό κατά 54,68%.

#### 4.2.3 Η ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ

Για να εκτιμήσουμε την συνολική οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά για το έτος 2018 συγκριτικά με το 2011, θα πρέπει να προσθέσουμε τα στοιχεία από τον πίνακα 4.4 και τα αποτελέσματα της έμμεσης προστιθέμενης αξίας. Η συνολική οικονομική επίπτωση στο λιμάνι του Πειραιά το έτος 2018 διαμορφώθηκε στα 478.520.544,5 εκατομμύρια ευρώ. Η συνολική οικονομική επίπτωση το 2011 ήταν πολύ μεγαλύτερη καθώς είχε διαμορφωθεί στα 589.984.771 εκατομμύρια ευρώ. Γίνεται λοιπόν αντιληπτό με βάση τα παραπάνω δεδομένα, ότι το 2011 πριν την οριστική άρση του cabotage στην Ελλάδα, τα οφέλη από την κρουαζιέρα στο λιμάνι του Πειραιά και στην ενδοχώρα με την οποία αυτή συνδέεται, ήταν σημαντικά πιο ανεπτυγμένα.

Πίνακας 4.5: Συνολική Επίπτωση της Κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά σε εκατομμύρια ευρώ τα έτη 2002-2011 & 2018

	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΑΜΕΣΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ
2002	108.655.445	76.058.812	184.714.257

2003	100.036.115	70.025.281	170.061.396
2004	110.443.225	77.310.258	187.753.483
2005	134.009.765	93.806.836	227.816.601
2006	236.094.985	165.266.490	401.361.475
2007	292.568.415	204.797.891	497.366.306
2008	355.410.695	248.787.487	604.198.182
2009	307.678.410	215.374.887	523.053.297
2010	308.166.785	215.716.750	523.883.535
2011	347.049.865	242.934.906	589.984.771
2018	197.328.059,50	281.192.485	478.520.544,5

Πηγή: Σαμαράς, Α. (2012). Η Κρουαζιέρα στην Ελλάδα και η οικονομική της επίπτωση στα λιμάνια και την ενδοχώρα τους, Η περίπτωση του Πειραιά [ebook] Διατίθεται στην διεύθυνση:<http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/5174/Samaras.pdf?sequence=2&isAllowed=y> [Πρόσβαση 26 Οκτ. 2019].

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Το έτος 2018 , η Μεσογειακή αγορά κρουαζιέρας γνώρισε σημαντική ανάπτυξη σε σχέση με το 2017 της τάξης του +8,19%. Το ποσοστό συμβολής των ελληνικών λιμένων στον συνολικό αριθμό επιβατών κρουαζιέρας στην Μεσόγειο διαμορφώθηκε το 2017 και 2018 στο 8%, ενώ όσον αφορά τον αριθμό αφίξεων στο 10%.

Όσον αφορά την έρευνα που διεξήχθη για την κίνηση επιβατών στα 43 ελληνικά λιμάνια κρουαζιέρας τα έτη 2010 – 2018, υπήρξε κατά μέσο όρο συνολική μείωση της τάξης του -6,94% .Οι κύριοι λιμένες κρουαζιέρας, ο Πειραιάς, το Κατάκολο, η Κέρκυρα, η Μύκονος, η Ρόδος και τα Χανιά συγκέντρωσαν το 89,65% της κίνησης επιβατών. Θετικό είναι το γεγονός πως ο αριθμός επιβατών αυξήθηκε στα

ελληνικά λιμάνια αφετηρίας κατά ποσοστό +11,55% .Τα δύο σημαντικότερα ελληνικά λιμάνια αφετηρίας κατέγραψαν αύξηση της τάξης του +18,87% και 16,05% αντίστοιχα.

Στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας ήταν η εκτίμηση της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας ως μορφής τουρισμού σε οικονομικό επίπεδο στο λιμάνι του Πειραιά. Η συνολική οικονομική επίπτωση στο λιμάνι του Πειραιά για το έτος 2018 ανήλθε στα 478.520.544,5 εκατομμύρια, εκ των οποίων τα 197.328.059,5 εκ. ευρώ αποτελούσαν την άμεση οικονομική επίπτωση και τα 281.192.485 την έμμεση οικονομική επίπτωση, την στιγμή που δημιουργήθηκαν 355.397 χιλιάδες θέσεις εργασίας. Από τα 197.328.059,5 εκ. ευρώ της άμεσης οικονομικής επίπτωσης, 78.863.979,5 εκ. ευρώ αφορούσαν τις δαπάνες επιβατών (39,97%) και 118.464.080 εκ. ευρώ από τις εταιρείες κρουαζιέρας (60,03%).

Όσον αφορά τις δαπάνες των επιβατών, το μεγαλύτερο μέρος αυτών προέρχεται από επιβάτες διέλευσης και όχι από επιβάτες αφετηρίας. Παρόλο που το ποσό που ξοδεύουν οι επιβάτες αφετηρίας είναι σχεδόν διπλάσιο από αυτό των επιβατών διέλευσης, η παραπάνω διαπίστωση οφείλεται στο γεγονός πως το έτος 2018 ο αριθμός των επιβατών διέλευσης που επισκέφθηκαν το λιμάνι του Πειραιά ήταν μεγαλύτερος από αυτόν των επιβατών αφετηρίας. Συγκεκριμένα, οι επιβάτες αφετηρίας ήταν 354.398 χιλιάδες και ξοδεύοντας ο καθένας 135 ευρώ συνέβαλλαν στην τοπική και περιφερειακή οικονομία κατά 1.771.990 εκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων το μεγαλύτερο ποσοστό αφορούσε την διατροφή, την διατροφή και την μετακίνηση. Οι επιβάτες διέλευσης ήταν 607.234 χιλιάδες και οι δαπάνες τους διαμορφώθηκαν σε 3.036.170 εκατομμύρια ευρώ, ένα ποσό σχεδόν διπλάσιο από αυτό των επιβατών αφετηρίας, παρόλο που ο μέσος όρος δαπάνης των επιβατών διέλευσης κυμαινόταν στα 65 ευρώ. Συνεπώς, γίνεται αντιληπτό ότι τα οφέλη για τον τοπική και την περιφερειακή οικονομία θα ήταν πολύ περισσότερα εάν μέσω των κατάλληλων ενεργειών το λιμάνι του Πειραιά κατόρθωνε να αναπτύξει την κρουαζιέρα αφετηρίας. Στο πλαίσιο του παραπάνω στόχου, θα μπορούσαμε να προτείνουμε την επένδυση σε υποδομές που θα καθιστούν εφικτή την υποδοχή μεγαλύτερων κρουαζιερόπλοιων, την συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για την καλύτερη σύνδεση του λιμανιού του Πειραιά με την ευρύτερη ενδοχώρα καθώς και για την στρατηγική προώθηση της χώρας όχι μόνο ως ελκυστικού ενδιάμεσου σταθμού αλλά και ως σημείου αφετηρίας της κρουαζιέρας. Ακόμη, σημαντική είναι η παροχή ευνοϊκότερων από οικονομικής άποψης τελών επιβατών στις εταιρείες κρουαζιέρας, ως κίνητρο επιλογής του Πειραιά ως σημείου αφετηρίας της κρουαζιέρας.

Αναφορικά με τα έξοδα των εταιρειών, το μεγαλύτερο μέρος αυτών αφορά την τροφοδοσία του πλοίου με καύσιμα, ανταλλακτικά, τρόφιμα, συντήρηση και επισκευή του πλοίου, ρυμούλκηση, πλοήγηση,

υδροδότηση, εναπόθεση αποβλήτων και τέλος τα τέλη στον οργανισμό για τον ελλιμενισμό του πλοίου και τους επιβάτες. Στο λιμάνι του Πειραιά, το έτος 2018, τα παραπάνω έξοδα εκτός των καυσίμων και της συντήρησης – επισκευής, διαμορφώθηκαν σε 1.230.460,51 εκατομμύρια ευρώ για την εταιρεία Costa Cruises, η οποία δεν πραγματοποίησε το συγκεκριμένο έτος κρουαζιέρα αφετηρίας στο λιμάνι του Πειραιά. Από την άλλη πλευρά, τα έξοδα της εταιρείας Luis Cruises το 2011 για τις παραπάνω κατηγορίες διαμορφώθηκε σε 2.206.000 εκατομμύρια ευρώ. Η διαφορά μεταξύ των εξόδων των δύο εταιρειών, οφείλεται στο γεγονός πως η εταιρεία Luis Cruises το 2011 πραγματοποιούσε κρουαζιέρα αφετηρίας από το λιμάνι του Πειραιά. Έμπρακτα, λοιπόν, μέσω της παραπάνω σύγκρισης γίνεται αντιληπτό ότι το λιμάνι του Πειραιά και η ευρύτερη ενδοχώρα θα μπορούσε να ωφεληθεί περισσότερο από την περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας αφετηρίας.

Όσον αφορά τους τομείς που αποκλείσαμε από την παραπάνω κατηγορία, που είναι τα καύσιμα και οι επισκευές, οι εταιρείες κρουαζιέρας επιλέγουν να προμηθευτούν μεγάλη ποσότητα καυσίμων στο λιμάνι αφετηρίας με αποτέλεσμα να μην χρειάζονται να προβούν σε αυτού του είδους την δαπάνη όταν φτάνουν στο λιμάνι του Πειραιά ως ενδιάμεσο σταθμό. Συνεπώς, η προμήθεια με καύσιμα είναι άλλη μία πηγή εσόδων, που “ξεκλειδώνει” από την στιγμή που το λιμάνι του Πειραιά θα επενδύει για να υποδεχθεί την κρουαζιέρα αφετηρίας. Όσον αφορά την βιομηχανία ναυπήγησης και επισκευής στην Ελλάδα, πρόκειται για έναν κλάδο απαξιωμένο και ανεκμετάλλευτο από το ελληνικό κράτος. Συγκριτικά με άλλες χώρες της Ευρώπης, όπως η Ιταλία και η Γερμανία, η Ελλάδα καταλαμβάνει ένα πολύ μικρό ποσοστό της τάξης του 20% και αυτό αφορά την συντήρηση και όχι την κατασκευή. Πρόκειται για έναν τομέα με παραδοσιακό χαρακτήρα για την χώρα μας, που η ανάπτυξη του θα μπορούσε να δώσει το κίνητρο στις εταιρείες κρουαζιέρας να κατασκευάσουν τα πλοία τους σε αυτήν και να ξεκινήσουν το δρομολόγιο τους από το λιμάνι του Πειραιά. Την παραπάνω συνθήκη, φαίνεται πως έχουν κατανοήσει τον τελευταίο καιρό ιδιώτες του κλάδου, καθώς σημαντικά βήματα φαίνεται πως γίνονται για τα ναυπηγεία Ελευσίνας και Σκαρμαγκά. Στην πρώτη περίπτωση, η Chatsworth Securities LLC υπέγραψε συμφωνία με την ONEX ELEFSIS SHIPYARDS, LLC για επένδυση αξίας 400 εκατομμυρίων δολαρίων. Στην δεύτερη περίπτωση, αναμένεται προκήρυξη διαγωνισμού στο α τρίμηνο του 2020 (Πλαντζος και Μορφίδης, 2019).

Τέλος, σχετικά με τα έσοδα από την φορολογία των εταιρειών κρουαζιέρας, πέρα από τα τέλη ελλιμενισμού, το όφελος για το ελληνικό κράτος είναι μηδαμινό, καθώς μετά την οριστική άρση του καμποτάξ το 2012, κανένα κρουαζιερόπλοιο δεν φέρει την ελληνική σημαία, καθώς οι εταιρείες κρουαζιέρας επιλέγουν σημαίες ευκαιρίες και υπόκεινται στο φορολογικό καθεστώς της χώρας σημαίας.

Όσον αφορά την μελλοντική εξέλιξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και το λιμάνι του Πειραιά, τα επόμενα χρόνια θα σημειωθεί σημαντική αύξηση όσον αφορά τον αριθμό αφίξεων και την συνολική κίνηση επιβατών. Παράλληλα, θετική είναι και η εικόνα που έχει διαμορφωθεί και για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας αφετηρίας στην χώρα μας. Παρά τις προβλέψεις που ήθελαν αύξηση της τάξης του +7% για την κρουαζιέρα στην Ελλάδα το 2018, το ποσοστό αυτό διαμορφώθηκε σε 10%. Όσον αφορά το λιμάνι του Πειραιά, το έτος 2019 μέχρι και τον μήνα Νοέμβρη σημείωσε άνοδο της τάξης του +14,6% σε σχέση με το 2017 όσον αφορά την συνολική κίνηση επιβατών και 18% στο homeporting, ενώ βραβεύθηκε στα Mare Nostrum Awards ως το καλύτερο λιμάνι στην Αν. Μεσόγειο. Τέλος, η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην χώρα μας θα έρθει και από την ενίσχυση της κίνησης σε μικρότερα λιμάνια, καθώς το έτος 2019, παρατηρείται η τάση να δραστηριοποιούνται κρουαζιερόπλοια με διαθέσιμη χωρητικότητα κάτω από 500.000 επιβάτες.

Ολοκληρώνοντας την παρούσα διπλωματική εργασία, σκόπιμο κρίνεται τα επόμενα χρόνια να γίνει μία καταγραφή της εξέλιξης της οικονομικής επίπτωσης τόσο στο λιμάνι του Πειραιά όσο και στα υπόλοιπα ελληνικά λιμάνια και να χρησιμοποιηθούν τα στοιχεία αυτά από τους εμπλεκόμενους στον κλάδο για αναζήτηση τρόπων βελτίωσης και περαιτέρω ανάπτυξης της κρουαζιέρας στην χώρα μας.

## ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΕΣ ΠΗΓΕΣ

Αριατζής, Ν. (2017). *Η αγορά της κρουαζιέρας στους Ελληνικούς λιμένες. Ποσοτική ανάλυση και πρόβλεψη για το 2017*. [ebook] Κόρινθος. Available at:

<http://amitos.library.uop.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/5121/747->

[2018%20%CE%91%CE%A1%CE%99%CE%91%CE%A4%CE%96%CE%97%CE%A3%20%CE%9D%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%9B%CE%91%CE%9F%CE%A3.pdf?sequence=1&isAllowed=y&fbclid=IwAR3diZFCPmSzXxZ6DY764bMSVX2IOs1LCOtUvwh5dnAvtUBxK7PyzZF51Xw](http://amitos.library.uop.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/5121/747-2018%20%CE%91%CE%A1%CE%99%CE%91%CE%A4%CE%96%CE%97%CE%A3%20%CE%9D%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%9B%CE%91%CE%9F%CE%A3.pdf?sequence=1&isAllowed=y&fbclid=IwAR3diZFCPmSzXxZ6DY764bMSVX2IOs1LCOtUvwh5dnAvtUBxK7PyzZF51Xw), τελευταία επίσκεψη 02/11/2019.

Corfuport.gr. (2016). *Οργανισμός Λιμένος Κερκύρας - Οργανισμός Λιμένα Κέρκυρας*.

[online] Available at: [https://www.corfuport.gr/%CE%BF\\_](https://www.corfuport.gr/%CE%BF_)

[%CE%BF%CF%81%CE%B3%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82/390%CE%BF%CF%81%CE%B3%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%BF%CF%82%CE%BA%CE%B5%CF%81%CE%BA%CF%8D%CF%81%CE%B1%CF%82.html](https://www.corfuport.gr/%CE%BF_%CE%BF%CF%81%CE%B3%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82/390%CE%BF%CF%81%CE%B3%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%BF%CF%82%CE%BA%CE%B5%CF%81%CE%BA%CF%8D%CF%81%CE%B1%CF%82.html), τελευταία επίσκεψη 02/11/2019.

Δεμενόπουλος, Ν. (2019). *Η μετοχή του Ο.Α.Π.* [Online] Olp.gr. Available at: <http://www.olp.gr/el/investor-information/olp-share>, τελευταία επίσκεψη 02/11/2019.

Dictionary.Cambridge.org. (2019). *Οικονομικές επιπτώσεις που σημαίνει στο αγγλικό λεξικό του Cambridge*. [online] Διατίθεται στη διεύθυνση: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/economic-impact>, τελευταία επίσκεψη 30/09/19

Elime.gr. (2019). *Ένωση Λιμένων Ελλάδος - Στοιχεία Κρουαζιέρας 2018*. [Online] Available at: <https://www.elime.gr/deltia-typou/item/1270-elime-04012019>, τελευταία επίσκεψη 30/09/19

Εξελίξεις στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο πληρωμών: 2017. (2017). [Online], <https://www.bankofgreece.gr/enimerosi/grafeio-typou/anazhthsh-enhmerwsewn/enhmerwseis?announcement=af2d5e18-f6fe-49d9-bede-da686509315d>, τελευταία επίσκεψη 05/08/2019.

Ζουρούδης, Η (2016). *Η Κρουαζιέρα, Θεσμικό Πλαίσιο, Οικονομικές, Περιβαλλοντικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις*. Postgraduate. Πανεπιστήμιο Πειραιά.

Ικκος, Α. και Κουτσός, Σ. (2019). *Η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία 2018*. [ebook] Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων. Διατίθεται στη διεύθυνση: [https://www.maritimes.gr/news/uploads/uploads/2019\\_SymvolhTourismou-2018.pdf](https://www.maritimes.gr/news/uploads/uploads/2019_SymvolhTourismou-2018.pdf), τελευταία επίσκεψη 26 Οκτωβρίου 2019.

Κανονισμός και τιμολόγια στην λιμενική ζώνη ΟΛΠ. (2019). [ebook] Διατίθεται στη διεύθυνση: [http://file:///C:/Χρήστες/χρήστης/επιφάνεια εργασίας /%CE%9E%CE%91%CE%9D%CE%98%CE%97/XANTHI/09 - ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΝ - NEW% 20 \(1\) .pdf](http://file:///C:/Χρήστες/χρήστης/επιφάνεια%20εργασίας/%CE%9E%CE%91%CE%9D%CE%98%CE%97/XANTHI/09-KANONISMOS%20EPI%20PLOION-NEW%20(1).pdf), τελευταία επίσκεψη 26 Οκτωβρίου 2019.

Μπέλλος, Η. (2016). *Πλοία τριών ελληνικών εταιρειών στη δυναμική αγορά της Κούβας, Του Ηλία Μπέλλου | Kathimerini*. [Online] Kathimerini.gr. Available at: <https://www.kathimerini.gr/867235/article/oikonomia/epixeirhseis/ploia-triwn-ellhnikwn-etairiwn-sth-dynamikh-agora-ths-kouvas>, τελευταία επίσκεψη 10 Οκτωβρίου 2019.

Ναυτικά Χρονικά. (2018). *Οι τάσεις του 2019 στην αγορά κρουαζιέρας | Ναυτικά Χρονικά*. [online], <https://www.naftikachronika.gr/2018/12/23/oi-taseis-tou-2019-stin-agora-krouazieras/>, τελευταία επίσκεψη 06/08/2019.

Ναυτικά Χρονικά. (2019). *Η Ασία στοχεύει στην προσέλκυση περισσότερων επιβατών κρουαζιέρας* | *Ναυτικά Χρονικά*. [online], <https://www.naftikachronika.gr/2019/04/11/i-asia-stochefei-stin-proselkysi-perissoteron-epivatou-krouazieras/>, τελευταία επίσκεψη 15/05/2019.

Πάλλης, Θ., Βαγγέλας, Γ., Αράπη, Κ., Κλαδάκη, Π. και Παπαχριστάκη, Α. (2017). *Η Αναπτυξιακή Προοπτική της Κρουαζιέρας Αφιετηρίας στην Ελλάδα*. [eBook] , [https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/09/limania\\_krouaziera\\_final.pdf](https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/09/limania_krouaziera_final.pdf) , τελευταία επίσκεψη 22/09/2019.

Πειραιάς, Λιμάνι Κρουαζιέρας.(2019). [eBook] Available at: [http://www.olp.gr/images/pdffiles/Presentation\\_Cruise\\_Terminal\\_gr.pdf](http://www.olp.gr/images/pdffiles/Presentation_Cruise_Terminal_gr.pdf), τελευταία επίσκεψη 02/11/2019.

Περικλέους, Δ. (2016). «Χρηματοοικονομική Ανάλυση Των Τριών Μεγαλύτερων Εταιρειών Κρουαζιέρας». Undergraduate, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Πλαντζος, Κ. και Μορφίδης, Σ. (2019). *Κοντά στα ναυπηγεία Ελευσίνας οι Ελληνοαμερικανοί της ONEX - Που πάει ο Σκαραμαγκάς - newmoney* . [online] Διατίθεται στη διεύθυνση: <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/business-stories/oi-elpides-ke-i-ponokefali-gia-ta-nafpigia-elefsinas-ke-skaramagka/> , τελευταία επίσκεψη 02/11/2019.

Πλαντζος, Κ. και Μορφίδης, Σ. (2019). *Στρατηγική συμφωνία για τα ναυπηγεία Ελευσίνας - newmoney* . [online] newmoney. Διατίθεται στη διεύθυνση: <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/epixeiriseis/stratigiki-simfonia-chatsworth-securities-onex-shipyards/> , τελευταία επίσκεψη 02/11/2019.

Portheraklion.gr. (2018). *Εταιρική Ταυτότητα*. [Online] Available at: <https://portheraklion.gr/index.php/el/organismos/etairiki-taftotita> , τελευταία επίσκεψη 02/11/2019.

Portheraklion.gr. (2018). *Τεχνικά Χαρακτηριστικά*. [Online] Available at: <https://portheraklion.gr/index.php/el/organismos/technika-charaktiristika> , τελευταία επίσκεψη 02/11/2019.

Σαμαράς, Α. (2012). *Η Κρουαζιέρα στην Ελλάδα και η οικονομική της επίπτωση στα λιμάνια και την ενδοχώρα τους, Η περίπτωση του Πειραιά* [ebook] Διατίθεται στην διεύθυνση: <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/5174/Samaras.pdf?sequence=2&isAllowed=y> , τελευταία επίσκεψη 02/11/2019.

Thpa.gr. (2019). *ΟΙΘ - Γενικά*. [Online] Available at: <https://www.thpa.gr/index.php/el/olth/about> , τελευταία επίσκεψη 02/11/2019.



Tour-market.gr. (2019). *CLIA: Ανεβαίνει η κρουαζιέρα το 2018 - Οι τάσεις που θα επικρατήσουν* » *Tour-market.gr*. [OnLine] , <https://www.tour-market.gr/cli-a-anevainei-h-kroyaziera-to-2018-oi-taseis-poy-tha-epikrathsoyn/> , τελευταία επίσκεψη 02/11/2019.

## ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΕΣ ΠΗΓΕΣ

2018 Asia Cruise Industry Ocean Source Market Report. (2018). [online] Cruise Lines International Association, [http://2018 Asia Ocean Source Market Report](http://2018%20Asia%20Ocean%20Source%20Market%20Report), accessed 17 Aug. 2019.

Biesiada, J. (2018). *They're not millennials: Targeting Generation Z: Travel Weekly*. [Online] Travelweekly.com, <https://www.travelweekly.com/Travel-News/Travel-Agent-Issues/Targeting-Generation-Z> , accessed 15 Jun. 2019.

Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017. (2018). [online], Cruise Lines International Association, [http://Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017](http://Contribution%20of%20Cruise%20Tourism%20to%20the%20Economies%20of%20Europe%202017), accessed 13 Aug. 2019.

Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015 Edition. (2015). [online] Cruise Lines International Association Europe, [http://www.cliadeutschland.de/pdf/2015/report\\_sperrfrist-25.06.2015.pdf](http://www.cliadeutschland.de/pdf/2015/report_sperrfrist-25.06.2015.pdf) , accessed 7 Sep. 2019.

Coşan, B. (2018). *Cruise ships return to Turkish ports after tough years - Latest News*. [Online] Hürriyet Daily News, <http://www.hurriyetdailynews.com/cruise-ships-return-to-turkish-ports-after-tough-years-131407>, accessed 20 May 2019.

Crew-center.com. (2018). *How much money the biggest cruise companies make every minute? | Crew Center*. [Online], <https://crew-center.com/how-much-money-biggest-cruise-companies-make-every-minute> , accessed 18 Aug. 2019.

Cruisecritic.co.uk. (2019). *5 Best Asia Cruises 2019 (Prices + Itineraries): Cruises to Asia on Cruise Critic*. [online] , <https://www.cruisecritic.co.uk/ports/area.cfm?area=3> , accessed 12 Aug. 2019.

Cruise Industry Overview 2017. (2017). [online] Florida - Caribbean Cruise Association. , <https://www.f-cca.com/downloads/2017-Cruise-Industry-Overview-Cruise-Line-Statistics.pdf>, accessed 15 Jul. 2019.

Europe Market Report 2017 Overview. (2018). [online] Cruise Lines International Association Europe, <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/market-reports/europe-statistics-and-markets-2017.pdf> , accessed 18 May 2019.

Georgakopoulos, G. (2019). *Cruise tourism to stage notable recovery in East Mediterranean*, George Georgakopoulos / Kathimerini. [online] Ekathimerini.com, <http://www.ekathimerini.com/241013/article/ekathimerini/business/cruise-tourism-to-stage-notable-recovery-in-east-mediterranean> , accessed 5 Jun. 2019.

HuffPost Greece. (2019). *Δια ΝΕΟσις: Τι είναι το καμποτάζ και πόσο η άρση του ωφέλησε την ελληνική οικονομία*. [Online], [https://www.huffingtonpost.gr/entry/cabotage-ofelh\\_gr\\_10439216](https://www.huffingtonpost.gr/entry/cabotage-ofelh_gr_10439216), accessed 27 Jun. 2019.

International Transport Forum (2015). *Cruise Shipping and Urban Development State of the Art of the Industry and Cruise Ports*. [Online], <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/5jrvzrlw74nven.pdf?expires=1570303417&id=id&accname=guest&checksum=544C5F6FA0F6A5358CBC972119F8D968>, accessed 5 Oct. 2019.

Kucheran, K. (2018). *Top 10 Reasons Why Cruising is HOT With Millennials - Travel off Path*. [Online], <https://www.traveloffpath.com/cruising-is-hot-with-millennials/>, accessed 29 Aug. 2019.

Medcruise (2017). [Online], [http://www.medcruise.com/sites/default/files/2018-03/cruise\\_activities\\_in\\_medcruise\\_ports-statistics\\_2017\\_final\\_0.pdf](http://www.medcruise.com/sites/default/files/2018-03/cruise_activities_in_medcruise_ports-statistics_2017_final_0.pdf) , accessed 3 Aug. 2019.

MedCruise (2019). *Cruise Activities in MedCruise Ports, Statistics 2018*. [Online], <https://www.medcruise.com/file/6587/download?token=UUp9Ogpn> , accessed 15 May 2019.

Nopens, P. (2013). *Geopolitical Shifts in the Eastern Mediterranean*. [EBook] Egmont - Royal Institute for International Relations, <https://core.ac.uk/download/pdf/148867415.pdf> , accessed 30 Jun. 2019.

Pallis, T., Papachristou, A. and Arapi, K. (2016). *Cruise activities in MedCruise ports: Statistics 2016*. [EBook] MedCruise, [http://www.medcruise.com/sites/default/files/cruise\\_activities\\_in\\_medcruise\\_ports\\_statistics\\_2016.pdf](http://www.medcruise.com/sites/default/files/cruise_activities_in_medcruise_ports_statistics_2016.pdf) , accessed 9 Sep. 2019.

Rodrigue, J. and Notteboom, T. (2017). *The Geography of Transport Systems*. [online] The Geography of Transport Systems, [https://transportgeography.org/?page\\_id=7055](https://transportgeography.org/?page_id=7055) , accessed 10 Sep. 2019.

Sea Tourism Key Growth Driver for Eastern Mediterranean Economies. (2015). *Middle East Business - Magazine & News*. [Online], <https://middleeast-business.com/sea-tourism-key-growth-driver-for-eastern-mediterranean-economies/> , accessed 16 May 2019.

Spinks, R. (2018). *The cruise industry insists millennials love them—but the proof is unconvincing*. [Online] Quartzly, <https://qz.com/quartzly/1249937/millennials-and-cruise-ships-new-travel-industry-trend-or-wishful-thinking/> , accessed 15 Sep. 2019.

Tourist Facilities in ports: The economic factor. (2009). [ebook] Policy Research Corporation, pp.7-8. Available [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/economic\\_factor\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/economic_factor_en.pdf) [Accessed 7 Nov. 2019].



