

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ
ΑΡΣΗ ΤΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ**

Καλλιρρόη Κουνή

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του
Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Απρίλιος 2013

«Δήλωση Αυθεντικότητας»

«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 το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου»

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (επιβλέπων)

Πελαγίδης Θεόδωρος

Γκιζιάκης Κωνσταντίνος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα.»

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Με την παράδοση αυτής της εργασίας, που σηματοδοτεί και την ολοκλήρωση του μεταπτυχιακού προγράμματος σπουδών στη ναυτιλία, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους καθηγητές του τμήματος, για τα ερεθίσματα που παρέχουν για τη διεύρυνση της γνώσης, των οριζόντων και των δεξιοτήτων. Πέραν των ευχαριστιών προς το σύνολο των μελών της επιτροπής, ιδιαίτερες ευχαριστίες, θέλω να απευθύνω στον επιβλέποντα καθηγητή, τον κύριο Θεοδωρόπουλο, καθώς η αμεσότητα των διαλέξεών του και η ευθεία συνάρτησή τους με την σύγχρονη ελληνική πραγματικότητα, στάθηκαν αφορμή επιλογής διερεύνησης του θέματος που ακολουθεί.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ – 1	1
1.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ – ΣΤΟΧΟΙ- ΔΟΜΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ -2	3
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΜΟΧΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	3
2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	3
2.2 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΗΜΕΡΑ – ΒΑΣΙΚΑ ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΚΑΙ ΜΟΧΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	3
2.1.1 ΒΑΣΙΚΑ ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	3
2.1.2 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	5
2.1.3 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	7
2.1.3.1 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	7
2.1.3.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	8
2.1.4 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	9
2.2 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	11
2.2.1 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	11
2.2.2 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	12
2.2.2.1 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ (ΓΙΩΤΙΝΓΚ).....	15
2.2.2.2 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ - 3	22
ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	22
3.1 Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	22
3.2 Η ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΔΙΕΘΝΩΣ	26
3.2.1 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΖΗΤΗΣΗ.....	26
3.2.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΦΟΡΑ	29
3.2.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΩΝ	31
3.3 ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	36
3.3.1 Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗΣ	36
3.3.2. Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.....	37
3.3.3 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	38

3.3.4 Η ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ	39
3.4 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	40
3.4.1 ΟΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ	40
3.4.2 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	43
3.4.3 ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ- ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΛΙΜΕΜΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ/ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	47

ΚΕΦΑΛΑΙΟ - 4..... 49

ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 49

4.1 ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΝΤΑΙ	49
4.1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΗΓΕΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ	49
4.1.2 ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	49
ΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ	50
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΕΣ.....	50
ΆΜΕΣΕΣ, ΈΜΜΕΣΕΣ ΚΑΙ ΕΠΑΓΩΓΙΚΕΣ.....	51
4.1.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΝΤΑΙ	52
ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΪΟΝ	52
ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ	52
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ.....	52
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ.....	53
ΛΟΙΠΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ	53
4.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	55
4.2.1 ΜΕΤΡΑ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ.....	55
ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ.....	55
ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΠΡΟΣΟΔΟΣ.....	55
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ.....	55
4.2.2. Μεθοδολογίες Εκτίμησης.....	56
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ	56
ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ – ΟΦΕΛΟΥΣ.....	57
AD HOC ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΣΤΕΣ	57
ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ.....	57
ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΙΣΡΟΩΝ/ΕΚΡΟΩΝ	58
ΜΕΘΟΔΟΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ.....	59
ΜΕΘΟΔΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΒΑΣΗΣ	60
ΠΛΕΓΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ (ΜΟΝΤΕΛΟ SOCIAL ACCOUNTING MATRIX, SAM).....	61
ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΟΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΔΛΤ)	62
ΜΕΓΕΘΥΝΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ.....	64

ΚΕΦΑΛΑΙΟ - 5.....	67
ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	67
5.1 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΡΥΘΜΟΥ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟΥ ΕΓΧΩΡΙΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ (1997-2004)	67
5.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΜΕΣΩ ΔΟΥΡΥΦΟΡΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (2004)	68
5.3 ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ (2005)	69
5.4 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΜΕΣΩ ΠΙΝΑΚΩΝ ΕΙΣΡΟΩΝ ΕΚΡΟΩΝ (2008-2009).....	71
5.5 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ (2008-2009) ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ CRUISETOOL.....	77
5.6 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕΣΩ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ (1999-2010)	81
5.7 ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑΣ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΑΔΗΛΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ & ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΟ ΕΛΛΕΙΜΜΑ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ (2003-2011)	82
5.8 SWOT ANALYSIS.....	87
ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	87
ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ	87
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ.....	88
ΑΠΕΙΛΕΣ	89
ΚΕΦΑΛΑΙΟ – 6.....	91
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	91
6.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	91
6.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	94
6.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	96
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	100
ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	101
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ	104
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.....	109
1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ (ΓΙΩΤΙΝΓΚ).....	109
2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΖΗΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	112
3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ	113

4. ΚΑΥΣΙΜΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	114
5. Η ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ	114
6. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	115
7. CRUISE SHIP'S REGISTRY	116
8. ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ CARNIVAL ΩΣ ΚΑΙ ΤΟ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ ΤΟΥ 2014	127

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β **129**

1. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΕ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΠΟ ROYAL CARRIBEAN	129
2. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΤΗΣ RCCL MED ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙC PORT ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ:	131

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 3.2.1 (α): Στοιχεία για τη ζήτηση.....σελ. 27
Πίνακας 3.2.1 (β): Προβλέψεις για τη ζήτηση.....σελ. 27
Πίνακας 3.2.2 (α): Ο στόλος κατά το 2012.....σελ. 30
Πίνακας 3.2.2. (β): Μερίδια χωρητικότητας.....σελ. 31
Πίνακας 3.2.3.(α): Ετήσια μεταβολή προέλευσης επιβατών.....σελ. 32
Πίνακας 3.2.3.(β): Κατανομή στοιχείων κόστους (2011).....σελ. 35
Πίνακας 3.3.3.: Κατανομή Προορισμών Ευρωπαϊών Επιβατών.....σελ. 38
Πίνακας 5.1: Συνεισφορά τουρισμού στην οικονομική μεγέθυνση (1997-2004)...σελ. 72
Πίνακας 5.5 (α): Οικονομική επίπτωση ελληνικών λιμανιών (2008-2009).....σελ. 83
Πίνακας 5.5 (β): Διελύσεις (απλές- κυκλικές) & Δαπάνες (2008-2009).....σελ. 84-85
Πίνακας 5.7 (α): Συνεισφορά μεγεθών στο Εμπορικό Ισοζύγιο (2003-2011).....σελ.90
Πίνακας 5.7 (β): Συνεισφορά τομέων ταξιδίων, μεταφορών, λοιπών στο Ισοζύγιο Υπηρεσιών (2003-2011).....σελ. 91

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1.1 Δημοσιονομικός Εκτροχιασμός.....σελ	04
Γράφημα 3.3.2: Εποχικότητα Κρουαζιέρας.....σελ.	37
Γράφημα 5.7 (α): Ισοζύγιο υπηρεσιών, εισοδημάτων και τρεχουσών μεταβιβάσεων.....σελ.	88
Γράφημα 5.7 (β): Εισπράξεις Ισοζυγίου Εισοδημάτων.....σελ.	89
Γράφημα 5.7 (γ): Πληρωμές Ισοζυγίου Εισοδημάτων.....σελ.	89

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας ήταν η διερεύνηση των δυνατοτήτων περαιτέρω ανάπτυξης της αγοράς κρουαζιέρας στην Ελλάδα μετά από την άρση του καμποτάζ, των απαιτήσεων για επενδύσεις σε λιμενικές εγκαταστάσεις ή / και άλλες υποδομές, της ύπαρξης λοιπών παραγόντων που ενδέχεται να λειτουργήσουν ανασταλτικά και της αναμενόμενης συνεισφοράς στο εισόδημα και την απασχόληση. Προέκυψε, ότι μπορεί μεν η άρση του καμποτάζ να ήταν προϋπόθεση για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, όμως, σε επίπεδο υποδομών, απαιτούνται επενδύσεις μεγάλης έκτασης, ώστε οι ελληνικοί προορισμοί από σημεία απλής διέλευσης, να μετατραπούν σε σημεία έναρξης κρουαζιέρας, πολλαπλασιάζοντας τα οφέλη, τα οποία με βάση τα δεδομένα των μελετών οικονομικών επιπτώσεων είναι ακόμα και υπό τις ισχύουσες συνθήκες σημαντικά.

Abstract

The purpose of this study was to investigate: the after liberalization scope for further development of the cruise market in Greece, the requirements for investments in port facilities and / or other infrastructure, the presence of factors that might hinder growth, and the expected contribution to income and employment. Although the liberalization was a prerequisite for further development, it was found that, in terms of infrastructure, major investments are required in order to convert Greek destinations from ports of call, to ports of embarkation and subsequently multiply the economic impact, which, even under the current conditions, is significant.

Greece, cabotage, liberalization, infrastructure, impact.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ – 1

1.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ – ΣΤΟΧΟΙ- ΔΟΜΗ

Αφορμή για την εκπόνηση την παρούσας εργασίας υπήρξε η αναζήτηση καταλυτών ανάκαμψης της ελληνικής οικονομίας, εν μέσω της τριετούς, πλέον, δημοσιονομικής κρίσης. Στο πλαίσιο της αναζήτησης αυτής, το ενδιαφέρον επικεντρώθηκε σε τομείς οι οποίοι υπήρξαν παραδοσιακά επιτυχείς, αλλά και συνεισέφεραν ικανά στον σχηματισμό του εισοδήματος της χώρας. Οι τομείς του δίπτυχου ναυτιλία – τουρισμός ήταν, κατά συνέπεια, εκείνοι στους οποίους στράφηκε, αρχικά, το ενδιαφέρον.

Ενώ τα μεγέθη του τουρισμού υπήρξαν ανέκαθεν ιδιαίτερος σημαντικά, ο θαλάσσιος τουρισμός, παρότι σεβαστού μεγέθους, δεν φαίνεται μέχρι σήμερα να έχει επιτύχει την αναμενόμενη, με βάση τα χαρακτηριστικά της χώρας, ανάπτυξη. Ένας από τους φραγμούς στην μεγέθυνση της αγοράς της κρουαζιέρας, ειδικότερα, υπήρξε η μέχρι πρόσφατα ισχύς του καμποτάζ.

Η πλήρης απελευθέρωση, η οποία τελικώς έλαβε χώρα με την ψήφιση του ν. 4072/2012 (Α΄ΦΕΚ 86/ 11-4-2012), στάθηκε η αιτία διερεύνησης: (α) των προοπτικών και δυνατοτήτων περαιτέρω ανάπτυξης που διανοίγονται για τον τουρισμό κρουαζιέρας, (β) των απαιτήσεων σε επενδύσεις λιμενικών εγκαταστάσεων ή/και άλλων υποδομών, (γ) της ύπαρξης παραγόντων που ενδέχεται να λειτουργήσουν ανασταλτικά και (δ) της αναμενόμενης συνεισφοράς στο εισόδημα και την απασχόληση.

Στο πλαίσιο αναζήτησης απαντήσεων αναφορικά με τα παραπάνω ζητήματα και της διεξαγωγής εν τέλει συμπερασμάτων, η δομή της εργασίας έχει ως ακολούθως:

Το 2^ο Κεφάλαιο, αποτελείται από δύο μέρη. Το πρώτο, δίνει μία συνοπτική περιγραφή του εγχώριου οικονομικού περιβάλλοντος, της συμβολής της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και της συνεισφοράς του τουρισμού σε παγκόσμιο και εγχώριο επίπεδο. Στο δεύτερο μέρος, αναπτύσσονται οι έννοιες του τουρισμού και ειδικότερα του θαλάσσιου τουρισμού.

Εφόσον έχει γίνει ήδη μία εισαγωγή στην έννοια της κρουαζιέρας, το 3^ο Κεφάλαιο, ξεκινά με το ιστορικό απελευθέρωσης της αγοράς στην Ελλάδα. Στη συνέχεια, στο δεύτερο μέρος, περιγράφονται οι συνθήκες που επικρατούν αυτή τη περίοδο διεθνώς και οι προοπτικές του κλάδου. Στο τρίτο μέρος, γίνεται περιγραφή των κυριότερων προορισμών κρουαζιέρας παγκοσμίως, αλλά και της ελληνικής αγοράς και των κύριων ανταγωνιστών της. Το τελευταίο τμήμα του κεφαλαίου, αφορά στο επίπεδο των λιμενικών υποδομών της χώρας, στα κριτήρια επιλογής λιμένων κρουαζιέρας και στις τάσεις που επικρατούν αυτή τη στιγμή διεθνώς σε θέματα επενδύσεων σε υποδομές κρουαζιέρας.

Τα κεφάλαια 4^ο και 5^ο αφορούν στην καταγραφή των οικονομικών επιπτώσεων και στις εκτιμήσεις τους. Έτσι, το 4^ο κεφάλαιο, αφορά στα μέτρα εκτίμησης των επιπτώσεων και τις επικρατούσες μεθοδολογίες προσδιορισμού τους και το 5^ο κεφάλαιο επικεντρώνεται σε ευρήματα μελετών αναφορικά με την οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Στη συνέχεια, εκτιμώνται επικαιροποιημένα στοιχεία αναφορικά με τη συνεισφορά του Ισοζυγίου Υπηρεσιών και Άδηλων Συναλλαγών στο έλλειμμα του Εμπορικού Ισοζυγίου. Στο τελευταίο μέρος του 5^{ου} κεφαλαίου, γίνεται μία ανάλυση πλεονεκτημάτων, αδυναμιών, ευκαιριών και απειλών, με βάση τα όσα προηγήθηκαν, ώστε να είναι ομαλή η στη συνέχεια διεξαγωγή συμπερασμάτων και διατύπωση προτάσεων στο κεφάλαιο 6.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ -2

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΜΟΧΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Καθώς οδεύουμε στην συμπλήρωση τριών ετών δημοσιονομικής κρίσης στη χώρα, το ενδιαφέρον εστιάζεται σε βασικούς μοχλούς ανάπτυξης που θα μπορέσουν να συνεισφέρουν δυναμικά στην τόνωση των δημόσιων οικονομικών και να αποτελέσουν την αφετηρία μίας νέας πορείας προς την ευδαιμονία.

Το δίπτυχο ναυτιλία- τουρισμός, ίσως είναι αυτό στο οποίο θα πρέπει να επικεντρωθούν οι προσπάθειες ανάκαμψης της οικονομίας της χώρας.

Αν και το αντικείμενο της παρούσας εργασίας αφορά κατά κύριο λόγο στην αγορά της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και τις προοπτικές που διανοίγονται, ιδιαίτερα μετά την άρση του καμποτάζ, θεωρήθηκε απαραίτητο να γίνει μία επισκόπηση των βασικών μεγεθών της ελληνικής οικονομίας κατά την τρέχουσα περίοδο, αλλά και της συνεισφοράς της ναυτιλίας και του τουρισμού σε αυτή. Η περιγραφή μπορεί να συνεισφέρει στην ευρύτερη αντίληψη του οικονομικού περιβάλλοντος στο οποίο δραστηριοποιείται η αγορά κρουαζιέρας, αλλά και σε αυτήν του μεγέθους της συνεισφοράς που αναμένεται.

2.2 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΗΜΕΡΑ – ΒΑΣΙΚΑ ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΚΑΙ ΜΟΧΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

2.1.1 ΒΑΣΙΚΑ ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ

Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα δημοσιευμένα στοιχεία (ΕΣΥΕ, Ιούνιος 2012) για τα δημοσιονομικά της χώρας, την 31^η Δεκεμβρίου του έτους 2011, το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Α.Ε.Π.) ανέρχονταν σε € 215,1 δις και το χρέος της Γενικής Κυβέρνησης σε € 355,62 δις. Με άλλα λόγια, το χρέος κάλυπτε 1,653 φορές το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Α.Ε.Π.) της χώρας.

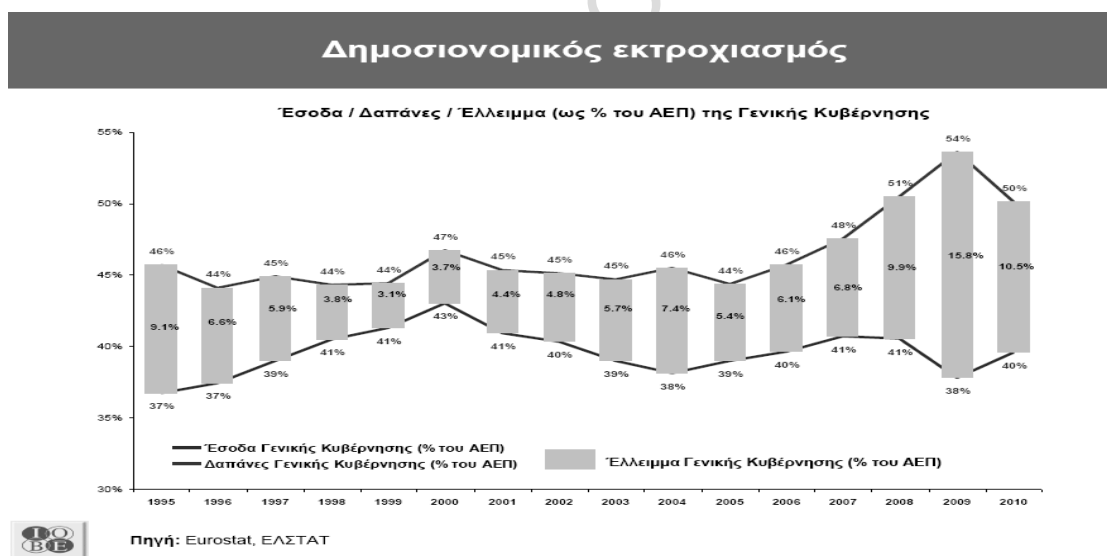
Το ισοζύγιο της Γενικής Κυβέρνησης (συνολικά έσοδα μείον συνολικές δαπάνες), παρουσίαζε έλλειμμα ίσο με € 2,9 δις, ενώ το πρωτογενές ισοζύγιο (έσοδα μείον πρωτογενείς δαπάνες), κατά το τέταρτο τρίμηνο του 2011, ήταν για πρώτη φορά πλεονασματικό κατά € 767 εκατομμύρια.

Η ανεργία, κατά το πρώτο τρίμηνο του έτους 2012, διαμορφώθηκε σε ποσοστό 22,6% και το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου διαμορφώθηκε σε ποσοστό -9,76% επί του ΑΕΠ (ΕΣΥΕ, Μάιος 2012) .

Στο διάγραμμα που ακολουθεί, απεικονίζονται η πορεία των εσόδων, των εξόδων και του ελλείμματος της Γενικής Κυβέρνησης, ως ποσοστό του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π.), για το διάστημα από το 1995 έως και το 2010 (Στουρνάρας, et al., Νοέμβριος 2011).

Το ύψος του ελλείμματος, ειδικότερα από το 2008 και έπειτα, μαρτυρά εκτός από τον εκτροχιασμό της οικονομίας και την επιτακτική ανάγκη ανεύρεσης τρόπων αύξησης των εσόδων. Ο Τουρισμός, η συνεισφορά και οι προοπτικές του οποίου θα αναπτυχθούν στη συνέχεια, είναι ένας κλάδος πολλά υποσχόμενος προς την κατεύθυνση αυτή.

Γράφημα 1.1: Δημοσιονομικός Εκτροχιασμός



Πηγή: (Στουρνάρας, et al., Νοέμβριος 2011)

Ο δείκτης κύκλου εργασιών στις μεταφορές παρουσίασε, κατά το τελευταίο τρίμηνο του 2011, ετήσια μεταβολή ίση με -3,7%, ενώ ο δείκτης κύκλου εργασιών των πλωτών μεταφορών μειώθηκε σε ετήσια βάση κατά 7,3%. Εντυπωσιακή πτώση παρουσίασε και ο αντίστοιχος δείκτης κύκλου εργασιών για τα ταξιδιωτικά πρακτορεία, τα γραφεία οργανωμένων ταξιδιών, υπηρεσιών κρατήσεων και λοιπών

δραστηριοτήτων, ο οποίος κατέγραψε σε ετήσια βάση πτώση ίση με 41,3%. Αντιστοίχως, ο δείκτης κύκλου εργασιών του τομέα υπηρεσιών παροχής καταλύματος και εστίασης υποχώρησε κατά 18,2%. Οι αφίξεις μη κατοίκων από το εξωτερικό, μέχρι και το τρίτο τρίμηνο του έτους 2011, παρουσίαζαν ετήσια αύξηση ίση με 8,3%, ενώ η κίνηση μουσείων και αρχαιολογικών χώρων παρουσίασε κατά το τελευταίο τρίμηνο του έτους αύξηση σε ετήσιο επίπεδο ίση με 11,2% (Τράπεζα της Ελλάδος, Μάρτιος-Απρίλιος 2012).

2.1.2 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Παρά την οικονομική κρίση σε εγχώριο επίπεδο, αλλά και διεθνές, ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος κατέλαβε και κατά το 2011 την πρώτη θέση παγκοσμίως με 3.325 πλοία (άνω των 1.000 κ.ο.χ.) και ολική χωρητικότητα ίση με 226,92 εκατομμύρια dwt, μεγέθη που αντιστοιχούν σε ποσοστό ίσο με το 14,83% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Το ελληνικό νηολόγιο αριθμούσε 2.014 πλοία (άνω των 100 gt) και ολική χωρητικότητα ίση με 43,40 gt, λαμβάνοντας την έβδομη θέση παγκοσμίως.

Επιπρόσθετα, πρωτιά κατεγράφη και στις ναυπηγήσεις νέων πλοίων με τις παραγγελίες ελληνικών συμφερόντων πλοίων υπό κατασκευή να ανέρχονται σε 439 (άνω των 1.000 gt) στις 31/12/2011 (Τα Νέα, 2012).

Επίσης, η μέση ηλικία του ελληνικού στόλου ανέρχεται σε 10 έτη, μειούμενη σταθερά σε σχέση με τα προηγούμενα έτη. Το 2011, η μέση ηλικία των πλοίων ήταν 11,5 έτη, ενώ το 2000 20,3. Ο δε παγκόσμιος στόλος έχει μέση ηλικία ίση με 12,8 χρόνια (Εφοπλιστής, 2012).

Πέραν των στοιχείων αυτών, που υποδεικνύουν την αναμφισβήτητη υπεροχή της ελληνικής ναυτιλίας παγκοσμίως, σημαντική είναι και η συνεισφορά της ναυτιλίας στην απασχόληση της χώρας. Οι άμεσα και έμμεσα απασχολούμενοι στο ναυτιλιακό χώρο εκτιμώνται σε 280.000 (Γκράτσος, 2012). Σε ομιλία του ο Πρωθυπουργός της χώρας Παναγιώτης Πικραμένος, ανέφερε σχετικά ότι στην τρέχουσα περίοδο ο αριθμός αυτός διαμορφώνεται σε 200.000 άτομα (Τμήμα Ειδήσεων Defencenet.gr, 2012).

Τέλος, το ναυτιλιακό συναλλάγμα θεωρείται ο βασικότερος δείκτης συνεισφοράς της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, καθώς έχει εκτιμηθεί ότι η εισροή του λειτουργεί πολλαπλασιαστικά.

Σε μελέτη που ανατέθηκε, το 2005, στο Πανεπιστήμιο Πειραιά, από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος εξετάστηκε μεταξύ άλλων και η συμβολή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην ελληνική οικονομία. Με δεδομένη την υψηλή συμμετοχή της ναυτιλιακής δραστηριότητας στις μεταφορικές υπηρεσίες, οι οποίες κάλυπταν το 40% περίπου του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών, γίνεται άμεσα αντιληπτή η δυνατότητα συνεισφοράς του κλάδου στα δημόσια οικονομικά. Ενδεικτικά αναφέρεται, ότι από την έρευνα αυτή διαπιστώθηκε ότι, κατά το έτος 2003, το ναυτιλιακό συναλλάγμα κάλυπτε το 22,71% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου, ενώ κατά το έτος 2004 οι καθαρές ναυτιλιακές εισπράξεις κάλυπταν το 31% αυτού (Κέντρο Ερευνών Πανεπιστήμιου Πειραιά, 2005).

Σύμφωνα με πιο πρόσφατα στοιχεία η εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος ανήλθε σε 19,2 δισεκατομμύρια ευρώ το 2008, 13,6 δισεκατομμύρια ευρώ το 2009 και 15,4 δισεκατομμύρια ευρώ το 2010, καλύπτοντας το 35,285 του εμπορικού ελλείμματος.

Οι συνολικές εισπράξεις ναυτιλιακού συναλλάγματος, κατά τη δεκαετία 2000-2010, ανήλθαν σε 140 δισεκατομμύρια ευρώ, 3,5 φορές μεγαλύτερες από αυτές της Ελλάδος από την Ευρωπαϊκή Ένωση για το διάστημα 2000- 2013. Το ήμισυ, βέβαια, των χρημάτων αυτών εξήλθε εκ νέου προς πληρωμή υπηρεσιών που είχαν ληφθεί από άλλες χώρες (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2011). Κατά το 2011, οι εισπράξεις ναυτιλιακού συναλλάγματος διαμορφώθηκαν σε 14,10 δισεκατομμύρια ευρώ, παρουσιάζοντας πτώση ίση με 8,57% (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2012).

2.1.3 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

2.1.3.1 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Ο Τομέας του Τουρισμού και των Ταξιδιών αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες βιομηχανίες παγκοσμίως, με συνολική επίπτωση, κατά το έτος 2011 ίση με το 9% του παγκόσμιου Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π.), ξεπερνώντας σε αξία τα 6 τρισεκατομμύρια δολάρια και απασχολώντας 255 εκατομμύρια εργαζόμενους. Με βάση τις προβλέψεις, κατά την επόμενη δεκαετία, αναμένεται μία ετήσια μεγέθυνση ίση με 4% κατά μέσο όρο και η οποία θα αυξήσει τη συνεισφορά του τομέα στο 10% του παγκόσμιου Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π.) και θα ανεβάσει την αξία του στα δέκα εκατομμύρια δολάρια Αμερικής, αλλά και τις θέσεις εργασίας στα 328 εκατομμύρια. Το τελευταίο σημαίνει ότι ένας στους δέκα εργαζόμενους στον πλανήτη, θα απασχολείται στον κλάδο του Τουρισμού και των ταξιδιών.

Όπως αναφέρει ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του Συμβουλίου Παγκοσμίου Οργανισμού Τουρισμού και Ταξιδιών, David Scowsill, στην ετήσια αναφορά του για το έτος 2012, παρά τις δύσκολες πολιτικοοικονομικές συνθήκες, την οικονομική αβεβαιότητα και τις φυσικές καταστροφές, το 2011 η συνεισφορά της βιομηχανίας στο παγκόσμιο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Α.Ε.Π.) αυξήθηκε κατά 3% ή αλλιώς κατά 3 τρισεκατομμύρια δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής δημιουργώντας 1,2 εκατομμύρια νέες θέσεις εργασίας. Αναφορικά με το 2012, αναμένεται αύξηση της συνεισφοράς του τουρισμού στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόντος (Α.Ε.Π.) ίση με 3% και δημιουργία 2 εκατομμυρίων νέων θέσεων εργασίας. Η εκτίμηση αυτή αποδίδεται κατά κύριο λόγο στην άυξηση των εισοδημάτων στις αναδυόμενες οικονομίες των χωρών BRICs (Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία και Κίνα) και ακόμη περισσότερο στην αύξηση των εισοδημάτων των κατοίκων των χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας και της Λατινικής Αμερικής. Με εξαίρεση τον λοιπό κόσμο και ιδιαίτερα τους κατοίκους της ευρωπαϊκής Ηπείρου των οποίων τα εισοδήματα πλήττονται, λόγω των μέτρων λιτότητας που εφαρμόζονται, ο Τομέας της αναψυχής, η ζήτηση για ταξίδια και το παγκόσμιο εμπόριο αναμένεται να τροφοδοτηθούν από τον αναδυόμενο και αναπτυσσόμενο κόσμο. Παρ' όλ' αυτά, και παρά την κρίση, από την έρευνα του Συμβουλίου αυτό που προκύπτει είναι ο χαρακτηρισμός του Τομέα ως παράγοντα σταθεροποίησης της οικονομίας παγκοσμίως, καθώς δημιουργεί ευημερία και απασχόληση και τροφοδοτεί το Διεθνές Εμπόριο και τις επενδύσεις (WTCC, 2012).

2.1.3.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Αναφορικά με την Ελλάδα, η συνολική συνεισφορά (άμεση και δευτερογενής) του Τομέα του Τουρισμού και Ταξιδιών, ανήλθε σε 32,2 εκατομμύρια ευρώ ή 16,5% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π.) για το 2011. Για το 2012 προβλέπεται να μεγεθυνθεί κατά 4,5% και να διαμορφωθεί στο 16,8%. Σε βάθος δεκαετίας, αναμένεται μέση ετήσια αύξηση της τάξης του 3,2% για να φτάσει τα 42,2 εκατομμύρια ευρώ το 2022 (ή 19,8% του Α.Ε.Π.).

Η άμεση συνεισφορά στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Α.Ε.Π.), κατά το 2011, ήταν ίση με 12,4 εκατομμύρια ευρώ ή 6,4% αυτού και ενώ αναμένεται να υποχωρήσει κατά 2,1% το 2012, μακροπρόθεσμα, προβλέπεται να κινηθεί ανοδικά και να διαμορφωθεί, τελικά το 2022 στο 7,9% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π.) (WTTC, 2012).

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η άμεση συνεισφορά των 12,4 εκατομμυρίων ευρώ, αντιστοιχεί σε 32,2 εκατομμύρια συνολική συνεισφορά (λόγος συνολικών επιπτώσεων προς άμεσες ίσος με 2,60).

Σε όρους απασχόλησης, για το 2011, η συνολική συνεισφορά (η οποία περιλαμβάνει και επαγγέλματα έμμεσα υποστηριζόμενα από τη βιομηχανία) αφορούσε στο 18,4% της συνολικής απασχόλησης ή αλλιώς σε 758.500 θέσεις εργασίας. Για το 2012, αναμένεται πτώση κατά 2,3%, ενώ μέχρι το 2022 οι απασχολούμενοι του Τομέα θα αποτελούν το 22,1% της συνολικής απασχόλησης και θα έχουν ανέλθει σε 966.000 άτομα, αυξανόμενοι κατά 2,7% κατά μέσο όρο ετησίως.

Ως προς τους άμεσα απασχολούμενους, κατά το 2011, ανήλθαν σε 349.500 άτομα (ή 8,5% των συνολικά απασχολούμενων). Το πλήθος τους αναμένεται να αυξηθεί κατά 0,2% το 2012, για να ανέλθουν τελικώς σε 444.000 (10,2 % των συνολικά απασχολούμενων) το 2022, αυξανόμενοι κατά 2,4% κατά μέσο όρο ετησίως (WTTC, 2012).

Από τα παραπάνω προκύπτει, ότι οι 349.500 άμεσα απασχολούμενοι στον Τομέα αντιστοιχούν σε 758.500 απασχολούμενους στον Τομέα συνολικά. Δηλαδή, σε κάθε έναν άμεσα απασχολούμενο αντιστοιχούν 2,17 συνολικά απασχολούμενοι.

Ως προς τις επενδύσεις, αυτές διαμορφώθηκαν σε 4 εκατομμύρια ευρώ κατά το 2011 (ή 14% επί του συνόλου των επενδύσεων) και αναμένεται να υποχωρήσουν κατά 12,6% κατά το 2012. Με μέσο ρυθμό ετήσιας αύξησης ίσο με 2%, αναμένεται, το 2022, να διαμορφωθούν σε 4,2 εκατομμύρια ευρώ (ή 14,1% επί του συνόλου των επενδύσεων) (WTTC, 2012). Τα τελευταία αυτά στοιχεία, με δεδομένη τη σπουδαιότητα του κλάδου ως προς τη συνεισφορά του στην εθνική οικονομία, είναι μάλλον απογοητευτικά.

Από την έκθεση του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ) για το 2012 (ΣΕΤΕ, 2012), πέραν των στοιχείων που ήδη αναφέρθηκαν για τη συνεισφορά στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Α.Ε.Π.) και την απασχόληση, προκύπτει, επίσης, ότι οι Διεθνείς τουριστικές εισπράξεις ανήλθαν κατά το 2011 σε 10,5 δισεκατομμύρια ευρώ και ότι η μέση κατά κεφαλή δαπάνη ανά επισκέπτη διαμορφώθηκε σε 639 ευρώ. Με 16,4 εκατομμύρια αφίξεις, το 2011, η Ελλάδα κατάφερε να αποσπάσει το 3,3% του μεριδίου της ευρωπαϊκής αγοράς και το 1,7% της παγκόσμιας. Οι Διεθνείς τουριστικές αφίξεις παρουσίασαν αύξηση ίση με 9,5% σε σχέση με το 2010, ενώ οι Διεθνείς ταξιδιωτικές εισπράξεις στο ίδιο χρονικό διάστημα αυξήθηκαν κατά 9,3%. Η κατά κεφαλή δαπάνη από την άλλη παρουσίασε οριακή κάμψη της τάξης του 0,2%.

2.1.4 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η κατάταξη της χώρας, κατά το 2011, σε παγκόσμιο επίπεδο και σε σύνολο 181 χωρών με βάση τα απόλυτα μεγέθη σε εκατομμύρια δολάρια, προκύπτει ως εξής: θέση 22^η ως προς τα ποσά που αποδίδονται άμεσα στον τουρισμό και 24^η ως προς τα ποσά που αποδίδονται συνολικά στον τουρισμό (άμεσα και δευτερογενώς).

Σε όρους απασχολούμενων, κατέλαβε την 39^η θέση σε όρους άμεσης απασχόλησης και την 42^η σε όρους συνολικής.

Σε όρους δε κεφαλαιακών επενδύσεων, κατατάχθηκε 23^η.

Με βάση τη σχετική συνεισφορά, ως ποσοστό επί του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, η κατάταξή της για το 2011 ήταν στη 40^η και στην 37^η θέση για τις άμεσες και τις συνολικές επιπτώσεις του τουρισμού αντίστοιχα. Ενώ, σε όρους απασχόλησης με βάση το ποσοστό των άμεσα και συνολικά απασχολούμενων κατέλαβε την 24^η και

33^η θέση αντίστοιχα. Τέλος, αναφορικά με το ποσοστό των κεφαλαιακών επενδύσεων κατετάγη 29^η.

Τα παραπάνω μεγέθη και οι κατατάξεις για το 2011 μπορεί να δείχνουν ικανοποιητικά, αν και το φυσικό κάλος της χώρας και η πολιτισμική της κληρονομία ενδεχομένως να δικαιολογούσαν υψηλότερες επιδόσεις. Ανησυχητικά, όμως, είναι τα στοιχεία που προκύπτουν αναφορικά με την προοπτική μεγέθυνσης για το 2012, αλλά και σε βάθος δεκαετίας.

Συγκεκριμένα, το 2012, η χώρα αναμένεται να καταταχθεί στις θέσεις 168^η και 179^η όσον αφορά την άμεση και συνολική συνεισφορά του Τομέα στο Α.Ε.Π., στις θέσεις 70^η και 154^η αναφορικά με την άμεση και συνολική συνεισφορά στην απασχόληση και στην 178^η θέση ως προς την προοπτική των επενδύσεων στον Τομέα. Σε βάθος δεκαετίας, η κατάταξη φέρνει την Ελλάδα στην 125^η και 128^η θέση ως προς τις προοπτικές της άμεσης και συνολικής συνεισφοράς στο Α.Ε.Π., στην 70^η και 51^η ως προς την προοπτική για την άμεση και συνολική συνεισφορά στην απασχόληση και στην 164^η αναφορικά με την προοπτική των επενδύσεων (WTTC, 2012).

Με βάση την έκθεση του ΣΕΤΕ, η παγκόσμια κατάταξη της χώρας ως προς τις αφίξεις την έφερε στη 17^η θέση, στη 19^η ως προς τις εισπράξεις και στην 29^η ως προς την ανταγωνιστικότητα.

Βασικότεροι ανταγωνιστές της Ελλάδας στον Τομέα του Τουρισμού είναι η Ισπανία, με 57 εκατομμύρια αφίξεις, η Τουρκία με 29 εκατομμύρια αφίξεις, η Κροατία με 10 εκατομμύρια αφίξεις και η Κύπρος με 2 εκατομμύρια αφίξεις.

Ως προς τις κυριότερες χώρες προέλευσης των αφίξεων στη χώρα, την πρώτη θέση κατέχει η Γερμανία με ποσοστό 13,6% επί του συνόλου των αφίξεων, ακολουθεί το Ηνωμένο Βασίλειο με 10,7%, η Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας (Π.Γ.Δ.Μ.) με 8,3%, η Γαλλία με 7% και η Ιταλία με 5,7%. Από τα πέντε αυτά κράτη προήλθε κατά το 2011 το 45,3% του συνόλου των τουριστών που επισκέφτηκαν τη χώρα. Τη δεκάδα των κυριότερων χωρών προέλευσης συμπληρώνουν οι χώρες Ρωσία (4,5%), Σερβία- Μαυροβούνιο (4,2%), Βουλγαρία (4,2%), Ολλανδία (3,4%) και Τουρκία (3,4%). Το 35% των αφίξεων προέρχεται από άλλες χώρες.

Ο κύριος όγκος των Διεθνών τουριστικών αφίξεων (54%) έλαβε χώρα κατά τους μήνες Ιούλιο, Αύγουστο και Σεπτέμβριο καταδεικνύοντας την εποχικότητα της προσέλευσης, ενώ ακολουθούν οι μήνες Ιούνιος με 13,2%, Οκτώβριος με 8,7%, Μάιος με 8,2% και Απρίλιος με 4,1%. Κατά τους υπόλοιπους μήνες του έτους 2011, το ποσοστό των αφίξεων ήταν της τάξης του 2- 2,6%.

Αναφορικά με την προέλευση των εισπράξεων, αυτές προήλθαν κατά 66,23% από αφίξεις μεμονωμένων τουριστών, ενώ τα οργανωμένα ταξίδια συνεισέφεραν κατά 33,77%.

Τέλος, η μέση διάρκεια παραμονής ήταν ίση με 9,2 ημέρες (ΣΕΤΕ, 2012).

2.2 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

2.2.1 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Όσα αναφέρθηκαν παραπάνω για τα μεγέθη του τουρισμού παγκοσμίως, αλλά και για την Ελλάδα είναι ενδεικτικά της σπουδαιότητας, αλλά και των προοπτικών συνεισφοράς του Τομέα στις εθνικές οικονομίες.

Στις μέρες μας οι περισσότεροι άνθρωποι του δυτικού κόσμου επιλέγουν τον τουρισμό για κάποιο διάστημα του έτους, για λόγους επαγγελματικούς ή διασκέδασης. Η παγκοσμιοποίηση, η αναβάθμιση της αεροπλοΐας και της τεχνολογίας των υπολογιστών, αλλά και η μεγέθυνση του παγκόσμιου πληθυσμού έχουν συνδράμει σημαντικά προς αυτή την κατεύθυνση (Miller & Auyong, 1991).

Αν και από τη βιβλιογραφία προκύπτει ότι δεν υπάρχει ένας κοινά αποδεκτός ορισμός για τον τουρισμό, κατά τον Leiper, η έννοια του τουρισμού είναι πολυδιάστατη και η προσέγγιση στη διατύπωση ενός ορισμού μπορεί να γίνει από μία οικονομική ή τεχνική ή ολιστική σκοπιά. Έτσι, υπάρχουν ορισμοί που αναφέρονται μόνο στις οικονομικές επιπτώσεις του τουρισμού, ενώ οι τεχνικοί ορισμοί λαμβάνουν υπόψη και άλλα στοιχεία, όπως το σκοπό, τη διάρκεια και την απόσταση του ταξιδιού. Τέλος, με βάση την ολιστική προσέγγιση, γίνεται μία προσπάθεια συγκερασμού όλων των διαστάσεων. Σαν παράδειγμα ενός τέτοιου ορισμού ο Leiper, παραθέτει τον ορισμό που δόθηκε το 1942 από τους Hunziker και Kraph, κατά τους οποίους

«τουρισμός είναι το σύνολο των φαινομένων και των σχέσεων που προκύπτουν από το ταξίδι και την προσωρινή διαμονή σε περιοχή άλλη της μόνιμης κατοικίας, για λόγους άλλους μη βιοποριστικούς» (Hunziker & Kraph in Burkart & Medlik in Leiper, 1979, σελ. 394).

Σύμφωνα με την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, τουρισμός είναι:

«οι δραστηριότητες ατόμων που ταξιδεύουν και παραμένουν σε ένα μέρος διαφορετικό από το σύνθηες περιβάλλον τους για διάστημα όχι μεγαλύτερο από ένα συνεχόμενο έτος, για ψυχαγωγία, επαγγελματικούς και άλλους λόγους (ΣΕΤΕ, 2012, σελ. 09).

Η τουριστική βιομηχανία απαρτίζεται από ποικίλους τομείς, η κατηγοριοποίηση των οποίων γίνεται με διάφορα κριτήρια. Αυτά μπορεί να αφορούν στην φύση της δραστηριότητας, δηλαδή τον βασικό παράγοντα έλξης επισκεπτών. Με αυτό τον τρόπο άλλες περιοχές αποκτούν τουριστική δραστηριότητα λόγω φυσικού κάλους, ενώ άλλες λόγω της πολιτισμικής ή ιστορικής τους κληρονομιάς ή λόγω του ότι προσφέρονται για αγροτουρισμό, για περιπέτεια ή άλλες διαφορετικές δραστηριότητες. Πέραν της φύσης της δραστηριότητας η κατηγοριοποίηση μπορεί, επίσης, να γίνει με βάση την τοποθεσία προορισμού ή τον τύπο διαμονής. Η τοποθεσία μπορεί να είναι αγροτική, αστική ή παραθαλάσσια, ενώ ο η διαμονή μπορεί να λαμβάνει χώρα σε κάποιο θέρετρο στην ξηρά ή εν πλω (Honey & Krantz, 2007).

Η κατηγοριοποίηση στη συνέχεια μπορεί να γίνει περισσότερο λεπτομερής. Παραδείγματος χάρη, ο «τουρισμός της υπαίθρου», ο οποίος αφορά σε:

«ήπιες εναλλακτικές μορφές βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης και πολυδραστηριότητας στον αγροτικό χώρο» (ΚΕΔΚΕ, 2008, σελ. 09),

μπορεί να περιλαμβάνει κάποιες επιμέρους κατηγορίες, όπως ο αγροτουρισμός, ο οικοτουρισμός, ο τουρισμός περιπέτειας, ο χιονοδρομικός τουρισμός, ο πολιτιστικός, αθλητικός, θρησκευτικός και ιαματικός τουρισμός (ΚΕΔΚΕ, 2008).

2.2.2 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Μία από τις κυρίαρχες κατηγορίες τουρισμού είναι ο θαλάσσιος τουρισμός. Αυτό δεν είναι τυχαίο δεδομένου ότι 70% του πλανήτη καλύπτεται από νερό ενώ, από

τα διακόσια κράτη που τον απαρτίζουν, αυτά που στερούνται υγρού στοιχείου είναι ελάχιστα. Οι παράκτιες κοινωνίες (ανθρώπινες και μη) έλκουν τον τουρισμό, λόγω της φυσικής και περιβαλλοντικής τους ομορφιάς, της ιστορίας και του πολιτισμού τους, αλλά και άλλες κοινωνικές παροχές (Miller & Auyong, 1991).

Ο θαλάσσιος τουρισμός, αφορά σε όλες τις τουριστικές δραστηριότητες που περιλαμβάνουν:

«...τουρισμό, διασκέδαση και ψυχαγωγία και που λαμβάνουν χώρα στις ακτές ή υπεράκτια...» (Hall, 2001, σελ. 602).

Η δε ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού περιλαμβάνει τη δημιουργία χώρων διαμονής και εστίασης, μαρίνων, επιχειρήσεων λιανεμπορίου, προμηθευτών κ.α. Επίσης, περιλαμβάνονται:

«...δραστηριότητες που απαιτούν σκάφη αναψυχής, ο παράκτιος-υπεράκτιος ή θαλάσσιος οικοτουρισμός, η κρουαζιέρα, το κολύμπι, το ψάρεμα, οι καταδύσεις και το γιότινγκ...»¹ (Hall, 2001, σελ. 602).

Κατά τον Διακομιχάλη (Διακομιχάλης, 2006), ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μία ειδική κατηγορία τουρισμού υψηλού ενδιαφέροντος, καθώς η ζήτηση για τον τουρισμό αυτού του είδους παρουσιάζει σημαντική αύξηση παγκοσμίως. Ο θαλάσσιος τουρισμός, είναι ένας:

«ειδικού τύπου τουρισμός με την επιλογή του οποίου ο τουρίστας – καταναλωτής αποφασίζει να αφιερώσει τον περισσότερο ή όλο τον χρόνο των διακοπών του «εν πλω», επιλέγοντας ως τόπο διαμονής ή αναψυχής ένα πλοίο, που προσφέρει ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα θαλάσσιας περιήγησης, ή ένα σκάφος, στο οποίο μπορεί να συναποφασίζει για το πρόγραμμα θαλάσσιας περιήγησης που θα εκτελεσθεί. Και στις δύο περιπτώσεις, πλοίο ή σκάφος είναι ταυτόχρονα και μέσα μετακίνησης» (Διακομιχάλης, 2006, σελ. 26)

¹ Στην αγγλική γίνεται διάκριση μεταξύ marine και coastal tourism. Στην πρώτη έννοια περιλαμβάνονται το γιότινγκ και το ψάρεμα σε βαθιά νερά, ενώ στη δεύτερη όλες οι υπόλοιπες δραστηριότητες που αναφέρθηκαν.

Επίσης, εκτός από τις εν πλω δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, οι οποίες είναι κατά κύριο λόγο η κρουαζιέρα και το γιότινγκ, σε αυτόν συμπεριλαμβάνονται και άλλες παράκτιες δράσεις (Διακομιχάλης, 2006).

Ο θαλάσσιος τουρισμός έχει βασικό κριτήριο διαφοροποίησής του από όλες τις άλλες μορφές τουρισμού τη θάλασσα. Εμπίπτουν δε σε αυτόν, κατά την ICAP, μόνο η κρουαζιέρα, δηλαδή το οργανωμένο ταξίδι με κρουαζιερόπλοιο και το Yachting, δηλαδή:

«η πραγματοποίηση θαλάσσιων πλόων με τουριστικό πλοίο ή πλοιάριο, επαγγελματικό ή αναψυχής, θαλαμηγό ή όχι, ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, με πλήρωμα ή χωρίς» (ICAP, 2009, σελ. 02).

Στην Ελλάδα, με τα 13.616 χιλιόμετρα ακτογραμμή, το 90% των τουριστικών δραστηριοτήτων λαμβάνουν χώρα στις ακτές και πολύ μικρό τμήμα των τουριστικών εγκαταστάσεων βρίσκεται μακριά από αυτές. Η χώρα έχει αναπτύξει μαζικό τουρισμό που έλκεται από τον ήλιο, τη θάλασσα και τον πολιτισμό (ΥΠΕΚΑ, 2012).

Η Ελλάδα, θεωρείται ένα ιδανικό μέρος για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, λόγω του πλήθους των νησιών της, των θερμών θαλασσών, των ήπιας έντασης ανέμων, της ηλιοφάνειας και των ποικίλων επιλογών αναψυχής που προσφέρουν τα νησιά της αλλά και οι λοιπές παράκτιες περιοχές (Eurostat, 2012), (Commission, 2012).

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, ξεκίνησε στη χώρα τη δεκαετία του '60 με την κατασκευή των πρώτων μαρίνων, αλλά και του '70 και '80. Παρά τα πλεονεκτήματα της χώρας και τα υψηλά αναμενόμενα οφέλη από την ανάπτυξη αυτής της μορφής τουρισμού, αυτός δεν έχει ακόμη αναπτυχθεί σημαντικά και οι μαρίνες της χώρας στην πλειοψηφία τους υστερούν από πλευράς υποδομών (ICAP, 2009), (Γεωργιάδης, 2005). Τις υποδομές αυτές αποτελούν όλες οι εγκαταστάσεις που είναι απαραίτητες για τον ελλιμενισμό των κρουαζιερόπλοιων και των σκαφών και οι οποίες βρίσκονται στις μαρίνες και τα αγκυροβόλια ή στα καταφύγια σκαφών (Ν. 2160/93).

Οι κατηγορίες θαλάσσιου τουρισμού που συναντώνται στην Ελλάδα είναι η κρουαζιεροπλοΐα, η παράκτια τουριστική ναυσιπλοΐα και η θαλάσσια ιδιωτική

περιήγηση. Τα κρουαζιερόπλοια κάνουν εγχώριους και διεθνείς πλόες, ενώ η παράκτια τουριστική ναυσιπλοΐα αφορά σε ημερήσιες εξορμήσεις με ημερόπλοια. Η δε θαλάσσια ιδιωτική περιήγηση, μπορεί να γίνει με motor yachts (επανδρωμένα), sailing yachts (ναυλώνονται χωρίς επάνδρωση), motor sailers ή bare boats (ιστιοφόρα) (Διακομιχάλης, 2006).

2.2.2.1 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ (ΓΙΩΤΙΝΓΚ)

Η θαλάσσια ιδιωτική περιήγηση (γιότινγκ) είναι ένας από τους δύο βασικότερους τομείς του θαλάσσιου τουρισμού και αφορά στην «πραγματοποίηση θαλάσσιων πλόων με τουριστικό πλοίο ή πλοiάριο, επαγγελματικό ή αναψυχής, θαλαμηγό ή όχι, ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, με πλήρωμα ή χωρίς (bareboat)» και διακρίνεται σε «επαγγελματικό», «ιδιωτικό» και τα «super yachts». Το επαγγελματικό αφορά στη ναύλωση σκαφών, το ιδιωτικό αναφέρεται σε ταξίδια με ιδιόκτητο σκάφος, ενώ τα super yachts είναι υπερπολυτελή σκάφη μήκους ως επί το πλείστον άνω των 45 μέτρων (ICAP, 2009).

Η θαλάσσια ιδιωτική περιήγηση έλκει Έλληνες, αλλά και ξένους και παρουσιάζει αυξανόμενη ζήτηση στην Ελλάδα παρά το γεγονός ότι οι μαρίνες και τα καταφύγια χρήζουν βελτιώσεων, τόσο από πλευράς υποδομών, όσο και από πλευράς υπηρεσιών που προσφέρουν (Διακομιχάλης, 2006).

Ως προς τις υποδομές των μαρίνων, η παραχώρηση της διαχείρισης κάποιων εξ αυτών σε ιδιώτες και η πραγματοποίηση σημαντικών επενδύσεων, αύξησε το επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών, όμως οι θέσεις ελλειμνισμού που προσφέρει η χώρα πρέπει να αυξηθούν και το επίπεδό τους να βελτιωθεί. Οι μαρίνες της χώρας στην πλειοψηφία τους προσφέρουν τις στοιχειώδεις υπηρεσίες προς τα σκάφη και πολλές από αυτές είναι βραβευμένες με «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης» (ICAP, 2009).

Το βραβείο απονέμεται διεθνώς από το 1987, τόσο σε ακτές, όσο και σε μαρίνες και είναι το πιο αναγνωρισμένο σύμβολο ποιότητας, καθώς θέτει αυστηρά κριτήρια ως προϋπόθεση βράβευσης. Αυτά εκτός από περιβαλλοντικά, αφορούν και σε άλλα χαρακτηριστικά, όπως η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και η ασφάλεια. Ένας ακόμη λόγος που καθιστά την απονομή του σημαντική είναι και το γεγονός ότι λόγω της διεθνούς της αναγνώρισης την απονομή λαμβάνουν σοβαρά υπόψη στις συστάσεις του τα μεγάλα ταξιδιωτικά πρακτορεία. Το 2012, το Διεθνές Βραβείο Ποιότητας

«Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης», απονεμήθηκε σε τριακόσιες ενενήντα τέσσερις ακτές και εννέα μαρίνες της Ελλάδας, οδηγώντας τη χώρα στη δεύτερη θέση σε κατάταξη παγκοσμίως μεταξύ 48 χωρών (ΕΕΠΦ, 2012).

Η κατάταξη των μαρίνων της χώρας με βάση τα 22 κριτήρια που αποτελούν προϋπόθεση βράβευσης δεν είναι το ίδιο καλή, όσο αυτή των ακτών. Ενδεικτικά κατά το 2006 αναφορικά με τις ακτές πρώτη κατατάχθηκε η Ισπανία με 480 σημαίες, ενώ τις 411 σημαίες της Ελλάδας ακολούθησαν η Γαλλία με 269, η Ιταλία με 216, η Δανία με 211, η Πορτογαλία με 207, η Τουρκία με 192 και η Κροατία με 103. Στην κατάταξη των μαρίνων, η χώρα υστερούσε καθώς τα 22 απαιτούμενα κριτήρια πληρούσαν μόνο 5. Στην πρώτη θέση κατετάγη η Γερμανία με 123 και ακολούθησαν η Γαλλία με 84, η Ισπανία με 82, η Δανία με 77, η Σουηδία με 58, η Ιταλία με 52, η Ολλανδία με 25, η Φιλανδία με 30, η Κροατία με 19, η Τουρκία με 14 και η Πορτογαλία με 11 (ΑΡΝ, 2007).

Παρά το γεγονός ότι οι δυνατότητες ανάπτυξης της θαλάσσιας ιδιωτικής περιήγησης έχουν αναγνωριστεί στην Ελλάδα εδώ και δεκαετίες, η ανάπτυξη σε υποδομές γίνεται με βραδείς ρυθμούς και άλλες ανταγωνιστικές χώρες, όπως η Τουρκία και η Κροατία με πολύ μικρότερη ακτογραμμή επενδύουν σε υποδομές και αποκτούν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Η γραφειοκρατία και το φορολογικό καθεστώς αποτελούν επιπλέον εμπόδια (ΠΣΕΑΣ, 2012).

Ειδικότερα κατά την τρέχουσα περίοδο και παρά την υψηλή ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού, ισχύουν ακόμη διατάξεις που καθιστούν τη χώρα μη ανταγωνιστική. Ενδεικτικά αναφέρεται ο νόμος 3790/2009 (ΦΕΚ Α' 143/7-8-2009), σύμφωνα με τον οποίο επιβάλλεται ειδικός φόρος και έκτακτη εισφορά στα ιδιωτικά και επαγγελματικά σκάφη αναψυχής άνω των δέκα μέτρων τα οποία παραμένουν στην ελληνική επικράτεια άνω των σαράντα ημερών στη διάρκεια του ημερολογιακού έτους. Ο υπολογισμός γίνεται με βάση το μήκος του σκάφους και η επιβάρυνση είναι ανά μέτρο ακολουθεί αύξουσα κλίμακα².

² Π.χ. για μηχανοκίνητα άνω των δέκα μέτρων, €300 ανά μέτρο για τα πρώτα 13 μέτρα, €550 ανά μέτρο για τα επόμενα 4 μέτρα (ήτοι 14 με 17), €800 ανά μέτρο για τα επόμενα 4 μέτρα (ήτοι 18 με 21), €1050 ανά μέτρο για τα επόμενα 4 μέτρα (ήτοι 22 με 25), €1300 ανά μέτρο από

Η περιοχή της Αττικής, προσφέρει 3.465 θέσεις ελλιμενισμού και οι περισσότερες από τις μαρίνες της παρέχουν ηλεκτρισμό, νερό, τηλεφωνική σύνδεση, εφοδιασμό καυσίμων, ντουζιέρες, υπηρεσίες συλλογής αποβλήτων, πυρόσβεση, ασφάλεια και χώρο στάθμευσης, ενώ σε κάποιες από αυτές υπάρχουν, επίσης, πλυντήρια, συνεργία επισκευής σκαφών και καταστήματα.

Στην περιοχή της Δυτικής Ελλάδας, προσφέρονται 656 θέσεις και με εξαίρεση τη Μαρίνα Κλεοπάτρας - Ακτίου, η οποία παρέχει μόνο ηλεκτρισμό, νερό και τηλεφωνική σύνδεση, οι υπόλοιπες δύο μαρίνες παρέχουν το σύνολο σχεδόν των υπηρεσιών που παρέχονται και από τις μαρίνες της Αττικής.

Στο Ιόνιο, υπάρχουν δύο μαρίνες συνολικής δυναμικότητας 1.820 θέσεων με παροχή υπηρεσιών αντίστοιχη αυτών της Αττικής.

Μαρίνες υπάρχουν, επίσης, στην Κεντρική Μακεδονία (830 θέσεις), τον Άγιο Νικόλαο της Κρήτης (250 θέσεις), στα Δωδεκάνησα (365 θέσεις) και στην Πελοπόννησο (840 θέσεις). Όλες παρέχουν το σύνολο των βασικών υπηρεσιών των Μαρίνων της Αττικής (Pathway, 2012). Το δε ιδιωκτησιακό καθεστώς ποικίλει, καθώς κάποιες ανήκουν στους οικοίους δήμους ή τα λιμενικά ταμεία, ενώ άλλες στην Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης, ή σε ιδιωτικές εταιρείες (InvestInGreece, 2012).

Το σύνολο των θέσεων ελλιμενισμού της χώρας έχει εκτιμηθεί σε 19.269 και αντιστοιχεί σε 128 λιμένες, χωρίς να περιλαμβάνονται θέσεις σε εμπορικά λιμάνια, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκοι ναυταθλητικών ομίλων. Εξ αυτών εν λειτουργία βρίσκονται μόλις 55 στους οποίους αντιστοιχούν 10.015 θέσεις σε μαρίνες, αγκυροβόλια- τουριστικά καταφύγια και ξενοδοχειακοί λιμένες. Το μέγεθος της αγοράς τουριστικών λιμένων εκτιμήθηκε σε 30 εκατομμύρια ευρώ κατά το 2008, με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης μεταξύ των ετών 2004 με 2008 ίσο με 4% (ICAP, 2009), ενώ για το διάστημα 2005-2009 ο ρυθμός διαμορφώθηκε σε 3,5% (Καθημερινή, 2011). Το αναφερόμενο μέγεθος της αγοράς, αφορά δε μόνο σε τέλη που καταβλήθηκαν από καταπλέοντα σκάφη που προσήλθαν στις λιμενικές αρχές, καθώς δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις σκαφών που αποφεύγουν την εν λόγω γραφειοκρατική διαδικασία,

το 26^ο μέτρο και πάνω. Ο υπολογισμός της εισφοράς των λοιπών κατηγοριών, περιπτώσεις προσαυξήσεων και απαλλαγών, περιγράφονται στα άρθρα 1 έως 4 του νόμου (ν.3790/09).

δεδομένου ότι δεν υπάρχουν σε όλους τους λιμένες οι αρμόδιες λιμενικές αρχές. Επίσης, τα ποσά αφορούν αποκλειστικά στα καταβαλλόμενα τέλη και δεν περιλαμβάνουν δαπάνες για την λήψη άλλων υπηρεσιών που παρέχει ένας χωροθετημένος λιμένας (ICAP, 2009).

2.2.2.2 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Σημαντικότερη, όμως, δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού θεωρείται η κρουαζιέρα, η οποία αφορά στην «συμμετοχή σε οργανωμένη κρουαζιέρα με κρουαζιερόπλοιο» και διακρίνεται:

«στη Διεθνή κρουαζιέρα, που απευθύνεται κυρίως στη μαζική αγορά της Βορείου Αμερικής, στην Ευρωπαϊκή κρουαζιέρα η οποία ανταγωνίζεται τη Διεθνή κρουαζιέρα στα γεωγραφικά όρια της Ευρώπης και στην Εθνική κρουαζιέρα, η οποία περιορίζεται στις ελληνικές θάλασσες» (ICAP, 2009, σελ. 02).

Οι Wild και Dearing, όρισαν την κρουαζιέρα ως «ένα μίγμα θαλάσσιας μεταφοράς, ταξιδιού και αναψυχής» (Wild & Dearing, 2000 in Lekakou & Pallis, 2004, σελ. 03). Επίσης η κρουαζιέρα ορίζεται ως «μία δραστηριότητα αναψυχής, κατά την οποία οι επιβάτες πληρώνουν για ένα δρομολόγιο ή και κάποιες υπηρεσίες εν πλω. Περιλαμβάνει δε τουλάχιστον μία διανυκτέρευση εν πλω σε πλοίο ελάχιστης δυναμικότητας 100 ατόμων» (Wild & Dearing, 2000 in Lekakou & Pallis, 2004, σελ. 03). Επίσης, η δυνατότητα μετακίνησης του περιουσιακού στοιχείου «κρουαζιερόπλοιο», επιτρέπει, σε αντίθεση με ένα ξενοδοχείο, την απομάκρυνσή του από μία περιοχή όταν οι συνθήκες παύουν να είναι ευνοϊκές και τη δραστηριοποίησή του κάπου αλλού (Lekakou & Pallis, 2004).

Τα πρώτα κρουαζιερόπλοια εμφανίστηκαν κατά τη δεκαετία του '60, όταν η εμφάνιση ταχύτερων πλοίων έκανε τα υπερωκεάνια μη ανταγωνιστικά. Με αυτό τον τρόπο, τα πρώτα κρουαζιερόπλοια προήλθαν από πλοία γραμμής που αποσύρθηκαν, κατά κύριο λόγο από την περιοχή του Βόρειου Ατλαντικού. Οι αρχικές προδιαγραφές αυτών των πλοίων, δεν μπορούσαν να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των επιβατών κρουαζιέρας. Κατασκευασμένα να λειτουργούν ως πλοία γραμμής, δεν είχαν ενσωματωμένα στοιχεία αναψυχής, όπως λόγου χάρη πισίνες, αλλά και η κατανάλωση καυσίμων τους ήταν υψηλή, καθώς μπορεί να έγιναν μη ανταγωνιστικά ως πλοία

γραμμής με την εμφάνιση των jet, αλλά παρείχαν ούτως ή άλλως ταχύτητα και ως εκ τούτου υψηλή κατανάλωση και κόστος καυσίμου. Έτσι τα πρώτα πλοία αποκλειστικά κατασκευασμένα να εξυπηρετούν την κρουαζιέρα, έκαναν την εμφάνισή τους την δεκαετία, το '70. Από την επόμενη δεκαετία, το μέγεθος των πλοίων άρχισε να αυξάνει με στόχο τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας, με αποτέλεσμα σήμερα η δυναμικότητά τους να έχει ανέλθει στους 6000 επιβάτες κρουαζιέρας, από τους 1000 που είχαν τη δυνατότητα να μεταφέρουν τα πρώτα πλοία. Οι πρώτες εταιρείες κρουαζιέρας ήταν οι Norwegian Cruise Line, η οποία ιδρύθηκε το 1966, η Royal Caribbean International, η οποία ιδρύθηκε το 1968 και η Carnival Cruise Lines, με έτος ίδρυσης το 1972. Και οι τρεις εξακολουθούν να κυριαρχούν στον κλάδο έως σήμερα.

Το μοντέλο ανάπτυξης στο οποίο στηρίχθηκε η αγορά ήταν η δημιουργία μίας μαζικής αγοράς δρομολογίων και όχι προορισμών. Η μαζικότητα, η οποία μπορούσε να επιτευχθεί λόγω των οικονομιών κλίμακας, αλλά και η ευελιξία στην επιλογή των δρομολογίων ήταν οι δύο βασικοί πυλώνες του αναπτυξιακού σχεδιασμού.

Παράλληλα με την αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων, για λόγους οικονομιών κλίμακας, όπως ήδη αναφέρθηκε, δόθηκε βαρύτητα και στη διεύρυνση της παροχής υπηρεσιών προς τους επιβάτες εν πλω. Από αυτές εξάλλου προκύπτει πλέον το 20 με 30% των συνολικών εσόδων που δημιουργεί η κρουαζιέρα. Μία κρουαζιέρα κοστίζει συνολικά για τον επιβάτη περί τα 1.700 δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής. Από αυτά, σε κάθε λιμάνι δαπανώνται περί τα 100 (Rodrigue & Notteboom, 2012).

Ένας από τους βασικότερους παράγοντες προσέλκυσης του ενδιαφέροντος για την αγορά κρουαζιέρας αφορά εξάλλου στο γεγονός ότι οι επιβάτες κρουαζιέρας είναι υψηλότερης απόδοσης από τους υπόλοιπους τουρίστες, καθώς έχει αποδειχθεί ότι δαπανούν κατά μέσο όρο περισσότερα χρήματα ανά ημέρα σε σύγκριση με αυτούς (Hall, 2001).

Τα έσοδα ανά νύχτα ανά επιβάτη στην κρουαζιέρα ήταν για το 2010 ίσα με \$236, ενώ στον τουρισμό \$195. Επίσης, τα συνολικά έσοδα της κρουαζιέρας, ως ποσοστό επί των συνολικών εσόδων του τουρισμού, διαμορφώθηκαν από το 2,7% αυτού κατά το 2000 σε 3,6% το 2010 (ETE, 2012).

Τα είδη δρομολογίων που συναντώνται στην κρουαζιέρα είναι τριών τύπων. Διηλεκτή, εποχιακά και ανατοποθετούμενα. Τα διηλεκτή αφορούν σε περιοχές που έλκουν την κρουαζιέρα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, λόγω του υποτροπικού κλίματος που επικρατεί σε αυτές. Είναι πιθανό στις περιοχές αυτές να υπάρχει μία εποχικότητα, ως προς το πλήθος των δρομολογίων, όμως ακόμη και αν για κάποια διαστήματα του έτους τα δρομολόγια είναι λιγότερα, υπάρχει πάντα δρομολόγιο που τις εξυπηρετεί. Χαρακτηριστικό παράδειγμα διηλεκτών δρομολογίων αποτελούν οι κρουαζιέρες που γίνονται στην Καραϊβική και τη Μεσόγειο. Στην Καραϊβική, εποχή λιγότερων δρομολογίων είναι το καλοκαίρι και στη Μεσόγειο ο χειμώνας. Τα εποχιακά δρομολόγια από την άλλη, λαμβάνουν χώρα σε περιοχές που οι καιρικές συνθήκες επιτρέπουν την εκτέλεση δρομολογίων σε συγκεκριμένες εποχές ή περιόδους του έτους. Έτσι το καλοκαίρι προσφέρονται δρομολόγια στις περιοχές της Βαλτικής, της Νορβηγίας, της Αλάσκας και της Νέας Αγγλίας, ενώ το χειμώνα στις περιοχές της Νοτίου Αμερικής και της Αυστραλίας. Τέλος, τα ανατοποθετούμενα δρομολόγια αφορούν κυρίως στον Ατλαντικό και λαμβάνουν χώρα λόγω εποχικότητας. Οι εταιρείες αποσύρουν δρομολόγια από την Καραϊβική το καλοκαίρι, και τα τοποθετούν στη Μεσόγειο και το χειμώνα αποσύρουν πλοία από τη Μεσόγειο, και τα τοποθετούν στην Καραϊβική. Ουσιαστικά, η κρουαζιέρα σε αυτή την περίπτωση λαμβάνει χώρα κατά την μετακίνηση του πλοίου από την περιοχή στην οποία η σεζόν κλείνει, στην περιοχή που η σεζόν ξεκινάει. Έτσι, το πλοίο διανύει την απόσταση για την επανατοποθέτησή του, όχι κενό, αλλά έχοντας επιβάτες. Οι τελευταίοι έχουν το όφελος της χαμηλότερης από τις συνήθεις τιμές, καθώς συνήθως οι κρουαζιέρες αυτές αφιερώνουν τον περισσότερο χρόνο εν πλω (Rodrigue & Notteboom, 2012).

Οι λόγοι που ένα κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει σε κάποιο λιμάνι, οδηγούν στην κατηγοριοποίηση των λιμανιών υποδοχής της κρουαζιέρας σε λιμάνια προορισμού, λιμάνια πύλες και λιμάνια ισορροπίας. Κάποια λιμάνια αποτελούν μοναδικό προορισμό μίας κρουαζιέρας. Αυτό συμβαίνει όταν η περιοχή στο λιμάνι προσέγγισης προσφέρει πληθώρα επιλογών για επίσκεψη τέτοια, ώστε οι τουρίστες να επιθυμούν να δαπανήσουν όλο τον διαθέσιμο χρόνο σε αυτό. Σε κάποιες αναπτυσσόμενες χώρες, μπορεί επίσης να υπάρχουν προβλήματα αστάθειας εκτός περιοχής λιμανιού και αυτός να είναι άλλος ένας λόγος για τους επισκέπτες να μην απομακρύνονται από αυτό. Αυτά είναι τα λιμάνια- προορισμοί. Τα λιμάνια πύλες από την άλλη, δεν προσφέρουν κάτι

άλλο παρά πρόσβαση σε άλλες περιοχές ενδιαφέροντος, ενώ ως ισορροπημένα, χαρακτηρίζονται τα λιμάνια κρουαζιέρας που εμπίπτουν ενδιάμεσα των δύο προηγούμενων τύπων. Το λιμάνι αυτό μπορεί να είναι ο καθεαυτού προορισμός, αλλά μπορεί να είναι και η πύλη εισόδου σε κάποια περιοχή ενδιαφέροντος της ενδοχώρας (Rodrigue & Notteboom, 2012).

Τέλος, η συνολική απόσταση που διανύεται, το πλήθος και η σειρά των λιμανιών που προσεγγίζονται και η ακριβής τήρηση χρονικά του προγράμματος είναι πολύ σημαντικοί παράγοντες ποιότητας στην κρουαζιέρα (Rodrigue & Notteboom, 2012).

Η απελευθέρωση της αγοράς της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, η οποία ξεκίνησε το 1999, για να ολοκληρωθεί το 2012, στρέφει εκ νέου το ενδιαφέρον στις προοπτικές ανάπτυξης και συνεισφοράς του κλάδου στην ελληνική οικονομία.

Οι πρόσφατες αυτές εξελίξεις, ειδικότερα εν μέσω κρίσης και σε συνδυασμό με την κατάσταση της ελληνικής οικονομίας όπως περιγράφηκε παραπάνω, αλλά και με την αναγκαιότητα εξεύρεσης μοχλών ανάπτυξης, οδηγούν στη μελέτη των εξελίξεων στον κλάδο σε διεθνές και εθνικό επίπεδο, αλλά και των προοπτικών που προσφέρει.

Το σκοπό αυτό εξυπηρετεί το κεφάλαιο που ακολουθεί. Στο πρώτο μέρος θα γίνει μία επισκόπηση της πορείας προς την απελευθέρωση της αγοράς της κρουαζιέρας στη χώρα, ενώ στο δεύτερο, θα γίνει μία περιγραφή των συνθηκών που επικρατούν στην κρουαζιέρα σε διεθνές και εθνικό επίπεδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ - 3

ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

3.1 Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Εισαγωγικά

Ο όρος καμποτάζ είναι γαλλικής προέλευσης και αναφέρεται στην επιβολή περιορισμών στην ελεύθερη διακίνηση προσώπων και εμπορευμάτων εντός της επικράτειας μίας χώρας. Μπορεί δε να αφορά στις χερσαίες, στις εναέριες αλλά και στις θαλάσσιες μεταφορές. Στόχος της επιβολής τέτοιων περιορισμών είναι ο προστατευτισμός των εγχώριων παρόχων της υπό εξέταση μεταφορικής υπηρεσίας, ο οποίος, όμως, αναπόφευκτα δημιουργεί στρεβλώσεις από πλευράς ανταγωνισμού.

Αναφορικά με τις θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα -και συγκεκριμένα την κρουαζιέρα- ο όρος καμποτάζ ταυτίζεται με την επιβολή περιορισμών και όρων για την εκτέλεση κυκλικών περιηγητικών πλόων με αφετηρία ελληνικό λιμάνι, με στόχο την προστασία των εγχώριων μεταφορέων.

Άρση

Η ελληνική κρουαζιεροπλοΐα βρίσκονταν σε καθεστώς προστατευτισμού ως το 1999. Έως τότε δεν επιτρέπονταν σε πλοία μη ελληνικής σημαίας να εκτελούν κρουαζιέρες με αφετηρία ελληνικό λιμάνι (Stefanidaki & Lekakou, 2012).

Βάσει του θεσμικού πλαισίου έως τότε, ήταν το άρθρο 165 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, σύμφωνα με το οποίο (Άρθρο 165, παρ. 1 και 6, Κεφάλαιο Α', μέρος Τέταρτο (Ν.Δ. 187/73),

«1. Το δικαίωμα της μεταξύ των ελληνικών λιμένων μεταφοράς επιβατών, περιλαμβανομένου και του μεταξύ ελληνικών λιμένων τμήματος μεταφοράς επιβατών αρχικής προελεύσεως ή τελικού προορισμού εξωτερικού, εφοδιασμένων δι' εισιτηρίων συνεχείας, ανήκει εις τα κατά τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου δρομολογούμενα

ελληνικά επιβατηγά πλοία, τα αναγνωριζόμενα ως τοιαύτα κατά την διάταξιν της παρ. 3 του άρθρ. 5 του παρόντος εν συνδυασμό προς την του προηγούμενου άρθρ. 164».

«6. Το δικαίωμα παραλαβής επιβατών εξ ελληνικών λιμένων δια περιήγησιν εις ελληνικούς λιμένας ανήκει εις τα ελληνικά επιβατηγά πλοία. Τουτ' αυτό ισχύει και δια την περίπτωσιν προεκτάσεως της περιηγήσεως εις λιμένας της αλλοδαπής εφ' όσον ο λιμήν οριστικής αποβίβασεως είναι ελληνικός. Δια Π.Δ/τος δύναται να επιτραπεί η κατά τα ανωτέρω παραλαβή, περιήγησις και αποβίβασις επιβατών υπό επιβατηγών πλοίων ξένης σημαίας, υπό όρους και προϋποθέσεις καθοριζόμενας δι' αυτών. Τα τουριστικά πλοία (θαλαμγά και τουριστικά πλοιάρια) διέπονται υπό ειδικών διατάξεων³» (Πουλαντζας, 2005).

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (Ε.Ο.Κ.), με τον υπ' αριθμόν 3577/1992 κανονισμό της, στις 7 Δεκεμβρίου του 1992, εισήγαγε την αρχή της ελευθερίας στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς εντός της Ένωσης. Με την προώθηση αυτού του κανονισμού – ο οποίος τέθηκε σε εφαρμογή από την 1η Ιανουαρίου του 1993- για την κατάργηση των περιορισμών και των απαγορεύσεων στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών της, απέβλεπε στη δημιουργία ενός πλαισίου απρόσκοπτης μετακίνησης ατόμων και αγαθών, εντός της ένωσης, και στην προώθηση της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, αναγνωρίζοντας την κρισιμότητα του τομέα των μεταφορών στην ανταγωνιστικότητα, αλλά και στις οικονομικές, εμπορικές και πολιτισμικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ των κρατών (European Commission, 2010).

Οι ρυθμίσεις του κανονισμού αυτού, σύμφωνα με όσα όριζε το άρθρο 6, προέβλεπαν την ενεργοποίηση για κάποιες περιοχές της Μεσογείου, από την 1/1/1995 για τις κρουαζιέρες μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων και από την 1/1/1999 για τις κρουαζιέρες προσέγγισης νησιών. Ειδικότερα για την Ελλάδα, η παραπάνω παρέκκλιση παρατάθηκε ως την 1η Ιανουαρίου του 2004, για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής (EuroLex, 1992).

Με τον κανονισμό αυτό, στόχος του Συμβουλίου της Ένωσης ήταν η δημιουργία μίας ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς, μέσω της εξίσωσης της Ευρωπαϊκής

³ Π.Δ. 113/1997 (ΦΕΚ Α'99) με το οποίο προσαρμόστηκε η ελληνική νομοθεσία προς το ν. 3577/92 (Πουλαντζας, 2005).

σημαίας με τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος ευρωπαϊκού cabotage, αλλά και η αύξηση του ανταγωνισμού μέσω της απελευθέρωσης από τον κρατικό παρεμβατισμό και προστατευτισμό (Stefanidaki & Lekakou, 2012).

Με το Νόμο 2932/2001 "Ελεύθερη παροχή Υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρίες και άλλες διατάξεις" (Α 145/27-06-01), η Ελλάδα εναρμόνισε τη νομοθεσία της με το Κοινοτικό Δίκαιο (Κανονισμός Ε.Ο.Κ. 3577/1992) και απελευθέρωσε τις ενδομεταφορές στο Αιγαίο (ΥΝΑ, 2012).

Αν και ο Νόμος 2932/2001 δεν αφορά άμεσα στους περιηγητικούς πλόες θεωρείται, εντούτοις, ότι αποτέλεσε το βασικό πλαίσιο για την επέκταση της απελευθέρωσης και στην κρουαζιέρα (Πουланτζας, 2005, σελ.112-118).

Μετά την αλλαγή αυτή το καμποτάζ εξακολουθούσε να ισχύει για τα κρουαζιερόπλοια τα οποία είχαν υψωμένες σημαίες τρίτων χωρών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτά δεν μπορούσαν να παραλάβουν και να αποβιβάσουν έναν επιβάτη-τουρίστα στο ίδιο λιμάνι εντός της ελληνικής επικράτειας. Ένας επιβάτης παραδείγματος χάρη κρουαζιερόπλοιου σημαίας τρίτης χώρας, μπορούσε να επιβιβασθεί σε πλοίο στο λιμάνι του Πειραιά, αλλά δεν θα μπορούσε να αποβιβασθεί και πάλι στον Πειραιά ή σε οποιοδήποτε άλλο λιμάνι στην Ελλάδα.

Με το Νόμο 3872 (Α 148/03-9-10) αίρονται οι περιορισμοί και για τα πλοία σημαίας τρίτων χωρών, υπό τη συνδρομή αθροιστικά τριών προϋποθέσεων, οι οποίες συνοπτικά απαιτούν: (α) ανταποδοτικότητα της ρύθμισης (και στα λιμάνια των τρίτων χωρών να έχουν το ίδιο δικαίωμα τα κοινοτικά πλοία), (β) μεταφορική ικανότητα άνω των 49 επιβατών, κυκλικός περιηγητικός πλους με ενιαίο εισιτήριο και σκοπό την αναψυχή, ο ελληνικός λιμένας αφετηρίας να είναι και ο λιμένας τερματισμού (ενδιάμεσα επιτρέπεται προσέγγιση είτε σε ελληνικό, είτε σε ξένο λιμάνι), διάρκεια ταξιδιού τουλάχιστον 48 ώρες, διάρκεια παραμονής στον ελληνικό αφετήριο λιμένα τουλάχιστον οκτώ ώρες, (γ) οι πλοιοκτήτριες εταιρείες υπογράφουν σύμβαση με το ελληνικό κράτος ανανεώσιμη και ελάχιστης διάρκειας τριών ετών, στην οποία ορίζονται τα της απασχόλησης Ελλήνων ναυτικών και τα της παροχής κινήτρων

πρόσληψής τους, τα σχετικά με την εισφορά (ανά επιβάτη με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας) υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας Και Ασθενείας Ναυτικών, οι όροι διενέργειας επενδύσεων στη χώρα από τις εταιρείες και άλλα θέματα σχετικά με τη λύση της σύμβασης. Στις 14-12-2010 υπεγράφη από τους υπουργούς Θαλασσιών Υποθέσεων Γ. Διαμαντίδη και Πολιτισμού Π. Γερουλάνο η Κοινή Υπουργική Απόφαση (117/14-12-2010), βάσει της οποίας καθορίστηκε το περιεχόμενο της σύμβασης για την εκτέλεση κρουαζιέρας με αφετηρία τα ελληνικά λιμάνια. Η εισφορά ανά επιβάτη και ανά κυκλικό περιηγητικό ταξίδι για πλοία με μη κοινοτική σημαία ορίστηκε στα 3 ευρώ και 95 λεπτά. Επίσης, το ποσό της εισφοράς μειώθηκε κατά 20% υπό τη ρητή προϋπόθεση η εταιρία να απασχολεί Έλληνες ναυτικούς σε αριθμό που αντιστοιχεί τουλάχιστον στο 1% του συνολικού αριθμού των μελών του πληρώματος. Το ποσό της εισφοράς, επίσης, μειώνεται κατά 7% για κάθε επιπλέον ελληνικό λιμάνι που προσεγγίζει το πλοίο, σύμφωνα με το δηλούμενο πρόγραμμα ταξιδιών της εταιρίας.

Οι παραπάνω προϋποθέσεις, κυρίως αναφορικά με την σύναψη σύμβασης, αλλά και την απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών δημιούργησαν ενστάσεις ως προς την αποτελεσματικότητα που θα μπορούσε να έχει ο ν. 3872/2010. Οι περιορισμοί που έθετε θεωρήθηκε ότι μάλλον απομακρύνουν τις εταιρείες κρουαζιέρας, παρά οδηγούν στην πλήρη απελευθέρωση και στην εν συνεχεία προσέλκυσή τους. Η πλήρης απελευθέρωση έγινε τελικά με το άρθρο 222, του ν. 4072/2012 (Α'ΦΕΚ 86/ 11-4-2012). Το άρθρο αυτό αντικαθιστά τα άρθρα 1 έως 4 του ν. 3872/2010 και περιγράφει το νέο πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο, δεν γίνεται καμία αναφορά στην ανταποδοτικότητα της ρύθμισης, αλλά ούτε και σε υποχρέωση των εταιρειών να συνάπτουν σύμβαση με το ελληνικό κράτος. Επίσης, η δυνατότητα επεκτείνεται και για σκάφη μεταφορικής ικανότητας τουλάχιστον 49 επιβατών, ενώ παραλείπεται και η υποχρέωση των εταιρειών για την παραμονή των πλοίων στον ελληνικό αφετήριο λιμένα για τουλάχιστον οκτώ ώρες. Πέραν αυτών, τα όσα αναφέρθηκαν στην απαίτηση (β) της προηγούμενης παραγράφου εξακολουθούν να ισχύουν. Οι παρεκκλίσεις των άρθρων 2 και 3 του π.δ. 122/1995 (Α'ΦΕΚ 75/ 18-4-1995) και οι οποίες αφορούν στις προϋποθέσεις διακοπής του ταξιδιού περιήγησης από κάποιους επιβάτες, στην ολική ναύλωση, αλλά και οι προϋποθέσεις παραλαβής επιβατών από ενδιάμεσους λιμένες, επεκτείνονται και για τα πλοία με σημαία τρίτων χωρών. Στις υποχρεώσεις τις εταιρείας

εμπίπτουν η είσπραξη και η πληρωμή του πάγιου τέλους που αναφέρεται στην παράγραφο 2B του άρθρου 6 του ν. 2399/1996 (Α΄ ΦΕΚ 90/ 27-5-1996) κατά περίπτωση. Ως προς το πλήρωμα, για τους ασφαλισμένους στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ), ισχύουν για την εταιρεία οι ευνοϊκές ρυθμίσεις του άρθρου 24 του ν. 3409/2005, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, ενώ για το αλλοδαπό πλήρωμα οι ρυθμίσεις γίνονται σύμφωνα με όσα ισχύουν στη χώρα της οποίας τη σημαία φέρει το πλοίο και δεν εμπίπτει σε καμία υποχρέωση καταβολής εισφορών ή ασφαλιστικής κάλυψης ή παροχής προς το ελληνικό ασφαλιστικό σύστημα.

3.2 Η ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΔΙΕΘΝΩΣ

3.2.1 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΖΗΤΗΣΗ

Δεν είναι τυχαίο ότι η κρουαζιέρα αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης τουρισμού στην Ευρώπη, καθώς είναι ένας κλάδος ιδιαίτερα δυναμικής ανάπτυξης. Από το 1995 έως το 2006 οι επιβάτες κρουαζιέρας παγκοσμίως αυξήθηκαν από 5,7 εκατομμύρια σε 15,2, ενώ οι Ευρωπαίοι επιβάτες κρουαζιέρας από 1 εκατομμύριο το 1995 ανήλθαν σε 3,4 εκατομμύρια το 2006 (ICAP, 2009).

Το έτος 2010, ο αριθμός επιβατών της παγκοσμίου αγοράς κρουαζιέρας άγγιξε τα 18,80 εκατομμύρια επιβάτες, αυξημένος κατά 6,94% σε σχέση με το 2009. Η αύξηση αυτή αποδίδεται στο ρεκόρ επιβατών της αγοράς της Βορείου Αμερικής (11,11 εκατομμύρια επιβάτες το 2010), στη συνεχιζόμενη αυξητική τάση για τους επιβάτες της ευρωπαϊκής αγοράς, αλλά και στον διπλασιασμό που παρατηρήθηκε την τελευταία τετραετία στην αγορά της Αυστραλασίας.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις, ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας παγκοσμίως αναμένεται να αγγίξει τα 30 εκατομμύρια μέσα στα επόμενα 15 έτη και να συνεχίσει ακόμη και μέχρι τα 40 εκατομμύρια επιβάτες. Αυτή η πρόβλεψη από μόνη της είναι ενδεικτική των προοπτικών που διανοίγονται για τον κλάδο (ECC, 2012).

Επίσης, το 2011, οι επιβάτες κρουαζιέρας παγκοσμίως ανήλθαν σε 19,1 εκατομμύρια για να διαμορφωθεί τελικά το πλήθος αυτών που έλαβαν μέρος σε μία κρουαζιέρα διάρκειας άνω των δύο ημερών στα 154 εκατομμύρια από το 1990 έως σήμερα. Το 68% αυτών προστέθηκαν την τελευταία δεκαετία και το 40% την τελευταία

πενταετία, διαμορφώνοντας ένα μέσο ετήσιο ρυθμό μεγέθυνσης της τάξης του 7% (Rodrigue & Notteboom, 2012). Στον πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται το πλήθος των επιβατών, η περιοχή προέλευσής τους και η πρόβλεψη για την εξέλιξή τους:

Πίνακας 3.2.1 (α): Στοιχεία για τη ζήτηση

Αγορές Τροφοδότησης Κρουαζιέρας Παγκοσμίως (εκατομμύρια επιβάτες)						
ΠΕΡΙΟΧΗ	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Βόρειος Αμερική	9,96	10,38	10,45	10,29	10,40	11,11
Ευρώπη	3,15	3,44	4,05	4,46	5,00	5,54
Υπόλοιπος Κόσμος	1,21	1,29	1,37	1,45	2,18	2,25
Σύνολο	14,32	15,11	15,87	16,20	17,58	18,80

Πηγή: (ECC, 2012, σελ. 12)

Πίνακας 3.2.1 (β): Προβλέψεις για τη ζήτηση

Περιοχή Προέλευσης Επιβατών Κρουαζιέρας & Αριθμός Επιβατών σε Χιλιάδες				
Έτος	Βόρειος Αμερική	Ευρώπη	Λοιπές	Παγκόσμια
2012	12.582	5.053	2.500	20.135
2013	12.972	5.261	2.627	20.860
2014	13.374	5.476	2.761	21.612
2015	13.789	5.701	2.902	22.392

Πηγή: (Cruisemarketwatch, 2012), <http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>

Ο παραπάνω πίνακας επιβεβαιώνει προηγούμενες εκτιμήσεις που αναφέρθηκαν για την πρόβλεψη συνέχειας της μεγέθυνσης του πλήθους των επιβατών κατά τα

επόμενα έτη. Το 2012, η ετησιοποιημένη εκτίμηση αναφέρει 20,1 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιέρας, οι οποίοι το 2015 φαίνεται πως πρόκειται να ξεπεράσουν τα 22 εκατομμύρια. Η συνολική αξία της βιομηχανίας, τέλος, εκτιμάται στα 33,5 δισεκατομμυρίων δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής (Cruisemarketwatch, 2012).

Ο ρυθμός ανάπτυξης του αριθμού επιβατών της αγοράς κρουαζιέρας παγκοσμίως, εκτιμάται σε μέση ετήσια μεταβολή της τάξης του 7,38% για το διάστημα από το 1990 έως το 2015, και σε 8% κατά την τελευταία εικοσαετία, ενώ ο αντίστοιχος ρυθμός ανάπτυξης του συνόλου του τουρισμού διαμορφώθηκε σε 4%. Η δε στρατηγική του κλάδου, ως σήμερα, περιλαμβάνει συντομότερες κρουαζιέρες, περισσότερα λιμάνια και περισσότερες δραστηριότητες εν πλω, αλλά και εκτός πλοίου και βεβαίως τη μεγέθυνση των πλοίων με στόχο τη μείωση του κόστους ανά επιβάτη λόγω των οικονομιών κλίμακας που δημιουργούνται με αυτό τον τρόπο (Cruisemarketwatch, 2012) και (ETE, 2012).

Η συνεχιζόμενη αύξηση του αριθμού των επιβατών κρουαζιέρας παγκοσμίως αποδίδεται στην αύξηση του παγκόσμιου κατά κεφαλήν εισοδήματος και στην προσπάθεια των εταιρειών να προσφέρουν οικονομικότερα πακέτα επωφελούμενες κυρίως των οικονομιών κλίμακας που προσφέρει η μεγέθυνση των πλοίων. Η αύξηση της ελκυστικότητας της κρουαζιέρας σε επίπεδο τιμών αποδίδεται και στο γεγονός ότι το κόστος διανυκτέρευσης εντός πλοίου είναι μικρότερο αυτού της διανυκτέρευσης σε ξενοδοχείο. Η συνεισφορά στον διπλασιασμό της ζήτησης κατά την τελευταία δεκαπενταετία, αποδίδεται στον πρώτο παράγοντα κατά 40% και στην πτώση των τιμών κατά 60% (ETE, 2012).

Η σπουδαιότητα των οικονομιών κλίμακας αποδεικνύεται και από τα στοιχεία που αφορούν στις δύο μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου, την Carnival και την Royal Caribbean, οι οποίες μέσω της αύξησης του μεγέθους των πλοίων τους κατάφεραν το κόστος ανά επιβάτη να παραμείνει σταθερό την τελευταία δεκαετία στα \$115 σε απόλυτο μέγεθος. Από τον αποπληθωρισμό του μεγέθους αυτού, προκύπτει μείωση του εν λόγω κόστους ίση με 30% (ETE, 2012).

Το 2010 η ζήτηση τροφοδοτήθηκε από τη δυνατότητα των εταιρειών να προσφέρουν ανταγωνιστικότερες τιμές, λόγω της αύξησης της χωρητικότητάς τους με την εισαγωγή νέων πλοίων και καμπίνων. Ως αποτέλεσμα, τα έσοδα ανά επιβάτη για τα μέλη της Cruise Lines International Association (CLIA) παρουσίασαν πτώση ίση με 1% για το 2010, έναντι της διψήφιας πτώσης που είχαν παρουσιάσει το 2009 (ECC, 2012).

Ο αριθμός των επιβατών είναι ένας οπωσδήποτε χρήσιμος δείκτης ο οποίος χρησιμοποιείται, συνήθως, ως ένδειξη της μεγέθυνσης του κλάδου. Όπως αναφέρει, όμως και ο πρόεδρος της Costa Cruises, Gianni Onorato, για την εξυπηρέτηση αυτού του σκοπού θα ήταν σκόπιμο να λαμβάνεται υπόψη και η πορεία των εσόδων ανά επιβάτη (ECC, 2012).

3.2.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Η χωρητικότητα από την άλλη, ενώ αυξήθηκε και το 2011 (οκτώ πλοία και 20,000 κλίνες) παρουσιάζει ρυθμό αύξησης φθίνοντα. Αυτό σε συνδυασμό με την αναμενόμενη σταδιακή βελτίωση της παγκόσμιας οικονομίας οδήγησε τον Leisure Analyst Wm. Blair στην πρόβλεψη μιας διαδικασίας ανάκαμψης διάρκειας 3-4 ετών. Αλλά και ο Πρόεδρος της Royal Caribbean Cruises Ltd (RCCL), Richard Fain, αναμένει αποδόσεις ρεκόρ για την εταιρεία για το 2011, με την προϋπόθεση ότι οι γεωπολιτικές συνθήκες θα το επιτρέψουν (ECC, 2012).

Η εκτίμηση αυτή για την συνέχεια της αύξησης της προσφοράς, επιβεβαιώνεται και από τα στοιχεία που παραθέτει το cruisemarketwatch, σύμφωνα με τα οποία το 2012 προστέθηκαν επτά νέα πλοία στον στόλο της κρουαζιέρας παγκοσμίως, ενώ η μεταφορική ικανότητα επιβατών αυξήθηκε κατά 18.499 άτομα. Τέλος, οκτώ επιπλέον πλοία αναμένονται για παράδοση το διάστημα 2013 με 2014, τα οποία θα προσθέσουν άλλες 24.508 θέσεις στην μεταφορική ικανότητα επιβατών κρουαζιέρας (Cruisemarketwatch, 2012). Για το διάστημα 2015 με 2016 μέχρι στιγμής εμφανίζονται πέντε παραγγελίες νέων πλοίων, οι οποίες θα προσφέρουν τη δυνατότητα για μεταφορά 16.711 επιπλέον επιβατών (ECC, 2012).

Ενώ, όμως, ο στόλος συνεχίζει να μεγαλώνει, παρατηρείται, επίσης, αύξηση στο χρόνο κατασκευής των πλοίων. Ενώ, το διάστημα που μεσολαβούσε μεταξύ παραγγελίας και παράδοσης ήταν ως πρότινος η διετία, οι νέες παραγγελίες γίνονται για παράδοση μετά από τρία ή τέσσερα έτη. Αυτό δεν συμβαίνει λόγω του μεγαλύτερου

μεγέθους των κατασκευών, αλλά για να δοθεί περισσότερος χρόνος στην προσφορά να απορροφήσει τη ζήτηση. Με αυτό τον τρόπο, επίσης, οι περισσότερες εταιρείες αποβλέπουν και σε ενδεχόμενη προσφορά καλύτερων τιμών από τα ναυπηγεία, αλλά και στην αύξηση του διαθέσιμου χρόνου εξεύρεσης του καλύτερου δυνατού σχήματος χρηματοδότησης (ECC, 2012).

Η ανάγκη λειτουργικής αποτελεσματικότητας, που αναγνωρίζεται λόγω των οικονομικής αστάθειας παγκοσμίως και κυρίως στην Ευρώπη, αλλά και λόγω των αυστηρότερων απαιτήσεων αναφορικά με τις εκπομπές των πλοίων, αναμένεται να επηρεάσει και την προσφορά χωρητικότητας, αλλά και το ρυθμό αύξησης αυτής. Έτσι, ενώ οι παραγγελίες πλοίων αναμένεται να μειωθούν, το μέγεθος των νέων πλοίων θα συνεχίσει να αυξάνει την μεταφορική ικανότητα του στόλου, αν και ο ρυθμός αυτής της μεγέθυνσης αναμένεται να είναι φθίνων και να διαμορφωθεί από το ισχύον 6-8% ετησίως σε 3-5% (ECC, 2012).

Στο τέλος του έτους 2012, η μεταφορική ικανότητα του στόλου της κρουαζιέρας αναμένεται να αυξηθεί κατά 5,6% σε σχέση με το 2011 και να ανέλθει σε 428.835 επιβάτες. Η αύξηση αυτή υπερβαίνει την μεγέθυνση του προηγούμενου δωδεκαμήνου η οποία διαμορφώθηκε σε 4,5% (Cruisemarketwatch, 2012). Ο στόλος κατά το 2012, συνοψίζεται ως ακολούθως:

Πίνακας 3.2.2 (α): Ο στόλος κατά το 2012

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
Carnival Cruise Lines	103	209.420
Royal Caribbean Cruise Lines	40	96.270
Λοιπές Εταιρείες	113	120.090
ΣΥΝΟΛΟ	256	425.780

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από (Cruisemarketwatch, 2012)

Από τον παραπάνω πίνακα, προκύπτει σαφής συγκέντρωση του κλάδου από πλευράς προσφοράς. Από το σύνολο των 20,3 εκατομμυρίων επιβατών που μεταφέρθηκαν (σε ετησιοποιημένη βάση) κατά το 2012, το 49,2% ταξίδεψε με πλοία

της Carnival Cruise Lines, το 23,7% με πλοία της Royal Caribbean Cruise Lines και το 27% με πλοία των υπολοίπων εταιρειών (Cruisemarketwatch, 2012).

Οι δύο αυτές εταιρείες μπορεί να κατέχουν το 50% περίπου των πλοίων, όμως εφόσον ληφθεί υπόψη και η ηλικία του στόλου τους που είναι νεότερος, αλλά και το μέγεθός τους που είναι μεγαλύτερο, το πραγματικό ποσοστό διαμορφώνεται σε 70% σε όρους χωρητικότητας (ETE, 2012). Με βάση τα στοιχεία του πίνακα το ποσοστό κατοχής στόλου των δύο εταιρειών είναι 56%, ενώ το ποσοστό επί του δυνητικού συνόλου επιβατών είναι ίσο με 72%.

Με βάση τα στοιχεία που παραθέτει η ISL Cruise Register (ETE, 2012), τα μερίδια βάσει χωρητικότητας είχαν ως ακολούθως:

Πίνακας 3.2.2. (β): Μερίδια χωρητικότητας

Εταιρεία	Μερίδιο
Carnival	47%
Royal Caribbean	22%
Λοιπές	14%
Star Cruises	9%
Mediterranean Shipping Cruises	6%
TUI Group	2%

Πηγή: Από τα στοιχεία της (ETE, 2012).

3.2.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΩΝ

Παρότι ο κλάδος υπεραποδίδει έναντι άλλων κλάδων αναψυχής, επικρατεί αισιοδοξία στην αγορά, ότι περιθώρια βελτίωσης υπάρχουν και αυτό οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στην παγκόσμια φύση του, αλλά και στο γεγονός ότι οι πρόσφατες καλές επιδόσεις έλαβαν χώρα σε ένα περιβάλλον δυσμενές τόσο οικονομικά και πολιτικά, με τις συνεχείς πιέσεις στις τιμές και τα περιθώρια κέρδους στην Ευρώπη, αλλά και τις αναταραχές και την αστάθεια λόγω των γεγονότων της αποκαλούμενης Αραβικής Άνοιξης στη Μέση Ανατολή.

Αυτές οι παράμετροι οδηγούν σε αλλαγές ακόμη και την τελευταία στιγμή στα δρομολόγια και τις περιοχές ανάπτυξης της κρουαζιέρας, σε ακυρώσεις και ανατροπή του προγραμματισμού, αλλά και σε αυξημένα διοικητικά κόστη, αλλά και μειωμένες εκ νέου τιμές προκειμένου να βρεθούν πελάτες σύντομα για τα νέα δρομολόγια (ECC, 2012).

Οι γεωπολιτικές και οικονομικές συνθήκες στην Ευρώπη και τη Μεσόγειο μολονότι επηρέασαν την αγορά με τον τρόπο που αναφέρθηκε παραπάνω, δεν στάθηκαν ικανές να ανατρέψουν την υπεροχή απόδοσης της αγοράς της ευρωπαϊκής κρουαζιέρας έναντι αυτής της Βορείου Αμερικής. Όπως φαίνεται και στον πίνακα που ακολουθεί ο ρυθμός μεγέθυνσης της ευρωπαϊκής αγοράς υπερέβη αυτόν της Βορείου Αμερικής σε οκτώ από τα τελευταία δέκα έτη:

Πίνακας 3.2.3.(α): Ετήσια μεταβολή προέλευσης επιβατών

Ρυθμός Μεγέθυνσης Προελεύσεων Επιβατών		
Έτος	Βόρειος Αμερική	Ευρώπη
2001	1%	7%
2002	13%	7%
2003	7%	26%
2004	11%	6%
2005	9%	10%
2006	4%	9%
2007	3%	16%
2008	-2%	10%
2009	0,5%	12%
2010	6%	10%

Πηγή: G.P. Wild International Limited from PSA, CLIA, IRN and other sources (ECC, 2012,σελ.

13)

Κατά το ίδιο χρονικό διάστημα ο αριθμός Ευρωπαίων επιβατών κρουαζιέρας σχεδόν τριπλασιάστηκε, καθώς τα 2 εκατομμύρια των επιβατών του 2001, ανήλθαν σε 5,5 εκατομμύρια επιβάτες το 2010 (ECC, 2012).

Αν η διαφορά στον ρυθμό ανάπτυξης των δύο αγορών που παρατηρήθηκε την τελευταία δεκαετία ακολουθήσει το ίδιο μοτίβο και κατά τα επόμενα δέκα έτη, θεωρείται βέβαιο ότι κάποια στιγμή η Ευρώπη θα υπερκεράσει τη Βόρειο Αμερική και θα καταστεί η κύρια πηγή επιβατών κρουαζιέρας.

Οι περισσότεροι operators πιστεύουν ότι, μέχρι το έτος 2020, οι Ευρωπαίοι επιβάτες κρουαζιέρας θα υπερδιπλασιαστούν και θα ξεπεράσουν τα 10 εκατομμύρια. Η προσδοκία αυτή αποδίδεται στο γεγονός ότι ενώ ως το 2001 οι επιβάτες της Cruise Lines International Association ήταν σε ποσοστό ίσο με 90% προερχόμενοι από την Αμερική, το ποσοστό αυτό ακολούθησε φθίνουσα πορεία και το 2010 αυτό διαμορφώθηκε σε 73%.

Πλέον, τα έσοδα και οι επιβάτες των δύο μεγαλύτερων εταιρειών κρουαζιέρας, της Carnival Corporation και της Royal Caribbean Cruises Ltd bn, προέρχονται σε ποσοστό άνω του 50% από περιοχές εκτός Βορείου Αμερικής και συγκεκριμένα από την Ευρώπη κατά την πλειοψηφία τους, αλλά και από την Νότιο Αμερική, την Αυστραλία και την Ασία (ECC, 2012).

Αναφορικά με το 2012, η συνεισφορά των επιβατών κρουαζιέρας προερχόμενων από την Βόρειο Αμερική μειώθηκε ακόμη περισσότερο καθώς διαμορφώθηκε σε 62,5%. Το μερίδιο των ευρωπαίων επιβατών ανήλθε σε 25,1%, ενώ 6,6% των επιβατών προήλθε από την Ασία, 2,9% από την Νότιο Αμερική, 2,7% από την Αυστραλία και Νέα Ζηλανδία και 0,2% από τη Μέση Ανατολή και την Αφρική. Αντίστοιχα κινείται και η συνεισφορά στα έσοδα του κλάδου, τα οποία όπως έχει ήδη αναφερθεί διαμορφώθηκαν σε 33,5 δισεκατομμύρια δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών (Cruisemarketwatch, 2012).

Η ζήτηση κρουαζιέρας είναι φανερό ότι στρέφεται στην Ευρώπη. Παρά τις γεωπολιτικές συνθήκες, οι εταιρείες μεταφέρουν δρομολόγια από τη Βόρειο Αμερική στην Ευρωπαϊκή Ήπειρο. Άλλο ένα στοιχείο που συνηγορεί υπέρ αυτής της επιλογής

είναι η ισοτιμία ευρώ: δολαρίου και η αποδυνάμωση του ευρώ λόγω της κρίσης στην Ευρωζώνη (ECC, 2012).

Επίσης, με δεδομένο ότι μόλις 1,5% των Ευρωπαίων και 0,04% των Ασιατών επιλέγουν να κάνουν μία κρουαζιέρα, έναντι 3,3% των Αμερικανών, γίνεται φανερό ότι οι προοπτικές ανάπτυξης είναι μεγαλύτερες για την Ευρώπη και την Ασία (ETE, 2012).

Η διαρκής αναζήτηση νέων αγορών και η μετακίνηση δρομολογίων οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην ανάγκη των εταιρειών να έχουν πληρότητα, ώστε να είναι σε θέση να προσφέρουν χαμηλές τιμές (ECC, 2012).

Επίσης, το κόστος των αεροπορικών εισιτηρίων είναι άλλος ένας παράγοντας που μπορεί να πιέσει τις τιμές προς τα πάνω. Για το λόγο αυτό οι εταιρείες προσπαθούν να τροφοδοτούνται με επιβάτες κατά το δυνατόν πλησιέστερα στην περιοχή κρουαζιέρας (ECC, 2012).

Σε σημαντικό παράγοντα κόστους έχουν αναχθεί και τα καύσιμα η τιμή των οποίων αυξήθηκε απότομα το 2011 και παραμένει έντονα μεταβλητή. Η συνεισφορά τους στο συνολικό κόστος αυξήθηκε από 9% το 2001 σε 19% το 2011, ενώ το κόστος των καυσίμων ανά επιβάτη ανήλθε από τα \$10 το 2001 στα \$30 το 2011, παρά το γεγονός ότι η κατανάλωση έχει μειωθεί σημαντικά.

Το κόστος αυτό επηρεάζει ακόμη και την επιλογή δρομολογίων, καθώς η επιβολή χαμηλότερων επιτρεπτών ορίων εκπομπών θείου, αναμένεται να το καταστήσει ακόμη υψηλότερο ειδικότερα στις Ειδικές Περιοχές Εκπομπών Ελέγχου Ρύπων (Βαλτική και Βόρειο Θάλασσα). Η επίπτωση από τον περιορισμό των εκπομπών έχει εκτιμηθεί στο ύψος των 100 με 150 εκατομμυρίων δολαρίων Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής και υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες αναφορικά με το ποσοστό κατά το οποίο το επιπλέον αυτό κόστος θα μπορούσε να μετακυληθεί στους καταναλωτές (ECC, 2012) και (ETE, 2012).

Οι εκπομπές έχουν ήδη μειωθεί σε σχέση με το ύψος τους 15 έτη νωρίτερα, καθώς τα νέα πλοία έχουν επιτρέψει τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου κατά 50%. Η υιοθέτηση νέων πηγών ενέργειας, ήτοι ηλιακής ή αιολικής και η βελτίωση της τεχνολογίας αναμένεται να βοηθήσουν στην συμπίεση του κόστους προς τα κάτω (ECC, 2012).

Η ανάλυση κόστους κρουαζιέρας για το 2011, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα και αποτυπώνει τη βαρύτητα του κόστους των καυσίμων στο συνολικό κόστος:

Πίνακας 3.2.3.(β): Κατανομή στοιχείων κόστους (2011)

Συνεισφορά Στοιχείων Κόστους Κρουαζιέρας 2011	
Στοιχείο Κόστους	Συνεισφορά στο Συνολικό Κόστος
Προμήθειες	25%
Λοιπά	23%
Καύσιμα	19%
Μισθοδοσία	17%
Τρόφιμα	9%
Δαπάνες πλοίου	7%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

Πηγή: (ETE, 2012, σελ. 3)

Ο ρυθμός αύξησης της προσφοράς στην Ευρώπη μπορεί να φθίνει, παραμένει όμως θετικός. Η φθίνουσα αυτή τάση εξηγείται από την απομάκρυνση αρκετών κρουαζιερόπλοιων εταιρειών της Βορείου Αμερικής από την Ήπειρο και την δρομολόγησή τους σε άλλους προορισμούς, αλλά και από τον προγραμματισμό της Carnival, η οποία προτίθεται να μειώσει τη χωρητικότητά της το 2012 στην περιοχή κατά 50% σε σχέση με το 2011. Παρ' ολ' αυτά η συνολική χωρητικότητα αυξάνει και ο ρυθμός προόδου της παραμένει θετικός (ECC, 2012).

Ο αντιπρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Carnival Corporation & Plc, Howard Frank, θεωρεί ότι η πτώση τιμών που παρατηρήθηκε οφείλεται αποκλειστικά στις αλλαγές δρομολογίων, λόγω των γεωπολιτικών συνθηκών, και αρνείται κάθε υπόνοια κορεσμού από πλευράς χωρητικότητας.

Τέλος, ο φόβος για ένα νέο κύκλο κρίσης στην Ευρώπη, αλλά και μία ενδεχόμενη εμφάνιση κρίσης σε νέες περιοχές όπως η Βρετανία και η Νότιος Αμερική δεν μπορεί να αγνοηθεί. Όμως, οι οικονομίες κλίμακας που δημιουργούνται από τα υπερμεγέθη νέα πλοία, αλλά και η συνειδητή στόχευση σε μία ευρύτερη βάση επιβατών αναμένονται να λειτουργήσουν αντισταθμιστικά και προσθέτουν αισιοδοξία στις προβλέψεις (ECC, 2012).

Στη συνέχεια των οικονομιών κλίμακας συνηγορεί και το μέσο μέγεθος 24 υπό παραγγελία πλοίων για την περίοδο 2012 με 2016, το οποίο διαμορφώνεται στους 2.800 επιβάτες κατά μέσο όρο (ETE, 2012).

Άλλος ένα στόχος των εταιρειών σήμερα είναι ο μέγιστος κατά το δυνατόν περιορισμός του αεροπορικού κόστους και η επέκταση της περιόδου κρουαζιέρας ώστε να λαμβάνει χώρα κατά μεγαλύτερες περιόδους μέσα στο έτος (ECC, 2012).

Μετά από την περιγραφή των τρεχουσών συνθηκών στην αγορά κρουαζιέρας Διεθνώς, ακολουθεί η περιγραφή των βασικότερων αγορών κρουαζιέρας στον κόσμο, των κυριότερων δηλαδή προορισμών.

3.3 ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ

Περισσότεροι από 60% των επιβατών κρουαζιέρας επιλέγουν την Καραϊβική και τη Μεσόγειο. Αυτοί είναι οι δύο προτιμότεροι προορισμοί Διεθνώς. Η Καραϊβική είναι διαχρονικά η νούμερο ένα επιλογή, με πορεία φθίνουσα τα τελευταία έτη, ενώ η Μεσόγειος είναι μία δυναμικά ανερχόμενη αγορά. Η τάση αυτή αποτυπώνεται ευκρινώς από τις μεταβολές της πενταετίας 2005- 2009 κατά τη διάρκεια της οποίας το μερίδιο της Καραϊβικής υποχώρησε κατά δέκα ποσοστιαίες μονάδες και έφτασε το 30%, ενώ αυτό της Μεσογείου διαμορφώθηκε σε 21% το 2009 από 15% που ήταν το 2005 (ETE, 2012).

3.3.1 Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗΣ

Η Καραϊβική συνιστά τη μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας παγκοσμίως, καθώς κατέχει το 40% του μεριδίου της παγκόσμιας αγοράς. Το υποτροπικό κλίμα, οι εναλλαγές τοπίου, το πλήθος των νησιών και η εγγύτητα μεταξύ τους, τα κοραλλιογενή και ηφαιστιογενή νησιά, η ποικίλες πολιτισμικές επιδράσεις λόγω της αποικιοκρατίας και της συνύπαρξης στοιχείων Αφρικανικού και Ευρωπαϊκού πολιτισμού, αλλά και η εγγύτητα στην μεγάλη αγορά άντλησης τουριστών κρουαζιέρας, τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, είναι κάποιοι από τους λόγους που καθιστούν την περιοχή πόλο έλξης κατά το μεγαλύτερο τμήμα του έτους. Η ζήτηση για κρουαζιέρα στην περιοχή φθίνει κατά το διάστημα Αυγούστου – Οκτωβρίου, λόγω της εμφάνισης τυφώνων κατά την περίοδο αυτή, συγκεντρώνοντας ποσοστό κάτω από το 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Η μεγαλύτερη διάθεση χωρητικότητας παρατηρείται το χειμώνα, όταν συγκεντρώνεται στην περιοχή άνω του 60% αυτής. Το τυπικό δρομολόγιο μίας κρουαζιέρας στην περιοχή έχει διάρκεια έως επτά νύχτες και οι αφίξεις λαμβάνουν χώρα συνήθως το πρωί, ενώ το βράδυ γίνονται οι αναχωρήσεις ώστε το επόμενο πρωί να πραγματοποιηθεί μία προσέγγιση σε κάποιο άλλο λιμάνι (Rodrigue & Notteboom, 2012) και (ETE, 2012).

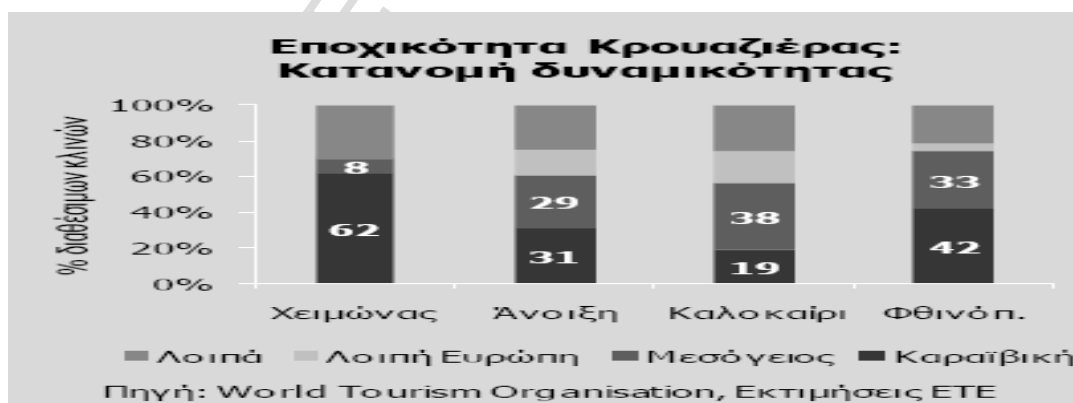
3.3.2. Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Δεύτερη τη τάξη αγορά κρουαζιέρας παγκοσμίως είναι αυτή της Μεσογείου. Η αγορά αυτή αντιπροσωπεύει το 29% της ετήσιας χωρητικότητας παγκοσμίως. Το καλοκαίρι έλκει άνω του 40% της παγκόσμιας χωρητικότητας, ενώ το ποσοστό αυτό το χειμώνα υποχωρεί κάτω από το 10%.

Στα πλεονεκτήματά της συγκαταλέγονται η εγγύτητα στην Ευρώπη, από την οποία αντλεί πλήθος επιβατών, το υποτροπικό της κλίμα που την καθιστά διηνεκή, η κορύφωση τους θερινούς μήνες, η ποικιλία παραθαλάσσιων θέρετρων και πολιτισμών, αξιοθέατων και μουσείων. Εξάλλου, στη Μεσόγειο συνυπάρχουν οι μεγαλύτερες κοιτίδες πολιτισμού, αλλά και διαφορετικές θρησκείες. Στα γεωγραφικά όρια της περιοχής αναπτύχθηκαν ο ελληνικός, ο ρωμαϊκός και ο αιγυπτιακός πολιτισμός, αλλά και θρησκείες όπως η Χριστιανική, η Εβραϊκή και η Μουσουλμανική.

Η διάρκεια της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο μπορεί να είναι επτά περίπου ημερών όταν αφορά στην Αδριατική ή τις Ισπανικές ακτές, αλλά να φτάνει και τις 14 ημέρες όταν καλύπτει πολλές περιοχές της Ευρώπης. Στα δημοφιλέστερους προορισμούς συμπεριλαμβάνονται λιμάνια της Ιταλίας, της Ισπανίας και της Ελλάδας και αρκετά από αυτά έχουν αρχίσει να αντιμετωπίζουν προβλήματα συμφόρησης. Τέτοια λιμάνια είναι της Σαντορίνης στην Ελλάδα, της Βενετίας και του Τσιβιταβέκια στην Ιταλία, της Βαρκελώνης στην Ισπανία και του Ντουμπρόβνικ στην Κροατία (Rodrigue & Notteboom, 2012), (ETE, 2012) και (Διακομιχάλης, 2006). Στο γράφημα που ακολουθεί απεικονίζεται η κατανομή της αγοράς κρουαζιέρας ανά εποχή:

Γράφημα 3.3.2: Εποχικότητα Κρουαζιέρας



Πηγή: (ETE, 2012, σελ. 4)

3.3.3 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Άνω των τριών τετάρτων των Ευρωπαίων επιβατών επιλέγουν προορισμό κρουαζιέρας ευρωπαϊκό. Το 61% αυτών προτιμά τη Μεσόγειο ή τα νησιά του Ατλαντικού, ενώ την Βόρεια Ευρώπη προτιμά το 16%. Αυτό είναι ιδιαίτερα ελπιδοφόρο για την τόνωση των οικονομιών της Ευρώπης, των Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν των οικονομιών της οποίας αυξάνεται κατά μέσο όρο ετησίως κατά μόλις 1,7%. Η ευρωπαϊκή κρουαζιέρα βοηθά, επίσης, τον ευρωπαϊκό τουρισμό να διατηρεί την πρώτη θέση παγκοσμίως (ECC, 2012).

Από το σύνολο των επιβατών παγκοσμίως που ταξίδεψαν με κρουαζιέρα στην Ευρώπη, το 75% προτίμησε τη Μεσόγειο, 15% τη Βόρεια Ευρώπη και 10% τον Ατλαντικό (ETE, 2012). Από τον πίνακα που ακολουθεί μετά από επεξεργασία στοιχείων που δημοσίευσε στην τελευταία έκθεσή του το European Cruise Council, προκύπτει ότι οι προερχόμενοι από την Ευρώπη επιβάτες κρουαζιέρας, προτιμούν τη Μεσόγειο και τα νησιά του Ατλαντικού σε ποσοστό που κυμαίνεται από 57% έως 61%, τη Βόρεια Ευρώπη σε ποσοστό που κυμαίνεται από 17% έως 18% και την Καραϊβική και τους υπόλοιπους προορισμούς σε ποσοστό που κυμαίνεται από 23% έως 25%.

Πίνακας 3.3.3.: Κατανομή Προορισμών Ευρωπαίων Επιβατών

Προορισμός	Κατανομή Προορισμών Ευρωπαίων Επιβατών			Μερίδιο Αγοράς		
	Επιβάτες σε χιλιάδες/ έτος			Μερίδιο Αγοράς		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010
Μεσόγειος/ Νησιά Ατλαντικού	2649	2825	3303	60%	57%	61%
Βόρεια Ευρώπη	737	884	907	17%	18%	17%
Καραϊβική και Υπόλοιποι	1036	1235	1242	23%	25%	23%
ΣΥΝΟΛΟ	4422	4944	5452	100%	100%	100%

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από (ECC, 2012).

Οι ταξιδιώτες από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και τον Καναδά αποτελούν περίπου το 50% των επιβατών κρουαζιέρας της Μεσογείου, ενώ από τους Ευρωπαίους κατευθύνονται σε προορισμούς της Μεσογείου περισσότεροι Βρετανοί και Ιταλοί.

3.3.4 Η ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ

Το 60% αυτών που επιλέγουν την Ευρώπη, διοχετεύεται στις χώρες Ιταλία, Ισπανία και Ελλάδα. Την Ελλάδα έχει εκτιμηθεί ότι επισκέπτονται 2 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιέρας κατ' έτος ή αλλιώς 11% του συνόλου των τουριστών της χώρας. Για την Ιταλία και Ισπανία τα ποσοστά είναι 6% και 4% αντίστοιχα. Για το διάστημα από το 2005 έως το 2011, το μερίδιο της Ελλάδας στο σύνολο της ευρωπαϊκής αγοράς κρουαζιέρας διακυμάνθηκε από 16% έως 22%, της Ιταλίας από 21% έως 23% και της Ισπανίας από 17% έως 20%.

Η Ελλάδα, έρχεται πρώτη σε όρους διελύσεων, όμως στο σύνολο των επισκέψεων καταλαμβάνει την τρίτη θέση με 4,8 εκατομμύρια επισκέπτες το 2011, μετά την Ιταλία (6,5 εκατομμύρια επισκέπτες) και την Ισπανία (5,3 εκατομμύρια επισκέπτες). Στην τέταρτη θέση βρέθηκε η Γαλλία (2,2 εκατομμύρια επισκέπτες) και στην Πέμπτη η Νορβηγία (2 εκατομμύρια επισκέπτες) (ETE, 2012).

Τα λιμάνια της χώρας δεν προτιμώνται ως σημείο εκκίνησης μίας κρουαζιέρας, κυρίως λόγω υποδομών, αλλά και λόγω δυσκαμψιών που δημιουργούνται κατά καιρούς οι οποίες αφορούν κατά κύριο λόγο σε δυσλειτουργίες που προκαλούνται από απεργιακές κινητοποιήσεις. Από το σύνολο των επισκέψεων κρουαζιερόπλοιων σε ελληνικά λιμάνια, μόνο το 16% αφορά σε home porting, δηλαδή χρήση του λιμανιών ως σημείου εκκίνησης της κρουαζιέρας. Το ποσοστό αυτό απέχει σημαντικά από τα αντίστοιχα ποσοστά των βασικών ανταγωνιστών, δηλαδή των λιμανιών της Ιταλίας και της Ισπανίας, στα οποία τα 2/3 των αφίξεων χρησιμοποιούν τα λιμάνια ως home ports.

Ως προς τους συσχετισμούς μεταξύ των λιμανιών, κατά το 2012, το 74% των αποεπιβιβάσεων στο ίδιο λιμάνι (home port) αφορούσαν στο λιμάνι του Πειραιά, το 15% στο λιμάνι της Κέρκυρας και το 11% στο λιμάνι του Ηρακλείου.

Η σπουδαιότητα της αδυναμίας των ελληνικών λιμανιών να γίνουν λιμάνια εκκίνησης κρουαζιέρας περιγράφεται στη συνέχεια στο πλαίσιο της ανάλυσης των οικονομικών επιπτώσεων από την κρουαζιέρα. Σύμφωνα με την περισσότερο πρόσφατη εκ των μελετών, πάντως, προκύπτει ότι ενώ η δαπάνη ανά επιβάτη σε ένα λιμάνι απλής διέλευσης διαμορφώνεται κατά μέσο όρο σε 80 ευρώ, η αντίστοιχη δαπάνη για τα λιμάνια έναρξης κρουαζιέρας αγγίζει τα 600 ευρώ.

Στην κατάταξη των ευρωπαϊκών λιμανιών, ως σημείων εκκίνησης κρουαζιέρας, η υστέρηση της χώρας γίνεται εμφανής, καθώς συμπεριλαμβάνεται μόλις ένα ελληνικό

λιμάνι, αυτό του Πειραιά, στην τελευταία θέση, με 280.000 επιβάτες. Τις πρώτες δύο θέσεις καταλαμβάνουν τα λιμάνια της Βαρκελώνης και της Βενετίας με 750.000 και 722.000 επιβάτες αντίστοιχα. Υπολειπόμενο σημαντικά, την τρίτη θέση καταλαμβάνει το λιμάνι Τσιβιταβέκια με 460.000 επιβάτες (ΕΤΕ, 2012), (Ένωση Λιμένων Ελλάδας, 2013).

Οι περισσότερες κρουαζιέρες, αναφορικά με την Ελλάδα, είναι διεθνείς και λαμβάνουν χώρα στην περιοχή της Μεσογείου και ειδικότερα στην Ανατολική Μεσόγειο με συνδυασμούς επίσκεψης μεταξύ ελληνικών λιμανιών, αλλά και λιμανιών της Ιταλίας, Τουρκίας, Κύπρου ή Αιγύπτου (Διακομιχάλης, 2006).

3.4 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

3.4.1 ΟΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Ενώ από άποψη θεσμικού πλαισίου οι συνθήκες έχουν πλέον ομαλοποιηθεί, ένα άλλο θέμα, αυτό της δυναμικότητας, αλλά και της ποιότητας των λιμενικών υποδομών εξακολουθεί να απασχολεί και να αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα ώθησης της ελληνικής κρουαζιέρας.

Το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, αυτό του Πειραιά, έχει δυναμικότητα 11 θέσεων ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων. Παράλληλα, το επενδυτικό πρόγραμμα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς περιλαμβάνει την κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων και σταθμών υποδοχής, με στόχο την αύξηση της δυναμικότητάς του κατά έξι θέσεις πρόσδεσης, ώστε να καταστεί ο Πειραιάς το κυριότερο κέντρο κρουαζιέρας στη Μεσόγειο.

Πέραν αυτού, στα επενδυτικά σχέδια περιλαμβάνεται και η δημιουργία ενός υπερυψωμένου μέσου σταθερής τροχιάς (monorail) για την μεταφορά των επιβατών εντός του λιμανιού, αλλά και την μετακίνησή τους μέχρι τον σταθμό του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου της πόλης και του προαστιακού. Η κατασκευή του έργου αυτού, αν και έχει ανακοινωθεί από το 2011 και χρειάζεται περίπου δύο χρόνια να ολοκληρωθεί δεν έχει ακόμη ξεκινήσει.

Το επενδυτικό πρόγραμμα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς προβλέπει, επίσης, την κατασκευή ξενοδοχείου πέντε αστέρων, συνεδριακού και εκθεσιακού κέντρου και κέντρου κρουαζιέρας, θεματικού πάρκου για την ιστορία της πόλης και τη

ναυτιλία, πολιτιστικής ακτής με πληθώρα μουσείων, ελικοδρομίου και κέντρου καινοτομίας και επιστημών, αλλά και υποθαλάσσιας διάβασης πεζών μεταξύ των δύο άκρων του λιμανιού (Περιοχή Λέοντος- Ηετίωνας), (Ο.Λ.Π. Α.Ε., 2011), (Ο.Λ.Π. Α.Ε., 2013).

Στα μειονεκτήματα του λιμανιού του Πειραιά, συγκαταλέγονται οι καθυστερήσεις στην είσοδο των πλοίων λόγω υψηλής κίνησης, η κυκλοφοριακή συμφόρηση στην πόλη, η χαμηλή δυναμικότητα των χώρων στάθμευσης πούλμαν, η έλλειψη χώρων σίτισης και ποικιλίας καταστημάτων εντός του λιμανιού και το υποβαθμισμένο φυσικό περιβάλλον.

Στην κατεύθυνση της αύξησης της δυναμικότητας εξυπηρέτησης, αλλά και του περιορισμού των συμφορήσεων εξετάζεται το ενδεχόμενο δημιουργίας χώρου υποδοχής κρουαζιερόπλοιων στο φαληρικό δέλτα. Την προοπτική αυτή είχαν προτείνει οι εκπρόσωποι του κλάδου της κρουαζιέρας από τη δεκαετία του ενενήντα. Το ενδεχόμενο αυτό επανήλθε στο προσκήνιο το καλοκαίρι του έτους 2012, αλλά ως σήμερα δεν έχει οριστικοποιηθεί η κατασκευή του (Ελληνική Ακτοπλοΐα, 2012). Την αντίθεσή τους στην προοπτική αυτή έχουν εκδηλώσει ο Εμπορικός Σύλλογος Πειραιά, η Ο.Λ.Π. Α.Ε. και τα ναυταθλητικά σωματεία του Φαλήρου (The Sea Nation, 2012), (Υποδομές, 2013), (matrix24, 2012).

Ως προς τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας οι υποδομές είναι υποτυπώδεις. Σε πολλά από αυτά το βάθος δεν επιτρέπει την προσέγγιση μεγάλων πλοίων. Επίσης, υπάρχουν θέματα είτε ανυπαρξίας λιμενοβραχίονα, είτε δημιουργίας προβλημάτων λόγω της θέσης του, είτε αναγκών επέκτασης των προβλητών, ενίσχυσης του φωτισμού, ελλείψεις στεγάστρων, τουαλετών και φωτισήμανσης (ΠΕΠΕΝ, 2012).

Οι ανάγκες σε υποδομές για τα λιμάνια κρουαζιέρας αποτυπώνονται, επίσης, στην έκθεση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (Ένωση Λιμένων Ελλάδος, 2012). Από την επεξεργασία των στοιχείων που συγκεντρώθηκαν προέκυψε μεταξύ άλλων ότι:

- Κύρια λιμάνια κρουαζιέρας στερούνται σταθμών διακίνησης επιβατών.
- Με εξαίρεση τον Πειραιά και την Κέρκυρα, στο σύνολό τους τα υπόλοιπα λιμάνια είναι μόνο λιμάνια προορισμού.

- Μόνο πέντε λιμάνια χρησιμοποιούν σύστημα κράτησης θέσης προσόρμισης.
- Στα περισσότερα λιμάνια δεν υπάρχει καταστρωμένο εκ των προτέρων σχέδιο διαχείρισης πολλαπλών αφίξεων.
- Σε 4 λιμάνια δεν λειτουργεί πλοηγική υπηρεσία.
- Σε 2 λιμάνια δεν υπάρχουν διαθέσιμα ρυμουλκά.
- Οι παροχή υπηρεσιών πετρέλευσης, υδροδότησης και τελωνείου υφίσταται μεν στην πλειοψηφία των λιμανιών, αλλά σε διαφορετική κλίμακα ανά λιμάνι.
- Ο κώδικας International Ship and Port Facility Security (ISPS), εφαρμόζεται σε όλα τα λιμάνια, αλλά με διακυμάνσεις ως προς το επίπεδο εφαρμογής.
- Τα λιμάνια διαθέτουν στο σύνολό τους υπηρεσίες για τα παραμένοντα σε αυτά άτομα.
- Το οδικό δίκτυο κρίθηκε επαρκές. Το ίδιο και οι χώροι στάθμευσης πούλμαν και ταξί.
- Υπάρχουν υπηρεσίες άμεσης περίθαλψης ασθενών, με εξαίρεση την αντιμετώπιση σοβαρών περιστατικών.

Τέλος, προσφάτως προέκυψε ζήτημα ελλιπούς συντήρησης των Συστημάτων Ελέγχου και Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VTMIS και VTS) στα λιμάνια των Πειραιά, Κέρκυρας, Λαυρίου, Ηγουμενίτσας, Πάτρας και Ραφήνας (Pireas2day, 2013). Τα Vessel Traffic Services (VTS), εξυπηρετούν την διασφάλιση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος στο χώρο δικαιοδοσίας τους και λειτουργούν στα πρότυπα των πύργων ελέγχου των αεροδρομίων. Το Vessel Traffic Management and Information System (VTMIS), είναι η κεντρική υπηρεσία διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας με στόχο τον στρατηγικό σχεδιασμό της κυκλοφορίας των πλοίων, τη συλλογή και επεξεργασία πληροφοριών και την αλληλεπίδραση με τα τοπικά και κοινοτικά κέντρα (YEN, 2013).

3.4.2 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Η επιλογή ενός λιμανιού ως home port, εξαρτάται από τις προτιμήσεις των εταιρειών κρουαζιέρας και των επιβατών. Τα κριτήρια βάσει των οποίων οι εταιρείες κρουαζιέρας επιλέγουν ώστε να συμπεριλάβουν ένα λιμάνι στα δρομολόγια τους είναι πολλά. Μία βασική διάκριση μεταξύ των κριτηρίων αφορά στην κατηγοριοποίησή τους σε κριτήρια που αφορούν τα χαρακτηριστικά της περιοχής (κριτήρια τοποθεσίας) και σε κριτήρια που αφορούν στις συνθήκες που επικρατούν στο λιμάνι (κριτήρια κατάστασης). Η βαρύτητα που δίνεται και στους δύο τύπους κριτηρίων είναι η ίδια.

Η πρώτη κατηγορία (κριτήρια τοποθεσίας), αφορά σε θέματα φυσικών χαρακτηριστικών του λιμανιού (όπως η απόστασή του από τα συνήθη δρομολόγια κρουαζιέρας και η προστασία που προσφέρει βάσει των καιρικών συνθηκών), θέματα αποδοτικότητας (όπως ο χρόνος χειρισμού των αποσκευών ή του ελέγχου των επιβατών), θέματα διοίκησης (όπως η δημιουργία δεσμών διάρκειας με τους πελάτες, η δικτύωση με άλλα λιμάνια, η προώθηση κ.α.), θέματα υποδομών (όπως το βάθος του λιμένα, οι χώροι υποδοχής, οι χώροι αποεπιβίβασης, η δυναμικότητα και οι χώροι για τα πληρώματα), θέματα παροχής υπηρεσιών σε επιβάτες, εταιρείες και πλήρωμα (όπως η ύπαρξη τουριστικών πρακτορείων, τραπεζών, ταχυδρομείου, διαδικτύου, στάθμευσης, παιδότοπων, πρώτων βοηθειών, υπηρεσίες ρυμούλκησης, πλοήγησης, ανεφοδιασμού, επισκευών, ασφάλειας και διαχείρισης καταλοίπων κ.α.), θέματα κόστους (όπως λιμενικά, εταιρειών, επιβατών), θέματα που αφορούν στις διευκολύνσεις που παρέχει η πόλη (όπως η εγγύτητα σε διεθνή αεροδρόμια ή άλλα μέσα μεταφοράς, η ύπαρξη ξενοδοχείων και εστιατορίων, τουριστικής αστυνομίας, τουριστικών πληροφοριών και εμπορικού κέντρου) και τέλος θέματα που αφορούν στις πολιτικές συνθήκες και το θεσμικό πλαίσιο (πολιτική σταθερότητα, πολιτική αντιμετώπισης των τουριστών, cabotage, πολιτική κινήτρων προς τις εταιρείες).

Η δεύτερη κατηγορία αφορά σε θέματα δυνατότητας διαμεταφορών (ύπαρξη συνδέσεων με χερσαία, εναέρια και θαλάσσια μέσα, αξιοπιστίας ναυτιλιακών, χερσαίων και εναέριων υπηρεσιών και επιπέδου συνεργασίας με τους παρόχους των υπηρεσιών αυτών), σε θέματα ελκυστικότητας της περιοχής (από άποψη μορφολογίας και φυσικού κάλλους, ιστορικού και πολιτισμικού ενδιαφέροντος, ή ύπαρξης ενδιαφέροντος για άλλες μορφές τουρισμού όπως θρησκευτικού, αθλητικού, συνεδριακού ή άλλου), και

τέλος σε θέματα εγγύτητας στην ζήτηση για την αγορά κρουαζιέρας (Lekakou, et al., 2009), (Lekakou, et al., 2010).

Από το πλήθος των κριτηρίων που εξετάστηκαν συνολικά, σημαντικότερο όλων προέκυψε ως κριτήριο το επίπεδο των λιμενικών υπηρεσιών προς τα πλοία. Δεύτερα σε σπουδαιότητα θεωρήθηκαν τα φυσικά χαρακτηριστικά των λιμανιών, τρίτο το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών στους επιβάτες, τέταρτο το επίπεδο των λιμενικών υποδομών, πέμπτη η ελκυστικότητα της περιοχής και στη συνέχεια ακολούθησαν, το κόστος των υπηρεσιών του λιμανιού, η αποδοτικότητα του λιμανιού, η διοίκηση, οι διαμεταφορές, το πολιτικό και θεσμικό πλαίσιο, οι παροχές της πόλης και η εγγύτητα στη ζήτηση (Lekakou, et al., 2009), (Lekakou, et al., 2010).

Η κατάταξη των κριτηρίων, από μελέτη σε μελέτη μπορεί να ποικίλει, όμως, στη βάση τους οι παράμετροι που προκύπτουν ως σημαντικές είναι κοινές. Συγκεκριμένα, αναφορικά με την δυνατότητα του Πειραιά να καταστεί ένα λιμάνι homeport, η σειρά των κριτηρίων δόθηκε ως εξής: πρώτη σε βαρύτητα η εγγύτητα στο αεροδρόμιο, δεύτερο το κόστος των υπηρεσιών σε κρουαζιερόπλοια, τρίτο το κόστος των υπηρεσιών σε επιβάτες, τέταρτη η πολιτική σταθερότητα, πέμπτο το δίκτυο των αεροπορικών συνδέσεων, έκτη η αξιοπιστία των αερομεταφορών, έβδομη η ποιότητα και δυναμικότητα των διευκολύνσεων προς τους επιβάτες και στη συνέχεια ακολουθούν η δυνατότητα μαζικής εξυπηρέτησης επιβατών, το μήκος των αποβαθρών, η ισχύς του cabotage και η δυναμικότητα του αεροδρομίου (Lekakou, et al., 2009).

Ειδικότερα αναφορικά με το λιμάνι του Πειραιά και μετά τη σύνοψη των κριτηρίων που προηγήθηκε, εγείρεται το ερώτημα του κατά πόσο μπορεί να καταστεί home port.

Μετά την επιτυχή ανταπόκριση του λιμανιού κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, αποδείχθηκε ότι το λιμάνι είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις συνθήκες που απαιτούνται, ώστε να αξιώνει τη θέση του ως ενός λιμανιού έναρξης κρουαζιέρας. Το επίπεδο των λιμενικών υπηρεσιών που παρέχει μπορεί να θεωρηθεί ικανοποιητικό.

Ως προς την δεύτερη παράμετρο, που αφορά στα φυσικά χαρακτηριστικά, οι προϋποθέσεις φαίνεται πως, επίσης, πληρούνται. Λόγω των μικρών αποστάσεων και

της πληθώρας επιλογών που παρέχουν οι ελληνικές ακτογραμμές, οι δυνατότητες επιλογής του λιμανιού ως home port είναι πολλές. Μία συντονισμένη προσπάθεια προώθησης σε συνεργασία με φορείς άλλων λιμανιών, θα μπορούσε ίσως να αυξήσει το μερίδιο του Πειραιά ως home port.

Ως προς τις παρεχόμενες προς τους επιβάτες υπηρεσίες, αν και με βάση τα κριτήρια φαίνεται πως καλύπτονται σε σημαντικό ποσοστό, σίγουρα, όμως, θα μπορούσαν να βελτιωθούν. Με βάση το πρόγραμμα επενδύσεων του Ο.Λ.Π. αναμένεται μία ριζική αναμόρφωση του λιμανιού που σίγουρα θα βοηθήσει και προς αυτή την κατεύθυνση.

Οι υποδομές τερματικών, επιτρέπουν την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων νέας γενιάς και η δυναμικότητά τους επεκτείνεται. Ως προς τις λιμενικές υποδομές, αναφορικά με το βάθος του λιμανιού και τις θέσεις παραβολής φαίνεται πως η ανταπόκριση είναι καλή. Ως προς την αποεπιβίβαση όμως, και τους χώρους υποδοχής οι υπηρεσίες που παρέχονται είναι στοιχειώδεις.

Ως προς την ελκυστικότητα της περιοχής, στην στενή περιοχή του λιμανιού το περιβάλλον είναι υποβαθμισμένο. Αυτό οφείλεται στην εντατική χρήση του λιμανιού και ως επιβατηγού σταθμού, αλλά και στην κυκλοφοριακή συμφόρηση που επικρατεί στην πόλη. Η ολοκλήρωση των έργων κατασκευής του Μετρό, αλλά και η κατασκευή του monorail σε συνδυασμό με τις υπό εξέλιξη επενδύσεις του Ο.Λ.Π., ίσως σε βάθος χρόνου, αλλάξουν την εικόνα αυτή ριζικά και μετατρέψουν και το ίδιο το λιμάνι σε έναν χώρο προσέλκυσης επισκεπτών. Ως προς την ευρύτερη περιοχή, αυτή σίγουρα προσφέρει περισσότερες επιλογές, με επικρατούσα πάντα την επίσκεψη στον χώρο και το μουσείο της Ακρόπολης.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να σημειωθεί, ότι ειδικότερα το κέντρο των Αθηνών, έχει πληθώρα σημείων ενδιαφέροντος, πέραν των κλασικών τουριστικών προορισμών και τα οποία θα μπορούσαν να ενταχθούν σε εκδρομές κρουαζιέρας. Πλήθος μουσείων, υπάρχουν στην Αθήνα και τα οποία θα μπορούσε να επισκεφτεί κανείς: αρχαιολογικά, βυζαντινά, ιστορικά, λαογραφικά, ναυτικά, θεατρικά, φυσικής ιστορίας, πινακοθήκες, κα.. Δυστυχώς, παρά τον πλούτο αυτό οι επισκέψεις του κοινού περιορίζονται σε λίγους από τους χώρους αυτούς. Παράλληλα, σε σύγκριση με τα μουσεία του εξωτερικού και

παρότι η θεματολογία τους μπορεί να είναι όντως ενδιαφέρουσα, τα περισσότερα εξ' αυτών δεν έχουν ελκυστικές εγκαταστάσεις και σχεδόν καμία προώθηση των προϊόντων τους. Επίσης, το ωράριο λειτουργίας τους δεν είναι κοινό και είναι περιορισμένο. Ακόμα και αρχαιολογικοί χώροι, η ίδια η Ακρόπολη, έχει τύχει να είναι κλειστοί επί ημέρες. Εκτός από τον συντονισμό που απαιτείται, ως προς την εξασφάλιση της απρόσκοπτης λειτουργίας των χώρων, είναι απαραίτητο να γίνεται και μία επιτυχημένη εκστρατεία προώθησης, αλλά και αναβάθμιση των χώρων, ώστε να μην υστερούν σε ελκυστικότητα σε σύγκριση με αυτούς των ανταγωνιστριών χωρών.

Αναφορικά με τους λοιπούς παράγοντες, ως προς το κόστος των υπηρεσιών του λιμανιού, η σταθεροποίηση των τιμών και η παροχή κινήτρων για τη λήψη έκπτωσης, είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Οι προϋποθέσεις επίτευξης χαμηλότερων τιμών μπορεί να έχουν κριθεί, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, απαιτητικές, είναι, όμως, στο πνεύμα του όσο περισσότερο, τόσο φθηνότερα. Πάντοτε οι τιμές θα πρέπει, βέβαια, να συμβαδίζουν και με την ποιότητα.

Ως προς την ασφάλεια, παρότι μέχρι σήμερα εφαρμόζεται επιτυχώς ο ISPS κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, θα πρέπει τα πρωτόκολλα να τηρούνται με ευλάβεια, η εκπαίδευση όσων καλούνται να τον εφαρμόσουν να είναι συνεχής και η συντήρηση των συστημάτων να γίνεται έγκαιρα. Σε επίπεδο ασφάλειας, αρκεί μία φορά ή ένα περιστατικό, για να επέλθει δυσφήμιση και η εμπιστοσύνη να απολεσθεί για χρόνια.

Ως προς τις μεταφορές, το αεροδρόμιο των Αθηνών ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις, καθώς είναι το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας, με ικανές συνδέσεις. Επίσης, η προσβασιμότητά του από το λιμάνι είναι άμεση. Σε βάθος χρόνου, με την ολοκλήρωση των εργασιών κατασκευής του μετρό στην πόλη του Πειραιά, θα μπορεί να είναι και ταχύτερη. Τα λοιπά μέσα μεταφορών της πόλης είναι ικανοποιητικά. Από το λιμάνι του Πειραιά, υπάρχει πρόσβαση σε χερσαία μέσα, μέσα σταθερής τροχιάς, θαλάσσια και εναέρια.

Αναφορικά με το θεσμικό πλαίσιο, η άρση του καμποτάζ, σίγουρα δημιουργεί προοπτικές αύξησης των αφίξεων. Όμως, ο προγραμματισμός των δρομολογίων των εταιρειών κρουαζιέρας γίνεται δύο με τρία έτη νωρίτερα. Συνεπώς, είναι αναμενόμενο

η πλήρης επίπτωση στο πλήθος των εταιρειών που συμπεριλαμβάνουν την Ελλάδα στα δρομολογία τους να φανεί από το 2014 και μετά. Ήδη, παρ' όλ' αυτά, το 2013, θα επισκεφτούν την Ελλάδα για πρώτη φορά τέσσερα κρουαζιερόπλοια, το carnival LEGENT, το carnival SUNSHINE, το Disney Magic και το Royal Princess (archipelagos, 2013).

3.4.3 ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ- ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΛΙΜΕΜΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ/ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Το επίπεδο ανάμιξης των εταιριών στη χρηματοδότηση ή τη διοίκηση των λιμανιών, ποικίλει και μπορεί να αφορά σε απλή συνεργασία σε επίπεδο συμβουλευτικής, σε συμφωνίες μείωσης των λιμενικών τελών με αντίτιμο εξασφαλισμένες επισκέψεις ή και σε παραχωρήσεις μέσω μακροχρόνιων χρηματοδοτικών μισθώσεων (ECC, 2010/2011). Το καθεστώς ιδιοκτησίας ενός λιμανιού μπορεί να είναι είτε αμιγώς δημόσιο, είτε αμιγώς ιδιωτικό, είτε μικτό. Εμπειρική διερεύνηση που έγινε για τα λιμάνια της Ιταλίας έδειξε, ότι η είσοδος εταιρειών κρουαζιέρας στην διαχείριση των τερματικών, είτε με πλήρη παραχώρηση, είτε με μερική, βελτιώνει τις υπάρχουσες υποδομές και αυξάνει την αποδοτικότητα των λιμανιών. Όταν η εταιρεία είναι ταυτόχρονα και πελάτης του λιμανιού, τότε τα αποτελέσματα είναι ακόμη μεγαλύτερα (Vaiio, 2011).

Μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας έχουν ήδη συνδράμει σε επενδύσεις λιμενικών υποδομών στην Ανατολική Μεσόγειο. Συνήθως αποβλέπουν στην απόκτηση ιδιοκτησιακών δικαιωμάτων, ώστε να διοχετεύουν επιβάτες, αλλά και να επιτυγχάνουν την εδραίωσή τους σε μία περιοχή. Οι επενδύσεις αυτές, αναλαμβάνονται είτε μεμονωμένα, είτε μέσω κοινοπραξιών.

Τόσο η Carnival Cruises, όσο και η Royal Caribbean, αλλά και οι εταιρίες Costa Crociere, MSC Crociere και Louis Cruises έχουν ήδη πραγματοποιήσει πληθώρα επενδύσεων σε λιμάνια χωρών όπως η Τουρκία (Κουσάντασι, Κωνσταντινούπολη), η Ιταλία (Ραβέννα, Τσιβιταβέκια, Νάπολη, Σαλέρνο, Πρίντεζιτ, Κατάνια, Βενετία), η Γαλλία (Μασσαλία), η Ισπανία (Βαρκελώνη) και η Κύπρος (Λάρνακα).

Ενδιαφέρον για επενδύσεις στην Ελλάδα έχει ήδη εκδηλωθεί από τις εταιρείες κρουαζιέρας, όπως η Carnival, η Royal Caribbean, η MSC, η Costa και η Celebrity για επενδύσεις σε ελληνικά λιμάνια, όπως του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Ρόδου, του

Ηρακλείου και της Ζακύνθου (Καθημερινή, 2011), (Καθημερινή, 2012), (Royal Carribbean, 2012), (Royal Carribbean blog, 2012), (cyprusdirectory, 2009), (Cybercruises, 2008) .

Οι αποκρατικοποιήσεις των ελληνικών λιμανιών αυτή την περίοδο δρομολογούνται, καθώς αναζητείται το βέλτιστο σχήμα αξιοποίησής τους. Προς την επίτευξη του σκοπού αυτού το ελληνικό δημόσιο έχει αναθέσει το ρόλο οικονομικού συμβούλου στην Τράπεζα Πειραιώς και την Morgan Stanley. Τα λιμάνια που περιλαμβάνονται είναι του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου, του Βόλου, της Ραφήνας, της Ηγουμενίτσας, της Πάτρας, της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας, της Ελευσίνας, του Λαυρίου και της Κέρκυρας (ΤΑΙΠΕΔ, 2013).

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ - 4

ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

4.1 ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΝΤΑΙ

4.1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΗΓΕΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ

Ο προσδιορισμός των οικονομικών επιπτώσεων μίας δραστηριότητας είναι απαραίτητος, καθώς μπορεί από αυτές να αναδειχθούν η σπουδαιότητα και η δυνατότητα ενός κλάδου να συνεισφέρει σε μία οικονομία, αλλά και η ανάγκη ανάληψης δράσεων στήριξης και δημιουργίας ενός βιώσιμου πλαισίου ανάπτυξής του.

Με τον όρο οικονομικές επιπτώσεις αποδίδονται τα αποτελέσματα μίας οικονομικής δραστηριότητας σε ένα οικονομικό σύστημα (Bureau of Transport Economics, 2000).

Η οικονομική επίδραση της κρουαζιέρας προκύπτει από το εισόδημα που δαπανάται εντός του πλαισίου της και μπορεί να αφορά στις δαπάνες των επιβατών εν πλω, στις δαπάνες των επιβατών στη στεριά, στις δαπάνες του πληρώματος και στις δαπάνες της εταιρείας για προμήθειες εξοπλισμού, εφοδίων και άλλες ανάγκες στα λιμάνια, όπως φόρους και τέλη (BREA, 2009).

4.1.2 ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Οι οικονομικές επιπτώσεις μπορεί να διακρίνονται σε θετικές και αρνητικές, ανάλογα με το πρόσημο του αποτελέσματος που δημιουργούν στην οικονομία, σε περιφερειακές και εθνικές, ανάλογα με το γεωγραφικό τους εύρος, διελεύσεως ή διαμονής αλλά και σε άμεσες, έμμεσες και επαγωγικές ανάλογα με τον τρόπο με τον οποίο η δραστηριότητα υπό εξέταση επιδρά σε αυτή.

Πέραν της ταξινόμησης που αναφέρθηκε και αναπτύσσεται παρακάτω, το μέγεθος της επίπτωσης διαφοροποιείται ανάλογα και με τον τρόπο διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου από το λιμάνι. Στην περίπτωση απλής διέλευσης (transit) οι επιπτώσεις είναι μικρότερες, καθώς ο χρόνος που παραμένει το πλοίο σε ένα λιμάνι προορισμό (home port) είναι σαφώς μεγαλύτερος. Επιτρέπει με αυτό τον τρόπο μεγαλύτερη δαπάνη από τους επιβάτες, το πλήρωμα και την εταιρεία. Εκτός αυτού, ένα

λιμάνι προορισμός προσφέρει και περισσότερες θέσεις εργασίας και εισόδημα στην τοπική οικονομία, για τη δημιουργία και λειτουργία των υποδομών που απαιτούνται ώστε να παράσχει υπηρεσίες ποιότητας, αλλά και να διατηρήσει τη θέση του στην αγορά ως λιμάνι προορισμός.

Θετικές και Αρνητικές

Όταν η αναφορά γίνεται στις οικονομικές επιπτώσεις που δημιουργεί ο θαλάσσιος τουρισμός και κατ' επέκταση η κρουαζιέρα η διάκρισή τους σε θετικές και αρνητικές για τις μεν πρώτες αφορά στην αύξηση των φορολογικών εσόδων για το κράτος, λόγω της αύξησης της κατανάλωσης, στην αναβάθμιση των υποδομών, στην αύξηση του εισοδήματος και στην αύξηση της απασχόλησης. Οι δε αρνητικές αφορούν σε αυξήσεις τιμών κάποιων αγαθών και υπηρεσιών, λόγω της αύξησης της ζήτησης, στην ανισομερή κατανομή των ωφελειών στον πληθυσμό, στην εκροή μέρους των εσόδων εκτός της περιοχής και στην εποχικότητα των δημιουργούμενων εισοδημάτων.

Επίσης, έχει αναφερθεί, ότι όσον αφορά τις οικονομικές επιπτώσεις του τουρισμού, οι θετικές τείνουν να είναι μεγαλύτερες των αρνητικών, καθώς τα οφέλη ξεπερνούν τα κόστη ((Mathieson & Wall, 1992) at (Ardahaey, 2011)) και (Διακομιχάλης, 2006).

Περιφερειακές και Εθνικές

Στις εθνικές εμπίπτουν οι επιπτώσεις που δημιουργούνται από τις δαπάνες για μεταφορά εντός της χώρας (με εναέρια και χερσαία μέσα ή με το σιδηρόδρομο), για διαμονή και διατροφή πριν και μετά την κρουαζιέρα και για φόρους. Οι περιφερειακές προκύπτουν κυρίως από δαπάνες που αφορούν λιμενικά έξοδα, προμήθεια καυσίμων και λιπαντικών, συντήρηση και marketing. Κάποιες εξ αυτών είναι μικτής επίδρασης, άλλοτε κυρίως περιφερειακής και άλλοτε εθνικής. Παραδείγματος χάρη, ενώ οι δαπάνες μεταφοράς εντός της χώρας χαρακτηρίζονται εθνικής επίπτωσης, η περιφερειακή τους επίπτωση είναι σημαντική. Επίσης, ενώ οι δαπάνες προμηθειών είναι κυρίως περιφερειακής επίπτωσης, ειδικότερα όσον αφορά την προμήθεια καυσίμων, αυτή θεωρείται ότι επιδρά περιφερειακά. Άλλη μία μικτής επίδρασης δαπάνη είναι αυτή του πληρώματος. Συγκεκριμένα οι δαπάνες των ξένων πληρωμάτων έχουν περιφερειακή επίπτωση, ενώ αυτές του εγχώριου πληρώματος θεωρούνται πως επιδρούν τόσο περιφερειακά όσο και εθνικά (Dwyer & Forsyth, 1996).

Άμεσες, Έμμεσες και Επαγωγικές

Μια άλλη βασική διάκριση των οικονομικών επιπτώσεων μίας δραστηριότητας είναι ο διαχωρισμός τους σε άμεσες και δευτερογενείς (έμμεσες και επαγωγικές) οικονομικές επιπτώσεις, το άθροισμα των οποίων αποτελεί τη συνολική οικονομική επίπτωση. Πολλές φορές μάλιστα, οι δευτερογενείς επιπτώσεις -οι οποίες εκτιμώνται μέσω των πολλαπλασιαστών που ποσοτικοποιούν τη σχέση δευτερογενών και συνολικών με τις αρχικές επιπτώσεις – τυχάνει να είναι μεγαλύτερες των άμεσων:

«Στο σύνολο σειράς μελετών οι επιπτώσεις αυτές προέκυψαν ουσιώδους μεγέθους, ενώ σε πολλές από τις μελέτες αυτές το αποτέλεσμα έδειξε ότι είναι μεγαλύτερες από τις πρωτογενείς» (Kaufmann, 1979).

Με τον όρο «οικονομικές επιπτώσεις» αποδίδονται τα αποτελέσματα μιας οικονομικής δραστηριότητας σε ένα οικονομικό σύστημα. Δηλαδή, τα μικτά έσοδα, το εισόδημα και η απασχόληση που δημιουργούνται από τη δραστηριότητα και μετρώνται σε νομισματικές μονάδες και σε θέσεις απασχόλησης.

Οι συνολικές οικονομικές επιπτώσεις είναι το άθροισμα των άμεσων και των δευτερογενών οικονομικών επιπτώσεων. Οι δευτερογενείς, χωρίζονται σε δύο μέρη: τις έμμεσες και τις επαγωγικές.

Η συνολική επίπτωση μίας δραστηριότητας στην οικονομία ξεπερνά τις αρχικές επιπτώσεις, καθώς τα εισοδήματα επαναδαπανώνται δημιουργώντας νέα εισοδήματα και απασχόληση. Για παράδειγμα, οι επιβάτες ενός κρουαζιερόπλοιου επισκέπτονται ένα εστιατόριο στο λιμάνι προσέγγισης. Το εστιατόριο με τη σειρά του, αγοράζει εισροές από τους τοπικούς προμηθευτές και αυτοί αγοράζουν αγαθά και υπηρεσίες από την τοπική αγορά. Νέα εισοδήματα και θέσεις εργασίας δημιουργούνται διαδοχικά. Με τον τρόπο αυτό η αρχική δαπάνη λειτουργεί πολλαπλασιαστικά, καθώς από αυτήν δημιουργούνται κύκλοι δαπάνης εκ νέου των αρχικών εισοδημάτων. Οι επιπτώσεις, όμως, κάθε νέας δαπάνης είναι ολοένα και μικρότερες, γιατί μέρος της κατανάλωσης διαρρέει εκτός αγοράς.

Οι άμεσες οικονομικές επιπτώσεις αφορούν στον πρώτο κύκλο επίπτωσης στα μικτά έσοδα, το εισόδημα και την απασχόληση και είναι το άμεσο αποτέλεσμα μίας αλλαγής στις τουριστικές δαπάνες. Στην κρουαζιέρα, οι άμεσες οικονομικές επιπτώσεις

δημιουργούνται από τις δαπάνες των εταιρειών και των επιβατών κρουαζιέρας. Είναι δαπάνες για τροφή, διαμονή, προμήθειες, εκδρομές, διασκέδαση και αγορά αναμνηστικών δώρων.

Οι δευτερογενείς οικονομικές επιπτώσεις, προκύπτουν από τους διαδοχικούς κύκλους ανα-δαπάνης του αρχικού εισοδήματος. Από αυτές, οι έμμεσες (ή παραγωγής), προέρχονται από τις δαπάνες των εταιρειών που αποκτούν εισόδημα πωλώντας αγαθά και υπηρεσίες στις εταιρείες της βασικής δραστηριότητας. Είναι δηλαδή, ένα μέτρο της ζήτησης άλλων τομέων, η οποία δημιουργείται από τη ζήτηση του τομέα της κρουαζιέρας. Ενώ οι επαγωγικές (ή κατανάλωσης), προέρχονται από τις δαπάνες των νοικοκυριών που αποκτούν εισόδημα απασχολούμενα σε άμεσες και έμμεσες δραστηριότητες (Bureau of Transport Economics, 2000), (Deloitte, 2012), (Dwyer & Forsyth, 1996), (Torbianelli, 2012), (Ardahaey, 2011) και (Eadington & Redman, 1991).

4.1.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΝΤΑΙ

Στα μεγέθη που επηρεάζονται περιλαμβάνονται το εισόδημα και η απασχόληση, το Εμπορικό Ισοζύγιο, η περιφερειακή ανάπτυξη, λοιποί συμπληρωματικοί κλάδοι, οι Επενδύσεις κ.α.

Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν

Η επίδραση στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, υπολογίζεται σε τρέχουσες τιμές των δαπανών για αγορά αγαθών και υπηρεσιών με την αφαίρεση των ενδιάμεσων εισροών του κλάδου. Οι δαπάνες αυτές προσμετρούνται ως τουριστικό συνάλλαγμα.

Επενδύσεις

Η τουριστική ανάπτυξη και η παραγωγικότητα ενός τομέα της οικονομίας, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό και από τις επενδύσεις που γίνονται σε αυτόν. Συνηθέστερες επενδύσεις που απαιτούνται για την προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού είναι οι επενδύσεις σε υποδομές και ανωδομές, οι οποίες είναι ως επί το πλείστον υψηλού κόστους, αλλά λειτουργούν τονωτικά για την ανάπτυξη και την αύξηση της παραγωγικότητάς του.

Ισοζύγιο Πληρωμών

Το Ισοζύγιο Πληρωμών της χώρας επηρεάζεται, επίσης, σε σημαντικό βαθμό από τον τουρισμό και τους υποτομείς του. Η επίδραση της ναυτιλίας και του τουρισμού

φαίνεται από την συνεισφορά του Ισοζυγίου Υπηρεσιών στη μείωση του ελλείμματος του Ισοζυγίου Πληρωμών.

Απασχόληση

Ως προς την επίδραση του θαλάσσιου τουρισμού και πιο συγκεκριμένα της κρουαζιεροπλοΐας στην απασχόληση, αυτή μπορεί να είναι άμεση, έμμεση και επαγωγική. Οι άμεση, προκύπτει από τις δαπάνες που πραγματοποιούν οι τουρίστες στα κρουαζιερόπλοια, στα πρακτορεία ή σε οποιαδήποτε άλλη μονάδα ευθέως σχετιζόμενη με την κρουαζιέρα. Οι έμμεσα δημιουργούμενες θέσεις απασχόλησης, προκύπτουν από τις δαπάνες των τουριστών για την κατανάλωση συμπληρωματικών προς την κρουαζιέρα αγαθών και υπηρεσιών. Τέτοιες θέσεις δημιουργούνται παραδείγματος χάρη σε εστιατόρια κέντρα διασκέδασης και άλλα. Τέλος, η επαγωγικά δημιουργούμενη απασχόληση προκύπτει από την τόνωση της ζήτησης που δημιουργείται από τους επιβάτες της κρουαζιέρας στον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα της οικονομίας, πολλαπλασιαστικά. Ενώ ο μαζικός τουρισμός χαρακτηρίζεται ως εντάσεως εργασίας, η κρουαζιεροπλοΐα είναι εντάσεως παγίων, κυρίως λόγω του υψηλού κόστους που απαιτεί η κατασκευή των υπερπολυτελών και υπερμεγεθών πλοίων που απαρτίζουν το στόλο της. Εντούτοις, απαιτεί στελέχωση με εξειδικευμένο προσωπικό που θα στηρίζει τη ζήτηση παροχής υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, αυξάνει όμως και την ανειδίκευτη εργασία με την πρόσληψη λόγου χάρη ανειδίκευτου προσωπικού σε θέσεις κατώτερου πληρώματος.

Λοιπές Οικονομικές Επιδράσεις

Από την κρουαζιέρα δημιουργούνται επιδράσεις και σε άλλους τομείς, όπως ο ναυπηγοεπισκευαστικός, η ναυτιλία, η λιμενική βιομηχανία, το εμπόριο, η βιομηχανία τροφίμων και ποτών, διασκέδασης, αλλά και παροχής υπηρεσιών. Επηρεάζονται επίσης, η τοπική και περιφερειακή παραγωγή και κατανάλωση και τα δημόσια έσοδα.

Η κατανάλωση των επιβατών και του πληρώματος, οι προσλήψεις σε πλήρωμα αλλά και προσωπικό ξηράς, οι δαπάνες για προμήθειες και τρόφιμα στα λιμάνια, τα έξοδα για λιμενικές υπηρεσίες, για συντηρήσεις και επισκευές και οι κεφαλαιακές δαπάνες για την αναβάθμιση πλοίων και λιμανιών αποτελούν βασικές πηγές δημιουργίας εισοδήματος από την κρουαζιέρα.

Τέλος, ως προς τις οικονομικές επιδράσεις στην τοπική οικονομία, πέραν των όσων αναφέρθηκαν ήδη, η προσέλκυση της κρουαζιέρας κάνει πιο διαδεδομένο

τουριστικά έναν προορισμό, διευρύνει την τουριστική περίοδο και προσελκύει νέες δραστηριότητες λόγω αυξημένης ζήτησης, οδηγεί σε πτώση των τιμών λόγω αύξησης της αποδοτικότητας και στην ανάπτυξη νέων προϊόντων (Torbianelli, 2012), (Διακομιγάλης, 2006), (Lekakou & Pallis, 2004) και (Dwyer & Forsyth, 1996).

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

4.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

4.2.1 ΜΕΤΡΑ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ

Για τη μέτρηση της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας, χρησιμοποιούνται είτε η προστιθέμενη αξία, είτε τα μικτά έσοδα, είτε η απασχόληση. Για την αποφυγή διπλών υπολογισμών μεγαλύτερη ακρίβεια θεωρείται ότι προσφέρει η χρήση της προστιθέμενης αξίας.

ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ

Η ακριβής συνεισφορά ενός τομέα στην οικονομία μίας χώρας θεωρείται ότι μετράται υπολογίζοντας την προστιθέμενη αξία που αυτή δημιουργεί. Η προστιθέμενη αξία όλων των δραστηριοτήτων, εξάλλου, αθροιστικά, ισοδυναμεί με το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της.

Το μέτρο αυτό θεωρείται το ακριβέστερο, γιατί είναι το μόνο που αποκλείει υπερεκτιμήσεις λόγω πολλαπλού υπολογισμού που μπορεί να συνεπάγεται η μέτρηση λαμβάνοντας υπόψη το εισόδημα, τα μικτά έσοδα ή τις εξαγωγές. Η προστιθέμενη αξία ισούται με το άθροισμα: Κέρδη προ Τόκων Φόρων και Αποσβέσεων + Φόροι – Επιδοτήσεις + Εισόδημα στην Απασχόληση.

Η προστιθέμενη αξία δημιουργείται από τις δαπάνες των επιβατών κρουαζιέρας και των εταιρειών, για τρόφιμα, εφόδια, διαμονή ή οτιδήποτε άλλο και είναι η αύξηση που δημιουργείται στους μισθούς των εργαζομένων, στα μικτά έσοδα των εταιρειών και στα έσοδα από φόρους του κράτους.

ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΠΡΟΣΟΔΟΣ

Η ακαθάριστη πρόσοδος (Gross output) είναι μία άλλη μέτρηση που χρησιμοποιείται και αφορά στην συνολική αξία των αγαθών και υπηρεσιών που παράγονται συμπεριλαμβανομένων και των ενδιάμεσων εισροών.

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Τρίτο μέτρο είναι η απασχόληση, η οποία μετράται ως το πλήθος των εργαζομένων στον τομέα.

Με βάση τα παραπάνω, τα συνολικά έσοδα ενός τομέα είναι ίσα με:

Συνολικά Έσοδα (Output) = Ενδιάμεσες Εισροές + Προστιθέμενη Αξία, ή αλλιώς,

Συνολικά Έσοδα (Output) = Ενδιάμεσες Εισροές + Αμοιβές Απασχόλησης + Μικτά Λειτουργικά Κέρδη + Φόροι – Επιδοτήσεις (Dwyer & Forsyth, 1996), (Torbianelli, 2012) και (Deloitte, 2012).

4.2.2. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ

Στις μελέτες εκτίμησης των οικονομικών επιπτώσεων μίας δραστηριότητας, οι μεθοδολογικές προσεγγίσεις ποικίλουν. Από την επισκόπηση της σχετικής βιβλιογραφίας προκύπτει, ότι στις περισσότερες των περιπτώσεων στις μελέτες αυτές επιλέγεται ως μέθοδος η ανάλυση εισροών/ εκροών (Archer & Fletcher, 1996) και η ανάλυση πολλαπλασιαστών, αν και οι δύο έχει αποδειχθεί ότι παρουσιάζουν αδυναμίες και περιορισμούς (Diakomichalis, 2007). Η επιλογή μεθόδου είναι πολύ σημαντική παράμετρος, καθώς οι περιορισμοί και η ερμηνεία των αποτελεσμάτων από μέθοδο σε μέθοδο διαφέρουν. Η επιλογή της καταλληλότερης τεχνικής εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά της δραστηριότητας και της περιοχής, τον σκοπό της ανάλυσης, τη διαθεσιμότητα δεδομένων, χρόνου και χρηματοδότησης, το κόστος και τη δομή της υπό εξέταση οικονομίας (Bureau of Transport Economics, 2000), (Fletcher, 1989). Για την ανάλυση των επιπτώσεων μπορούν να χρησιμοποιηθούν οι παρακάτω μέθοδοι:

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

Οι δείκτες που εκτιμώνται αφορούν κυρίως στη συνεισφορά ενός μεγέθους σε κάποιο άλλο και η χρησιμότητά τους είναι κατά κύριο λόγο συγκριτική. Λόγου χάρι εκτιμώνται δείκτες συνεισφοράς του εισοδήματος του τουρισμού ή του θαλάσσιου τουρισμού ή της κρουαζιέρας προς το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν. Τέτοιοι δείκτες ή άλλοι περισσότερο σύνθετοι είναι άμεσα συγκρίσιμοι, όμως η χρησιμότητά τους είτε περιορίζεται σε αυτό, είτε στην απόκτηση μίας γενικής εικόνας που μπορεί πολλές φορές να οδηγήσει σε εσφαλμένα συμπεράσματα. Η αύξηση λόγου χάρι του εισοδήματος από τον τουρισμό ή την κρουαζιέρα ως ποσοστό του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος δεν είναι σαφές σε τι μπορεί να αποδοθεί. Μπορεί να οφείλεται σε αύξηση του εισοδήματος από τον τουρισμό ή την κρουαζιέρα, μπορεί όμως να οφείλεται και σε συρρίκνωση του παρανομαστή, δηλαδή του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Fletcher, 1989), (Διακομιχάλης, 2006), (Ivanov & Webster, 2006).

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ – ΟΦΕΛΟΥΣ

Η ανάλυση κόστους/ οφέλους, χρησιμοποιείται για να υποδείξει την πολιτική που θα αποδώσει το μεγαλύτερο όφελος για την κοινωνία σε βάθος χρόνου. Η μέθοδος αυτή συγκρίνει τα κόστη και τα οφέλη από την εφαρμογή διαφορετικών πολιτικών, ώστε να εντοπίσει τη βέλτιστη από σκοπιάς κοινωνικής ευημερίας πολιτική. Ειδικότερα αναφορικά με τον τουρισμό, η μέθοδος αυτή θεωρείται απλουστευμένη και μη αποδοτική και στηρίζεται σε μία σειρά υποθέσεων και απλουστεύσεων. Η σύγκριση του οικονομικού κόστους και οφέλους του τουρισμού γίνεται υπολογίζοντας την καθαρή συναλλαγματική θέση της χώρας, μέσω των εισπράξεων και πληρωμών του τουρισμού στο Ισοζύγιο Πληρωμών. Τα προβλήματα της μεθόδου, αναφέρονται στην αδυναμία υπολογισμού των δευτερογενών οικονομικών επιπτώσεων και κατ' επέκταση και των συνολικών, στο ότι δεν συνιστά μακροοικονομικό υπόδειγμα, αλλά μία μέθοδο εκτίμησης μίας υφιστάμενης κατάστασης, αλλά και σε δυσκολίες αποτίμησης και ποσοτικοποίησης των δεδομένων για την ένταξη τους σε ένα οικονομικό μοντέλο. Παρ' ολ' αυτά έχει δώσει ικανοποιητικά αποτελέσματα σε μία σειρά μελετών (Fletcher, 1989), (Stynes, 1997), (Διακομιχάλης, 2006).

AD HOC ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΣΤΕΣ

Η κατασκευή πολλαπλασιαστών ad hoc μοντέλων πολλαπλασιαστών ενέχει, επίσης, στοιχεία υποκειμενικότητας, καθώς ο ερευνητής είναι εκείνος που επιλέγει τις συναλλαγές που θα θεωρήσει ως σχετικές με την ανάλυση. Οι περισσότερο χρησιμοποιούμενοι πολλαπλασιαστές είναι του Εισοδήματος, των Πωλήσεων, της Παραγωγής και της Απασχόλησης. Κάθε ένας από αυτούς δείχνει τη μεταβολή που υφίσταται το αντίστοιχο μέγεθος όταν μεταβάλλεται κατά μία μονάδα η τουριστική δαπάνη ή η δαπάνη στον τομέα της κρουαζιέρας (Fletcher, 1989), (Διακομιχάλης, 2006).

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ

Μία άλλη προσέγγιση για την εκτίμηση των οικονομικών επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού είναι αυτή της κατασκευής οικονομετρικών μοντέλων. Τα μοντέλα αυτά είναι είτε οικονομετρικά, είτε μοντέλα χρονολογικών σειρών. Παρότι δίνουν πολύ καλή βραχυχρόνια κυρίως εκτίμηση παρουσιάζουν σοβαρό μειονέκτημα από πλευράς συλλογής δεδομένων, καθώς απαιτούνται στοιχεία για μεγάλο βάθος

χρόνου, τα οποία πολλές φορές δεν είναι διαθέσιμα. Σημαντική προϋπόθεση, επίσης, για την ορθή κατασκευή ενός οικονομετρικού μοντέλου είναι και η σωστή επιλογή ή γνώση των ανεξάρτητων μεταβλητών που μπορεί να επηρεάζουν την εξαρτημένη μεταβλητή. Ειδικότερα για την εκτίμηση της επίπτωσης του τουρισμού ή του θαλάσσιου τουρισμού ή της κρουαζιέρας στην οικονομία ως σύνολο προϋποθέτει τη δημιουργία ενός μοντέλου που θα λαμβάνει υπόψη τη συνεισφορά κάθε τομέα της οικονομίας ξεχωριστά, ο οποίος θα πρέπει να ενταχθεί στο μοντέλο με ξεχωριστή κλαδική εξίσωση.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΙΣΡΟΩΝ/ΕΚΡΟΩΝ

Η ανάλυση εισροών/ εκροών, είναι όπως έχει ήδη αναφερθεί μία ευρέως χρησιμοποιούμενη μέθοδος, η οποία μέσω πινάκων διπλής εισόδου αποδίδει πολλαπλασιαστές για την εκτίμηση των αλληλεπιδράσεων μεταξύ των τομέων μίας οικονομίας.

Ένας πολλαπλασιαστής εισοδήματος, είναι ο λόγος της συνολικής μεταβολής στο εισόδημα ή τη δαπάνη προς την άμεση μεταβολή στο εισόδημα ή τη δαπάνη του υπό εξέταση τομέα (τουρισμού, κρουαζιέρας ή άλλου) και δείχνει πόσες φορές οι συνολικές επιπτώσεις υπερκαλύπτουν τις άμεσες⁴. Η πληροφόρηση που δίνουν οι πολλαπλασιαστές αφορούν στις εισροές που απαιτούνται για να παραχθεί μία μονάδα από κάποιον τομέα. Για την παραγωγή λόγου χάρη αξίας ενός ευρώ από τον πρωτογενή τομέα, μπορεί να απαιτούνται εισροές 0,2 ευρώ από τον ίδιο τον τομέα, 0,4 από τον τομέα των υπηρεσιών και 0,4 να είναι η προστιθέμενη αξία. Η μεταβολή στη ζήτηση ενός κλάδου οδηγεί σε άμεσες και έμμεσες μεταβολές της ζήτησης και άλλων κλάδων και αυτές με τη σειρά τους δημιουργούν νέες μεταβολές στους κλάδους. Η εκτίμηση αυτών των μεταβολών επιτυγχάνεται με την αντιστροφή της μήτρας του Leontief, τα στοιχεία της οποίας ονομάζονται συντελεστές αλληλεξάρτησης και δείχνουν τη συνολική μεταβολή (άμεση και έμμεση) από τη μεταβολή της τελικής ζήτησης κατά μία

⁴Παραδείγματος χάρη, Πολλαπλασιαστής τύπου 1 = (άμεσες επιπτώσεις + έμμεσες επιπτώσεις)/ άμεσες επιπτώσεις

Πολλαπλασιαστής τύπου 2 = (άμεσες επιπτώσεις + δευτερογενείς επιπτώσεις)/ άμεσες επιπτώσεις

ή Συνολικές επιπτώσεις / άμεσες επιπτώσεις (Bureau of Transport Economics, 2000).

μονάδα. Ο υπολογισμός της γίνεται αντιστρέφοντας τη μήτρα που προκύπτει μετά την αφαίρεση της μήτρας των τεχνολογικών συντελεστών από τη μοναδιαία μήτρα. Οι πολλαπλασιαστές εισοδήματος έχουν, επίσης, θετική συσχέτιση με το μέγεθος της υπό εξέταση τουριστικής περιοχής (Eadington & Redman, 1991), (Λίβας, 1994), (Bureau of Transport Economics, 2000), (Διακομιχάλης, 2006), (Τζουβελέκας, 2012).

Βασικά πλεονεκτήματα που παρουσιάζει είναι το ότι αποδίδει την συνολική εικόνα της οικονομίας, δείχνει τις αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των τομέων, αλλά και παρέχει ευελιξία προσαρμογής, ώστε το μοντέλο να εξυπηρετεί τον σκοπό της έρευνας επιλέγοντας μεγαλύτερη ανάλυση και κατάτμηση στους τομείς ενδιαφέροντος, αλλά και ταυτόχρονη σύντμηση στους λοιπούς τομείς ώστε να είναι διαχειρίσιμο το έργο. Είναι ακριβής και λεπτομερής, μετρά τόσο τις έμμεσες όσο και τις επαγωγικές επιπτώσεις, όμως, απαιτεί πλούσια δεδομένα με βάθος χρόνου, αλλά και υψηλή εξειδίκευση. Επίσης, υποθέτει σταθερότητα σχετικών τιμών, δηλαδή απαιτήσεις για εισροές ευθέως ανάλογες με τις εκροές, γεγονός που κάνει την ανάλυσή της στατική.

Αποδίδει, επίσης, το πλήθος των απαιτούμενων θέσεων εργασίας, αλλά και το εισόδημα ή τους φόρους που δημιουργεί μία δραστηριότητα. Ένα βασικό μειονέκτημα στην εφαρμογή της μεθόδου είναι η αδυναμία απεικόνισης των υποτομέων του τουρισμού, λόγω ανεπάρκειας διαθέσιμων στατιστικών στοιχείων, η οποία πολλές φορές οδηγεί τους ερευνητές στην αναζήτηση πληροφοριών από τους τουρίστες μέσω συνεντεύξεων (Fletcher, 1989), (Λίβας, 1994), (Archer & Fletcher, 1996), (Bureau of Transport Economics, 2000), (Διακομιχάλης, 2006).

ΜΕΘΟΔΟΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

Λόγω της φύσης του τουριστικού τομέα ως καταναλωτικού τη δεκαετία του '80 η τουριστική κατανάλωση κατηγοριοποιήθηκε και συμπεριλήφθηκε στους εθνικούς λογαριασμούς ως στοιχείο της τελικής ζήτησης. Η τουριστική κατανάλωση αφορά στις δαπάνες εγχώριων και αλλοδαπών τουριστών για διαμονή, διατροφή, μετακίνηση, αναψυχή και άλλες αγορές (εγχώρια και αλλοδαπή τουριστική κατανάλωση). Τα παραπάνω αποτελούν στοιχεία εισροών στο μέγεθος, ενώ οι δαπάνες ημεδαπών στην αλλοδαπή λογίζονται ως εκροές (εξωτερική τουριστική κατανάλωση). Από το μέγεθος των εισροών και των εκροών διαμορφώνεται θετικό ή αρνητικό το ισοζύγιο για τον Τομέα. Εκτός από τις δαπάνες των τουριστών προσμετρώνται, επίσης, οι δαπάνες

επιχειρήσεων και λοιπών οικονομούντων ατόμων που αποκτούν ή δαπανούν εισόδημα λόγω του τουρισμού. Βασικοί παράγοντες προσδιορισμού της τουριστικής κατανάλωσης (εγχώριας, αλλοδαπής και εξωτερικής) είναι το εισόδημα και το επίπεδο των τιμών (Διακομιχάλης, 2006).

ΜΕΘΟΔΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΒΑΣΗΣ

Για την εκτίμηση πολλαπλασιαστών αναφορικά με το εισόδημα και τις θέσεις απασχόλησης που δημιουργούνται από τον τουρισμό χρησιμοποιείται, επίσης, η μέθοδος της οικονομικής βάσης.

Η μέθοδος προσπαθεί να δώσει μία εκτίμηση του εισοδήματος που δημιουργείται από την τουριστική δαπάνη πολλαπλασιαστικά, καθώς το εισόδημα που αποκτούν οι απασχολούμενοι στον τουρισμό δαπανάται εκ νέου και δημιουργεί εισόδημα σε άλλους τομείς της περιφέρειας ή του κράτους.

Για την εκτίμηση των πολλαπλασιαστών γίνεται μία βασική διάκριση της οικονομίας σε βασική και μη βασική. Η βασική, αφορά σε βιομηχανίες που δημιουργούν εξαγωγές και η μη βασική στις λοιπές. Οι εξαγωγές προσδιορίζονται από τα αγαθά και τις υπηρεσίες που πωλούνται εκτός περιοχής, αλλά και τις δαπάνες αλλοδαπών για την αγορά αγαθών και υπηρεσιών από την υπό εξέταση περιοχή. Ο πολλαπλασιαστής οικονομικής βάσης ισούται με τον λόγο του συνολικού εισοδήματος προς το εισόδημα του βασικού τομέα ή με τον λόγο της συνολικής απασχόλησης προς τη βασική απασχόληση. Ένας σχετικά σταθερός λόγος συνολικής προς τη βασική απασχόληση υποδεικνύει ότι μία αύξηση της απασχόλησης στο βασικό τομέα, οδηγεί με τη σειρά της και σε μία αύξηση της μη βασικής απασχόλησης. Σε ανάλογο συμπέρασμα μπορεί να οδηγήσει και ο πολλαπλασιαστής του εισοδήματος δεδομένης μία αύξησης του βασικού τομέα, καθώς αν η οικονομία είναι κατά κύριο λόγο εξαγωγική, η αύξηση του τομέα των εξαγωγών θα τείνει να αυξάνει και το βασικό τομέα.

Θεωρείται από τις απλούστερες και χαμηλότερες σε κόστος μεθόδους, αλλά λόγω της υψηλής ομαδοποίησης των δεδομένων κατά την εφαρμογή της δεν μπορεί να δώσει λεπτομερή συμπεράσματα για τους υποτομείς της οικονομίας, αλλά και τις συσχετίσεις μεταξύ τους. Δυσκολίες στην εφαρμογή της μεθόδου δημιουργεί, επίσης, το γεγονός ότι δεν είναι εύκολη η διάκριση των τομέων ή των δραστηριοτήτων σε βασικές και μη βασικές, αλλά και το γεγονός ότι υπάρχουν μη βασικές δραστηριότητες

οι οποίες μπορεί να συμβάλουν σημαντικά στην οικονομική δραστηριότητα της περιοχής (Eadington & Redman, 1991), (Bureau of Transport Economics, 2000).

ΠΛΕΓΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ (MONTELO SOCIAL ACCOUNTING MATRIX, SAM)

Το μοντέλο αυτό προσιδιάζει στην ανάλυση εισροών/ εκροών, αλλά είναι περισσότερο λεπτομερές. Κάθε στήλη αφορά στις δαπάνες ενός μακροοικονομικού μεγέθους (λογαριασμού) και κάθε γραμμή στις εισπράξεις του. Με τον τρόπο αυτό απεικονίζονται οι πηγές δημιουργίας εισοδήματος ανά λογαριασμό, αλλά και η διάθεσή του στους λοιπούς λογαριασμούς της οικονομίας. Οι εισροές αθροιστικά ισούνται με το σύνολο των εκροών της υπό εξέταση οικονομίας. Αποτελείται από τέσσερις κατηγορίες λογαριασμών (συντελεστών παραγωγής, θεσμικών μονάδων, παραγωγικών δραστηριοτήτων και εξωτερικών συναλλαγών) και δίνει στοιχεία για την παραγωγή, το εισόδημα, την κατανάλωση, τις επενδύσεις, τις εισαγωγές, τις εξαγωγές, την προστιθέμενη αξία, τους φόρους και άλλα ανάλογα με τα υπό διάθεση στοιχεία και τις υποδιαίρέσεις τους. Απεικονίζοντας όλες τις ροές χρήματος εντός μίας οικονομίας χρησιμεύει τόσο στην περιγραφή της, αλλά και στη δημιουργία μίας βάσης για μοντελοποίηση.

Το μοντέλο αυτό θεωρείται ότι αποδίδει την οικονομική και κοινωνική δομή μίας οικονομίας και μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο στον σχεδιασμό της οικονομικής πολιτικής, καθώς αποτελεί τη βάση για την ανάπτυξη μακροοικονομικών μοντέλων. Παραδείγματος χάρη η ανάλυση του εξωτερικού τομέα στους λοιπούς τομείς μπορεί να δώσει χρήσιμες πληροφορίες για το ποσοστό συμμετοχής κάθε δραστηριότητας στη δημιουργία του ελλείμματος του Ισοζυγίου Πληρωμών. Αν και ουσιαστικά αποτελεί ένα διευρυμένο πίνακα εισροών/ εκροών ούτε αυτή η προσέγγιση επιτρέπει την ξεχωριστή μελέτη του τουρισμού και των υποτομέων του από τη στιγμή που αυτοί δεν απεικονίζονται ξεχωριστά στους πίνακες εισροών/ εκροών και το ΑΕΠ (Wagner, 1996), (Διακομιχάλης, 2006).

ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΟΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΔΛΤ)

Η σπουδαιότητα της συνδρομής του τουρισμού στις οικονομίες των χωρών, αλλά και η μη αποτύπωσή του ως ξεχωριστού τομέα στους εθνικούς λογαριασμούς, οδήγησαν στη δημιουργία του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού (ΔΛΤ).

Η δυσκολία αποτύπωσης του τουριστικού προϊόντος, οφείλεται κατά κύριο λόγο στις διαφοροποιήσεις του από τους λοιπούς κλάδους της οικονομίας, καθώς το αποτέλεσμά του δεν προσδιορίζεται από το μέγεθος της παραγωγής αγαθών ή της προσφοράς υπηρεσιών, αλλά από τη ζήτηση. Πρόκειται, επίσης, για ένα προϊόν με πληθώρα υποδιαίρέσεων, μη τυποποιημένο και με επιπτώσεις διακλαδικές και κοινωνικοοικονομικές.

Οι τουρίστες καταναλώνουν προϊόντα αμιγώς τουριστικά και τα οποία παράγονται αποκλειστικά για να ικανοποιήσουν την τουριστική ζήτηση, αλλά και άλλα η παραγωγή των οποίων δεν ταυτίζεται, αλλά και ούτε συσχετίζεται ικανά με τον τουρισμό. Με άλλα λόγια, η τουριστική ζήτηση δεν ικανοποιείται από έναν κλάδο, αλλά πολλούς. Έτσι, η τουριστική κατανάλωση αποτυπώνεται μεν στους Εθνικούς Λογαριασμούς, αλλά δεν εξειδικεύεται. Η ανάγκη ανάλυσης της τουριστικής ζήτησης στα επί μέρους συστατικά της, ήτοι την κατανάλωση, τις επενδύσεις και τις εξαγωγές, καθώς και η ανάγκη απεικόνισης του τρόπου ικανοποίησής της οδήγησαν στη δημιουργία των Δορυφορικών Λογαριασμών Τουρισμού, οι οποίοι αποτελούν επέκταση των υφιστάμενων Εθνικών Λογαριασμών (Παυλόπουλος, 1999), (Λαμπρινός, 2006), (Διακομιχάλης, 2006), (European Commission, 2012).

Τα παραπάνω οδήγησαν στα τέλη της δεκαετίας του '80 σε μία προσπάθεια πληρέστερης και περισσότερο αντιπροσωπευτικής θεώρησης του τουρισμού, καθώς μέχρι τότε τα διαθέσιμα δεδομένα αφορούσαν κυρίως στο πλήθος των διανυκτερεύσεων ή των αφίξεων ή στο συνάλλαγμα και στη συνδρομή του Τομέα στο Ισοζύγιο Πληρωμών.

Η Στατιστική Υπηρεσία του Καναδά ήταν ο πρώτος φορέας που πρότεινε μία σχετική προσέγγιση το 1991. Στη συνέχεια ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) με βάση την προσέγγιση αυτή, αλλά και άλλες παρουσίασε μία ανάλογη πρόταση πάνω στην οποία στηρίχθηκε με τη σειρά του ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (ΠΟΤ), το 1995, δημοσιεύοντας ένα αντίστοιχο πλαίσιο. Την

προσπάθεια αυτή συνέδραμαν εξαρχής και τα Ηνωμένα Έθνη (ΗΕ), δημοσιεύοντας το 2001 ένα Προτεινόμενο Μεθοδολογικό Πλαίσιο το οποίο συμφώνησαν τα Ηνωμένα Έθνη (ΗΕ), ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (ΠΟΤ), και η Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία (Eurostat) το 2000. Η τελευταία εξέδωσε, επίσης, εγχειρίδιο οδηγιών για την εφαρμογή του Πλαισίου από τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα οποία κατά τα πρώτα έτη συνέδραμε οικονομικά η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ώστε να διερευνήσουν τη δυνατότητα εφαρμογής του Πλαισίου ή και να το εφαρμόσουν. Στην προσπάθεια συμμετείχαν δεκαέξι κράτη μέλη, αλλά η διαπίστωση έως και το 2005 ήταν ότι υπήρχε πρόβλημα συγκρισιμότητας των μεγεθών, λόγω διαφοροποιήσεων στις μεθόδους συλλογής των δεδομένων. Στην Ελλάδα δεν εφαρμόζεται ακόμα η μεθοδολογία. Αρχικά ανατέθηκε, το 2005, από την Κοινωνία της Πληροφορίας Α.Ε. το έργο «Ανάπτυξη και Λειτουργία Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος Στρατηγικού Σχεδιασμού του Τουριστικού Τομέα: Δορυφόρος Λογαριασμός Τουρισμού (ΔΛΤ) και Παρατηρητήριο Τουρισμού» στις εταιρείες Singular Logic Integrator, BPM και Deloitte. Σκοπός του έργου ήταν η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος στρατηγικού σχεδιασμού για τον τουριστικό τομέα. Η μελέτη ολοκληρώθηκε το 2007 και παραδόθηκε στο Υπουργείο Τουρισμού, το οποίο για τη συνέχεια της εφαρμογής και την επίτευξη των καλύτερων δυνατών αποτελεσμάτων επεξεργάζεται σε συνεργασία με την Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος την οργανωτική δομή που απαιτείται και την ενδεχόμενη δημιουργία ανεξάρτητου τμήματος παρακολούθησης του Δορυφόρου Λογαριασμού Τουρισμού και τη δημιουργία μίας πλατφόρμας που θα επιτρέπει την αξιόπιστη μεταφορά των δεδομένων μεταξύ των φορέων (Διακομιχάλης, 2006), (ΚτΠ ΑΕ, CICIP, 2008), (Eurostat, 2009), (European Commission, 2012).

Οι Δορυφορικοί Λογαριασμοί Τουρισμού, αποτελούν ένα σύστημα στατιστικό το οποίο ενώ χρησιμοποιεί στοιχεία από τους Εθνικούς Λογαριασμούς, είναι περισσότερο διευρυμένο, ώστε να παράσχει πληρέστερη και αναλυτικότερη πληροφόρηση αναφορικά με τα μεγέθη που σχετίζονται με τον τουρισμό, ήτοι να παράσχει λεπτομερή πληροφόρηση για την ζήτηση και την προσφορά τουριστικών αγαθών και υπηρεσιών, αλλά και σχετικά με τις αλληλεξαρτήσεις με την υπόλοιπη οικονομία. Στόχος της δημιουργίας του ήταν, επίσης, η ομοιογενής στατιστική

αντιμετώπιση των πληροφοριών που αναφέρονται στον τουρισμό και η κατά συνέπεια συγκρισιμότητα των στοιχείων μεταξύ των κρατών που το εφαρμόζουν.

Ο Δορυφόρος Λογαριασμός Τουρισμού αναπτύσσεται εμπλουτίζοντας τους πίνακες εισροών/ εκροών με περισσότερες γραμμές και στήλες, παρέχοντας έτσι τη δυνατότητα λεπτομερέστερης και ακριβέστερης ανάλυσης. Με τον τρόπο αυτό παρέχεται πληροφόρηση σχετικά με τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της ζήτησης των τουριστών και τις πηγές κάλυψής της. Δίνεται με τον τρόπο αυτό η πληροφόρηση αναφορικά με το τί καταναλώνουν οι τουρίστες και ποιος προσφέρει τα προϊόντα αυτά ή τις υπηρεσίες, αλλά και αναφορικά με το προφίλ των τουριστών από άποψη, οικονομικής κατάστασης, εθνικότητας ή άλλη. Οι πληροφορίες που παρέχονται αφορούν, επίσης, στην απασχόληση στον τουρισμό ή τους υποκλάδους του, αλλά και στον βαθμό από τον οποίο εξαρτάται ένας κλάδος από τον τουρισμό ή κάποιον τομέα του, τη συνδρομή στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, την προστιθέμενη αξία που δημιουργείται, τις επενδύσεις, τα έσοδα από φόρους, την επίδραση στο Ισοζύγιο Πληρωμών και την σύγκριση των αποτελεσμάτων του τουρισμού ή του υποτομέα υπό εξέταση σε σχέση με άλλους τομείς της οικονομίας. Όλα τα παραπάνω αποτελούν πολύ χρήσιμες πληροφορίες για την αποτελεσματικότερη άσκηση οικονομικής πολιτικής.

Στα μειονεκτήματα της μεθόδου αναφέρονται κατά κύριο λόγο: (α) δυσκολίες στη συλλογή δεδομένων (η οποία πέραν των στοιχείων που υπάρχουν στους Εθνικούς Λογαριασμούς απαιτεί εμπειρική έρευνα και συνεντεύξεις), (β) ανομοιογένεια στα δεδομένα που συλλέγονται, (γ) ανομοιογένεια στον τρόπο εφαρμογής της μεθόδου από τα διάφορα κράτη η οποία δυσχεραίνει τις συγκρίσεις και (δ) ανεπάρκεια ή αδυναμία των στατιστικών υπηρεσιών των κρατών στην κατάρτιση των λογαριασμών και των πινάκων (Διακομιχάλης, 2006), (UNSD, et al., 2008), (World Tourism Organization, 2010), (Eurostat, 2010).

ΜΕΓΕΘΥΝΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ

Ο ρυθμός μεγέθυνσης του Ακαθάριστου κατά κεφαλήν Εγχώριου Προϊόντος, έχει χρησιμοποιηθεί, επίσης, για την εκτίμηση των επιπτώσεων του τουρισμού στην οικονομία. Υπό το πρίσμα αυτό, η οικονομική επίπτωση θεωρείται θετική εφόσον αυξάνει τον πλούτο της τοπικής κοινωνίας. Ο τύπος που χρησιμοποιείται σε αυτή την

περίπτωση για την εκτίμηση του ρυθμού αύξησης του πραγματικού Ακαθάριστου κεφαλήν Εγχώριου Προϊόντος (g), ισούται με τον λόγο του Ακαθάριστου κατά κεφαλήν Εγχώριου Προϊόντος σε σταθερές τιμές για την περίοδο αναφοράς ($Y_{1,0}/N_1$) προς το Ακαθάριστο Εγχώριο κατά κεφαλήν Προϊόν της περιόδου βάσης ($Y_{0,0}/N_0$):

$$g = \{[(Y_{1,0}/N_1) / (Y_{0,0}/N_0)] - 1\} * 100$$

όπου, g: ο ρυθμός μεταβολής του Ακαθάριστου κατά κεφαλήν Εγχώριου Προϊόντος

($Y_{1,0}/N_1$): το Ακαθάριστο κατά κεφαλήν Εγχώριο Προϊόν σε σταθερές τιμές για την περίοδο αναφοράς

($Y_{0,0}/N_0$): το Ακαθάριστο Εγχώριο κατά κεφαλήν Προϊόν της περιόδου βάσης
 N_1 : ο μέσος πληθυσμός της τρέχουσας περιόδου και

N_0 : ο μέσος πληθυσμός της περιόδου βάσης.

Στη συνέχεια, γίνεται διαχωρισμός, στον αριθμητή, του προϊόντος του τουρισμού από αυτό των λοιπών βιομηχανιών, οπότε η μεταβολή δίνεται από την παρακάτω εξίσωση:

$$g = \{[(Y_{t,1,0}/N_1) - (Y_{t,0,0}/N_0) + \sum (Y_{i,1,0}/N_1) - \sum (Y_{i,0,0}/N_0)] / Y_{0,0}/N_0\} * 100$$

όπου, $Y_{t,1,0}/N_1$: το οφειλόμενο στον τουρισμό Ακαθάριστο κατά κεφαλήν Εγχώριο Προϊόν σε σταθερές τιμές για την περίοδο αναφοράς

$Y_{t,0,0}/N_0$: το οφειλόμενο στον τουρισμό Ακαθάριστο Εγχώριο κατά κεφαλήν Προϊόν της περιόδου βάσης

$\sum (Y_{i,1,0}/N_1)$: το οφειλόμενο στις λοιπές βιομηχανίες, Ακαθάριστο κατά κεφαλήν Εγχώριο Προϊόν σε σταθερές τιμές για την περίοδο αναφοράς και

$\sum (Y_{i,0,0}/N_0)$: το οφειλόμενο στις λοιπές βιομηχανίες, Ακαθάριστο Εγχώριο κατά κεφαλήν Προϊόν της περιόδου βάσης.

Τέλος, απομονώνοντας το πρώτο σκέλος της εξίσωσης, αποδίδεται αυτούσιο το τμήμα της μεταβολής που αφορά στον τουρισμό. Σημειώνεται, ότι από το σκέλος αυτό της εξίσωσης δίνεται η δυνατότητα εκτίμησης, ex post, των άμεσων μόνο οικονομικών επιπτώσεων. Οι έμμεσες και επαγωγικές επιπτώσεις, προκύπτουν από τη διαφορά της

πρώτης εξίσωσης (συνολική μεταβολή) μείον τη μεταβολή που οφείλεται άμεσα στον τουρισμό ή άλλον υπό εξέταση τομέα (πρώτο σκέλος δεύτερης εξίσωσης). Συνάγεται, δηλαδή, ότι ως δευτερογενείς επιπτώσεις του εκάστοτε υπό εξέταση τομέα νοείται το σύνολο των πρωτογενών επιπτώσεων των λοιπών τομέων της οικονομίας. Δεδομένο θεωρείται, επίσης, ότι η εκτίμηση των ανωτέρω απαιτεί βάση δεδομένων και στοιχεία αναφορικά με τον τουρισμό ή τον θαλάσσιο τουρισμό ή άλλο, τα οποία όπως έχει ήδη παρατηρηθεί συνήθως δεν διατίθενται αυτούσια. Πέραν, αυτών η αύξηση της συνεισφοράς του τουρισμού ή κάποιου υποτομέα του ή άλλης βιομηχανίας κατά περίπτωση μπορεί να οφείλεται σε συρρίκνωση του προϊόντος των λοιπών βιομηχανιών. Σε μεταβολή δηλαδή, του σχετικού και όχι του απόλυτου μεγέθους (Ivanov & Webster, 2006).

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ - 5

ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

5.1 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΡΥΘΜΟΥ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟΥ ΕΓΧΩΡΙΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ (1997-2004)

Με βάση τη μεθοδολογία που αναπτύχθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, οι Ivanov και Webster στην περίπτωση της Ελλάδας, λόγω έλλειψης δεδομένων αναφορικά με το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν χρησιμοποίησαν στοιχεία που συγκέντρωσαν σε όρους ακαθάριστης κατά κεφαλήν προστιθέμενης αξίας και αποκλειστικά για τα ξενοδοχεία και εστιατόρια για την περίοδο από το έτος 1997 έως και το έτος 2004. Από τη μελέτη προέκυψε ότι ο ρυθμός μεγέθυνσης της ακαθάριστης κατά κεφαλήν προστιθέμενης αξίας που δημιουργούν οι υπό εξέταση μονάδες ήταν μεγαλύτερος από τον μέσο ρυθμό αύξησης των μεγεθών της λοιπής οικονομίας συνολικά. Οι μονάδες αυτές, λοιπόν, παρουσίασαν υπεραπόδοση σε σχέση με το συνολικό ρυθμό ανάπτυξης της οικονομίας. Εξάιρεση αποτέλεσαν τα έτη 1999 και 2003. Ειδικότερα δε για το έτος 1999 ο ρυθμός των στοιχείων αυτών παρατηρήθηκε αρνητικός. Συγκριτικά, ειδικότερα, με την Ισπανία και την Κύπρο η συνεισφορά του ευρύτερου τομέα της «φιλοξενίας» στην οικονομία ήταν στην Ελλάδα σημαντικά μεγαλύτερη. Στον παρακάτω πίνακα απεικονίζεται η εν λόγω συνεισφορά στην οικονομική μεγέθυνση όπως προέκυψε για την Ελλάδα (Ivanov & Webster, 2006):

Πίνακας 5.1: Συνεισφορά τουρισμού στην οικονομική μεγέθυνση (1997-2004)

Συνεισφορά τουρισμού στην οικονομική μεγέθυνση (σε ορους ακαθαριστής κατά κεφαλήν προστιθέμενης αξίας)							
1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1,85%	0,81%	-0,19%	0,54%	1,03%	0,55%	0,62%	1,20%

Πηγή: (Ivanov & Webster, 2006):

5.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΜΕΣΩ ΔΟΡΥΦΟΡΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (2004)

Από τη μελέτη που διεξήγαγε ο Διακομιχάλης (Διακομιχάλης, 2006), αναφορικά με τη συνδρομή του θαλάσσιου τουρισμού στην ελληνική οικονομία χρησιμοποιώντας τη μέθοδο των Δορυφόρων Λογαριασμών Τουρισμού προέκυψαν τα παρακάτω συμπεράσματα αναφορικά με την κρουαζιέρα⁵.

Αρχικά, η μελέτη παραθέτει τη συνδρομή του θαλάσσιου τουρισμού στα βασικότερα μακροοικονομικά μεγέθη της οικονομίας και στη συνέχεια τη συνεισφορά σε αυτά για κάθε έναν από τους υποκλάδους του, δηλαδή την κρουαζιέρα, το Yachting και την παράκτια τουριστική ναυτιλία.

Η συνδρομή του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, όπως αυτός μετρήθηκε ως ποσοστό επί του συνολικού τουρισμού και σε όρους κατανάλωσης είναι μεγαλύτερη από αυτή των υπολοίπων χωρών του κόσμου. Συγκεκριμένα για το έτος 2004 προέκυψε ότι ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα αντιστοιχούσε στο 13,28% της συνολικής τουριστικής κατανάλωσης, ενώ για τον υπόλοιπο κόσμο το ποσοστό αυτό διαμορφώθηκε σε 10,50%. Το 60,68% αυτής της επίδρασης αποδόθηκε στην κρουαζιέρα. Δηλαδή, το 8,06% της συνολικής τουριστικής κατανάλωσης προέρχεται από την κρουαζιέρα⁶.

Το ποσοστό συμμετοχής του θαλάσσιου τουρισμού διαμορφώθηκε στο 0,48% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος. Η κρουαζιέρα συμμετείχε σε αυτό με ποσοστό ίσο με 58,46%. Δηλαδή, η συμμετοχή της στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν αντιστοιχούσε σε 0,28%.

Η συμμετοχή του θαλάσσιου τουρισμού ήταν ίση με 0,35% επί του Ακαθάριστου Εθνικού Εισοδήματος. Η κρουαζιέρα συμμετείχε σε αυτό με ποσοστό ίσο με 57,78%. Δηλαδή, η συμμετοχή της στο Ακαθάριστο Εθνικό Εισόδημα ήταν ίση με 0,20%. Για το

⁵ Τα δεδομένα αφορούν στο έτος 2004

⁶ Από την εν λόγω μελέτη αντλήθηκαν τα αποτελέσματα για τον θαλάσσιο τουρισμό και οι συντελεστές στάθμισης και στη συνέχεια στα πλαίσια της παρούσας εργασίας εκτιμήθηκε η συνδρομή της κρουαζιέρας σε αυτά. Π.χ. 13,28% της τουριστικής κατανάλωσης αντιστοιχεί στον θαλάσσιο τουρισμό, 60,68% της κατανάλωσης του θαλάσσιου τουρισμού αποδίδεται στην κρουαζιέρα. Συνεπώς, 8,06% (13,28% επί 60,68%) είναι η συμμετοχή της κρουαζιέρας στην συνολική τουριστική κατανάλωση.

Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών σε 9,25% για τον θαλάσσιο τουρισμό και 5,55% για την κρουαζιέρα. 0,41% Για τα Δημόσια Έσοδα σε 0,41% για τον θαλάσσιο τουρισμό και 0,19% για την κρουαζιέρα.

Σε όρους απασχόλησης, η συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού αντιστοιχούσε στο 9,43% της συνολικής τουριστικής απασχόλησης και στο 1,44% της απασχόλησης της χώρας. Με δεδομένη τη συμμετοχή της κρουαζιέρας κατά 30,98% στα μεγέθη του θαλάσσιου τουρισμού, προκύπτει ότι η συμμετοχή της στην συνολική τουριστική απασχόληση αντιστοιχούσε σε 2,92% ενώ στην συνολική απασχόληση της χώρας η συμμετοχή της αντιστοιχούσε σε 0,45%.

5.3 ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ (2005)

Μία άλλη εμπειρική έρευνα (Diakomichalis, et al., 2009) που πραγματοποιήθηκε με τη συλλογή παλαιών και νέων δεδομένων, αλλά και μέσω ερωτηματολογίων που απευθύνονταν σε ταξιδιώτες κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά προσπαθεί, επίσης, να εκτιμήσει τις επιπτώσεις για την οικονομία της Ελλάδας, αλλά και για τις τοπικές οικονομίες από την κρουαζιέρα.

Από την έρευνα διαπιστώθηκε, ότι η μέση δαπάνη ενός επιβάτη ανήλθε σε 105€ και αφορούσε σε αγορές από καταστήματα (39%), τρόφιμα και ροφήματα (31%), διαμονή σε ξενοδοχεία (13%), χερσαίες μεταφορές (9%) και διασκέδαση (8%).

Ως προς τις δαπάνες διατροφής σε εστιατόρια, αξίζει να σημειωθεί ότι δεδομένης της βραχείας διαμονής στο λιμάνι του Πειραιά, ήτοι 8-10 ώρες, οι επιβάτες στην πλειοψηφία τους (53,8%) κατά το διάστημα αυτό αξιοποιούν τον περισσότερο χρόνο σε επισκέψεις σε αξιοθέατα και στη συνέχεια δειπνούν κατά την επιστροφή τους στο κρουαζιερόπλοιο. Οι υπόλοιποι εξ αυτών δαπανούν ως επί το πλείστον για διατροφή ένα ποσό της τάξης των 20 ευρώ (49,4%) και ακολουθούν αυτοί που δαπανούν μεταξύ 21 και 50 ευρώ (18%). Το υπόλοιπο 24,1% των επιβατών που δειπνούν εκτός κρουαζιερόπλοιου δαπανά από 51 έως 100 ευρώ, ενώ το ποσό αυτό υπερβαίνει το 8,5% αυτών. Στα ροφήματα η μέση δαπάνη ανήλθε σε 10,3 ευρώ.

Ως προς τις μετακινήσεις με χερσαία μέσα, η μέση δαπάνη ανέρχεται σε 9, 1 ευρώ. Η χρήση των υπηρεσιών αυτών εξαρτάται, επίσης, από το γεγονός ότι μέρος των

επιβατών δεν απομακρύνεται από το κρουαζιερόπλοιο εφόσον έχει επισκεφτεί το μέρος στο παρελθόν, αλλά και από το γεγονός ότι σε κάποιες από τις επισκέψεις η μετακίνηση γίνεται οργανωμένα από την εταιρεία κρουαζιέρας. Το μνημείο συνήθους επισκέψεις στις περιπτώσεις αυτές είναι η Ακρόπολη, με εισιτήριο περί τα 12 ευρώ.

Αναφορικά με τις αγορές από καταστήματα της ευρύτερης περιοχής, αυτές, αφορούν κυρίως σε κοσμήματα, ενδύματα και σουβενίρ. Η μέση δαπάνη ανά επιβάτη που συμμετείχε στην έρευνα ανήλθε σε 42 περίπου ευρώ.

Καθώς κατά το χρόνο διεξαγωγής της έρευνας το λιμάνι του Πειραιά ήταν σύνηθες σημείο απλής προσέγγισης για την αφετηρία μίας κρουαζιέρας και οι εκδρομές αυτές δεν περιελάμβαναν διαμονή στην ευρύτερη περιοχή πριν την έναρξη του ταξιδιού, οι δαπάνες διαμονής σε ξενοδοχεία ήταν χαμηλές. Μόλις το 5,5% των συμμετεχόντων στην έρευνα είχε πραγματοποιήσει τέτοια δαπάνη και αυτό έγινε με προσωπική τους επιλογή να διαμείνουν ερχόμενοι δύο ημέρες νωρίτερα.

Αναφορικά με τις δαπάνες του πληρώματος, αυτές ανήλθαν σε 27 ευρώ ανά άτομο και στο μέγεθός τους καθοριστικό ρόλο διαδραμάτισε το γεγονός ότι απαιτούνταν προσέλευσή τους στο πλοίο δύο ώρες πριν την έναρξη του ταξιδιού. Το ποσό αυτό αφορούσε κατά κύριο λόγο σε δαπάνες τροφής και ποτών (52%), σε αγορές από καταστήματα (43%) και μετακινήσεις (5%).

Ως προς τις οικονομικές επιπτώσεις στην Ελλάδα από την έρευνα αυτή προκύπτει ότι κατά το έτος 2005 από την κρουαζιέρα εισέρευσαν στην οικονομία:

- 1,36 εκατομμύρια ευρώ αφορούσαν σε τέλη πλοηγικά, φαρικά και πρόσδεσης, 64 χιλιάδες ευρώ ήταν οι φόροι, σε 36,7 εκατομμύρια τα έσοδα της λιμενικής αρχής (προσορμίσσεις, δικαιώματα αποσκευών επιβατών, λιμενικοί φόροι, υδροδότηση, συλλογή καταλοίπων, τελωνείο).
- Το εισόδημα των εταιρειών κρουαζιέρας, συνολικά, ανήλθε σε 707 εκατομμύρια ευρώ (εκ των οποίων στα 71 εκατομμύρια υπολογίζεται η επίπτωση στην ελληνική οικονομία).
- Το εισόδημα των πληρωμάτων σε 108 εκατομμύρια (εκ των οποίων 65 στην ελληνική οικονομία).

- Οι εργαζόμενοι στις εταιρείες κρουαζιέρας απέκτησαν εισόδημα ύψους 3,9 εκατομμυρίων ευρώ.
- Τα εισοδήματα από λοιπά λειτουργικά έξοδα των εταιρειών (τηλεφωνία, ηλεκτροδότηση κ.α.) ανήλθαν σε 1,1 εκατομμύρια ευρώ.
- Οι δαπάνες τροφοδοσίας των ελληνικών αποκλειστικά πλοίων διαμορφώθηκαν σε 61, 7 εκατομμύρια ευρώ, με όφελος για την ελληνική οικονομία ίσο με 16,7 εκατομμύρια ευρώ.
- Τα ελληνικά ναυπηγεία απέκτησαν εισόδημα 35 περίπου εκατομμυρίων ευρώ, ενώ
- Η δαπάνη για ανεφοδιασμό καυσίμων ανήλθε σε 122 εκατομμύρια ευρώ.
- Το εισόδημα των τουριστικών πρακτόρων ανήλθε σε 9,1 εκατομμύρια ευρώ.
- Για την διαφημιστική προώθηση της κρουαζιέρας δαπανήθηκαν 2,1 εκατομμύρια ευρώ.
- Για μετακινήσεις δαπανήθηκαν 316 χιλιάδες ευρώ.
- Για διαμονή σε ξενοδοχεία 2,1 εκατομμύρια ευρώ.
- 80,4 εκατομμύρια ευρώ δαπανήθηκαν για εκδρομές εκ των οποίων τα 40,2 εκατομμύρια εισέρευσαν στην ελληνική οικονομία, και τέλος,
- Η συνολική τουριστική δαπάνη διαμορφώθηκε σε 351 εκατομμύρια ευρώ.

5.4 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΜΕΣΩ ΠΙΝΑΚΩΝ ΕΙΣΡΟΩΝ ΕΚΡΟΩΝ (2008-2009)

Μία άλλη μελέτη, η οποία έγινε για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το 2009 από τη Γενική Διεύθυνση Θαλασσιών Υποθέσεων και Αλιείας (DGMAF, 2009). Η μελέτη αυτή διερεύνησε, μεταξύ άλλων, τις δυνατότητες αριστοποίησης των οικονομικών επιπτώσεων από την αγορά κρουαζιέρας στην Ευρώπη, μέσω επενδύσεων σε τουριστικές εγκαταστάσεις στα λιμάνια.

Για την διεξαγωγή της έρευνας χρησιμοποιήθηκε μία βάση δεδομένων για τα δρομολόγια που έλαβαν χώρα στο διάστημα από τον Οκτώβριο του 2008 έως και τον Σεπτέμβριο του 2009 για 177 κρουαζιερόπλοια που δραστηριοποιήθηκαν στην περιοχή της Ευρώπης. Από τα στοιχεία των δρομολογίων αντλήθηκαν πληροφορίες για την χωρητικότητα σε επιβάτες και το πλήρωμα, αλλά και τους επισκέπτες ανά προορισμό ή χώρα, αλλά και τις δαπάνες επιβατών, πληρώματος και πλοίου. Για την εκτίμηση των δαπανών έγινε ενδελεχής έρευνα αξιοποιώντας και τις μελέτες που διεξήγαγαν φορείς και υπηρεσίες σε όλες τις περιοχές ενδιαφέροντος.

Οι άμεσες οικονομικές επιπτώσεις που προήλθαν από τις δαπάνες των τουριστών, των πληρωμάτων και των πλοίων, εκτιμήθηκαν σε όρους προστιθέμενης αξίας αφαιρώντας από τις δαπάνες το κόστος προμήθειας των εισροών. Έτσι η προστιθέμενη αξία ισοδυναμεί με την αμοιβή εργασίας, την αμοιβή του κεφαλαίου και το κέρδος. Ομοίως, για τις δευτερογενείς επιπτώσεις εκτιμήθηκε η προστιθέμενη αξία των προμηθευτών.

Η μέση δαπάνη έκαστου επισκέπτη εκτιμήθηκε λαμβάνοντας υπόψη τη διαφορά στο ύψος της δαπάνης μεταξύ τουριστών απλής διέλευσης (transit) και τουριστών κυκλικών ταξιδιών (turn around). Το μοτίβο κατανάλωσης, όμως, διαφέρει ακόμα και εντός των κατηγοριών αυτών. Ένας τουρίστας απλής διέλευσης λόγω χάρη, η οποία συνήθως σημαίνει επίσκεψη διάρκειας οκτώ ωρών, μπορεί να επιλέξει τη συμμετοχή του σε κάποια σύντομη εκδρομή ή επίσκεψη ή μπορεί να κάνει κάτι διαφορετικό.

Λαμβάνοντας υπόψη όλες τις συνήθεις επιλογές, εκτιμήθηκε ότι ο σταθμισμένος μέσος όρος δαπάνης των τουριστών απλής διέλευσης ανέρχεται σε 60 ευρώ για όσους αποβιβάζονται. Αντίστοιχα ο σταθμισμένος μέσος όρος δαπάνης για τους τουρίστες κυκλικών ταξιδιών, οι οποίοι κατά μέσο πραγματοποιούν μία διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο της περιοχής, εκτιμήθηκε στο ύψος των 95 ευρώ. Ως προς τις δαπάνες των πληρωμάτων και για τις δύο περιπτώσεις το ποσό εκτιμήθηκε στα 25 ευρώ, ενώ η δαπάνες των πλοίων εκτιμήθηκαν στα 6 ευρώ ανά επιβάτη κατά τις απλές διελεύσεις και στα 24 ευρώ ανά επιβάτη κατά τα κυκλικά ταξίδια.

Η διαφορά αυτή στο ύψος της δαπάνης είναι μία σημαντική ένδειξη των επιπτώσεων που μπορεί να έχει η απελευθέρωση της αγοράς κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

Μετά την εκτίμηση των δαπανών η εκτίμηση της οικονομικής επίπτωσης έγινε με την κατασκευή πινάκων εισροών/ εκροών, οι οποίοι έδειξαν τις ενδιάμεσες εισροές ανά βιομηχανία, αλλά και την προστιθέμενη αξία. Η εκτίμηση των δημιουργούμενων θέσεων εργασίας έγινε από τους πίνακες εισροών/ εκροών, αφού διαιρέθηκε η προστιθέμενη αξία της βιομηχανίας με το πλήθος των απασχολούμενων σε αυτή. Το πλήθος των δημιουργούμενων θέσεων προέκυψε διαιρώντας την προστιθέμενη αξία ανά βιομηχανία με την προστιθέμενη αξία ανά εργαζόμενο σε αυτή.

Τέλος στη μελέτη αυτή ελήφθησαν, επίσης, υπόψη διαφοροποιήσεις στις τιμές των διάφορων περιοχών, αλλά και στην ελκυστικότητα επίσκεψης, ώστε τα αποτελέσματα να είναι όσο το δυνατόν πιο αντιπροσωπευτικά.

Δαπάνες απλής διέλευσης

Ως προς τις δαπάνες για ταξίδια απλής διέλευσης επτά ελληνικά λιμάνια κατατάσσονται στη λίστα των κορυφαίων δεκαπέντε. Μετά τα λιμάνια Naples, Civitavecchia και Livorno τα οποία καταλαμβάνουν τις τρεις πρώτες θέσεις, ακολουθούν στην τέταρτη έως και έβδομη θέση η Μύκονος, η Σαντορίνη, ο Πειραιάς και η Ρόδος με δαπάνες στη ζώνη των τριάντα με σαράντα εκατομμυρίων ευρώ. Στην ένατη θέση βρίσκεται το λιμάνι του Κατάκολου και στην δέκατη τρίτη της Κέρκυρας με δαπάνες στη ζώνη των είκοσι με τριάντα εκατομμυρίων ευρώ, ενώ το λιμάνι του Ηρακλείου λαμβάνει την δέκατη πέμπτη θέση με δαπάνες λίγο κάτω από τα είκοσι εκατομμύρια ευρώ.

Δαπάνες κυκλικών πλόων

Στα δεκαπέντε λιμάνια με τις μεγαλύτερες επιδόσεις από πλευράς δαπανών κατά τη διάρκεια κυκλικών ταξιδιών, εμφανίζονται μόλις δύο ελληνικά λιμάνια, αυτά του Πειραιά και του Ηρακλείου, στην Πέμπτη και στη δωδέκατη θέση, με δαπάνες στο ύψος των σαράντα και δέκα εκατομμυρίων ευρώ αντίστοιχα. Η επίδοση αυτή υποδεικνύει, επίσης, τα περιθώρια ανόδου των εσόδων από την κρουαζιέρα που μπορούν να πραγματοποιηθούν στην Ελλάδα μετά την άρση του καμποτάζ, αλλά και εφόσον πραγματοποιηθούν βελτιώσεις στις υποδομές.

Δαπάνες πληρωμάτων

Από άποψη δαπανών πληρώματος στα λιμάνια η Ελλάδα συμμετέχει, επίσης, στη λίστα με τις δεκαπέντε υψηλότερες επιδόσεις στην τέταρτη, έκτη, όγδοη, δέκατη και ενδέκατη θέση με τα λιμάνια Πειραιάς, Σαντορίνη, Μύκονος, Ρόδος και Κατάκολο αντίστοιχα. Οι δαπάνες αφορούν απλές διελεύσεις και κυκλικά ταξίδια αθροιστικά και διαμορφώθηκαν στα πέντε εκατομμύρια ευρώ περίπου για τον Πειραιά, στα τέσσερα εκατομμύρια ευρώ περίπου για τη Σαντορίνη και τη Μύκονο, λίγο πάνω από τα τρεις μισι εκατομμύρια ευρώ για τη Ρόδο και στο επίπεδο των δυόμισι εκατομμυρίων ευρώ για το Κατάκολο.

Δαπάνες κρουαζιερόπλοιων

Ως προς τις δαπάνες των κρουαζιερόπλοιων, στη λίστα με τα δεκαπέντε κορυφαία λιμάνια εμφανίζονται πέντε ελληνικά λιμάνια. Το λιμάνι του Πειραιά καταλαμβάνει την τέταρτη θέση με δαπάνες στο ύψος των δώδεκα περίπου εκατομμυρίων ευρώ. Τα λιμάνια της Μυκόνου και της Σαντορίνης καταλαμβάνουν τη δωδέκατη και δέκατη Τρίτη θέση με δαπάνες λίγο υψηλότερες από τα πέντε εκατομμύρια ευρώ, ενώ τα λιμάνια του Ηρακλείου και της Ρόδου καταλαμβάνουν τις δύο τελευταίες θέσεις με δαπάνες λίγο κάτω από τα πέντε εκατομμύρια ευρώ.

Άμεσες οικονομικές επιπτώσεις

Σε επίπεδο άμεσων οικονομικών επιπτώσεων προέκυψε, ότι τα μεγαλύτερα λιμάνια είναι αυτά που συγκέντρωσαν τα μεγαλύτερα οφέλη. Ο Πειραιάς να άγγιξε τα ενενήντα εκατομμύρια ευρώ, η Μύκονος και η Σαντορίνη τα πενήντα, η Ρόδος τα σαράντα και το Ηράκλειο τα τριανταπέντε εκατομμύρια ευρώ.

Προστιθέμενη αξία

Σε όρους προστιθέμενης αξίας εκτός από την διακριτή υπεροχή της Barcelona είναι, επίσης, εμφανής η βελτίωση της κατάταξης των ελληνικών λιμανιών με τον Πειραιά στην Τρίτη θέση στο ύψος των σαράντα τριών περίπου εκατομμυρίων ευρώ, την Μύκονο και την Σαντορίνη στην όγδοη και ένατη θέση αγγίζοντας τα είκοσι πέντε εκατομμύρια ευρώ, την Ρόδο στη δέκατη θέση με είκοσι εκατομμύρια ευρώ και τα

λιμάνια του Ηρακλείου και του Κατάκολου στην δωδέκατη και δέκατη τέταρτη θέση στο ύψος των δεκαπέντε εκατομμυρίων ευρώ περίπου.

Σε επίπεδο χωρών συνολικά

Λαμβάνοντας υπόψη όλες τις κατηγορίες δαπανών και την συνολική προστιθέμενη αξία γίνεται στη συνέχεια μία σύγκριση για τα μεγέθη αυτά ανά χώρα. Η Ιταλία έρχεται πρώτη σε επίπεδο συνολικών δαπανών με εισπράξεις 540 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ ακολουθούν η Ισπανία και η Ελλάδα με συνολικές εισπράξεις 420 και 358 εκατομμυρίων ευρώ αντίστοιχα. Από την κατάταξη αυτή γίνεται, επίσης, φανερό το μέγεθος των περιθωρίων βελτίωσης που υπάρχουν για την Ελλάδα με δεδομένο ότι κατά τη διάρκεια της έρευνας δεν είχε λάβει ακόμη χώρα η πλήρης άρση του καμποτάζ. Η χώρα έλαβε την κατάταξη αυτή, ενώ τα λιμάνια της ήταν κατά κύριο λόγο λιμάνια απλής διέλευσης. Σε όρους προστιθέμενης αξίας η χώρα άγγιξε τα 175 εκατομμύρια ευρώ καταλαμβάνοντας την τρίτη θέση μετά την Ισπανία (217 εκατομμύρια ευρώ) και την Ιταλία (192 εκατομμύρια ευρώ).

Η υστέρηση της Ελλάδας λόγω της μη άρσης του καμποτάζ, αλλά και μη χρήσης των λιμανιών της ως home ports γίνεται, επίσης, εμφανής και από τα λοιπά στοιχεία του πίνακα. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι σε επίπεδο εσόδων των ξενοδοχείων η Ελλάδα εισέπραξε 15,5 εκατομμύρια ευρώ, ενώ οι ανταγωνίστριες χώρες Ισπανία και Ιταλία εισέπραξαν ποσά περίπου ίσα με 47 εκατομμύρια ευρώ. Στην κατηγορία αυτή η Ελλάδα βρέθηκε τέταρτη μετά και το Ηνωμένο Βασίλειο του οποίου οι εισπράξεις διαμορφώθηκαν στα 23 εκατομμύρια ευρώ. Επίσης, οι εισπράξεις των μεταφορών διαμορφώθηκαν στα 20,70 εκατομμύρια ευρώ δίνοντας στην Ελλάδα την τρίτη θέση μετά την Ιταλία και την Ισπανία με 45,11 και 41,31 εκατομμύρια ευρώ αντίστοιχα. Σε όρους αντιτίμου περιηγήσεων και εισόδων η χώρα εισέπραξε 96,23 εκατομμύρια ευρώ μετά την Ιταλία με 120,41 και την Ισπανία με 82,13 εκατομμύρια ευρώ αντίστοιχα. Στην κατηγορία τρόφιμα και ποτά οι εισπράξεις διαμορφώθηκαν σε 59,89 εκατομμύρια ευρώ για την Ελλάδα έναντι 88,99 εκατομμυρίων ευρώ για την Ιταλία και 68,37 εκατομμυρίων ευρώ για την Ισπανία. Όσον αφορά τις εισπράξεις από τις πωλήσεις των καταστημάτων η Ελλάδα κατέλαβε τη δεύτερη θέση με εισπράξεις 79,13 εκατομμυρίων ευρώ, μετά την Ιταλία (105,58 εκατομμύρια ευρώ). Στην κατηγορία αυτή η Ισπανία κατατάχθηκε τρίτη με εισπράξεις 75,57 εκατομμυρίων ευρώ. Στα έσοδα από λιμενικά

τέλη προηγήθηκε η Ιταλία με 31,26 εκατομμύρια ευρώ και ακολούθησαν η Ισπανία με 22,96 και η Ελλάδα με 22, 60 εκατομμύρια ευρώ αντίστοιχα. Στις λοιπές ναυτιλιακές δαπάνες η Ελλάδα εισέπραξε 41,53 εκατομμύρια ευρώ έναντι των 70,64 και 59,52 εκατομμυρίων ευρώ της Ιταλίας και Ισπανίας αντίστοιχα.

Δευτερογενείς επιπτώσεις

Ως προς τις δευτερογενείς οικονομικές επιπτώσεις σε όρους προστιθέμενης αξίας και στην περίπτωση αυτή η Ελλάδα κατετάγη τρίτη με οφέλη της τάξης των 74 εκατομμυρίων ευρώ, μετά τις χώρες Ισπανία και Ιταλία τα ποσά των οποίων διαμορφώθηκαν στο ύψος των 153 και 145 εκατομμυρίων αντίστοιχα.

Απασχόληση

Σε όρους απασχόλησης οι θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκαν για την Ελλάδα συνολικά, τόσο λόγω των άμεσων, αλλά και λόγω των δευτερογενών επιπτώσεων ανήλθαν σε πάνω από 9.500, ελάχιστα λιγότερες από αυτές της Ισπανίας και αρκετά περισσότερες από της Ιταλίας οι οποίες ξεπέρασαν τις 8.500. Στην τέταρτη θέση βρέθηκε το Ηνωμένο Βασίλειο με λίγο περισσότερες από 2.000 θέσεις εργασίας και ακολούθησαν η Γαλλία και η Πορτογαλία στα επίπεδα των 1.500 θέσεων, η Εσθονία, η Γερμανία, η Μάλτα, η Δανία, και η Σουηδία στη ζώνη των 500 με 1.000 θέσεων, ενώ για τις υπόλοιπες χώρες ο αριθμός έβαινε ολοένα και μικρότερος σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα.

Τέλος, αναφορικά με τους επιβάτες που απαιτούνται για τη δημιουργία μίας θέσης εργασίας και μετά την προσαρμογή που έγινε λόγω διαφορών στο επίπεδο τιμών, στη Βουλγαρία απαιτούνταν 106 επιβάτες, στη Ρουμανία 145, στη Λιθουανία 152, στη Λάτβια 189, στην Εσθονία 332, 462 στη Σλοβενία, 470 στην Κύπρο, 494 στην Μάλτα, 506 στην Πορτογαλία, 526 στην Ισπανία, 543 στην Ελλάδα και 579 στην Γερμανία. Στις χώρες με το υψηλότερο κόστος δημιουργίας μίας θέσης εργασίας βρίσκονται η Φιλανδία (1735), το Βέλγιο (1665), η Γαλλία (1446), η Σουηδία (1310) και η Δανία (1281). Ο μέσος όρος των απαιτούμενων επισκεπτών για τη δημιουργία μίας θέσης εργασίας στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης διαμορφώθηκε σε 694 θέσεις. Η Ιταλία σε αντίθεση με την Ελλάδα και την Ισπανία που υπολείπονται του σημείου αυτού,

υπερβαίνει κατά πολύ τον μέσο αυτό όρο, καθώς για τη δημιουργία μίας θέσης εργασίας απαιτούνται 928 επισκέπτες.

5.5 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ (2008-2009) ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ CRUISE TOOL

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, πέραν των μελετών που έχει διεξάγει για τις οικονομικές επιπτώσεις από την κρουαζιέρα για τα ευρωπαϊκά λιμάνια και τα ευρήματα των οποίων αναπτύχθηκαν παραπάνω (DGMAF, 2009), στην ιστοσελίδα <http://cruisetool.policyresearch.eu> παρέχει ένα εργαλείο υπολογισμού διαφόρων παραμέτρων που αφορούν στα λιμάνια (European Commission, 2012) της Ευρώπης. Οι εκτιμήσεις που προκύπτουν από την εφαρμογή αυτή είναι προσαρμοσμένες, ώστε να λαμβάνονται υπόψη η ένταση των τουριστικών δαπανών ανά περιοχή και το εύρος της γεωγραφικής έκτασης που αυτές επηρεάζουν. Η μελέτη λαμβάνει, επίσης, υπόψη διαφοροποιήσεις στο επίπεδο τιμών, την ελκυστικότητα της περιοχής ως τουριστικού προορισμού κ.α.. Τα δεδομένα αφορούν στην περίοδο Οκτωβρίου 2008 – Σεπτεμβρίου 2009 και ο χρήστης έχει τη δυνατότητα να εισάγει τα λιμάνια ενδιαφέροντός του και να κάνει συγκρίσεις. Μέσω της εφαρμογής αυτής, στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας εισήχθησαν όλα τα ελληνικά λιμάνια και προέκυψαν τα κάτωθι:

α. Από τις προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων στα ελληνικά λιμάνια, κατά το έτος 2009, η συνολική οικονομική επίπτωση ανήλθε σε 126.994.023€⁷, οι άμεσα δημιουργούμενες θέσεις εργασίας σε 3.287 και οι έμμεσα δημιουργούμενες θέσεις εργασίας σε 1.691. Δηλαδή, για κάθε δέκα νέες θέσεις εργασίας οι οποίες συνδέονται άμεσα με την κρουαζιέρα, δημιουργούνται άλλες πέντε δευτερογενώς. Η στήλη «ποσό που απαιτείται για τη δημιουργία μίας θέσης εργασίας προέκυψε από τη διαίρεση της οικονομικής επίπτωσης με το πλήθος των θέσεων εργασίας (άμεσων και έμμεσων). Συμπερασματικά, για τη δημιουργία μίας θέσης εργασίας στα ελληνικά λιμάνια απαιτείται εισροή 25,5 χιλιάδων ευρώ. Τα αποτελέσματα ανά λιμάνι απεικονίζει ο πίνακας που ακολουθεί:

⁷ Σε όρους προστιθέμενης αξίας

Πίνακας 5.5 (α): Οικονομική επίπτωση ελληνικών λιμανιών (2008-2009)

Λιμάνι	Οικονομική Επίπτωση	Θέσεις Εργασίας	Έμμεσες Θέσεις Εργασίας	Ποσό που απαιτείται για τη δημιουργία μίας θέσης εργασίας (άμεσα+ έμμεσα)
Adamas (Milos)	15.057,00	0	0	
Aegina Town (Aegina)	10.118,00	0	0	
Aghios Nikolaos (Crete)	933.858,00	24	12	25.940,50
Amorgos	54.828,00	1	1	27.414,00
Argostoli	1.190.106,00	31	16	25.321,40
Cephalonia	308.619,00	8	4	25.718,25
Chania (Crete)	91.098,00	2	1	30.366,00
Chios	143.065,00	4	2	23.844,17
Corfu	12.291.154,00	319	164	25.447,52
Delos	366.844,00	10	5	24.456,27
Delphi	24.181,00	1	0	24.181,00
Ermoupoli (Syros)	120.751,00	3	2	24.150,20
Gythio	0,00	0	0	
Gythion	76.104,00	2	1	25.368,00
Hydra Port (Hydra)	38.470,00	1	1	19.235,00
Itea	240.641,00	6	3	26.737,89
Kalymnos	116.273,00	3	2	23.254,60
Katakolon	9.829.864,00	255	131	25.465,97
Katapola	2.113,00	0	0	
Kavala	24.040,00	1	0	24.040,00
Kiato	14.228,00	0	0	
Korinthos	148.090,00	4	2	24.681,67
Kos (Kos)	127.523,00	3	2	25.504,60
Linaria (Skyros)	15.396,00	0	0	
Methoni	2.113,00	0	0	
Mitilini	7.987,00	0	0	
Monemvasia	115.847,00	3	2	23.169,40
Mykonos	19.225.300,00	498	256	25.497,75
Mylos	56.934,00	1	1	28.467,00
Mytilene (Lesvos)	333.000,00	9	4	25.615,38
Navplion	692.860,00	18	9	25.661,48
Naxos (Naxos Island)	10.118,00	0	0	
Naxos (Paros)	214.131,00	6	3	23.792,33
Paros (Paros)	0,00	0	0	
Patras	52.619,00	1	1	26.309,50
Piraeus	38.963.036,00	1.010	519	25.482,69
Préveza	17.183,00	0	0	
Pylos	40.198,00	1	1	20.099,00
Rethymnon (Crete)	114.635,00	3	2	22.927,00
Rhodes City (Rhodes)	15.257.540,00	395	203	25.514,28
Sami (Kefalonia)	17.222,00	0	0	
Santorini	18.338.159,00	475	244	25.505,09
Sifnos	43.502,00	1	1	21.751,00
Skala (Patmos)	5.135.490,00	133	68	25.549,70
Skiathos (Skiathos)	84.672,00	2	1	28.224,00
Skyros	10.694,00	0	0	
Symi (Symi)	0,00	0	0	
Thessaloniki	437.531,00	11	6	25.737,12
Volos	701.934,00	18	9	25.997,56
Yithion	13.566,00	0	0	
Zakinthos	899.238,00	23	12	25.692,51
Zante	26.093	1	0	26.093
ΣΥΝΟΛΟ	126.994.023	3.287	1.691	25.511

Πηγή: επεξεργασία δεδομένων μέσω <http://cruisetool.policyresearch.eu/www/peers/compare/ports>

β. Με τον ίδιο τρόπο εξήχθη ο παρακάτω πίνακας, από τον οποίο φαίνονται το πλήθος των απλών διελεύσεων (transit calls), το πλήθος των κυκλικών διελεύσεων (Turnaround calls), ο αριθμός των επιβατών και οι δαπάνες (επιβατών, πληρώματος και πλοίου) ανά λιμάνι για την περίοδο αναφοράς. Από την υπεροχή των απλών διελεύσεων (3.630) έναντι των κυκλικών (643) γίνονται αντιληπτά τα περιθώρια βελτίωσης των οικονομικών επιπτώσεων που διανοίγονται μετά την πλήρη απελευθέρωση της κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

Πίνακας 5.5 (β): Διελεύσεις (απλές- κυκλικές) & Δαπάνες (2008-2009)

Calls & expenditures				
Λιμάνι	Transit Calls	Turnaround Calls	Επιβάτες	Δαπάνες (επιβατών, πληρώματος, πλοίου)
Adamas (Milos)	5	0	591	35.136
Aegina Town (Aegina)	2	0	428	23.610
Aghios Nikolaos (Crete)	55	0	42.664	2.179.224
Amorgos	5	0	2.188	127.946
Argostoli	36	0	55.474	2.777.197
Cephalonia	14	0	14.467	720.183
Chania (Crete)	5	1	2.536	212.584
Chios	15	0	8.230	333.853
Corfu	291	5	464.793	28.682.281
Delos	31	0	14.765	856.057
Delphi	2	0	1.388	56.429
Ermoupoli (Syros)	12	0	5.224	281.782
Gythio	0	0	0	0
Gythion	13	0	4.307	177.593
Heraklion (Crete)	248	63	412.344	37.500.000
Hydra Port (Hydra)	11	0	1.810	89.772
Itea	42	0	14.030	561.554
Kalymnos	10	0	4.974	271.331
Katakolon	272	9	567.352	22.938.687
Katapola	1	0	79	4.932
Kavala	2	0	1.136	56.098
Kiato	4	0	856	33.202
Korinthos	22	2	8.598	345.579
Kos (Kos)	14	0	5.390	297.584

Linaria (Skyros)	2	0	657	35.928
Methoni	1	0	79	4.932
Mitilini	2	0	490	18.637
Monemvasia	19	0	6.647	270.337
Mykonos	586	0	802.152	44.863.605
Mylos	6	0	2.208	132.860
Mytilene (Lesvos)	21	0	19.532	777.079
Navplion	42	2	31.977	1.616.839
Naxos (Naxos Island)	2	0	428	23.610
Naxos (Paros)	23	1	8.293	499.691
Paros (Paros)	0	0	0	0
Patras	6	0	3.220	122.790
Piraeus	387	534	1.173.721	90.923.016
Préveza	6	0	1.014	40.099
Pylos	5	0	2.271	93.806
Rethymnon (Crete)	11	0	4.694	267.509
Rhodes City (Rhodes)	497	1	684.614	35.604.555
Sami (Kefalonia)	7	0	739	40.189
Santorini	586	0	762.907	42.793.399
Sifnos	10	0	1.918	101.515
Skala (Patmos)	226	1	211.466	11.984.031
Skiathos (Skiathos)	9	0	3.956	197.588
Skyros	4	0	620	24.955
Symi (Symi)	0	0	0	0
Thessaloniki	1	23	11.528	1.021.010
Volos	30	1	33.289	1.638.013
Yithion	5	0	790	31.658
Zakinthos	23	0	33.775	2.098.436
Zante	1	0	980	60.889
ΣΥΝΟΛΟ	3.630	643	5.437.589	333.849.590

Πηγή: επεξεργασία δεδομένων μέσω <http://cruisetool.policyresearch.eu/www/peers/compare/ports>

5.6 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕΣΩ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ (1999-2010)

Η μελέτη αυτή εστίασε στις επιπτώσεις της απελευθέρωσης της αγοράς κρουαζιέρας στην Ελλάδα και διεξήχθη μέσω ερωτηματολογίων που δόθηκαν σε ειδικούς οι οποίοι εμπλέκονται από διαφορετικές θέσεις στον χώρο της κρουαζιέρας (εταιρίες κρουαζιέρας, ενώσεις, πράκτορες, λιμάνια, κοινό). Για τον σκοπό αυτό δεν έγινε κάποια επεξεργασία δεδομένων, αλλά συγκεντρώθηκαν μέσω των απαντήσεων οι απόψεις των ειδικών αναφορικά με τις επιπτώσεις σε κάθε στάδιο απελευθέρωσης της κρουαζιέρας στη χώρα.

Οι πρώτες ερωτήσεις αφορούσαν στην περίοδο 1999-2010. Στην πλειοψηφία τους (79%) οι ερωτηθέντες συμφώνησαν ότι η ευρωπαϊκή οδηγία 3577/92 πέτυχε το βασικό της στόχο, δηλαδή την απελευθέρωση της κρουαζιέρας σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Ως προς τις επιμέρους επιπτώσεις της εν λόγω οδηγίας:

- το 71,4% θεώρησε την οδηγία, σημαντικό έως πολύ σημαντικό παράγοντα για την μείωση του πλήθους των εταιρειών κρουαζιέρας στην Ελλάδα
- Το 71,5% απέδωσε, επίσης, στην οδηγία την μείωση του πλήθους των κρουαζιερόπλοιων υπό ελληνική σημαία
- Το 43% απέδωσε, επίσης, την μείωση του ελληνικού στόλου στην αδυναμία των εταιριών να ανταποκριθούν στις νέες συνθήκες του Διεθνούς περιβάλλοντος, γεγονός που με τη σειρά του οδήγησε στη συρρίκνωση του πλήθους των υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοιων, αλλά και του πλήθους των Ελλήνων ναυτικών
- Το 50% απέδωσε στην οδηγία την μείωση των Ελλήνων ναυτικών
- Το 66,6% δεν θεώρησε σημαντική τη συνεισφορά της οδηγίας στην εισροή νέων εταιρειών. Εξάλλου, τη δεκαετία του '90 μόλις μία νέα εταιρεία εγκαταστάθηκε και άλλη μία δημιουργήθηκε από συγχώνευση. Στη συνέχεια τη δεκαετία του '00, οι περισσότερες ελληνικές εταιρείες χρεοκόπησαν.

- Πάνω από το 50% των συμμετεχόντων στην έρευνα, θεώρησε ότι η οδηγία αποτέλεσε, λόγω της αύξησης του ανταγωνισμού, σημαντικό παράγοντα βελτίωσης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- Το 64% των ερωτηθέντων απέδωσε, επίσης, την πτώση του κόστους του πακέτου της κρουαζιέρας στην οδηγία
- Σε σημαντικό ποσοστό, 71%, οι ερωτηθέντες απέδωσαν, επίσης, τις αυξήσεις των προσεγγίσεων πλοίων, αλλά και τουριστών στην απελευθέρωση που έλαβε χώρα στον ευρωπαϊκό χώρο.
- Κάτω από τους μισούς (37%), θεώρησαν την οδηγία παράμετρο έλξης για την εγκατάσταση ευρωπαϊκών εταιρειών στη χώρα.

Ως προς τον Νόμο 3872/2010, που προέβλεπε την επέκταση της άρσης και για τα μη κοινοτικά πλοία, στην πλειοψηφία τους οι ερωτηθέντες όχι μόνο δεν θεώρησαν ότι μπορούσε να συνεισφέρει θετικά στην ανάπτυξη του κλάδου, αλλά μάλλον αποτρεπτικά, κυρίως λόγω της σύναψης σύμβασης που έθετε ως προϋπόθεση (Stefanidaki & Lekakou, 2012).

5.7 ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑΣ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΑΔΗΛΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ & ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΟ ΕΛΛΕΙΜΜΑ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ (2003-2011)

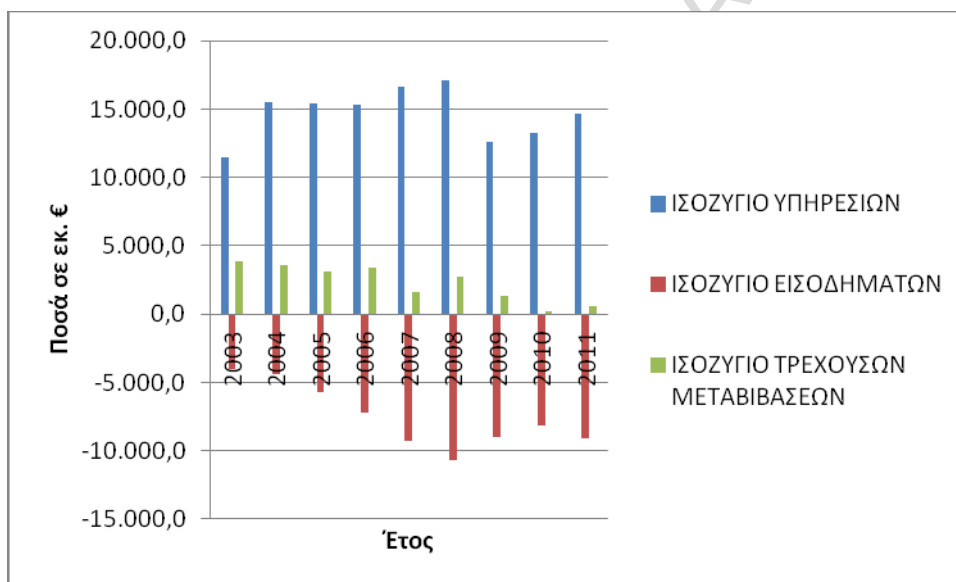
Ο Διακομιχάλης (Διακομιχάλης, 2006), από την επεξεργασία στοιχείων της Τράπεζας της Ελλάδος και της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, υπολόγισε τη συνεισφορά του Ισοζυγίου Άδηλων Συναλλαγών στο έλλειμμα του Εμπορικού Ισοζυγίου σε ένα εύρος της τάξης του 48% με 58% για το διάστημα από το 2002 έως και το 2005, ενώ η συνεισφορά του Ισοζυγίου Υπηρεσιών διακυμάνθηκε από 47% έως 61% κατά το ίδιο διάστημα.

Από την επικαιροποίηση των στοιχείων που έγινε στα πλαίσια της παρούσας εργασίας για το διάστημα από το έτος 2003 έως και το 2011 (ΤτΕ, 2012), (ΤτΕ, 2008-2010), (ΤτΕ, 2008), (ΤτΕ, 2005), (ΕΛΣΤΑΤ, 7-10-2011), (Eurostat, Sept. 2012) προέκυψε ο πίνακας που ακολουθεί και από τον οποίο προκύπτει ότι η συνεισφορά του Ισοζυγίου Άδηλων Συναλλαγών κατά τα έτη που ακολούθησαν κινήθηκε σε σαφώς

χαμηλότερα επίπεδα, ενώ αυτή του Ισοζυγίου Υπηρεσιών παρέμεινε υψηλή (πίνακας 5.7 (α)).

Με δεδομένο ότι το Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών προκύπτει από το άθροισμα των Ισοζυγίων Υπηρεσιών, Εισοδημάτων και Τρεχουσών Μεταβιβάσεων, η πτώση της συνεισφοράς του θα πρέπει να αναζητηθεί στα στοιχεία που το απαρτίζουν. Η πορεία των επιμέρους στοιχείων του απεικονίζεται στο διάγραμμα που ακολουθεί και κάνει φανερή τη μείωση στην απόδοση της μειωμένης συνεισφοράς στην πτωτική πορεία των Ισοζυγίων Εισοδημάτων και Τρεχουσών Μεταβιβάσεων.

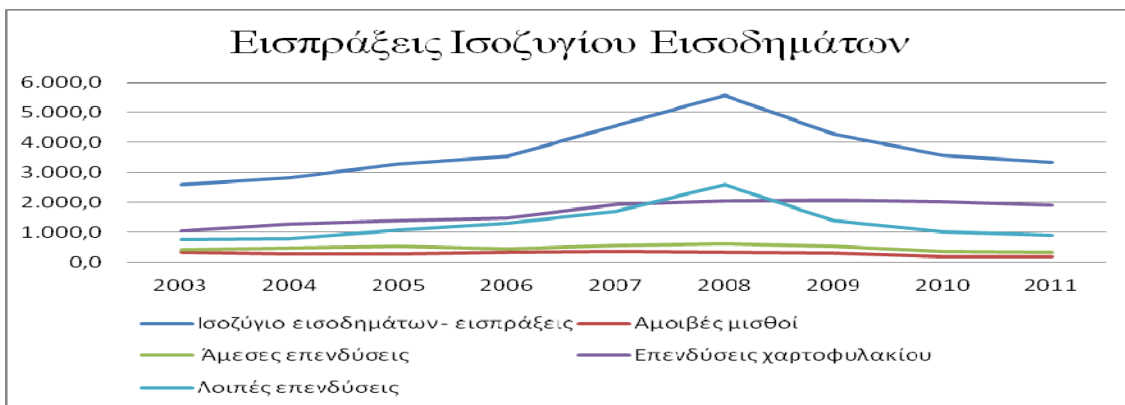
Γράφημα 5.7 (α): Ισοζύγιο υπηρεσιών, εισοδημάτων και τρεχουσών μεταβιβάσεων



Από το γράφημα γίνεται αντιληπτή μία υποχώρηση του Ισοζυγίου Εισοδημάτων από το 2006 και έπειτα σε επίπεδα σχεδόν διπλάσια από αυτά των ετών 2003 με 2005. Επίσης, το μέσο ύψος των τρεχουσών μεταβιβάσεων είναι αισθητά χαμηλότερο από το 2006 και έπειτα.

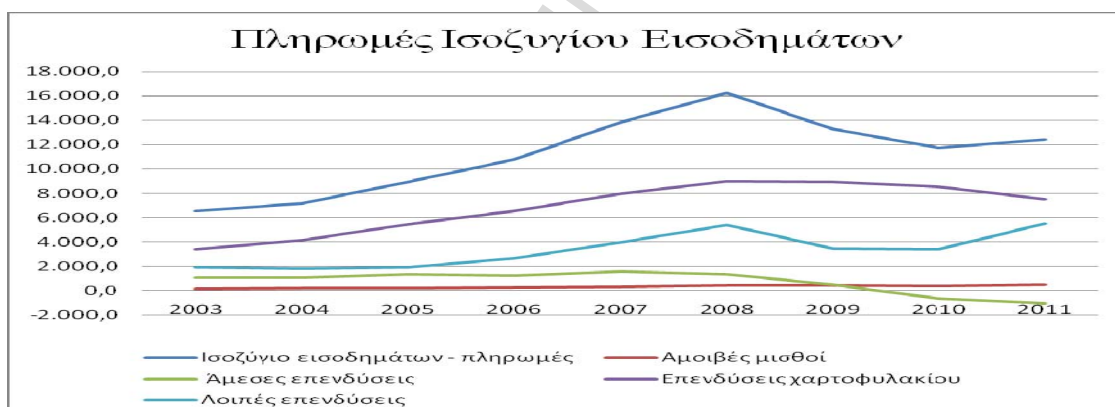
Αναφορικά με το Ισοζύγιο Εισοδημάτων και όπως φαίνεται στα γραφήματα που ακολουθούν η επιδείνωσή του οφείλεται στο γεγονός ότι ενώ όχι μόνο οι εισπράξεις, αλλά και οι πληρωμές ακολούθησαν πτωτική πορεία από το 2008 και έπειτα, η πτώση των εισπράξεων ήταν σαφώς μεγαλύτερη διαμορφώνοντας το τελικό αποτέλεσμα.

Γράφημα 5.7 (β): Εισπράξεις Ισοζυγίου Εισοδημάτων



Συγκεκριμένα η πτώση των εισπράξεων μεταξύ των ετών 2011-2008 ήταν 40,1%, ενώ οι πληρωμές υποχώρησαν κατά 23,5% κατά το ίδιο διάστημα. Οι εισπράξεις φαίνεται πως ακολούθησαν την πορεία των εισπράξεων των λοιπών επενδύσεων μια και οι διακυμάνσεις των υπολοίπων μεταβλητών ήταν μικρές.

Γράφημα 5.7 (γ): Πληρωμές Ισοζυγίου Εισοδημάτων



Από την άλλη, το Ισοζύγιο Υπηρεσιών, το οποίο περιλαμβάνει εισπράξεις και πληρωμές από τον ταξιδιωτικό τομέα, τις μεταφορές και άλλες υπηρεσίες, όπως ήδη φάνηκε παραπάνω διατήρησε τη συνεισφορά του στο Εμπορικό Ισοζύγιο σε υψηλά επίπεδα. Από τον πίνακα 5.7 (β) που ακολουθεί προκύπτει ότι η συνεισφορά των μεταφορών στις εισπράξεις ήταν μεγαλύτερη ακόμα και από αυτή του ταξιδιωτικού σκέλους σε όλο το υπό εξέταση διάστημα.

Πίνακας 5.7 (α) (επεξεργασία στοιχείων ΤτΕ, ΕΛΣΤΑΤ, eurostat)

ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΓΙΑ ΤΟ SDDS										
Κατηγορία στοιχείων και συνιστώσα SDDS										
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν*	180.848,0	188.746,0	193.050,0	203.750,0	209.855,0	209.526,0	202.715,0	195.586,0	182.077,0	
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ (σε εκ. €)										
1 Εξαγωγές αγαθών	11.113,4	12.653,2	14.200,7	16.154,4	17.445,5	19.812,9	15.317,9	17.081,5	20.233,0	
2 Εισαγωγές αγαθών	33.757,1	38.089,2	41.759,8	51.440,5	58.944,7	63.861,7	46.085,2	45.361,2	47.454,1	
3 ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ	-22.643,7	-25.436,0	-27.559,1	-35.286,1	-41.499,2	-44.048,8	-30.767,3	-28.279,7	-27.221,1	
4 ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΧΩΡΙΣ ΚΑΥΣΙΜΑ	-18.607,7	-20.924,7	-20.917,7	-26.525,0	-32.279,6	-31.894,3	-23.170,8	-19.652,4	-16.094,2	
5 ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	11.506,4	15.466,8	15.391,3	15.337,1	16.591,8	17.135,6	12.640,1	13.248,5	14.630,7	
6 ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΩΝ	-3.975,8	-4.377,4	-5.675,9	-7.209,2	-9.286,1	-10.643,1	-8.984,4	-8.143,2	-9.066,9	
7 ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΕΩΝ	3.848,9	3.628,9	3.100,4	3.400,0	1.591,2	2.758,6	1.292,6	199,0	561,0	
8 ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΔΗΛΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ	11.379,5	14.718,3	12.815,8	11.527,9	8.896,9	9.251,1	4.948,3	5.304,3	6.124,8	
9 ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ	-11.263,6	-10.717,1	-14.743,6	-23.758,6	-32.602,2	-34.797,7	-25.818,7	-22.975,7	-21.096,1	
10 ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΧΡΗΜ/ΚΩΝ ΣΥΝ/ΓΩΝ	9.883,5	8.098,1	12.606,6	20.454,2	27.570,3	29.914,2	24.395,4	21.323,3	17.887,1	
11 ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΤΕΛΟΥΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ	4.605,0	1.994,0	1.945,0	2.169,0	2.491,0	2.521,0	3.857,0	4.777,0	5.377,0	
12 8:3*100	-50,25%	-57,86%	-46,50%	-32,67%	-21,44%	-21,00%	-16,08%	-18,76%	-22,50%	
13 5:3*100	-50,82%	-60,81%	-55,85%	-43,46%	-39,98%	-38,90%	-41,08%	-46,85%	-53,75%	

Πίνακας 5.7. (β)(επεξεργασία στοιχείων από ΤτΕ, ΕΛΣΤΑΤ, Eurostat)

Πράξη	Περιγραφή/ Έτος	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1	ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	11.506,4	15.466,8	15.391,3	15.337,1	16.591,8	17.135,6	12.640,1	13.248,5	14.630,7
2	Εξαγωγές υπηρεσιών	21.430,3	26.742,5	27.253,6	28.364,1	31.337,4	34.066,1	26.983,5	28.477,9	28.609,3
3	Ταξιδιωτικό	9.495,3	10.347,8	10.729,5	11.356,7	11.319,2	11.635,9	10.400,1	9.611,3	10.504,7
4	Μεταφορές	9.569,9	13.307,0	13.871,5	14.324,7	16.939,2	19.188,3	13.552,1	15.418,3	14.096,4
5	Λοιπές υπηρεσίες	2.365,3	3.087,8	2.652,6	2.682,7	3.078,9	3.241,9	3.031,2	3.448,0	4.007,8
6	Εισαγωγές υπηρεσιών	9.923,9	11.275,7	11.862,3	13.027,0	14.745,6	16.930,5	14.343,4	15.229,4	13.978,6
7	Ταξιδιωτικό	2.136,0	2.310,4	2.445,7	2.382,8	2.485,7	2.679,3	2.424,8	2.156,0	2.266,5
8	Μεταφορές	4.923,7	5.728,4	6.237,6	6.991,4	7.771,3	9.316,0	7.073,3	8.155,3	7.233,1
9	Λοιπές υπηρεσίες	2.864,2	3.236,9	3.179,0	3.652,8	4.488,7	4.935,6	4.845,1	4.918,1	4.478,6
10										
11		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
12	ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	11.506,4	15.466,8	15.391,3	15.337,1	16.591,8	17.135,6	12.640,1	13.248,5	14.630,7
13	Εξαγωγές υπηρεσιών	21.430,3	26.742,5	27.253,6	28.364,1	31.337,4	34.066,1	26.983,5	28.477,9	28.609,3
14	(3):(2) Ταξιδιωτικό	44%	39%	39%	40%	36%	34%	39%	34%	37%
15	(4):(2) Μεταφορές	45%	50%	51%	51%	54%	56%	50%	54%	49%
16	(5):(2) Λοιπές υπηρεσίες	11%	12%	10%	9%	10%	10%	11%	12%	14%
17	Εισαγωγές υπηρεσιών	9.923,9	11.275,7	11.862,3	13.027,0	14.745,6	16.930,5	14.343,4	15.229,4	13.978,6
18	(7):(6) Ταξιδιωτικό	22%	20%	21%	18%	17%	16%	17%	14%	16%
19	(8):(6) Μεταφορές	50%	51%	53%	54%	53%	55%	49%	54%	52%
20	(9):(6) Λοιπές υπηρεσίες	29%	29%	27%	28%	30%	29%	34%	32%	32%

5.8 SWOT ANALYSIS

Μετά από την περιγραφή του ευρύτερου οικονομικού περιβάλλοντος, την ανάλυση των συνεισφερόντων στην ελληνική οικονομία παραγόντων, την επισκόπηση της νομοθεσίας, την μελέτη των συνθηκών που επικρατούν, αλλά και των προοπτικών που διανοίγονται για τον κλάδο της κρουαζιέρας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, την αξιολόγηση των συνθηκών κατάστασης των υποδομών και την έκθεση των προοπτικών βελτίωσής τους, αλλά και την επισκόπηση των μεθοδολογιών εκτίμησης της οικονομικής επίπτωσης και των αποτελεσμάτων των ερευνών σχετικά με την Ελλάδα και πριν την διεξαγωγή των συμπερασμάτων που προκύπτουν από όλα τα παραπάνω, κρίνεται σκόπιμη η σύνοψη των πλεονεκτημάτων και αδυναμιών, των ευκαιριών και απειλών που υφίστανται ή δύνανται να εμφανιστούν. Με άλλα λόγια προς διευκόλυνση της διεξαγωγής συμπερασμάτων προηγείται αυτών μία swot analysis αναφορικά με την ελληνική κρουαζιέρα.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- *Η γεωγραφική θέση:* στο σταυροδρόμι τριών Ηπείρων, η Ελλάδα ανέκαθεν αποτελούσε σημείο σύνδεσης της Ευρώπης με την Ασία και την Αφρική. Η θέση αυτή δίνει τη δυνατότητα της συμμετοχής των ελληνικών λιμανιών σε πολλούς συνδυασμούς δρομολογίων κρουαζιέρας εντός της Μεσογείου.
- *Οι κλιματικές συνθήκες:* το ήπιο κλίμα, η ηλιοφάνεια, οι υψηλές θερμοκρασίες, αλλά και οι θερμές, καθώς και ασφαλείς για κολύμβηση θάλασσες, αποτελούν έναν πολύ ισχυρό παράγοντα έλξης επισκεπτών.
- *Η μορφολογία της περιοχής:* η έκταση της ακτογραμμής, η ποικιλομορφία της και οι μικρές αποστάσεις προσφέρουν πληθώρα επιλογών για τον επισκέπτη.
- *Ο πολιτισμικός πλούτος:* με μία μακραίωνη ιστορία και εξαιρετική συνεισφορά στα γράμματα, την τέχνη και τις επιστήμες η χώρα σε όλη της σχεδόν την επικράτεια έχει να επιδείξει πληθώρα μνημείων, μουσείων και άλλων σημείων και χώρων ικανών να προσελκύσουν τους ταξιδιώτες.

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ

- *Λιμενικές Υποδομές:* η ποιότητα των λιμενικών υποδομών υστερεί. Δεν είναι λίγα τα λιμάνια της χώρας, τα οποία λόγω έλλειψης ικανού βάθους δεν είναι σε θέση να φιλοξενήσουν κρουαζιερόπλοια, αλλά και στερούνται βασικών

διευκολύνσεων προς τους επιβάτες. Η αδυναμία αυτή δημιουργείται μία ευκαιρία να εξαλειφθεί, εν όψει των ιδιωτικοποιήσεων των ελληνικών λιμανιών που ήδη δρομολογείται.

- *Χαμηλό ποσοστό homeporting*: η αδυναμία των ελληνικών λιμανιών να αποτελέσουν home ports αποδίδεται στην απαγόρευση (μέχρι πρόσφατα) της χρήσης των ελληνικών λιμανιών ως home ports για τα πλοία μη κοινοτικής σημαίας, στην ποιότητα των υποδομών, στη συχνότητα των αποκλεισμών των λιμανιών από τα συνδικάτα και στην έλλειψη προγραμματισμού θέσεων παραβολής (berth allocation). Με δεδομένο ότι μέχρι το 2011 μόλις 16% των επισκέψεων στη χώρα είχε τον χαρακτήρα του homeporting, γίνεται αντιληπτό ότι μετά την οριστική απελευθέρωση τα περιθώρια ανόδου του ποσοστού αυτού είναι μεγάλα. Ακόμη περισσότερο, όμως, αναμένεται να λειτουργήσει θετικά τυχόν εκχώρηση διαχείρισης τερματικών ή και λιμένων σε εταιρείες κρουαζιέρας.
- *Η έλλειψη χειμερινών προγραμμάτων κρουαζιέρας*: είναι γεγονός, ότι τα προγράμματα αυτά απουσιάζουν από τον ελλαδικό χώρο την περίοδο του χειμώνα. Το ελπιδοφόρο είναι ότι ήδη το θέμα επέκτασης της σεζόν έχει ήδη τεθεί από την επιτροπή λιμένων κρουαζιέρας της Ο.Λ.Π. Α.Ε. και η αδυναμία αυτή ενδεχομένως να μετατραπεί κάποια στιγμή σε ευκαιρία. Προς την κατεύθυνση αυτή έχει κριθεί απαραίτητη η προσαρμογή των υποδομών στις χειμερινές απαιτήσεις και η προώθηση της νέας αυτής αγοράς μέσω διεθνών εκθέσεων και οργανωμένης διαδικτυακής προβολής.

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

- *Η διευρυνόμενη καταναλωτική βάση*: όπως προκύπτει από τα στοιχεία που περιγράφησαν στο 2^ο κεφάλαιο, οι επιβάτες της κρουαζιέρας παγκοσμίως προβλέπεται να διπλασιαστούν (από τα 19 εκατομμύρια το 2011, έως και τα 40). Ως προς τους Ευρωπαίους επιβάτες, ο ρυθμός αύξησης είναι εντονότερος, καθώς αναμένεται μέχρι το 2020 να υπερδιπλασιαστούν. Η Ελλάδα, ανταποκρινόμενη στις ανάγκες του ανταγωνισμού έχει, συνεπώς, μία ευκαιρία να διεκδικήσει τμήμα της ζήτησης αυτής που εκτιμάται ότι θα εμφανιστεί.
- *Το μειωμένο κόστος των πακέτων κρουαζιέρας*: λόγω οικονομιών κλίμακας έχει γίνει εφικτή η υποχώρηση των τιμών στις οποίες προσφέρεται το προϊόν της

κρουαζιέρας παγκοσμίως. Αυτό έχει επιτρέψει την αύξηση του αριθμού των επιβατών, δίνοντας πρόσβαση στην αναψυχή αυτού του τύπου και σε άτομα χαμηλότερου κατά κεφαλήν εισοδήματος.

- *Η αύξηση του παγκόσμιου κατά κεφαλήν εισοδήματος:* η αύξηση αυτή συγκαταλέγεται στους παράγοντες που ώθησαν έως τώρα την ζήτηση και αναμένεται να συνεχίσουν να την τροφοδοτούν. Παρότι η μεταβολή του παγκόσμιου ΑΕΠ εξακολουθεί να αναμένεται θετική, όπως αναλύεται παρακάτω, στο τμήμα των απειλών, οι ρυθμοί τείνουν να επιβραδύνονται. Σε ένα ευρέως παγκοσμιοποιημένο και αλληλοσυσχετιζόμενο κατ' επέκταση περιβάλλον μία ευκαιρία του παρόντος μπορεί ενδεχομένως να μετατραπεί σε μία απειλή του μέλλοντος.
- *Η εξέλιξη της ισοτιμίας €/δ:* αν και αυτή η παράμετρος είναι μεταβλητή, γεγονός είναι ότι η πτώση της ισοτιμίας ευνοεί την αύξηση της ζήτησης για κρουαζιέρες στην Ευρώπη.
- *Η δημιουργία ελληνικού cluster κρουαζιέρας:* αν και ακόμη βρίσκεται στα αρχικά στάδια, η συστάδα έχει ήδη δημιουργηθεί υπό την επωνυμία «Greek Cruise» και περιλαμβάνει αρκετά από τα δημοφιλέστερα λιμάνια της χώρας (Πειραιάς, Πάτρα, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Χανιά, Κέρκυρα, Κεφαλονιά, Βόλος, Ηγουμενίτσα, Ρόδος, Μυτιλήνη, Αλεξανδρούπολη, Σαντορίνη).

ΑΠΕΙΛΕΣ

- *Η κίνδυνος μείωσης του παγκόσμιου κατά κεφαλήν εισοδήματος:* δεδομένου ότι ο ρυθμός ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας επιβραδύνεται, μία μείωση του παγκόσμιου κατά κεφαλήν ΑΕΠ ενδέχεται να προκαλέσει πλήγμα στη ζήτηση, αλλά και τα έσοδα της αγοράς κρουαζιέρας παγκοσμίως. Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, τον Οκτώβριο του 2012 (IMF, 2012), διόρθωσε επί τα χείρω τις προβλέψεις του για την παγκόσμια ανάπτυξη εκτιμώντας τον ρυθμό μεγέθυνσης σε 3,3% για το 2012 και 3,6% για το 2013. Ενδεικτικό της ταχύτητας και δριμύτητας των μεταβολών που λαμβάνουν χώρα παγκοσμίως, αλλά και του αστάθμητου των παραμέτρων αποσταθεροποίησης είναι και το γεγονός ότι στην εν λόγω έκθεση το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο αναφορικά με την περίπτωση της Κύπρου χρησιμοποίησε την υπόθεση ομαλής

χρηματοδότησης του ελλείμματος και ανακεφαλαιοποίησης των τραπεζών χωρίς κρατική στήριξη, υπόθεση η οποία λίγους μήνες μετά διαψεύδεται.

- *Αποσταθεροποίηση του γεωπολιτικού περιβάλλοντος της Μεσογείου:* Η πολιτική σταθερότητα και η ειρήνη είναι προϋποθέσεις προσέλκυσης επισκεπτών σε μία περιοχή. Τυχόν αποσταθεροποίηση στις χώρες της Βορείου Αφρικής, της Ανατολικής Μεσογείου ή/και της Μέσης Ανατολής μπορεί να οδηγήσει σε απομάκρυνση δρομολογίων.
- *Το κόστος των καυσίμων:* η εξέλιξη της τιμής του πετρελαίου αποτελεί καθοριστικό παράγοντα, καθώς τα καύσιμα αποτελούν σημαντικό ποσοστό του λειτουργικού κόστους των πλοίων.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ – 6

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Κύριος στόχος της παρούσας εργασίας ήταν η εξέταση των προοπτικών που διανοίγονται για την αγορά κρουαζιέρας στην Ελλάδα, μετά την πλήρη άρση του καμποτάζ. Οι προοπτικές για την αγορά κρουαζιέρας, όμως, δεν επηρεάζονται μόνο από την παράμετρο αυτή. Η άρση του καμποτάζ, μπορεί να αποτελούσε μία προϋπόθεση προσέλκυσης δρομολογίων, όμως, το μέγεθος και η έκταση των επιπτώσεων στην ελληνική οικονομία είναι συνισταμένη πολλών παραγόντων.

Παράμετροι όπως, το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον, οι τάσεις που επικρατούν στην αγορά κρουαζιέρας διεθνώς, οι συνθήκες των υποδομών στην Ελλάδα και η ανάδειξη παραγόντων που ενδέχεται να λειτουργήσουν ανασταλτικά ήταν βασικό τμήμα της διερεύνησης, τα κεντρικά συμπεράσματα της οποίας ακολουθούν.

Το δεύτερο σκέλος των συμπερασμάτων, προκύπτει από τα αποτελέσματα των μελετών που έχουν γίνει αναφορικά με την συνεισφορά της κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία.

6.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το συμπεράσματα που προκύπτουν μετά από τη διερεύνηση της βιβλιογραφίας είναι, ότι:

1. Η ισχύς του καμποτάζ κατατάσσονταν στις παραμέτρους, οι οποίες ήταν στατιστικά σημαντικές και απέτρεπαν την πλήρη ανάπτυξη του κλάδου στα ελληνικά λιμάνια.

Η ισχύς του, στερούσε σε σημαντικό τμήμα του παγκόσμιου στόλου τη διενέργεια κυκλικών πλόων στις ελληνικές θάλασσες. Στην πλειοψηφία τους, εξάλλου, τα κρουαζιερόπλοια φέρουν σημαία μη κοινοτική (σχετική λίστα στο παράρτημα).

2. Η άρση, λοιπόν, από μόνη της, συνεπάγεται τη διεύρυνση της βάσης στην οποία απευθύνονται τα ελληνικά λιμάνια.

3. Η μεταβολή της ζήτησης ένεκα της άρσης δεν μπορεί να λάβει χώρα αυτομάτως και αλματωδώς.

Με δεδομένο ότι οι εταιρείες κρουαζιέρας σχεδιάζουν τα δρομολόγια τους 1,5 έως και 3 έτη νωρίτερα, είναι εύλογο, για το έτος 2013, η μεταβολή να μην αναμένεται δραματική. Με βάση τον προγραμματισμό αυτό, η δρομολόγηση περισσότερων πλοίων στα ελληνικά λιμάνια, ενδεχομένως να αρχίσει να εμφανίζεται από το 2014 και κατά κύριο λόγο από το 2015. Μεγάλες εταιρείες του κλάδου, όπως η Carnival και η Royal Caribbean, έχουν ήδη προγραμματίσει τα δρομολόγια της έως και το Δεκέμβριο του 2014, και δεν συμπεριλαμβάνεται σε αυτά κάποιο ελληνικό λιμάνι ως λιμάνι αναχώρησης, παρά μόνο διέλευσης.

4. Πέραν, όμως της άρσης του καμποτάζ, τα αναμενόμενα οφέλη από την κρουαζιέρα, θα εξαρτηθούν και από άλλες παραμέτρους, όπως την εξέλιξη της συνολικής ζήτησης, την εξέλιξη του ελληνικού μεριδίου αγοράς και την επιτυχία αύξησης του ελληνικού home-porting.

- ✓ *Εξέλιξη συνολικής ζήτησης (παγκόσμια):* από την εξέταση των συνθηκών που επικρατούν διεθνώς, προέκυψε πως η προοπτική περαιτέρω μεγέθυνσης του κλάδου είναι θετική, κυρίως λόγω της αύξησης του παγκόσμιου εισοδήματος και των οικονομιών κλίμακας.
- ✓ *Εξέλιξη ελληνικού μεριδίου αγοράς:* το μερίδιο που μπορεί να αποσπάσει η ελληνική κρουαζιέρα από τη διεθνή αγορά, εξαρτάται από:

(α) την αύξηση του μεριδίου της ευρύτερης περιοχής

Η τάση αύξησης των δρομολογίων εντός της Ευρώπης, κυρίως λόγω της πτώσης της ισοτιμίας €/€, δημιουργεί μία επιπλέον ευκαιρία για την προσέλκυση δρομολογίων στη χώρα.

(β) την πλήρωση των κριτηρίων αύξησης του home porting

πλην της άρσης, και αναφορικά με τα λοιπά κριτήρια που έχουν αναδειχθεί ως στατιστικά σημαντικά προκύπτει, ότι οι βασικότερες αδυναμίες για την προσέλκυση δρομολογίων συνολικά και ειδικότερα για την προσέλκυση των εταιριών στο να

αξιοποιούν τα ελληνικά λιμάνια ως σημεία εκκίνησης κρουαζιέρας (home port), αφορούν στο επίπεδο των λιμενικών υποδομών, οι οποίες στα περισσότερα λιμάνια είναι ανεπαρκείς και υποτυπώδεις.

Παρότι η ελκυστικότητα των περιοχών είναι μεγάλη, ανακύπτει επομένως η ανάγκη διενέργειας επενδύσεων μεγάλης έκτασης. Πέραν των αναγκών εύρεσης χρηματοδότησης για τη διενέργεια των επενδύσεων αυτών, αυτονόητο είναι ότι απαιτείται, επίσης, χρόνος ώστε αυτές να πραγματοποιηθούν. Από αυτή την άποψη, συνάγεται, ότι ακόμη και αν οι επενδύσεις είχαν ήδη σχεδιαστεί, ανατεθεί και ξεκινήσει, η μετατροπή των λιμανιών σε λιμάνια εκκίνησης δεν θα μπορούσε να αναμένεται σε μεγάλο βαθμό πριν την ολοκλήρωσή τους⁸.

(γ) την επέκταση της σεζόν

Η επέκταση των δρομολογίων και κατά του χειμερινούς μήνες, μπορεί να αυξήσει το μερίδιο αγοράς σημαντικά. Η επίτευξη του στόχου αυτού, εξαρτάται κατά κύριο λόγο από την αποτελεσματικότητα στην προώθηση της επιλογής αυτής ως νέο προϊόν που προσφέρει η χώρα, αλλά και από την αναβάθμιση των υποδομών.

(δ) δυσκαμψίες στη διαχείριση/ διοίκηση

Σε επίπεδο λιμανιών, η αποδοτικότητα προέκυψε πως εμποδίζεται και από έλλειμμα διαχειριστικό ή διοικητικό. Μία από τις σημαντικότερες εκφάνσεις αυτής της αδυναμίας είναι η απουσία προγραμματισμού κατάπλων σε πολλά λιμάνια της χώρας (berth allocation). Το μεμονωμένο αυτό παράδειγμα αναδεικνύει την αναγκαιότητα συλλογικής αντιμετώπισης κάποιων θεμάτων, ώστε το προϊόν «ελληνικά λιμάνια» να προωθείται ομαλά με διασφαλισμένο ένα ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο ποιότητας.

(ε) Ενιαίο δίκτυο διαμεταφορών

Από την παρουσίαση των λοιπών προϋποθέσεων αναδείχθηκε και το θέμα των διασυνδέσεων με άλλα μέσα ως σημαντικό, αλλά και η διασφάλιση ομαλής ροής διοχέτευσης της κυκλοφορίας από και προς την ενδοχώρα. Ιδιαίτερα σημαντική είναι

⁸ Υποθέτοντας ολοκλήρωση των ιδιωτικοποιήσεων εντός δωδεκαμήνου, παρέλευση δύο ετών για τη δημιουργία/ αναβάθμιση των εγκαταστάσεων και άλλων δύο για τον προγραμματισμό των δρομολογίων, προκύπτει ότι η εμφάνιση των αποτελεσμάτων αναβάθμισης των υποδομών θα γίνει σε περίπου πέντε χρόνια από τώρα.

κατά κύριο λόγο η ύπαρξη αεροπορικών συνδέσεων, τόσο εντός χώρας, αλλά και με πόλεις του εξωτερικού. Σημαντική είναι κατ' επέκταση και η ύπαρξη συχνής και ταχείας πρόσβαση από το αεροδρόμιο στο λιμάνι. Με εξαίρεση τα μεγάλα λιμάνια της χώρας, στην πλειοψηφία των λιμανιών των λοιπών πόλεων, οι υποδομές αυτές είτε δεν υπάρχουν, είτε χρήζουν αναβάθμισης, είτε δεν παρέχουν αρκετές ανταποκρίσεις με το εξωτερικό.

6.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΜΕΛΕΤΩΝ

Ως προς το μέγεθος της οικονομικής επίπτωσης στο εισόδημα και την απασχόληση, οι πληροφορίες που συλλέχθηκαν αναδεικνύουν σίγουρα την σπουδαιότητα του τομέα για την ελληνική οικονομία, όμως η έλλειψη βάσεων δεδομένων και η αναζήτησή τους από πληθώρα φορέων αποσπασματικά έχει δυσχεράνει τη διεξαγωγή τους διαχρονικά.

5. Στο σκέλος του τουρισμού, εν γένει, πολύ σημαντικό είναι το εύρημα της υπερπόδοσης των εστιατορίων και ξενοδοχείων, καθώς η συνεισφορά τους στο ρυθμό μεγέθυνσης του κατά κεφαλήν Α.Ε.Π., σε όρους προστιθέμενης αξίας, είναι μεγαλύτερη από αυτή των λοιπών τομέων της οικονομίας.

Αυτό το συμπέρασμα αναδεικνύει την σπουδαιότητα μετατροπής των ελληνικών λιμανιών σε λιμάνια έναρξης, δεδομένου ότι αυτή συνεπάγεται και εντονότερη χρήση εστίασης και διαμονής. Κάτι τέτοιο, λοιπόν, όχι μόνο αυξάνει ευθέως τα έσοδα, αλλά βοηθά και στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας με ταχύτερο ρυθμό.

6. Αναδείχθηκε, επίσης, η υπέρ-απόδοση του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού έναντι του συνόλου του ελληνικού τουρισμού, αλλά και η υπέρ-απόδοση της κρουαζιέρας έναντι του γιότινγκ.

Από την κρουαζιέρα ειδικότερα, προήλθε το 8% της συνολικής τουριστικής κατανάλωσης. Επίσης, το 60% της συνεισφοράς του θαλάσσιου τουρισμού στο Α.Ε.Π. (0,20%) αποδίδεται στην κρουαζιέρα, όπως και το 5,55% της συνεισφοράς στο Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών. Σε όρους συνολικής απασχόλησης η συμμετοχή της κρουαζιέρας ήταν χαμηλή (0,45%).

7. Από την επικαιροποίηση των δεδομένων της παραπάνω μελέτης, για το διάστημα από το 2003 μέχρι και για το 2011, προέκυψε μείωση του Ισοζυγίου Άδηλων Συναλλαγών, η οποία οφείλεται κατά κύριο λόγο στην μείωση του Ισοζυγίου Εισοδημάτων, αλλά και αυτού των τρεχουσών μεταβιβάσεων.

Η συνεισφορά του Ισοζυγίου Υπηρεσιών στο Εμπορικό Ισοζύγιο παραμένει υψηλή (από 39%-61%). Η δε συνδρομή των μεταφορών στις εισπράξεις του Ισοζυγίου Υπηρεσιών διακυμάνθηκε μεταξύ 45%-56% και ήταν μεγαλύτερη από αυτή των ταξιδίων καθ' όλη την υπό εξέταση περίοδο (34%- 44%).

8. Η συνολική τουριστική δαπάνη στα ελληνικά λιμάνια έχει εκτιμηθεί για το έτος 2005 στο ύψος των 351 εκατομμυρίων ευρώ.

9. Πέραν του ύψους των δαπανών που παρά τις αποκλίσεις όλες οι μελέτες αναδεικνύουν σημαντικό, εξαιρετικά σημαντικό είναι και το πλήθος των πτυχών της οικονομίας που επηρεάζονται από αυτές.

Αποκλειστικά και μόνο αναφορικά με τις άμεσες επιπτώσεις, αυτές μπορεί να αφορούν σε εισπράξεις των λιμενικών αρχών, των ναυπηγείων, του κράτους μέσω φόρων, των εταιρειών, των ναυτικών, των υπαλλήλων στις εταιρίες, των κατά τόπους προμηθευτών (τροφοδοσίες, καύσιμα κ.α.), τουριστικών πρακτόρων, ξενοδοχείων, μεταφορέων και άλλων.

10. Προέκυψε, επίσης, η σαφής αξιοποίηση των λιμανιών της χώρας κατά κύριο λόγο ως σημείων απλής διέλευσης, με οικονομική επίπτωση, εντούτοις, σημαντική.

Σε επίπεδο ευρωπαϊκών χωρών συνολικά, η Ελλάδα έρχεται τρίτη σε ύψος δαπανών μετά την Ιταλία και την Ισπανία (540, 420 και 358 εκατομμύρια ευρώ αντίστοιχα), όπως και σε όρους προστιθέμενης αξίας (σε εκ. ευρώ : 175 Ελλάδα, 192 Ισπανία, 217 Ιταλία). Ως προς τις δευτερογενείς επιπτώσεις διαμορφώθηκαν στα 74 εκατομμύρια ευρώ. Οι θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκαν, κινήθηκαν στο ύψος των 9,5 χιλιάδων. Με δεδομένο ότι κατά τη διάρκεια διεξαγωγής της έρευνας (2008 - 2009), δεν είχε αρθεί το καμποτάζ, αλλά και το γεγονός ότι τα λιμάνια των χωρών αυτών χρησιμοποιούνται ως home ports, προκύπτει ότι τα περιθώρια βελτίωσης των μεγεθών για την Ελλάδα είναι μεγάλα.

11. Από επεξεργασία των δεδομένων που αντλήθηκαν μέσω της εφαρμογής cruise tool, προέκυψε ότι οι συνολικές δαπάνες των κρουαζιερόπλοιων, επιβατών και πληρωμάτων στο διάστημα Οκτωβρίου 2008 – Σεπτεμβρίου 2009, ανήλθαν σε 334 εκατομμύρια ευρώ, ενώ για τη δημιουργία μίας θέσης εργασίας απαιτείται μέση δαπάνη ίση με 25,5 χιλιάδες ευρώ. Επίσης, για κάθε δέκα νέες θέσεις εργασίας οι οποίες συνδέονται άμεσα με την κρουαζιέρα, δημιουργούνται άλλες πέντε δευτερογενώς.

6.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η άρση του καμποτάζ, ήταν μια βασική προϋπόθεση για την περαιτέρω ανάπτυξη της ελληνικής κρουαζιέρας. Η επόμενη μεγάλη πρόκληση που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά λιμάνια, είναι να μετατραπούν σε λιμάνια έναρξης κρουαζιέρας, ώστε τα οφέλη που υποδεικνύουν οι διενεργηθείσες μελέτες να μεγιστοποιηθούν.

1. Η ανάγκη αναβάθμισης των υποδομών των λιμανιών, αλλά και του συστήματος διαμεταφορών της χώρας, είναι άμεση.

Προς την κατεύθυνση αυτή, μπορεί να ακολουθηθεί η διεθνής πρακτική, η οποία συνίσταται στην παραχώρηση τερματικών, μέσω μακροχρόνιων συμβάσεων εκμίσθωσης σε εταιρείες κρουαζιέρας ή διαχειριστές λιμένων. Με αυτό τον τρόπο θα εξασφαλισθεί η αρτιότητα των σχεδίων βελτίωσης των υποδομών, η έγκαιρη ολοκλήρωση, αλλά και η εκπλήρωση των απαιτήσεων των πελατών τους, δηλαδή των ίδιων των εταιρειών κρουαζιέρας.

Επίσης, δεδομένου ότι μέσω αυτής της μορφής χρηματοδότησης των υποδομών δεν βαρύνεται ο κρατικός προϋπολογισμός, η ανάπτυξη της δραστηριότητας της κρουαζιέρας ευθέως θα συνιστά καθαρή ενίσχυση του εισοδήματος και της απασχόλησης.

Οι αποκρατικοποιήσεις λιμένων και περιφερειακών αεροδρομίων συμπεριλαμβάνονται στον προγραμματισμό του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ).

2. Με δεδομένο το εκπεφρασμένο εδώ και καιρό ενδιαφέρον από πλευράς εταιρειών, θα πρέπει όλοι οι συναρμόδιοι και ενδιαφερόμενοι φορείς του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα να κινηθούν από κοινού, για την αποτελεσματικότερη δυνατή

προώθηση των προς αποκρατικοποίηση εγκαταστάσεων και υποδομών, ώστε η προσέλκυση επενδυτών να είναι η καλύτερη δυνατή.

3. Η προσέλκυση των επενδυτών, προϋποθέτει την εξάλειψη των γραφειοκρατικών διαδικασιών που θα απαιτούνται για την εγκατάσταση και λειτουργία των εταιρειών, ή τη διενέργεια των έργων υποδομής.

4. Επίσης, σημαντική και η διασφάλιση ελκυστικού και σταθερού φορολογικού περιβάλλοντος.

5. Η χρηματοδότηση έργων υποδομών, μέσω Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), απορροφήσεων προγραμμάτων ΕΣΠΑ και άντλησης κεφαλαίου από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, είναι σχήματα τα οποία, έχουν ήδη συμβάλει στην ανάπτυξη υποδομών και στόχος πρέπει να είναι η συνέχιση της αξιοποίησής τους.

6. Σημαντικό, επίσης, είναι να διασφαλιστεί ότι η ανάπτυξη των υποδομών θα γίνει με τρόπο φιλικό προς το περιβάλλον, αλλά και συμβατό με την παραδοσιακή αισθητική των προορισμών.

Αυτό είναι ένα έργο δύσκολο, καθώς από τη μία η ελκυστικότητα των προορισμών οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην περιβαλλοντική τους ποιότητα και στο παραδοσιακό τους προφίλ και από την άλλη, έχει αποδειχθεί, ότι όσο περισσότερες προϋποθέσεις τίθενται, τόσο απομακρύνονται οι επενδυτές. Το θέμα, όμως, δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να αγνοηθεί, καθώς ιδιαίτερα σε περιπτώσεις που οι τοπικές κοινωνίες δεν έχουν πεισθεί για το θετικό του ισοζυγίου των έργων στην περιοχή τους, αντιδρούν, με αποτέλεσμα καθυστερήσεις ή και ακυρώσεις έργων.

7. Προς διασφάλιση και ανάδειξη της ποιότητας των ελληνικών λιμανιών, οι πιστοποιήσεις λιμένων με βάση τα περιβαλλοντικά πρότυπα, Port Environmental Review System (PERS), θα πρέπει να επιδιώκονται (ECOPORTS).

8. Για την διεύρυνση των άμεσων και έμμεσων οικονομικών ωφελειών, θετική αναμένεται και η συνεισφορά της συστάδας κρουαζιέρας, που δημιουργήθηκε με πρωτοβουλία της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας. Η συστάδα, έχει διατυπώσει την ύπαρξή της και έχει ήδη αναλάβει κάποιες δράσεις.

Για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών λιμανιών, βασικό μέλημα της Επιτροπής Λιμένων Κρουαζιέρας, θα πρέπει να είναι και η προώθηση κλίματος αμοιβαίας συνεργασίας και ανταγωνισμού.

Τα οφέλη από την αλληλεπίδραση εντός της συστάδας, θα γίνονται όλο και μεγαλύτερα, όσο περισσότερο κάνουν την εμφάνισή τους εταιρείες κρουαζιέρας που θα διαχειρίζονται ελληνικά τερματικά, καθώς η διάχυση της γνώσης και της τεχνογνωσίας θα είναι ταχύτερη και μεγαλύτερη. Παράλληλα, για την μεγιστοποίηση των ωφελειών της αλληλεπίδρασης εντός συστάδας, θα ήταν προς όφελος των ελληνικών λιμανιών και η συμμετοχή στην ευρωπαϊκή ναυτιλιακή συστάδα, European Network of Maritime Clustering.

9. Η συμμετοχή των λιμανιών και σε άλλους οργανισμούς, όπως η Ένωση Μεσογειακών Λιμένων Κρουαζιέρας (Med Cruise), αλλά και ο Παγκόσμιος Σύνδεσμος των Ενώσεων των Λιμένων Κρουαζιέρας, είναι, επίσης, απαραίτητη για την προώθησή τους, αλλά και για την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους. Ειδικότερα η συμμετοχή τους στην, διασφαλίζει την ύπαρξη των ωφελειών της αλληλεπίδρασης, την χάραξη ενιαίας στρατηγικής, την από κοινού προώθηση και εκπροσώπηση, την ευκολότερη αντιμετώπιση προβλημάτων, την εξασφάλιση ποιότητας σε επίπεδο ασφάλειας κ.α.

10. Στόχος θα πρέπει να είναι, επίσης, η επιτυχής προώθηση της Ελλάδας ως προορισμού κρουαζιέρας, με τη συνεργασία όλων των συναρμόδιων υπουργείων και φορέων, δημόσιων και ιδιωτικών.

Η προώθηση μπορεί να γίνει μέσω συμμετοχής των εκπροσώπων της κρουαζιέρας και των ελληνικών λιμένων σε διεθνείς εκθέσεις, συνέδρια και παρουσιάσεις, αλλά και αξιοποιώντας τις δυνατότητες του διαδικτύου.

Η προώθηση θα μπορούσε, επίσης, να ανατεθεί σε επαγγελματίες διαφημιστές, ώστε η προωθούμενη κάθε φορά τάση, ιδέα, ή επιλογή για την ελληνική κρουαζιέρα να γίνεται στοχευμένα και αποτελεσματικά. Οι μέθοδοι και οι τεχνικές που χρησιμοποιεί το σύγχρονο μάρκετινγκ είναι πολλές και η δύναμή του τόσο μεγάλη που δεν θα έπρεπε να μείνει αναξιοποίητη.

11. Σε επίπεδο τιμολόγησης, οι τιμές των ανταγωνιστών θα πρέπει οπωσδήποτε να λαμβάνονται υπόψη. Η παροχή εκπτώσεων, αποτελεί μεν κίνητρο, όμως κατά κύριο λόγο στόχος θα πρέπει να είναι μία καλή σχέση ποιότητας τιμής.

12. Σε επίπεδο οργάνωσης, κάποια θέματα που προκαλούν δυσκαμψίες, όπως το berth allocating ή οι καθυστερήσεις στην αποεπιβίβαση σε κάποια λιμάνια, θα πρέπει να αντιμετωπισθούν άμεσα.

13. Ο συντονισμός ενώσεων τοπικών εμπορών, πρακτορείων, ξενοδοχείων, εστιατορίων, παρόχων μέσων μεταφοράς, χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, δήμων, παρόχων υπηρεσιών υγείας, αρχών ασφαλείας, αρχαιολογικών χώρων, μουσείων και άλλων είναι προϋπόθεση για τη διευκόλυνση της εξυπηρέτησης των επιβατών κρουαζιέρας, αλλά και την ποιοτική αναβάθμιση του «προϊόντος», καθώς και την εν συνεχεία αύξηση των ωφελειών που απορρέουν από αυτό.

14. Σε επίπεδο οργάνωσης και συνεργασίας, εκτός από το Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και το Υπουργείο Τουρισμού, για την επιτυχή προώθηση μίας ενιαίας πολιτικής για την κρουαζιέρα, θα πρέπει να υπάρχει συντονισμός και με τα Υπουργεία Μεταφορών, Ανάπτυξης, Πολιτισμού και Οικονομικών, δεδομένου ότι οι δράσεις τους έχουν αλληλεξάρτηση.

15. Σε επίπεδο ασφάλειας, η τήρησης υψηλών προτύπων και η συνεχής παρακολούθηση της εφαρμογής τους, είναι προϋπόθεση, καθώς ακόμη και ένα αρνητικό συμβάν είναι αρκετό για μία μακροχρόνια δυσφήμιση.

Συνοψίζοντας, προκύπτει ότι μετά την άρση ενός καίριου για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα φραγμού, οι προοπτικές είναι θετικές και το περιθώριο βελτίωσης των οικονομικών επιπτώσεων μεγάλο, απαιτείται, όμως, συντονισμός και στοχευμένη δράση, ώστε να γίνει το συντομότερο δυνατόν ορθή ανάπτυξη των υποδομών και η επιτυχής προώθηση των ελληνικών προορισμών.

Ελληνική Βιβλιογραφία

ICAP, 2009. *Κλαδική Μελέτη, Τουριστικοί Λιμένες*, Αθήνα: ICAP Management Consultants.

Γεωργιάδης, Ν. Η., 2005. *Η Ανερχόμενη Αγορά του Yachting στην Ελλάδα: Οι Εταιρείες Μίσθωσης Σκαφών Αναψυχής*, s.l.: Investment Research and Analysis Journal.

Διακομιχάλης, Μ. Ν., 2006. *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός: Η Εκτίμηση των Επιδράσεων του στην Ελληνική Οικονομία Μέσω του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού και της Σύνδεσής του με το Εθνικολογιστικό Σύστημα*. s.l.: Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Σχολή Επιστημών της Διοίκησης, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων.

ΕΛΣΤΑΤ, 7-10-2011. *Ελληνική Οικονομία και Πρόγραμμα Οικονομικής Πολιτικής; Φίλιππος Σαχινίδης; Αναπληρωτής Υφυπουργός Οικονομικών; Υπ. Οικ.; ΓΛΚ*, Πειραιάς: ΕΛΣΤΑΤ.

Ένωση Λιμένων Ελλάδος, 2012. *Γενικά Συμπεράσματα από την Επεξεργασία των Ερωτηματολογίων για την Επάρκεια των Υποδομών Λιμένων Κρουαζιέρας*, Πειραιάς: Ένωση Λιμένων Ελλάδος.

Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών, 2011. *Ετήσια Έκθεση 2010-11 Annual Report*, s.l.: Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών.

Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών, 2012. *Ετήσια Έκθεση 2011- 2012 Annual Report*, s.l.: Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών.

ΕΤΕ, 2012. *Κλαδική Μελέτη ΕΤΕ, "Κρουαζιέρα: Ένας Κλάδος με Δυναμικά Έσοδα Ύψους 2 δις Ευρώ"*, Αθήνα: Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος.

ΚΕΔΚΕ, 2008. *Οδηγός Τουρισμού της Υπαίθρου για τους φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης*, Αθήνα: Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Κέντρο Ερευνών Πανεπιστημίου Πειραιά, 2005. *Διερεύνηση και Καταγραφή των Επιπτώσεων της Ναυτιλιακής Δραστηριότητας στην Ελληνική Οικονομία, Ναυτεργατικό Δυναμικό και Κόστος Επάνδρωσης του Πλοίου*, Πειραιάς: Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.

ΚτΠ ΑΕ, CICIP, 2008. *Προστασία Κρίσιμων Πληροφοριακών και Επικοινωνιακών Υποδομών της Δημόσιας Διοίκησης: Στρατηγικός Σχεδιασμός*, s.l.: Κοινωνία της Πληροφορίας Α.Ε., e-government forum.

Λαμπρινός, Ν., 2006. *Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού του. Πατρίς*, 13 12.

Λίβας, Π. Χ., 1994. *Ανάλυση Εισροών Εκροών*. Αθήνα - Πειραιάς: Α. Σταμούλης.

Παυλόπουλος, Π. Γ., 1999. *Το μέγεθος και η Δυναμική του Τουριστικού Τομέα*, Αθήνα: Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων Ι.Τ.Ε.Π..

ΠΕΠΕΝ, 2012. *Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού Πάσης Τάξεως; Έκθεση για τα ελληνικά Λιμάνια 2012*, Πειραιάς: 2012.

Πουланτζας, Ν. Μ., 2005. *Ναυτικό Δίκαιο*. 2η Επαυξημένη επιμ. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.

ΣΕΤΕ, 2012. *Ελληνικός Τουρισμός: Στοιχεία και Αριθμοί*, Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων.

ΣΕΤΕ, 2012. *Ορισμοί Στατιστικών Τουρισμού*, Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων.

Στουρνάρας, Γ., Βεντούρης, Ν. & Παρατσιώκας, Ν., Νοέμβριος 2011. *Μακροοικονομικές Εξελίξεις και Τουρισμός: Ο ρόλος και η Συμβολή του στο Νέο Αναπτυξιακό Πρότυπο της Χώρας*. Αθήνα, ΙΟΒΕ, ΣΕΤΕ.

Τράπεζα της Ελλάδος, Ε. Δ. Ο. Μ. Δ. Σ., Μάρτιος- Απρίλιος 2012. *Στατιστικό Δελτίο Οικονομικής Συγκυρίας, Τεύχος 143*, Αθήνα: Τράπεζα της Ελλάδος.

ΤτΕ, 2005. *Προσωρινό Ισοζύγιο Εξωτερικών Συναλλαγών Δεκ. 2003-2004-2005*. Αθήνα: Τράπεζα της Ελλάδος.

ΤτΕ, 2008- 2010. *Ισοζύγιο Πληρωμών Δεκέμβριος 2010- 2009- 2008*. Αθήνα: ΤτΕ.

ΤτΕ, 2008. *19.2.2008 Ισοζύγιο Εξωτερικών Συναλλαγών Δεκ. 2005-2006-2007*. Αθήνα: Τράπεζα της Ελλάδος.

ΤτΕ, 2012. *Πίνακας Ισοζυγίου Πληρωμών (Ιαν. 2003- Ιούν. 2012)*, Αθήνα: Τράπεζα της Ελλάδος.

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

Archer, B. & Fletcher, J., 1996. The Economic Impact of Tourism in Seychelles. *Annals of Tourism Research*, 23(1), pp. 32-47.

Ardahaey, F. T., 2011. Economic Impacts of Tourism Industry. *International Journal of Business and Management*, August, 6(8), pp. 206-215.

BREA, 2009. *Economic Contribution of Cruise Tourism to the Destination Economies; Prepared for the Florida Caribbean Cruise Association*, Exton: Business Research and Economic Advisors.

Bureau of Transport Economics, 2000. *Regional Impact of Ports, Report 101*, Australia: Bureau of Transport Economics.

Deloitte, 2012. *The Economic Contribution of the Cruise Sector to Australia*, Barton: Deloitte Access Economics.

DGMAF, 2009. *Tourist Facilities in Ports; The Economic Factor*, Brussels: European Commission, Directorate for Maritime Affairs and Fisheries.

Diakomichalis, M. N., 2007. The Impact of Maritime Tourism on the Greek Economy via the Tourism Satellite Account. *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 31 Dec, 4(3), pp. 231-244.

Diakomichalis, M. N., Lekakou, M., Syriopoulos, T. & Stefanidaki, E., 2009. *The Economic Impact of the Cruise Industry on Local Communities: The case of Greece*. Rhodes, s.n.

Dwyer, L. & Forsyth, P., 1996. Economic Impacts of Cruise Tourism in Australia. *The Journal of Tourism Studies*, December, 7(2).

Eadington, W. R. & Redman, M., 1991. Economics and Tourism. *Annals of Tourism Research*, pp. 41-56.

ECC, 2010/2011. *European Cruise Council 2010/2011 report*, London: European Cruise Council.

ECC, 2012. *2011/2012 Report: Making a Real Social and Economic Contribution to Europe's Economy*, Βρυξέλες: European Cruise Council.

European Commission, 2010. *White Paper: European Transport Policy for 2010; Time to Decide*, Luxembourg: European Commission.

Eurostat, 2009. *Tourism Satellite Accounts in the European Union*, Luxembourg: Eurostat Methodologies and Working Papers.

Eurostat, 2010. *Methodologies and Working Papers, Tourism Satellite Accounts (TSA) in Europe*, Luxembourg, European Union: Eurostat.

Fletcher, J. E., 1989. Input-Output Analysis and Tourism Impact Studies. *Annals of Tourism Research*, Τόμος 16, pp. 524-529.

Hall, M. C., 2001. Trends in Ocean and Coastal Tourism: The end of the Last Frontier?. *Elsevier*, Issues 9-10 Vol. 44, pp. 601-618.

Honey, M. & Krantz, D., 2007. *Global Trends in Coastal Tourism*, Stanford University and Washington, DC: Center on Ecotourism and Sustainable Development, A Nonprofit Research Organization .

IMF, 2012. *World Economic Outlook; October 2012: Coping with High Debt and Sluggish Growth*, Washington: IMF.

Ivanov, S. & Webster, C., 2006. Measuring the Impact of Tourism on Economic Growth. *Geotour* , 5-7 October, pp. 21-30.

Kaufmann, G., 1979. Port Impact Studies: Comparison and Evaluation of Existing Methods; A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master in Science in the Faculty of Graduate Studies (School of Community and Regional Planning). *The University of British Columbia*, July, pp. 1-137.

- Leiper, N., 1979. The Framework of Tourism: Towards a Definition of Tourism, Tourist and the Tourist Industry. *Annals of Tourism Research*, VI(4), pp. 390-407.
- Lekakou, M. B. & Pallis, A. A., 2004. Cruising The Mediterranean Sea: Market Structures and EU Policy Initiatives. *Journal of Transport and Shipping*, Available at: <http://ssrn.com/abstract=882797>, p. Vol. 2.
- Lekakou, M. B. & Pallis, A. A., 2004. Cruising the Mediterranean Sea: Market Structures and EU Policy Initiatives. *Aegean Working Papers*, pp. 2 (1), 45-61.
- Lekakou, M. B., Pallis, A. A. & Vaggelas, G. K., 2010. Which Homeport in Europe: the Cruise Industry's Selection Criteria. *Tourismos (forthcoming)*, 22 02, pp. 1-20.
- Lekakou, M. B., Pallis, A. A. & Vaggellas, G. K., 2009. An Analysis of Cruise Industry's Selection Criteria.. *Paper to be Presented at the International Association of Maritime Economists Conference, 24-26 June 2009, Copenhagen, Denmark, 22 7*, pp. 2-23.
- Lekakou, M., Pallis, A. A. & Vaggelas, G. K., 2009. Would Cruise Companies Choose Piraeus as a Homeport?. *Naftika Chronika*, June, Issue 120.
- Mathieson, A. & Wall, G., 1992. *Tourism. Economic, Physical and Social Impacts*. Essex: Addison Wesley Longman Limited.
- Miller, M. L. & Auyong, J., 1991. Coastal Zone Tourism: A Potent Force Affecting Environment And Society. *Marine Policy*, March, pp. 75-99.
- Rodrigue, J.-P. & Notteboom, T., 2012. *The Cruise Industry: Itineraries, not Destinations*, s.l.: Port Technology International.
- Royal Caribbean, 2012. *Royal Caribbean's Worldwide Cruise Port Investment Activities; John Tercek Vice President of Commercial Development; Seatrade Shanghai*, Shanghai: Royal Caribbean.
- Stefanidaki, E. & Lekakou, M., 2012. Liberalization Assessment: The Greek Cruise Market. *Tourism Review*, pp. Vol. 60/ No.1/ 91- 105.
- Stynes, D. J., 1997. *Economic Impacts of Tourism: A Handbook for Tourism Professionals*, Illinois: Vanessa Arnold, Tourism Research Laboratory, University of Illinois at Urbana Campaign.
- Torbianelli, V., 2012. The Local Economic Impact of Cruises: From figures to the Active Policies of the European Harbour Cities. *Scientific Journal of Maritime Research*, May, pp. 26/1, 139-150.
- UNSD, EUROSTAT, OECD & UNWTO, 2008. *2008 Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework (TSA: RMF 2008)*, s.l.: Statistical Commission.

Wagner, J. E., 1996. Developing a Social Accounting Matrix to Examine Tourism in the Area de Protecao Ambiental de Guaraquecaba, Brazil. *Southeastern Center for Forest Economics Research, Research Triangle Park, NC*, p. 66.

World Tourism Organization, 2010. *Statistics and Tourism Satellite Account (TSA) Programme*, Madrid: World Tourism Organization.

WTCC, 2012. *World Travel & Tourism Council: Travel & Tourism Economic Impact 2012; Mediterranean*, London: World Travel & Tourism Council.

WTTC, 2012. *Travel and Tourism Economic Impact 2012, Greece*, London: World Travel and Tourism Council.

Ηλεκτρονικές Πηγές

3comma14.gr, 26.5.2011. *3comma14.gr*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.3comma14.gr/pi/?survey=8167>
[Πρόσβαση 02 Σεπτέμβριος 2012].

APN, 2007. *apn.gr*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.apn.gr/travel-maps/travel-articles/2%CE%B7-%CE%B7-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1-%CF%80%CE%B1%CE%B3%CE%BA%CE%BF%CF%83%CE%BC%CE%AF%CF%89%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%B9%CF%82-%CE%B3%CE%B1%CE%BB%CE%AC%CE%B6%CE%B9%CE%B5%CF%82-%CF%83%CE%B7/#>
[Πρόσβαση Αύγουστος 2012].

arxipelagos, 2013. *arxipelagos*. [Ηλεκτρονικό]
Available at:
<http://www.arxipelagos.com/2013/01/%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%BB%CF%85%CF%83%CE%B7-%CE%B7-%CF%80%CE%B1%CE%B3%CE%BA%CF%8C%CF%83%CE%BC%CE%B9%CE%B1-%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1%CE%B6%CE%B9%CE%AD%CF%81%CE%B1-%CF%80%CE%AC%CE%B5%CE%B9-%CE%B5/#.UVebyhfwms0>
[Πρόσβαση 31 Μάρτιος 2013].

Commission, E., 2012. *ec.europa.eu*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas/maritime_atlas/#app=1b2a&848f-selectedIndex=2
[Πρόσβαση Μάιος 2012].

Cruisemarketwatch, 2012. *The cruise market watch*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>
[Πρόσβαση 02 Σεπτέμβριος 2012].

Cybercruises, 2008. *cybercruises*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://www.cybercruises.com/cruisecolumn_aug25.htm
[Πρόσβαση 24 Μάρτιος 2013].

cyprusdirectory, 2009. *cyprusdirectory*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.cyprusdirectory.com/cyprusguide/cyprus.aspx?ID=8015>
[Πρόσβαση 24 Μάρτιος 2013].

EuroLex, 1992. *EuroLex. Europa*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992R3577:EL:HTML>
[Πρόσβαση 28 Σεπτέμβριος 2012].

European Commission, 2012. *ec.europa.eu*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/cooperation/tourism-satellite-account/index_en.htm
[Πρόσβαση 19 12 2012].

European Commission, P. R. c. D., 2012. *Cruise Tourism*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://cruisetool.policypresearch.eu/www/peers/compare/ports>
[Πρόσβαση 28 Ιούνιος 2012].

Eurostat, 2012. *epp.eurostat.ec.europa.eu*. [Ηλεκτρονικό]
Available at:
[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Mediterranean and Black S
ea coastal region statistics#](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Mediterranean_and_Black_Sea_coastal_region_statistics#)
[Πρόσβαση Ιούνιος 2012].

Eurostat, Sept. 2012. *Eurostat*. [Online]
Available at: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do?dvsc=0>
[Accessed 16 Σεπτέμβριος 2012].

InvestInGreece, 2012. *www.investingreece.gov.gr*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.investingreece.gov.gr/default.asp?pid=36§orID=44&la=2>
[Πρόσβαση Μάιος 2012].

matrix24, 2012. *matrix24*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.matrix24.gr/2012/08/%CE%BF-%CE%B3-%CE%B1%CE%BD%CF%89%CE%BC%CE%B5%CF%81%CE%B9%CF%84%CE%B7%CF%83-%CE%BB%CE%B5%CE%B5%CE%B9-%CE%BF%CF%87%CE%B9-%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%B1%CE%BD%CE%B9-%CF%83%CF%84%CE%BF-%CF%86%CE%B1%CE%BB%CE%B7/>
[Πρόσβαση 16 Σεπτέμβριος 2012].

Pathway, 2012. *www.pathway.gr*. [Ηλεκτρονικό]
Available at:

<http://www.pathway.gr/info/transportation/index.php?level=first&category=marinas>
[Πρόσβαση 02 Σεπτέμβριος 2012].

Pireas2day, 2013. *Pireas2day*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.pireas2day.gr/02,32,6534,00.aspx>
[Πρόσβαση 20 Μάρτιος 2013].

Royal Carribean blog, 2012. *Royal Carribean Blog*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.royalcaribbeanblog.com/category/category/greece>
[Πρόσβαση 13 July 2012].

The Sea Nation, 2012. *The Sea Nation*. [Ηλεκτρονικό]
Available at:
<http://www.seanation.gr/joomlatest/test2/index.php/%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1%CE%B6%CE%B9%CE%B5%CF%81%CE%B1/18523-e%CF%83%CF%80-%CF%8C%CF%87%CE%B9-%CE%B7-%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1%CE%B6%CE%B9%CE%AD%CF%81%CE%B1-%CF%83%CF%84%CE%BF-%CF%86%CE%AC%CE%B>
[Πρόσβαση 16 Σεπτέμβριος 2012].

Vaio, A., 2011. *ulpc*. [Ηλεκτρονικό]
Available at:
http://www.ulpgc.es/hege/almacen/download/7090/7090136/di_vaio_260911.pdf
[Πρόσβαση 24 March 2013].

Γκράτσος, Γ., 2012. *Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (N.E.E.)*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.nee.gr/downloads/140POSKETHAM%2023-5-12.pdf>
[Πρόσβαση 03 Ιούνιος 2012].

ΕΕΠΦ, 2012. *Ελληνική Εταιρεία Προστασίας της Φύσης*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.eepf.gr/content/galazies-simaies-2012-brabeysi-394-akton-kai-9-mar>
[Πρόσβαση Ιούνιος 2012].

Ελληνική Ακτοπλοΐα, 2012. *Ελληνική Ακτοπλοΐα*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.ellinikiaktoploia.net/nono/3358-2012-08-24-15-23-52.html>
[Πρόσβαση 16 Σεπτέμβριος 2012].

Ένωση Λιμένων Ελλάδας, 2013. *Ο.Λ.Π. Α.Ε.*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.olp.gr/el/press-releases/581--homeporting->
[Πρόσβαση 15 Φεβρουάριος 2013].

ΕΣΥΕ, Ιούνιος 2012. *www.statistics.gr*. [Ηλεκτρονικό]
Available at:
http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/BUCKET/General/greek_economy_29_06_2012.pdf
[Πρόσβαση 30 Ιούνιος 2012].

- ΕΣΥΕ, Μάιος 2012. *Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/BUCKET/General/greek_economy_28_05_2012.pdf
[Πρόσβαση 15 Ιούνιος 2012].
- Εφοπλιστής, 2012. *Εφοπλιστής*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://www.efoplistis.gr/pdf/EF_0612_044.pdf
[Πρόσβαση 03 Ιούνιος 2012].
- Καθημερινή, 2011. *news.kathimerini.gr*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_economyperix_1_16/04/2011_439173
[Πρόσβαση Ιούλιος 2012].
- Καθημερινή, 2011. *Καθημερινή*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.kathimerini.com.cy/index.php?pageaction=kat&modid=1&artid=42812&show=Y>
[Πρόσβαση 13 Ιούλιος 2012].
- Καθημερινή, 2012. *Καθημερινή*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_economyperix_2_06/01/2012_468325
[Πρόσβαση 13 Ιούλιος 2012].
- Ο.Λ.Π. Α.Ε., 2011. *Ο.Λ.Π. Α.Ε.*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://www.olp.gr/images/pdf/files/3ptyxo_monorail.pdf
[Πρόσβαση 4 Ιούνιος 2012].
- Ο.Λ.Π. Α.Ε., 2013. *Ο.Λ.Π. Α.Ε.*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://www.olp.gr/images/pdf/files/3ptyxo_monorail.pdf
[Πρόσβαση 24 3 2013].
- ΠΣΕΑΣ, 2012. *Πανελλήνιος Σύνδεσμος Επιβατών Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.pseas.gr/2009-01-08-02-59-18/2009-01-08-03-04-41/2795-t-yachting---.html>
[Πρόσβαση 3 Ιούνιος 2012].
- Τα Νέα, 2012. *Τα Νέα.gr*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.tanea.gr/news/economy/article/4724060/?iid=2>
[Πρόσβαση 03 Ιούνιος 2012].
- ΤΑΙΠΕΔ, 2013. *ΤΑΙΠΕΔ*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.hradf.com/gr/infrastructure/ports>
[Πρόσβαση 31 Μάρτιος 2013].

Τζουβελέκας, Β., 2012. *Σχολή Κοινωνικών Επιστημών*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://www.soc.uoc.gr/vtz/pdfdocs/i-o/i-o_notes.pdf
[Πρόσβαση 2 Αύγουστος 2012].

Τμήμα Ειδήσεων Defencenet.gr, 2012. *Defencenet*. [Ηλεκτρονικό]
Available at:
http://www.defencenet.gr/defence/index.php?option=com_content&task=view&id=43709&Itemid=160
[Πρόσβαση 15 Ιούνιος 2012].

ΥΕΝ, 2013. *Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25398>
[Πρόσβαση 20 Μάρτιος 2013].

ΥΝΑ, 2012. *www.yen.gr*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25199>
[Πρόσβαση 10 Απρίλιος 2012].

ΥΠΕΚΑ, 2012. *www.minenv.gr, Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής*.
[Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.minenv.gr/1/11/113/11303/e1130321.html>
[Πρόσβαση 10 Αύγουστος 2012].

Υποδομές, 2013. *Υποδομές*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.ypodomes.com/index.php/limania-aerodromia/limania/item/18929-%CF%8C%CF%87%CE%B9-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1%CE%B6%CE%B9%CE%AD%CF%81%CE%B1-%CF%83%CF%84%CE%BF-%CF%86%CE%AC%CE%BB%CE%B7%CF%81%CE%BF-%CE%BB%CE%AD%CE%BD%CE%>
[Πρόσβαση 28 Μάρτιος 2013].

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ (ΓΙΩΤΙΝΓΚ)

Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται το σύνολο των βραβευμένων ακτών και μαρίνων από το 1988 έως και το 2011:

Έτος	Ακτές	Μαρίνες	Έτος	Ακτές	Μαρίνες
1988	7	8	2000	319	8
1989	6	8	2001	351	8
1990	82	6	2002	354	7
1991	178	8	2003	373	5
1992	235	5	2004	378	7
1993	237	7	2005	383	5
1994	287	4	2006	411	5
1995	282	4	2007	428	9
1996	311	4	2008	430	8
1997	311	5	2009	425	8
1998	326	7	2010	421	9
1999	318	9	2011	387	9

Πηγή: (3comma14.gr, 26.5.2011)

Η επιμέρους κατανομή των θέσεων ελλιμενισμού των μαρίνων ανά περιοχή φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί:

Μαρίνες Αττικής	Θέσεις	Σύνολο
Olympic Marine Λαυρίου	685	
Μαρίνα Αλίμου	950	
Μαρίνα Βουλιαγμένης	115	
Μαρίνα Γλυφάδας	780	

Μαρίνα Ζέας	670	
Μαρίνα Μεθάνων	70	
Μαρίνα Φλοίσβου	195	3465
Μαρίνες Δυτικής Ελλάδας		
Κλεοπάτρα- μαρίνα Ακτίου	136	
Μαρίνα Πάλαιρου	70	
Μαρίνα Πάτρας	450	656
Μαρίνες Ιονίου		
Μαρίνα Γουβιών	1200	
Μαρίνα Λευκάδας	620	1820
Μαρίνες Κεντρικής Μακεδονίας		
Μαρίνα Αρετσούς	300	
Μαρίνα Πόρτο Καρράς	315	
Μαρίνα Σάνης	215	830
Μαρίνες Κρήτης		
Μαρίνα Αγίου Νικολάου	250	250
Μαρίνες Νοτίου Αιγαίου		
Μαρίνα Κω	250	
Μαρίνα Μανδρακίου	115	365
Μαρίνες Πελοποννήσου		
Μαρίνα Ξυλοκάστρου	220	
Μαρίνα Καλαμάτας	620	840
Γενικό σύνολο θέσεων		8226

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από (Pathway, 2012).

Μαρίνες σε λειτουργία, Ιανουάριος 2010

Όνομα	Περιοχή	Χωρητικότητα	Διαχείριση
Άγιος Νικόλαος	Άγιος Νικόλαος, Λασιθί, Κρήτη	250	Δήμος Αγίου Νικόλαου
Άλιμος	Άλιμος, Αττική	950	Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης
Αρετσού	Καλαμαριά, Θεσσαλονίκη	300	Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης
Βουλιαγμένη	Βουλιαγμένη, Αττική	115	Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης
Βουνάκι	Βουνάκι, Αιτωλοακαρνανία	70	Stachtiaris - Acheimastos S.A.
Γλυφάδα	Γλυφάδα, Αττική	780	Δημοτική
Γούβια	Κέρκυρα, Κέρκυρα	850	I.K.G.
Zea	Πειραιάς, Αττική	650	Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης
Καλαμάτα	Καλαμάτα, Μεσσηνία	300	Private - Kyriakoulis S.A.
Κλεοπάτρα (Άκτιον)	Άκτιο, Αιτωλοακαρνανία	136	Nafriaporlastiki S.A.
Κως	Κως, Δωδεκάνησα	250	Δημοτική
Μανδράκι	Μανδράκι, Δωδεκάνησα	115	Λιμενικό Ταμείο
Μέθανα	Μέθανα, Αττική	70	Δημοτική
Ξυλόκαστρο	Άγιος Ιωάννης, Κορινθία	220	Δημοτική
Ολυμπιακή Μαρίνα	Ελληνικό, Αττική	685	Olympic Marine S.A.
Πάτρα	Πάτρα, Αχαΐα	450	Λιμενικό Ταμείο
Porto Karras	Porto Carras, Χαλκιδική	175	Porto Carras Sa
Porto Sani	Σάνη, Χαλκιδική	100	Sani S.A.
Φάληρο	Νέο Φάληρο, Πειραιάς	130	Μαρίνα Φαλήρου Α.Ε.
Φλοίσβος	Αθήνα, Αττική	249	Lamda Flisvos Marina S.A.

Πηγή: EOT

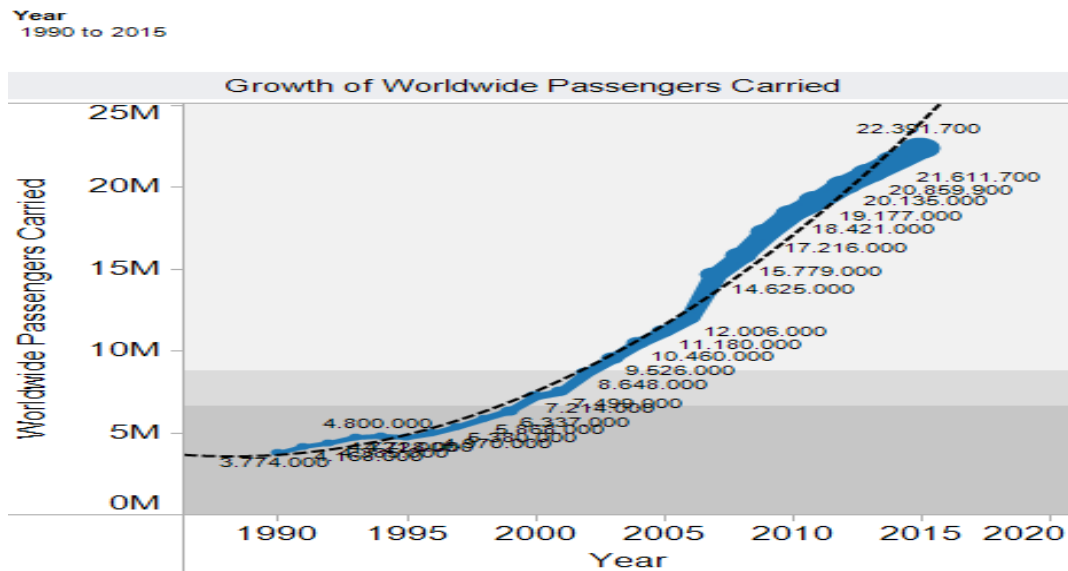
Μαρίνες υπό κατασκευή

Μαρίνα	Περιοχή	Χωρητικότητα
Αχίλι	Σκύρος	150
Αγία Γαλήνη	Αγία Γαλήνη, Ρέθυμνο	112
Αργοστόλι	Αργοστόλι, Κεφαλονιά	190
Ζάκυνθος	Ζάκυνθος	150
Ικαρία	Λευκάδα, Ικαρία	250
Itea	Ιτέα, Φωκίδα	146
Θάσος	Λιμενάρια, Θάσος	280
Καμένα Βούρλα	Φθιώτιδα	81
Κατάκολο	Κατάκολο, Ηλεία	235
Κυλλήνη	Κυλλήνη, Ηλεία	150
Λευκάδα	Λευκάδα	482
Μάλια	Μάλια, Ηράκλειο	300
Μυτιλήνη	Μυτιλήνη, Λέσβος	200
Παλαιοχώρα	Παλαιοχώρα, Χανιά	140
Πιδάλι	Πιδάλι, Σύρος	254
Πόρτο Γούβες	Ηράκλειο	72
Πρέβεζα	Πρέβεζα	261
Πύλος	Πύλος	
Πυθαγόρειο (Σάμος)	Πυθαγόρειο	
Ρόδος	Σφαγεία, Ρόδος	500
Τούρλος	Τούρλος, Μύκονος	
Χίος	Καστέλλο, Χίος	274

Πηγή: EOT

2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΖΗΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Το γράφημα που ακολουθεί απεικονίζει την μεγέθυνση του παγκόσμιου αριθμού επιβατών κρουαζιέρας και την προέλευσή τους σύμφωνα με τα στοιχεία που παραθέτει το [cruisemarketwatch](http://www.cruisemarketwatch.com)⁹:

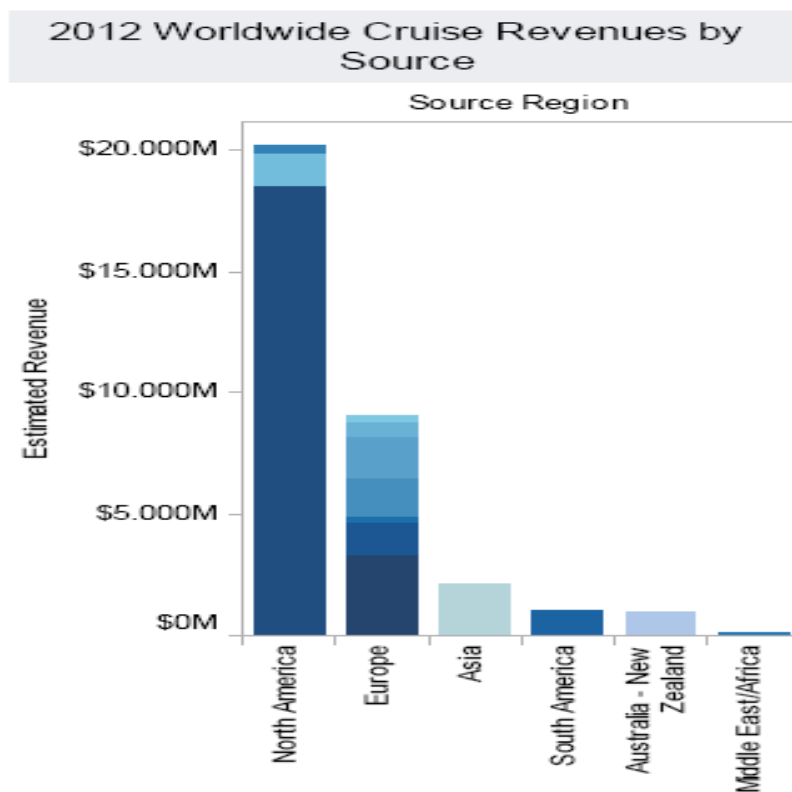


Πηγή: (Cruisemarketwatch, 2012), <http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>

Αμερικής (Cruisemarketwatch, 2012).

⁹ Οι αριθμοί αποκλίνουν από αυτούς άλλων μελετών. Αυτή είναι μία διαπίστωση γενικότερη αναφορικά με τα δημοσιευμένα στοιχεία για τους επιβάτες κρουαζιέρας.

3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ



Πηγή: (Cruisemarketwatch, 2012), <http://www.cruisemarketwatch.com/geography/>

2012 Worldwide Cruise Passengers by Source

Source Region	Percentage
North America	62,5%
Europe	25,1%
Asia	6,6%
South America	2,9%
Australia - New Zealand	2,7%
Middle East/Africa	0,2%
Grand Total	100,0%

Πηγή: (Cruisemarketwatch, 2012), <http://www.cruisemarketwatch.com/geography/>

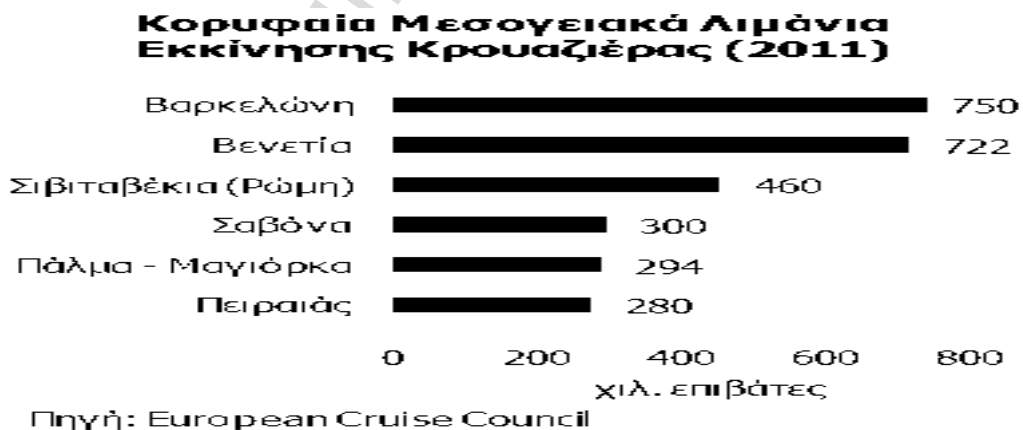
4. ΚΑΥΣΙΜΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Την πορεία των μεγεθών «τιμή πετρελαίου» και «κατανάλωση καυσίμου» απεικονίζει το γράφημα που ακολουθεί, (ΕΤΕ, 2012):



Πηγή: Ετήσια Δελτία εταιρειών, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

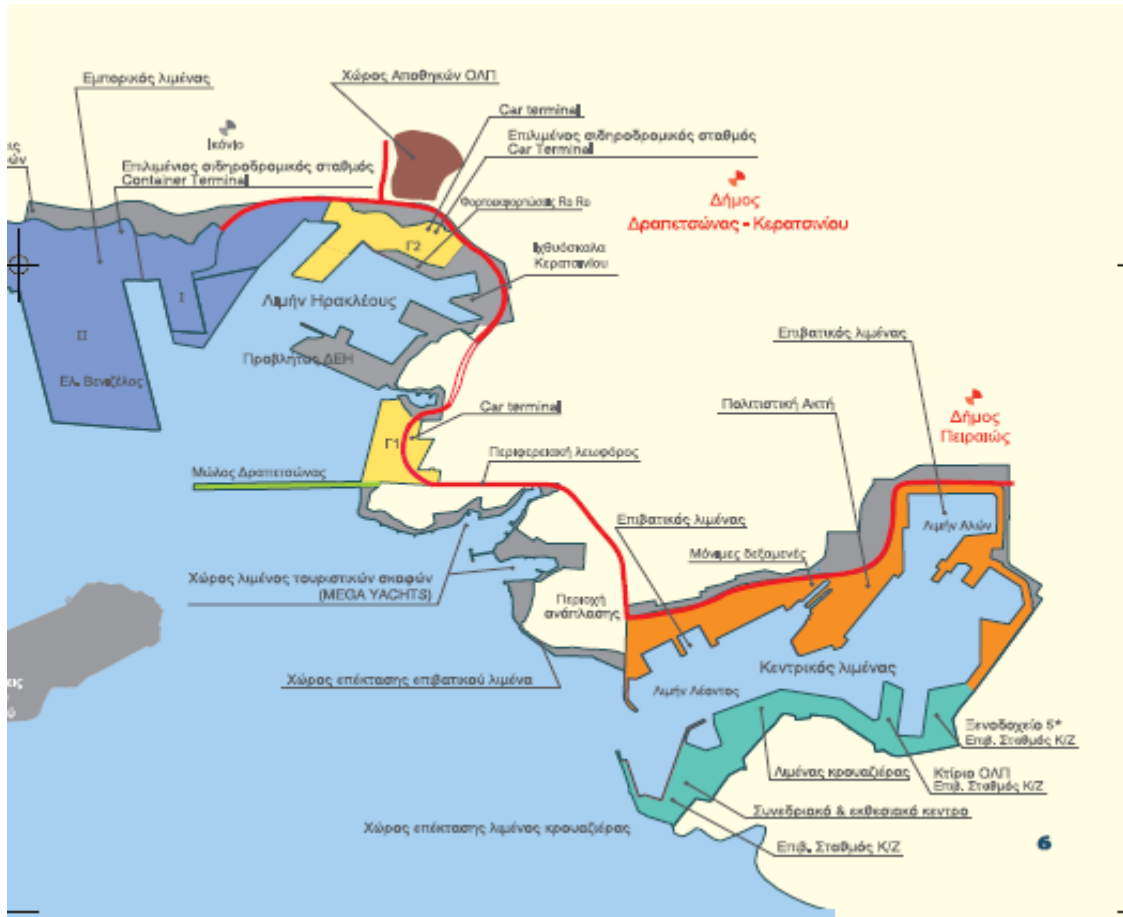
5. Η ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ



Πηγή: (ΕΤΕ, 2012, σελ. 5)

6. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Απεικόνιση της σχεδιαζόμενης αναμόρφωσης του λιμανιού του Πειραιά



Πηγή: www.olp.gr

7. CRUISE SHIP'S REGISTRY

Πηγή: <http://www.shipcruise.org/cruise-articles/492-cruise-ships-registry>

All Cruise Ships Names by Line	Port of Registry	Country of Registration
AIDA Cruises ships (all registered in Genoa, Italy)		
AIDAaura	-	-
AIDAbella	-	-
AIDAblu	-	-
AIDAcara	-	-
AIDAdiva	-	-
AIDAluna	-	-
AIDamar	-	-
AIDAsol	-	-
AIDAstella	-	-
AIDAvita	-	-
AZAMARA Cruises ships (all in Valletta, Malta)		
Azamara Quest	-	-
Azamara Journey	-	-
CARNIVAL Cruise Lines ships registry/flags		
Carnival Breeze	Panama City	Panama
Carnival Conquest	Panama City	Panama
Carnival Destiny	Nassau	Bahamas
Carnival Dream	Panama City	Panama
Carnival Ecstasy	Panama City	Panama
Carnival Elation	Panama City	Panama
Carnival Fantasy	Panama City	Panama
Carnival Fascination	Nassau	Bahamas
Carnival Freedom	Panama City	Panama

Carnival Glory	Panama City	Panama
Carnival Imagination	Nassau	Bahamas
Carnival Inspiration	Nassau	Bahamas
Carnival Legend	Panama City	Panama
Carnival Liberty	Panama City	Panama
Carnival Magic	Panama City	Panama
Carnival Miracle	Panama City	Panama
Carnival Paradise	Panama City	Panama
Carnival Pride	Panama City	Panama
Carnival Sensation	Nassau	Bahamas
Carnival Spirit	Panama City	Panama
Carnival Splendor	Panama City	Panama
Carnival Triumph	Nassau	Bahamas
Carnival Valor	Panama City	Panama
Carnival Victory	Panama City	Panama.
iberoCruceiros ships (Carnival's brand)		
Grand Celebration	Madeira	Portugal
Grand Holiday	Madeira	Portugal
Grand Mistral	Genova	Italy.
CELEBRITY Cruises ships registry (all in Valletta, Malta)		
Celebrity Century	-	-
Celebrity Constellation	-	-
Celebrity Eclipse	-	-
Celebrity Equinox	-	-
Celebrity Infinity	-	-
Celebrity Millennium	-	-
Celebrity Reflection	-	-

Celebrity Silhouette	-	-
Celebrity Solstice	-	-
Celebrity Summit	-	-
Celebrity Expedition	Guayaquil	Ecuador.
CLASSIC International Cruises ships (all in Madeira, Portugal)		
mv Arion	-	-
mv Athena	-	-
mv Princess Danae	-	-
mv Princess Daphne	-	-
mv Funchal	-	-.
COMPAGNIE Du Ponant - all in Mata Utu (Wallis and Futuna Islands (France).		
L'Austral	-	-
Le Boreal	-	-
Le Levant	-	-
Le Ponant	-	-.
COSTA Cruises ships registry (all in Genoa, Italy)		
Costa Allegra	-	-
Costa Atlantica	-	-
Costa Classica	-	-
Costa Concordia (sank 2012)	-	-
Costa Deliziosa	-	-
Costa Fascinosa	-	-
Costa Favolosa	-	-
Costa Fortuna	-	-
Costa Luminosa	-	-
Costa Magica	-	-
Costa Mediterranea	-	-

Costa neoRomantica	-	-
Costa Pacifica	-	-
Costa Serena	-	-
Costa Victoria	-	-
Costa Voyager	-	-.
(NYK Line) CRYSTAL Cruises ships (all in Nassau, The Bahamas)		
Crystal Serenity	-	-
Crystal Symphony	-	-
ms Asuka II (ex Crystal Harmony)	-	-.
Cruise & Maritime Voyages ships		
ms Marco Polo	Nassau	Bahamas
ms Ocean Countess	Madeira	Portugal.
CUNARD Line ships registry (all in Hamilton, Bermuda)		
ms Queen Elizabeth liner cost	-	-
RMS Queen Mary 2 liner cost	-	-
ms Queen Victoria liner cost	-	-.
DISNEY Cruise Line ships registry (all in Nassau, The Bahamas)		
Disney Dream	-	-
Disney Fantasy	-	-
Disney Magic	-	-
Disney Wonder	-	-.
FRED OLSEN ships (all in Nassau, Bahamas)		
Balmoral	-	-
Black Watch	-	-
Boudicca	-	-
Braemar	-	-.
HAPAG-LLOYD Cruises ships		

Bremen	Nassau	Bahamas
Columbus	Nassau	Bahamas
Europa	Nassau	Bahamas
Europa 2 (2013)	Valletta	Malta
Hanseatic	Nassau	Bahamas.
(HAL) HOLLAND AMERICA Line ships registry (all in Rotterdam, Netherlands)		
ms Amsterdam	-	-
ms Eurodam	-	-
ms Maasdam	-	-
ms Nieuw Amsterdam	-	-
ms Noordam	-	-
ms Oosterdam	-	-
ms Prinsendam	-	-
ms Rotterdam	-	-
ms Ryndam	-	-
ms Statendam	-	-
ms Veendam	-	-
ms Volendam	-	-
ms Westerdam	-	-
ms Zaandam	-	-
ms Zuiderdam	-	-
MSC Cruises ships (all registered in Panama City, Panama)		
MSC Armonia	-	-
MSC Divina	-	-
MSC Fantasia	-	-
MSC Lirica	-	-
MSC Magnifica	-	-

MSC Melody	-	-
MSC Musica	-	-
MSC Opera	-	-
MSC Orchestra	-	-
MSC Poesia	-	-
MSC Preziosa	-	-
MSC Sinfonia	-	-
MSC Splendida	-	-
(NCL) NORWEGIAN Cruise Line ships registry (all in Nassau, Bahamas)		
Norwegian Breakaway	-	-
Norwegian Dawn	-	-
Norwegian Epic	-	-
Norwegian Gem	-	-
Norwegian Getaway	-	-
Norwegian Jade	-	-
Norwegian Jewel	-	-
Norwegian Pearl	-	-
Norwegian Sky	-	-
Norwegian Spirit	-	-
Norwegian Star	-	-
Norwegian Sun	-	-
(NCL America) Pride of America	Honolulu	Hawaii, USA.
OCEANIA Cruises ships (all registered in Majuro, Republic of the Marshall Islands)		
Insignia	-	-
Marina	-	-
Nautica	-	-
Regatta	-	-

Riviera	-	-
P&O Cruises (UK) ships registration (flags)		
mv Adonia	Hamilton	Bermuda
mv Arcadia	Hamilton	Bermuda
mv Aurora	Hamilton	Bermuda
mv Azura	Southampton	UK
mv Oceana	Hamilton	Bermuda
mv Oriana	Hamilton	Bermuda
mv Ventura	Hamilton	Bermuda
P&O Cruises AUSTRALIA ships (all registered in London, UK)		
Pacific Dawn	-	-
Pacific Jewel	-	-
Pacific Pearl	-	-
Phoenix Reisen ships		
Albatros	Nassau	Bahamas
Amadea	Nassau	Bahamas
Artania	Hamilton	Bermuda.
PRINCESS Cruises ships registry (all in Hamilton, Bermuda)		
Caribbean Princess	-	-
Coral Princess	-	-
Crown Princess	-	-
Dawn Princess	-	-
Diamond Princess	-	-
Emerald Princess	-	-
Golden Princess	-	-
Grand Princess	-	-
Island Princess	-	-

Ocean Princess	-	-
Pacific Princess	-	-
Royal Princess	-	-
Ruby Princess	-	-
Sapphire Princess	-	-
Sea Princess	-	-
Star Princess	-	-
Sun Princess	-	-
PULLMANTUR Cruises ships flags (Valletta, Malta)		
mv Atlantic Star	-	-
mv Empress	-	-
mv Horizon (CDF)	-	-
ms Monarch	Nassau	Bahamas
Ocean Dream (ex Pacific Star)	-	-
mv Sovereign	-	-
mv Zenith	-	-
(RSSC) REGENT Seven Seas Cruises ships flags		
Seven Seas Mariner	Nassau	Bahamas
Seven Seas Navigator	Hamilton	Bermuda
Seven Seas Voyager	Nassau	Bahamas.
(RCCL) ROYAL CARIBBEAN International registry & cruise ships flags (all in Nassau, The Bahamas)		
Adventure of the Seas	-	-
Allure of the Seas	-	-
Brilliance of the Seas	-	-
Enchantment of the Seas	-	-
Explorer of the Seas	-	-
Freedom of the Seas	-	-

Grandeur of the Seas	-	-
Independence of the Seas	-	-
Jewel of the Seas	-	-
Legend of the Seas	-	-
Liberty of the Seas	-	-
Majesty of the Seas	-	-
Mariner of the Seas	-	-
Navigator of the Seas	-	-
Oasis of the Seas	-	-
(Project Sunshine 1)	-	-
(Project Sunshine 2)	-	-
Radiance of the Seas	-	-
Rhapsody of the Seas	-	-
Serenade of the Seas	-	-
Splendour of the Seas	-	-
Vision of the Seas	-	-
Voyager of the Seas	-	-.
SAGA Cruises ships		
Saga Pearl II	Nassau	Bahamas
Saga Ruby	London	UK
Saga Sapphire	Valletta	Malta.
SEABOURN Cruises ships (all in Nassau, Bahamas)		
Seabourn Legend	-	-
Seabourn Odyssey	-	-
Seabourn Pride	-	-
Seabourn Quest	-	-
Seabourn Sojourn	-	-
Seabourn Spirit	-	-.

SEADREAM Yachts flags (Nassau, Bahamas)		
SeaDream I	-	-
SeaDream II	-	-
SILVERSEA Cruises ships (Nassau, Bahamas)		
Silver Explorer	-	-
Silver Cloud	-	-
Silver Shadow	-	-
Silver Spirit	-	-
Silver Whisper	-	-
Silver Wind	-	-
STAR CLIPPERS ships (all in Luxembourg City, Luxembourg)		
Royal Clipper	-	-
Star Clipper	-	-
Star Flyer	-	-
STAR Cruises ships flags		
Star Pisces	Panama City	Panama
SuperStar Aquarius	Nassau	Bahamas
SuperStar Gemini	Nassau	Bahamas
SuperStar Libra	Nassau	Bahamas
SuperStar Virgo	Panama City	Panama.
THOMSON Cruises ships		
Island Escape	Nassau	Bahamas
Thomson Celebration	Valletta	Malta
Thomson Destiny	Limassol	Cyprus
Thomson Dream	Valletta	Malta
Thomson Spirit	Limassol	Cyprus.
TUI Cruises ship flags (all Valletta, Malta)		

Mein Schiff 1	-	-
Mein Schiff 2	-	-
WINDSTAR Cruises ships (all in Nassau, Bahamas)		
Wind Spirit	-	-
Wind Star	-	-
Wind Surf	-	-
One Cruise Ship Lines		
Club Mediterranee - Club Med 2	Mata Utu	Wallis and Futuna Islands (France).
Hebridean Island Cruises mv Hebridean Princess	Glasgow	UK.
Paul Gauguin ship	Nassau	Bahamas.
Peace Boat mv The Oceanic	Panama City	Panama.
Peter Deilmann ms Deutschland	Neustadt in Holstein	Germany.
ResidenSea ms The World ship registration	Nassau	Bahamas.
Semester at Sea ms Explorer	Nassau	Bahamas.
Swan Hellenic mv Minerva	Nassau	Bahamas.
Venus Cruises ms Pacific Venus	Osaka	Japan.
Voyages of Discovery ms Discovery	Hamilton	Bermuda.
Voyages to Antiquity ms Aegean Odyssey	Valletta	Malta.

8. ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ CARNIVAL ΩΣ ΚΑΙ ΤΟ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ ΤΟΥ 2014

<http://www.shipcruise.org/carnival/371-carnival-cruise-itinerary>

Carnival Cruise Ship Calendar (all departure dates by month and ship)

Carnival Cruises *January February March & April 2013/2014*

Cruises in	JANUARY		FEBRUARY		MARCH		APRIL	
Carnival Sailing Dates	2015	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
CCL Breeze / Miami	-	4, 12, 28, 25	2, 10, 16, 24	1, 9, 15, 23	2, 10, 16, 24, 30	1, 9, 15, 23, 29	7, 13, 21, 27	4, 12, 18, 26
CCL Conquest	-	Miami 5, 12, 19, 23, 26	New Orleans 3, 10, 17, 24	Miami 2, 9, 16, 23	New Orleans 3, 10, 17, 31	Miami 2, 9, 16, 20, 23, 30	New Orleans 7, 14, 21, 28	Miami 6, 13, 20, 27
CCL Dream / Port Canaveral	-	4, 11, 16, 25	2, 9, 16, 23	1, 8, 15, 22	2, 9, 16, 23, 30	1, 8, 15, 22	6, 13, 20, 27	5, 12, 19, 26
CCL Ecstasy / Port Canaveral	-	4, 9, 13, 18, 23, 27	2, 7, 11, 16, 21, 25	1, 6, 10, 15, 20, 24	2, 7, 11, 16, 21, 25, 30	1, 6, 10, 15, 20, 24, 29	4, 8, 13, 18, 22, 27	3, 7, 12, 17, 21, 26
CCL Elation / New Orleans	-	6, 11, 16, 20, 25, 30	4, 9, 14, 18, 23, 28	3, 8, 13, 17, 22, 27	4, 9, 14, 18, 23, 28	3, 8, 13, 17, 22, 27, 31	1, 6, 11, 15, 20, 25, 29	5, 10, 14, 19, 24, 28
CCL Fantasy / Charleston SC	-	5, 10, 15, 20, 25	8, 13, 18, 23, 28	3, 8, 13, 17, 22, 27	5, 17, 19, 22, 27	3, 8, 15, 20, 25, 30	1, 6, 11, 16, 21, 28	4, 9, 14, 19, 26
CCL Fascination / Jacksonville FL	-	2, 6, 11, 16, 20, 25, 30	2, 7, 16, 21, 25	3, 8, 13, 17, 22, 27	2, 7, 11, 16, 21, 25, 30	3, 8, 13, 17, 22, 27, 31	4, 8, 13, 18, 22, 27	5, 10, 14, 19, 24, 28
CCL Freedom / Fort Lauderdale FL	-	5, 11, 19, 25	3, 17, 23	2, 8, 16, 22	3, 9, 17, 23, 31	2, 8, 16, 22, 30	6, 14, 20, 28	5, 13, 19, 27
CCL Glory / Miami	-	5, 12, 16, 19, 26	3, 10, 17, 24	2, 9, 16, 23	3, 10, 17, 24	2, 9, 16, 23, 30	7, 14, 21, 28	6, 13, 20, 27
CCL Imagination / Miami	-	3, 6, 10, 13, 17, 20, 24, 27, 31	1, 4, 8, 11, 15, 18, 22, 25	3, 7, 10, 14, 17, 21, 24, 28	1, 4, 8, 11, 15, 18, 22, 25, 29	3, 7, 10, 14, 17, 21, 24, 28, 31	1, 5, 8, 12, 15, 19, 22, 26, 29	4, 7, 11, 14, 18, 21, 25, 28
CCL Inspiration / Long Beach CA	-	3, 6, 10, 13, 17, 20, 24, 27, 31	1, 4, 8, 11, 15, 18, 22, 25	3, 7, 10, 14, 17, 21, 24, 28	1, 4, 8, 11, 15, 18, 22, 25, 29	3, 7, 10, 14, 17, 21, 24, 28, 31	1, 5, 8, 12, 15, 19, 22, 26, 29	4, 7, 11, 14, 18, 21, 25, 28
CCL Legend / Tampa FL	-	5, 12, 19, 26	3, 10, 17, 24	2, 9, 16, 23	3, 10, 17, 24	2, 9, 16, 23, 30	Transatlantic (7) Barcelona (22)	Tampa 6, 13, 20, 27
CCL Liberty / Miami FL	-	4, 8, 11, 18, 25	2, 9, 16, 23, 30	1, 8, 15, 22	2, 9, 16, 23, 30	1, 8, 15, 22, 29	6, 13, 20, 27	5, 12, 19, 26
CCL Magic / Galveston TX	-	5, 12, 19, 26	3, 10, 17, 24	2, 9, 16, 23	3, 10, 17, 24, 31	2, 9, 16, 23, 30	7, 14, 21, 28	6, 13, 20, 27
CCL Miracle	-	LA 5, 12, 18	NYC 2, 10, 18, 26	LA 3, 8, 13, 17, 22, 27	NYC 6, 14, 22, 30	LA 2, 9, 16, 23, 30	LA (7) LA -Vancouver (14) Vancouver -	LA 6, 13, 20, 27

							Seattle (29)	
CCL Paradise / Tampa FL	-	2, 6, 11, 16, 20, 25, 30	4, 9, 14, 18, 23, 28	3, 8, 13, 17, 22, 27	4, 9, 14, 18, 23	3, 8, 13, 17, 22, 27, 31	1, 6, 11, 15, 20, 25, 29	5, 10, 14, 19, 24
CCL Pride / Baltimore MD	-	5, 12, 19, 26	3, 10, 17, 24	2, 9, 16, 23	3, 10, 17, 24, 31	2, 9, 16, 23, 30	7, 14, 21, 28	6, 13, 20, 27
CCL Sensation / Port Canaveral	-	2, 5, 9, 12, 16, 19, 23, 26, 30	3, 7, 10, 14, 17, 21, 24, 28	2, 6, 9, 13, 16, 20, 23, 27	3, 7, 10, 14, 17, 21, 24, 28, 31	2, 6, 9, 13, 16, 20, 27, 30	4, 7, 11, 14, 18, 21, 25, 28	3, 6, 10, 13, 17, 20, 24, 27
CCL Spirit / Sydney Australia	-	9, 18, 30	13, 16	10, 18, 23	Melbourne (1) Melbourne to Sydney(14) Sydney (21)	Sydney 3, 12, 21, 24	2, 11, 21, 29	2, 12, 20, 30
CCL Splendor	-	NYC 4, 12, 20, 28	South America 3, 20	NYC 5, 13, 21	South America (5) NYC (23, 31)	NYC 1, 9, 17, 25	NYC 8, 16, 23	2, 10, 18, 26
CCL Sunshine / New Orleans	-	5, 12, 19, 26	-	2, 9, 16, 23	-	2, 9, 16, 23, 30	Venice (12) Barcelona (26)	New Orleans 6, 13, 20, 27
CCL Triumph / Galveston TX	-	4, 9, 13, 18, 23, 27	2, 7	1, 6, 10, 15, 20, 24	cancelled	1, 6, 10, 15, 20, 24, 29	13, 18, 22, 27	3, 7, 12, 17, 21, 26
CCL Valor (from March onward leaving from Puerto Rico)	-	San Juan 5, 12, 19, 26	repositioning from Miami (3) San Juan (2, 9, 16, 23)	2, 9, 16, 23	3, 10, 17, 24, 31	2, 9, 16, 23, 30	7, 14, 21, 28	6, 13, 20, 27
CCL Victory (from Feb onward sails out of Miami)	-	2, 6, 11, 16, 20, 25, 30	4, 9, 14, 18, 23, 28	3, 8, 13, 17, 22, 27	4, 9, 14, 18, 23, 28	3, 8, 13, 17, 22, 27, 31	1, 6, 11, 15, 20, 25, 29	5, 10, 14, 19, 24, 28

PANAFI

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

1. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΕ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΠΟ ROYAL CARRIBEAN

Port of Roatan: Pre-existing Conditions (Feb 2006)



*Port of Roatan Town Center - Phase I
(Current Conditions)*



Πηγή: http://www.seatrade-downloads.com/aacc_2012/presentations/26Sept_PM_TerminalOp/TercekJ.pdf

*Port of Roatan Town Center
Total 6 Acres of New Land Reclamation*



Falmouth View from Air October 2011



Πηγή: http://www.seatrade-downloads.com/aacc_2012/presentations/26Sept_PM_TerminalOp/TercekJ.pdf

2. *ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΤΗΣ RCCL MED ΚΑΙ ADRIATIC PORT ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ:*

Cruise Port- Kusadasi, Turkey



Cruise Port - Kusadasi, Turkey



Executive Summary
A Unique Landmark Project in Istanbul



Istanbul Z-Port Cruise Port Concept



Πηγή: http://www.seatrade-downloads.com/aacc_2012/presentations/26Sept_PM_TerminalOp/TercekJ.pdf

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗ