



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ

ΤΗ ΔΑΠΑΝΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

Γεωργία Χ. Παπαδοπούλου

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

2015



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ

**ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ
ΤΗ ΔΑΠΑΝΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

Γεωργία Χ. Παπαδοπούλου

Επιβλέπων Καθηγητής

Καθηγητής Ενάγγελος Σαμπράκος

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

2015



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ

**ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΔΑΠΑΝΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

Γεωργία Χ. Παπαδοπούλου

Επταμελής Επιτροπή

Καθηγητής Ευάγγελος Σαμπράκος (Επιβλέπων),

Τμήμα Οικονομικής Επιστήμης, Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Ομότιμος Καθηγητής Κωνσταντίνος Γκιζιάκης,

Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Καθηγητής Παντελής Παντελίδης,

Τμήμα Οικονομικής Επιστήμης, Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Καθηγητής Σωτήριος Θεοδωρόπουλος,

Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Καθηγητής Ιωάννης Πολλάλης,

Τμήμα Οικονομικής Επιστήμης, Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Καθηγητής Ερνέστος Τζαννάτος,

Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Αναπλ. Καθηγητής Σωτήριος Καρκαλάκος,

Τμήμα Οικονομικής Επιστήμης, Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

2015



UNIVERSITY OF PIRAEUS

SCHOOL OF ECONOMICS, BUSINESS AND INTERNATIONAL STUDIES

DEPARTMENT OF ECONOMICS

**INVESTIGATION OF THE CHARACTERISTICS THAT AFFECT
CRUISE PASSENGERS' EXPENDITURES IN GREECE**

Ph.D. Thesis

Georgia Ch. Papadopoulou

Supervised by:

Professor Evangelos Sambracos

PIRAEUS

2015



Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΕΡΕΥΝΑ ΕΧΕΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΘΕΙ ΑΠΟ ΤΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΥΠΟΤΡΟΦΙΩΝ ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΜΟΥ ΧΟΡΗΓΗΣΕ ΤΡΙΕΤΗ ΥΠΟΤΡΟΦΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ.

Στην οικογένειά μου

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ολοκληρώνοντας μια τετραετή προσπάθεια πάνω στη συγκεκριμένη διδακτορική διατριβή και έχοντας ασχοληθεί επισταμένως με το συγκεκριμένο αντικείμενο από το 2011, όταν κατέστην Υπότροφος του Ιδρύματος Κρατικών Υποτροφιών, οφείλω ένα πολύ μεγάλο ευχαριστώ στον επιβλέποντα της διδακτορικής μου διατριβής, Καθηγητή Ευάγγελο Σαμπράκο για την άμογη και απρόσκοπτη συνεργασία μας όλο αυτό το διάστημα. Η καθοδήγηση και η συμπαράστασή του ήταν πολύτιμη τα τέσσερα αυτά χρόνια. Η βοήθεια που μου προσέφερε, τόσο σε θεωρητικά όσο και σε πρακτικά ζητήματα, καθώς και οι συμβουλές και οι κριτικές παρατηρήσεις του, υπήρξαν πολύτιμες για τη διεξαγωγή της παρούσας έρευνας.

Ευχαριστώ ιδιαιτέρως τον Ομότιμο Καθηγητή Κωνσταντίνο Γκιζιάκη για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε από την αρχή της προσπάθειας αυτής, αλλά και για τις καθοριστικές παρατηρήσεις του που οδήγησαν σε ένα άρτιο αποτέλεσμα. Ένα μεγάλο ευχαριστώ στον Καθηγητή και Αναπληρωτή Πρύτανη Πανεπιστημίου Πειραιώς Παντελή Παντελίδη για τις χρήσιμες συμβουλές του και την υποστήριξή του καθ' όλη τη διάρκεια της έρευνας. Επίσης, ευχαριστώ από καρδιάς τον Καθηγητή του Τμήματος Οικονομικής Επιστήμης Ιωάννη Πολλλάλη, τον Καθηγητή και Κοσμήτορα της Σχολής Ναυτιλίας & Βιομηχανίας Ερνέστο Τζαννάτο, τον Καθηγητή του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Σωτήριο Θεοδωρόπουλο, και τον Αναπλ. Καθηγητή του Τμήματος Οικονομικής Επιστήμης Σωτήριο Καρκαλάκο.

Η παρούσα έρευνα θα ήταν δύσκολο να διεξαχθεί χωρίς τη βοήθεια της εταιρείας Celestyal Cruises, του ομίλου Louis Cruises, και σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον Εμπορικό Διευθυντή της εταιρείας, κ. Πυθαγόρα Νάγο καθώς και τον π. Διευθυντή Μάρκετινγκ κ. Μανώλη Μακρή για την πολύτιμη βοήθειά τους.

Ευχαριστώ θερμά την κ. Μανιουδάκη Στέλλα, Προϊσταμένη Λιμενικού Ταμείου Ν. Χανίων, την κ. Διονυσία Αλμύρα από τον Οργανισμό Λιμένος Πατρών, τον κ. Κωνσταντίνο Κουρή από το Τμήμα Διαχείρισης Κρουαζιέρας του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας, την κ. Χαρά Ζουγανέλη και την κ. Σιμόνα Στεφάνου από το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου, την κ. Αγγελική Καλοξύλου από το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κω, την κ. Μαρία Καλτσογιάννη από τον Οργανισμό Λιμένος Βόλου και τον Δρ. Γεώργιο Βαγγέλα από τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης για

όλα τα στοιχεία που μου παρέθεσαν και που ήταν χρήσιμα για τη συγγραφή της παρούσας διατριβής.

Δε θα μπορούσα να ξεχάσω τους καλούς φίλους που με βοήθησαν τόσο ψυχολογικά όσο και πρακτικά κατά τη διάρκεια των τεσσάρων αυτών ετών. Ιδιαίτερος ευχαριστώ τον Δρ. Κωνσταντίνο Ρήγα για τις πολύτιμες συμβουλές του, την Υπ. Διδάκτωρ Πανεπιστημίου Πειραιώς Σοφία Ξεσφίγγη για τη βοήθεια και το πραγματικό ενδιαφέρον που μου έδειξε, την Υπ. Διδάκτωρ Πανεπιστημίου Θεσσαλίας Ευτυχία Δαμάσκου για τη στήριξή της αλλά και την Κωνσταντίνα Λουλούδη για την ουσιαστική βοήθεια που μου προσέφερε κατά τη διάρκεια της συγγραφής της παρούσας διδακτορικής διατριβής.

Τέλος, το μεγαλύτερο ευχαριστώ το οφείλω στην οικογένειά μου, τον πατέρα μου Χαράλαμπο, τη μητέρα μου Βικτωρία και την αδερφή μου Δήμητρα γιατί χωρίς τη δική τους στήριξη τίποτα από όλα αυτά δε θα μπορούσε να επιτευχθεί.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη	1
Abstract	4
Εισαγωγή.....	7
Α΄ ΜΕΡΟΣ.....	13
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ.....	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ: ΜΙΑ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	
1.1 Ορισμός - Έννοιες.....	13
1.2 Μορφές του θαλάσσιου τουρισμού.....	18
1.2.1 Παράκτιος τουρισμός	18
1.2.2 Υποβρύχιος ή Καταδυτικός Τουρισμός.....	19
1.2.3 Θαλάσσιος τουρισμός φύσης.....	20
1.2.4 Θαλάσσιος Αλιευτικός Τουρισμός.....	21
1.2.5 Θαλάσσιος Πολιτιστικός Τουρισμός.....	21
1.2.6 Yachting (Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση).....	22
1.2.7 Κρουαζιέρα.....	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	
2.1 Ορισμός - Έννοιες.....	27
2.2 Ιστορική αναδρομή	28
2.3 Τα είδη της κρουαζιέρας.....	31
2.3.1 Cruise & Stay (Κρουαζιέρα και Παραμονή)	32
2.3.2 Cruise & Fly (Κρουαζιέρα και Αεροπορικό ταξίδι).....	32
2.3.3 Fly, Cruise & Stay (Αεροπορικό ταξίδι, κρουαζιέρα και Παραμονή)	32
2.3.4 Drive, Cruise & Stay (Μέσο μαζικής μεταφοράς, Κρουαζιέρα και Παραμονή)	32
2.3.5 Traditional Cruise (Παραδοσιακή Κρουαζιέρα)	33
2.3.6 Mini Cruise (Μικρή Κρουαζιέρα).....	33

2.3.7	Educational Cruise (Εκπαιδευτική Κρουαζιέρα).....	33
2.4	Τύποι λιμένων κρουαζιέρας	33
2.4.1	Λιμάνια επιβίβασης (home ports).....	34
2.4.2	Λιμάνια διέλευσης – διαμετακόμισης (ports-of-call ή transit ports).....	34
2.4.3	Υβριδικά λιμάνια (hybrid ports).....	35
2.5	Διεθνείς οργανισμοί κρουαζιέρας	36
2.5.1	ΗΠΑ και Καναδάς	36
2.5.1.1	Cruise Line International Association (CLIA)	36
2.5.1.2	International Council of Cruise Lines (ICCL)	37
2.5.1.3	Florida - Caribbean Cruise Association (FCCA).....	37
2.5.2	Ευρώπη	38
2.5.2.1	Passenger Shipping Association (PSA)	38
2.5.2.2	Cruise Europe.....	38
2.5.2.3	Verband der Faehrschiffahrt und Faehrtoutistik e.V. (VFF)	39
2.5.2.4	Medcruise.....	39
2.6	Νομικό και θεσμικό πλαίσιο κρουαζιέρας	40
2.7	Η βιομηχανία της κρουαζιέρας	43
2.7.1	Η Κρουαζιέρα σε παγκόσμιο επίπεδο	44
2.7.2	Η Κρουαζιέρα σε Ευρώπη και Μεσόγειο	53
2.7.3	Η Κρουαζιέρα στην Ελλάδα.....	61
2.8	Χαρακτηριστικά επιβατών κρουαζιέρας.....	68
2.8.1	Επιβιβάσεις σε ευρωπαϊκά λιμάνια	72
2.8.2	Επισκέψεις σε ευρωπαϊκά λιμάνια διέλευσης	74
2.9	Η άρση του καμποτάζ στην ελληνική κρουαζιέρα	76
	Συμπεράσματα κεφαλαίου	78

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

3.1	Οικονομική επίπτωση του τουρισμού της κρουαζιέρας	81
3.1.1	Άμεσες, έμμεσες και προκαλούμενες οικονομικές επιπτώσεις	82
3.1.2	Συνολικές οικονομικές επιπτώσεις του τομέα της κρουαζιέρας στην Ευρώπη, 2009-2013	83
3.1.3	Άμεσες οικονομικές επιπτώσεις του τομέα της κρουαζιέρας στην Ευρώπη, 2009-2013.....	98
3.2	Μεθοδολογικές προσεγγίσεις για την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων.....	106
3.2.1	Δείκτες Οικονομικών Επιδράσεων.....	106
3.2.2	Οικονομετρικά Μοντέλα	108
3.2.3	Μοντέλα Πολλαπλασιαστών	108
3.2.4	Ανάλυση κόστους – οφέλους (Cost – Benefit Analysis).....	109
3.2.5	Μέθοδος της τουριστικής κατανάλωσης	110
3.2.6	Η μέθοδος εισροών – εκροών (Input – Output Method).....	111
3.2.7	Το μοντέλο SAM (Social Accounting Matrix Model)	111
3.2.8	Ο Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού (Tourism Satellite Account)	112
B' ΜΕΡΟΣ	116

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

4.1	Μεθοδολογική προσέγγιση	116
4.1.1	Δευτερογενής έρευνα.....	117
4.1.2	Πρωτογενής έρευνα	117
4.1.3	Επιλογή μεθόδου έρευνας	119
4.1.4	Μεθοδολογία ανάλυσης δεδομένων και δειγματοληψίας	120
4.1.5	Λογιστική παλινδρόμηση (logistic regression)	123
4.2	Ερευνητική προσέγγιση	125

4.2.1	Το ερευνητικό δείγμα	125
4.2.2	Ερωτηματολόγιο	126
4.2.3	Η έρευνα	127
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ		
ΠΡΟΦΙΛ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....		
128		
5.1	Φύλο επιβατών	128
5.2	Χαρακτηριστικά και συχνότητα ταξιδιού	129
5.3	Λόγος επιλογής της Ελλάδας για την κρουαζιέρα	131
5.4	Τρόπος πληροφόρησης και κράτησης εισιτηρίων	132
5.5	Δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης και στο κρουαζιερόπλοιο	133
5.6	Εκδρομές στα λιμάνια διέλευσης.....	134
5.7	Διάρκεια διακοπών.....	135
5.8	Σημαντικότητα παραγόντων	135
5.9	Κίνητρα επιβατών κρουαζιέρας για πραγματοποίηση του ταξιδιού στην 3μερη κρουαζιέρα	136
5.9.1	Μεταβλητές που επηρεάζουν τη γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων.....	137
5.9.1.1	Επίσκεψη προορισμών με ιστορική σημασία	137
5.9.1.2	Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό.....	137
5.9.1.3	Απόκτηση νέων εμπειριών.....	138
5.9.1.4	Επίσκεψη σε άλλο μέρος της Ελλάδας	138
5.9.1.5	Διάρκεια διακοπών	138
5.9.2	Μεταβλητές που επηρεάζουν την επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία	139
5.9.2.1	Επίσκεψη σε άλλο μέρος της Ελλάδας	139
5.9.3	Μεταβλητές που επηρεάζουν τη επίσκεψη φίλων/συγγενών στην Ελλάδα.....	139

5.9.3.1	Τρόπος πληροφόρησης κρουαζιέρας	139
5.9.3.2	Δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο.....	139
5.9.3.3	Εκδρομές.....	140
5.9.4	Μεταβλητές που επηρεάζουν τη γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό ..	140
5.9.4.1	Επανάληψη της κρουαζιέρας	140
5.9.4.2	Απόκτηση νέων εμπειριών.....	140
5.9.4.3	Συνολικό κόστος διακοπών.....	141
5.9.4.4	Παραμονή περισσότερου χρόνου στα λιμάνια διέλευσης	141
5.9.4.5	Οικογενειακή κατάσταση	141
5.9.5	Μεταβλητές που επηρεάζουν την απόκτηση νέων εμπειριών.....	142
5.9.5.1	Επανάληψη της κρουαζιέρας	142
5.9.5.2	Γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων.....	142
5.9.5.3	Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό.....	142
5.9.5.4	Επίσκεψη σε άλλο μέρος της Ελλάδας	143
5.9.5.5	Συνολικό κόστος διακοπών.....	143
5.9.5.6	Δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης.....	143
5.9.5.7	Εθνικότητα.....	143
5.9.6	Κίνητρα επιβατών κρουαζιέρας για πραγματοποίηση του ταξιδιού στην 8μερη κρουαζιέρα	145
5.9.7	Μεταβλητές που επηρεάζουν τη γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων.....	146
5.9.7.1	Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό.....	146
5.9.7.2	Απόκτηση νέων εμπειριών.....	146
5.9.7.3	Επίσκεψη σε περισσότερα νησιά	147
5.9.7.4	Ετήσιο ατομικό εισόδημα	147
5.9.8	Μεταβλητές που επηρεάζουν την επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία.....	147

5.9.8.1	Επίσκεψη σε άλλο μέρος της Ελλάδας	147
5.9.8.2	Σχέση τιμής – ποιότητας των εκδρομών.....	148
5.9.8.3	Επίσκεψη σε αρχαιολογικούς χώρους	148
5.9.9	Μεταβλητές που επηρεάζουν την επίσκεψη φίλων/συγγενών	149
5.9.9.1	Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό.....	149
5.9.9.2	Τιμή εκδρομών.....	149
5.9.10	Μεταβλητές που επηρεάζουν τη γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό ..	149
5.9.10.1	Απόκτηση νέων εμπειριών.....	149
5.9.10.2	Επίσκεψη σε άλλο μέρος της Ελλάδας	150
5.9.10.3	Συνολικό κόστος διακοπών.....	150
5.9.10.4	Εναλλακτική λύση	150
5.9.11	Μεταβλητές που επηρεάζουν την απόκτηση νέων εμπειριών.....	151
5.9.11.1	Τύπος καμπίνας.....	151
5.9.11.2	Επανάληψη της κρουαζιέρας	151
5.9.11.3	Γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων.....	151
5.9.11.4	Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό.....	152
5.9.11.5	Τρόπος πληροφόρησης της κρουαζιέρας.....	152
5.9.11.6	Επίσκεψη σε άλλο μέρος	152
5.9.11.7	Συνολικό κόστος διακοπών.....	153
5.9.11.8	Διάρκεια διακοπών	153
5.9.11.9	Εθνικότητα.....	153
5.10	Στατιστικά μοντέλα πρόβλεψης για το σύνολο του δείγματος	155
5.10.1	Πιθανότητα να πραγματοποιήσει ένας επιβάτης 8μερη κρουαζιέρα έναντι 3μερης.	156
5.10.2	Παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης.....	157

5.10.3	Παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης των επιβατών στο κρουαζιερόπλοιο	158
5.10.4	Επιλογές εθνικοτήτων	159
5.10.5	Παράγοντες που επηρεάζουν τη διάθεση των επιβατών να πραγματοποιήσουν εναλλακτικά διακοπές σε άλλο μέρος της Ελλάδας (με το ίδιο χρηματικό ποσό που τους κόστισε η κρουαζιέρα).....	161
5.11	Στατιστικά μοντέλα πρόβλεψης για την 3μερη κρουαζιέρα	162
5.11.1	Παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης.....	162
5.11.2	Παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης των επιβατών στο κρουαζιερόπλοιο	163
5.11.3	Επιλογές εθνικοτήτων	164
5.11.4	Παράγοντες που επηρεάζουν τη διάθεση των επιβατών να πραγματοποιήσουν εναλλακτικά διακοπές σε άλλο μέρος της Ελλάδας (με το ίδιο χρηματικό ποσό που τους κόστισε η κρουαζιέρα).....	165
5.12	Στατιστικά μοντέλα πρόβλεψης για την 8μερη κρουαζιέρα	166
5.12.1	Παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης.....	166
5.12.2	Παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης των επιβατών στο κρουαζιερόπλοιο	167
5.12.3	Επιλογές εθνικοτήτων	168
5.12.4	Παράγοντες που επηρεάζουν τη διάθεση των επιβατών να πραγματοποιήσουν εναλλακτικά διακοπές σε άλλο μέρος της Ελλάδας (με το ίδιο χρηματικό ποσό που τους κόστισε η κρουαζιέρα).....	169
5.13	Τελικό μοντέλο πρόβλεψης.....	171
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ		
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ		
	Ελληνόγλωσση.....	184

Ξενόγλωσση	189
Παράρτημα Α: Ερωτηματολόγιο	198
Παράρτημα Β: SPSS Output	201

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 2.6-1: Συνολική Οικονομική Συμβολή της κρουαζιέρας ανά προορισμό, 2011/2012	46
Πίνακας 2.6-2: Σύγκριση των δαπανών της κρουαζιέρας – Όλοι οι προορισμοί.....	49
Πίνακας 2.6-3: Διεθνής Ζήτηση για κρουαζιέρα, 1999-2013.....	51
Πίνακας 2.6-4: Επιβάτες στα σημαντικότερα λιμάνια επιβίβασης της Ευρώπης, 2007-2013.....	59
Πίνακας 2.7-1: Δημογραφικά χαρακτηριστικά επιβατών κρουαζιέρας στη Βόρεια Αμερική.....	70
Πίνακας 2.7-2: Επιβιβάσεις σε Ευρωπαϊκά Λιμάνια, 2009-2013.....	74
Πίνακας 3.1-1: Συνολικές Οικονομικές Επιπτώσεις στην Ευρώπη ανά βιομηχανία, 2009-2013	86
Πίνακας 3.1-2: Συνολικές Οικονομικές Επιπτώσεις ανά χώρα, 2009	88
Πίνακας 3.1-3: Συνολικές Οικονομικές Επιπτώσεις ανά χώρα, 2010	90
Πίνακας 3.1-4: Συνολικές Οικονομικές Επιπτώσεις ανά χώρα, 2011	91
Πίνακας 3.1-5: Συνολικές Οικονομικές Επιπτώσεις ανά χώρα, 2012	92
Πίνακας 3.1-6: Συνολικές Οικονομικές Επιπτώσεις ανά χώρα, 2013	93
Πίνακας 3.1-7: Οικονομικά Μεγέθη Κρουαζιέρας στην Ευρώπη για τα έτη 2008-2013	95
Πίνακας 3.1-8: Άμεσα Οικονομικά Οφέλη από τη Βιομηχανία Κρουαζιέρας.....	97
Πίνακας 3.1-9: Άμεσες Οικονομικές Επιπτώσεις της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στην Ευρώπη, 2009-2013	101
Πίνακας 3.1-10: Άμεσες Οικονομικές Επιπτώσεις ανά βιομηχανία, 2009-2012	104
Πίνακας 5.1-1: Δημογραφικά χαρακτηριστικά επιβατών.....	129
Πίνακας 5.2-1: Δημογραφικά χαρακτηριστικά επιβατών.....	130
Πίνακας 5.2-2: Συχνότητα ταξιδιού.....	131
Πίνακας 5.3-1: Λόγος ταξιδιού.....	131
Πίνακας 5.4-1: Τρόπος πληροφόρησης για την κρουαζιέρα	133
Πίνακας 5.5-1: Δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης.....	134
Πίνακας 5.6-1: Εκδρομές στα λιμάνια διέλευσης.....	134
Πίνακας 5.7-1: Ημέρες διακοπών	135
Πίνακας 5.8-1: Σημαντικότητα παραγόντων	135

Πίνακας 5.9-1: Κίνητρα επιβατών για 3μερη κρουαζιέρα.....	136
Πίνακας 5.9-2: Κίνητρα επιβατών για 3μερη κρουαζιέρα.....	145

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Διάγραμμα 2.6-1: Αγορά επιβατών, 2009-2013	53
Διάγραμμα 2.6-2: Μερίδιο Χωρητικότητας στη Μεσόγειο.....	60
Διάγραμμα 2.6-3: Λιμένες Πειραιώς (εταιρείες).....	64
Διάγραμμα 2.7-1: Επιβιβάσεις σε Ευρωπαϊκά Λιμάνια, 2009-2013	73
Διάγραμμα 3.1-1: Άμεσες Δαπάνες από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Ευρώπη (σε ποσοστά), 2009-2013.....	105
Διάγραμμα 3.1-2: Άμεσες Δαπάνες από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Ευρώπη (σε δις €.), 2009-2013	106

Περίληψη

Η παρούσα διδακτορική διατριβή διερευνά τους παράγοντες εκείνους που ωθούν τους επιβάτες κρουαζιέρας να δαπανήσουν χρήματα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους. Αρχικά γίνεται μια εκτενής αναφορά στη βιομηχανία της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο και εθνικό επίπεδο και προσδιορίζεται η συνεισφορά της στον σχηματισμό του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος. Η ανάλυση της ζήτησης για κρουαζιέρα περιγράφεται σε επίπεδο εθνικό και περιφερειακό (Μεσόγειος, Αμερική, Ευρώπη κ.λπ.) αλλά και σε συνδυασμό με τα δημογραφικά, εισοδηματικά, επαγγελματικά, οικογενειακά και άλλα χαρακτηριστικά των επιβατών.

Το επίκεντρο της διατριβής είναι η ανάλυση των χαρακτηριστικών των επιβατών κρουαζιέρας που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης για προϊόντα και/ή υπηρεσίες κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας τόσο πάνω στο κρουαζιερόπλοιο όσο και στα λιμάνια διέλευσης του πλοίου. Για το σκοπό αυτό, διενεργήθηκε έρευνα πεδίου σε επιβάτες κρουαζιερόπλοιων οι οποίοι ξεκίνησαν το ταξίδι τους από το λιμάνι του Πειραιά. Οι συμμετέχοντες προέρχονταν από διαφορετικές χώρες, ανήκαν σε διαφορετικές ηλικιακές ομάδες και είχαν διαφορετική οικογενειακό και οικονομικό προφίλ. Το ερωτηματολόγιο αφορούσε κυρίως στο ύψος της δαπάνης των επιβατών στα ελληνικά νησιά προσέγγισης του κρουαζιερόπλοιου αλλά και πάνω στο πλοίο και για το λόγο αυτό ζητήθηκε από τους επιβάτες να το συμπληρώσουν κατά τη διάρκεια της επιστροφής τους στο λιμάνι του Πειραιά.

Η πραγματοποιηθείσα έρευνα συγκέντρωσε πρωτογενή στοιχεία και μπορεί να κατηγοριοποιηθεί στις διερευνητικές μεθόδους προσέγγισης, καθώς ζητείται να εντοπιστούν τα χαρακτηριστικά εκείνα που επιδρούν στη δαπάνη των επιβατών κρουαζιέρας. Ακολουθήθηκε ποσοτική έρευνα κατά την οποία ελήφθησαν υπόψη κριτήρια, όπως είναι η πολυπλοκότητα του ερωτηματολογίου, ο όγκος των πληροφοριών που ζητούνται, η αξιοπιστία των πληροφοριών, η αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος, ο χρόνος διεξαγωγής της έρευνας και το κόστος διεξαγωγής της. Η συμπλήρωση των συγκεκριμένων ερωτηματολογίων προσέφερε πρωτογενή στοιχεία και αποτέλεσε το εργαλείο πάνω στο οποίο βασίστηκε η καταγραφή και ανάλυση όλων των παραγόντων που υπεισέρχονται στις δαπάνες των επιβατών της κρουαζιέρας.

Για να εξαχθούν συμπεράσματα ακολουθήσαμε μια σειρά από στατιστικές αναλύσεις. Η μεθοδολογία που αναπτύξαμε στην παρούσα έρευνα, μετά τους ελέγχους ανεξαρτησίας των μεταβλητών, έχει ως σκοπό να βοηθήσει στην απάντηση συγκεκριμένων ερωτημάτων σχετικά με τα χαρακτηριστικά που επηρεάζουν τη δαπάνη των επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Πιο συγκεκριμένα, διερευνήθηκαν το προφίλ των επιβατών, τα χαρακτηριστικά του ταξιδιού, οι λόγοι προτίμησης της συγκεκριμένης κρουαζιέρας στα νησιά του Αιγαίου, το ύψος της δαπάνης τόσο πάνω στο κρουαζιερόπλοιο όσο και στα λιμάνια διέλευσης των πλοίων και τέλος τα χαρακτηριστικά εκείνα των επιβατών που επηρεάζουν τη δαπάνη τους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Έγινε χρήση μη παραμετρικών μεθόδων στατιστικής ανάλυσης και συγκεκριμένα μιας ειδικής κατηγορίας μεταβλητών, οι κατηγορικές μεταβλητές, που είναι ευρέως διαδεδομένες στις κοινωνικές έρευνες για τη μέτρηση στάσεων και απόψεων. Η εξαρτημένη μας μεταβλητή ήταν η συνολική δαπάνη (ΣΔ) και με βάση αυτή αναδείχθηκαν τα χαρακτηριστικά των επιβατών που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας, είτε μέσα στο κρουαζιερόπλοιο είτε στα λιμάνια προσέγγισης. Για τη διεξαγωγή των συμπερασμάτων επιλέχθηκε η μέθοδος της λογιστικής παλινδρόμησης (logistic regression), η οποία καθορίζει τις επιπτώσεις των πολλαπλών ανεξάρτητων μεταβλητών που παρουσιάζονται ταυτόχρονα για να προβλέψουμε τη σχέση που έχουν με την εξαρτημένη μεταβλητή.

Προκειμένου να διερευνήσουμε τα χαρακτηριστικά των επιβατών αλλά και τη διάθεσή τους για δαπάνη, τόσο συνολικά όσο και σε κάθε δρομολόγιο ξεχωριστά, διαχωρίσαμε το δείγμα μας σε τρεις γενικές κατηγορίες.

Πριν την κατασκευή του τελικού μας μοντέλου, δημιουργήθηκαν στατιστικά μοντέλα πρόβλεψης που τα διαχωρίσαμε σε τρεις κατηγορίες. Η πρώτη αφορά σε ολόκληρο το δείγμα (507 επιβάτες), η δεύτερη στο δείγμα που πραγματοποίησε 3μερη κρουαζιέρα και η τρίτη σε αυτό που πραγματοποίησε 8μερη κρουαζιέρα. Τα ευρήματα της παραπάνω έρευνας, όπως διαχωρίστηκε, κατέδειξαν ότι οι μεταβλητές που επηρέασαν τα κίνητρα των επιβατών για την πραγματοποίηση της κρουαζιέρας ήταν η γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων, η επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία, η πρότερη επίσκεψη φίλων/συγγενών, η γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό και η απόκτηση νέων εμπειριών.

Η επιλογή του επιβάτη να πραγματοποιήσει κρουαζιέρα μεγάλης διάρκειας (8μερη) εξαρτήθηκε από το εισόδημά του, την οικογενειακή του κατάσταση, την πραγματοποίηση επίσκεψης στην Ελλάδα αποκλειστικά και μόνο για την κρουαζιέρα, το κόστος των διακοπών του (εκτός κρουαζιέρας) και το ύψος της δαπάνης στο κρουαζιερόπλοιο. Το ύψος της δαπάνης των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου επηρεάστηκε από το ποσό που δαπάνησαν πάνω στο πλοίο, τη διάρκεια των διακοπών αλλά και την επίσκεψη σε περισσότερα νησιά. Αντίστοιχα, το ύψος της δαπάνης των επιβατών πάνω στο κρουαζιερόπλοιο επηρεάστηκε από τον τύπο καμπίνας, το ύψος της δαπάνης στα λιμάνια διέλευσης αλλά και την πραγματοποίηση ή μη των εκδρομών που προσέφερε η εταιρεία στα λιμάνια προσέγγισης.

Στη συνέχεια, προσδιορίστηκε ένα μοντέλο που συνδέει τα κυριότερα χαρακτηριστικά με το ύψος της δαπάνης των επιβατών της κρουαζιέρας. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ), το εισόδημα των επιβατών, η οικογενειακή τους κατάσταση, ο τρόπος πληροφόρησης της κρουαζιέρας αλλά και η εθνικότητα. Με τη βοήθεια του υποδείγματος έγινε πλέον δυνατός ο ποσοτικός προσδιορισμός της επιρροής ενός εκάστου από τους προσδιοριστικούς παράγοντες στη δαπάνη κατανάλωσης κατά κατηγορία επιβάτη.

Λέξεις Κλειδιά: Κρουαζιέρα, Λιμάνια Διέλευσης, Παράγοντες Διαμόρφωσης Δαπάνης, Χαρακτηριστικά Επιβατών

Abstract

This present dissertation explores the factors that motivate cruise passengers to spend money during their trip. Initially, a detailed description of the cruise industry at global and national levels is made and the contribution to the formation of the Gross Domestic Product is determined. The analysis of demand for the cruise is describing at national and regional level (Mediterranean, America, Europe, etc.) but in combination with the demographic characteristics, income, occupation, family and other passengers' characteristics as well.

The focus of the dissertation is the analysis of the cruise passengers' characteristics that affect the level of expenditure for goods and/or services during the cruise trip onboard the cruise ship and in transit ports. For this purpose, a field research was conducted to cruise passengers who started their journey from the port of Piraeus. The participants came from different countries, belonging to different age groups and had different family and economic profile. The questionnaire focused mainly on the level of the passengers' expenditures in the Greek islands and onboard and therefore they were asked to complete the questionnaire during their return to the port of Piraeus.

The research carried out, gathered primary data and can be categorized in exploratory approach methods, and sought to identify the characteristics that affect the cruise passengers' expenses. A quantitative research was followed through which criteria was considered, such as the complexity of the questionnaire, the amount of information requested, the reliability of information, the representativeness of the sample, the time of the survey and the cost of the research. The completion of these questionnaires offered primary data and was the instrument on which the recording of the data and the analysis of all the factors involved in the cruise passengers' spending was based.

In order to draw conclusions a series of statistical analyses was followed. The methodology developed in this investigation, after the tests of independence of the variables, aims to help to the answer of specific questions about the characteristics that influence the level of expenditures of the cruisers in Greece. In particular, the passenger profile, the characteristics of the trip, the reasons of the preference of this particular cruise trip in the Aegean islands, the level of expenditure both onboard the

cruise ship and the transit ports, and the characteristics of the passengers affecting the expenditure during the trip were investigated. We used non-parametric methods of statistical analysis, namely a special category of variables, the categorical variables, which are widespread in social surveys for measuring attitudes and opinions. Our dependent variable was the total expenditures (TE) and then the passengers' characteristics that affect the level of expenditure during the cruise were highlighted, either onboard the cruise ship or in the ports of call. In order to conduct the conclusions, the method of logistic regression was chosen, which determines the effects of the multiple independent variables presented simultaneously to predict the relationship they have with the dependent variable.

In order to investigate the characteristics of passengers and their attitude for expenditures, both in total and in each itinerary separately, we separated our sample into three general categories.

Prior to the construction of our final model, statistically forecasting models were produced that were separated into three categories. The first is related to the entire sample (507 passengers); the second to the sample made 3-days cruise and the third to the sample made 8-days cruise. The findings of the above investigation, as was separated, showed that the variables that affect the incentives of passengers to cruise was the acquaintance of new destinations and people, visiting places with historical significance, the previous visit of friends/relatives, the acquaintance with the Greek culture and gaining new experiences.

The choice of the passenger to experience a long cruise (8-days) was depended on their income, marital status, the visit to Greece only for the cruise, the cost of holiday (except the cruise trip) and the level of expenditure onboard the cruise ship. The level of expenditure by passengers in the transit ports was affected by the amount spent onboard the ship, the duration of their holidays and the visits to more islands. Correspondingly, the level of expenditure onboard the cruise ship was affected by the type of the cabin, the level of expenditure in transit ports and the excursions offered by the company at the ports.

Then, a model that connects the main features with the cost of the cruise passengers was determined. These characteristics are the Gross Domestic Product (GDP), the

passengers' income, their marital status, the way of the information of the cruise and their ethnicity. With the help of the model, the quantification of the influence of each of the determinants to the consumption expenditure per passenger category became possible.

Keywords: Cruise, Ports-of-call, Factors Influencing Expenditure, Passengers' Characteristics

Εισαγωγή

Ο τουρισμός κρουαζιέρας σήμερα είναι πολύ διαφορετικός από ό,τι ήταν τη δεκαετία του 1970. Ο κλάδος της κρουαζιέρας έχει αναπτυχθεί σε μια ολοκληρωμένη και πολύπλοκη βιομηχανία διακοπών, έχοντας εξελιχθεί πολύ τα τελευταία 20 χρόνια. Ο τουρισμός κρουαζιέρας έχει τη βάση του πίσω στη δεκαετία του 1960 και συμπίπτει με την παρακμή των υπερωκεάνιων ταξιδιών και την εισαγωγή του πρώτου χωρίς στάσεις αεροπορικού ταξιδιού ανάμεσα στις ΗΠΑ και την Ευρώπη. Η δεκαετία του 1970 και 1980 ήταν μία περίοδος μέτριας ανάπτυξης, με αύξηση από περίπου μισό εκατομμύριο επιβατών το 1970 σε 1,4 εκατομμύρια το 1980 και 3,8 εκατομμύρια το 1990. Τη δεκαετία του 1990 αυτό ο τύπος τουρισμού έφτασε στην Ευρώπη, την Ασία και την Ωκεανία και άρχισε μία περίοδος μεγάλης ανάπτυξης. Επί του παρόντος, υπάρχουν περισσότερα από 30 πλοία τα οποία πρόκειται να ενταχθούν στον παγκόσμιο στόλο τα επόμενα τέσσερα χρόνια αντιπροσωπεύοντας επενδύσεις άνω των \$20 δις (McKee, 2008).

Η Βόρεια Αμερική αντιπροσωπεύει περισσότερο από το 80% της παγκόσμιας αγοράς, αλλά σύμφωνα με ειδικούς, οι αγορές της Ευρώπης και της Ασίας υπόσχονται μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης. Η συμμετοχή του τομέα της κρουαζιέρας στον διεθνή τουρισμό αντιστοιχεί στο 1,6% του συνόλου των τουριστών και στο 1,9% του συνολικού αριθμού νυκτών διαμονής. Τα έσοδα από τις εταιρείες κρουαζιέρας αντιπροσωπεύουν το 3% των διεθνών τουριστικών εισπράξεων. Ο τομέας της κρουαζιέρας είναι το ταχύτερα αναπτυσσόμενο τμήμα στην τουριστική βιομηχανία και έχει επιτύχει να αυξήσει περίπου στο διπλάσιο συγκριτικά με το ποσοστό του χερσαίου τουρισμού. Ο αριθμός των θέσεων ελλιμενισμού έχει αυξηθεί περισσότερο από 500% μεταξύ του 1980 και του 2007 (McKee, 2008).

Για πολλούς προορισμούς και ειδικότερα για την Καραϊβική, η κρουαζιέρα αποτελεί περισσότερο από το 50% των συνολικών τουριστικών αφίξεων, δημιουργώντας σημαντικές εισπράξεις από τις προσφερόμενες υπηρεσίες στο λιμάνι και τα έξοδα των επιβατών και του πληρώματος (McKee, 2008). Αναμένεται ότι η βιομηχανία της κρουαζιέρας θα συνεχίσει να αναπτύσσεται, μιας και ο τομέας της κρουαζιέρας είναι ανάμεσα στους 10 πρώτους προορισμούς τουρισμού σε αφίξεις και εισπράξεις. Ο μέσος όρος των εσόδων ανά ταξίδι κρουαζιέρας είναι περίπου τόσο υψηλό όσο ο μέσος όρος εισπράξεων ανά διεθνείς τουριστικές αφίξεις. Οι επιβάτες κρουαζιέρας

φαίνεται ότι ξοδεύουν λιγότερο από το 30% συγκριτικά με τη δαπάνη ενός τουρίστα στην ξηρά.

Ομοίως, σημαντική είναι η κρουαζιέρα στον ευρωπαϊκό χώρο όπου το 2013 παρατηρείται μία αύξηση σε αριθμούς επιβατών συγκριτικά με τα προηγούμενα έτη. Συγκεκριμένα, παρατηρείται αύξηση κατά 11% σε σχέση με το 2012 και κατά 60% συγκριτικά με το 2007. Τις πρώτες θέσεις, από άποψη αριθμού επιβατών, όσον αφορά στη Μεσόγειο καταλαμβάνουν η Ισπανία, η Ιταλία και η Ελλάδα (Βαρκελώνη και Πάλμα Μαγιόρκα για την Ισπανία, Τσιβιταβέκκια, Σαβόνα και Γένοβα για την Ιταλία και το λιμάνι του Πειραιά για την Ελλάδα). Όσον αφορά στη Βόρεια Ευρώπη, τις πρώτες θέσεις κατέχουν το Ηνωμένο Βασίλειο, η Δανία, η Γερμανία και η Ολλανδία (Σαουθάμπτον και Ντόβερ για το Ηνωμένο Βασίλειο, Κοπεγχάγη για τη Δανία, Κίελο για τη Γερμανία και Άμστερνταμ για την Ολλανδία). Το μερίδιο χωρητικότητας στη Μεσόγειο κατά το 2012 ήταν 19,9% συγκριτικά με το 2003 που ήταν 11,5% (McKee, 2008).

Για την πατρίδα μας, η κρουαζιέρα αποτελεί μια σημαντική πηγή εισοδήματος. Κατά τα τελευταία έτη, παρουσιάστηκε αύξηση του τουριστικού ρεύματος που επισκέπτεται τη χώρα μας μέσω της κρουαζιέρας. Έτσι το 2011 οι αφίξεις κρουαζιερόπλοιων ήταν περισσότερες συγκριτικά με το 2010 (4.937 αφίξεις πλοίων το 2011 και 4.385 αφίξεις το 2010). Στο κεντρικό λιμάνι της χώρας παρατηρήθηκε αύξηση επιβατών για το 2011 κατά 34,8% συγκριτικά με το προηγούμενο έτος, ενώ στο σύνολο τους τα ελληνικά λιμάνια παρουσίασαν μία αύξηση επιβατών της τάξης του 20,4% σε σχέση με το 2010. Σύμφωνα με στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, κατά τα έτη 2004-2009 αφίχθησαν συνολικά 22.318 επιβάτες κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα. Ταυτόχρονα ο αριθμός των τουριστών βοήθησε στην αύξηση των εσόδων του ελληνικού κράτος από τη μεγάλη βιομηχανία της χώρας μας που λέγεται τουρισμός (McKee, 2008).

Ο αριθμός πλοίων και επιβατών δείχνει ανοδικές τάσεις στα περισσότερα λιμάνια (14 στο σύνολο), συμπεριλαμβανομένου του Πειραιά έως και το έτος 2014. Τα λιμάνια του Πειραιά και της Κέρκυρας, είναι ταυτόχρονα λιμάνια αφετηρίας και λιμάνια προορισμού, ενώ τα υπόλοιπα είναι μόνο λιμάνια προορισμού. Σημαντικά λιμάνια κρουαζιέρας δεν διαθέτουν σταθμούς διακίνησης επιβατών. Στα περισσότερα λιμάνια

το πλοίο γνωρίζει εκ των προτέρων τη θέση ελλιμενισμού, αλλά μόνο πέντε χρησιμοποιούν το σύστημα κράτησης θέσης (Ε.ΛΙΜ.Ε., 2014γ).

Το 2013 η Ελλάδα υποδέχθηκε σχεδόν 2,4 εκ. τουρίστες κρουαζιέρας και εισέπραξε €445 εκατ. (ΣΕΤΕ, 2015). Συγκεκριμένα, συνολικές αφίξεις το 2013 έφτασαν στις 2.374.200 επιβάτες κρουαζιέρας, ενώ μέχρι και το τρίτο τρίμηνο του 2014 οι αφίξεις καθορίστηκαν στις 1.856.500 επιβάτες. Η εποχικότητα των επιβατών κρουαζιέρας είναι μεγάλη αλλά συγκριτικά μικρότερη από αυτή του εισερχόμενου τουρισμού, αφού στο 3^ο τρίμηνο έχουμε το 47,9% των αφίξεων και το 48,3% των εισπράξεων και στο 2^ο και 4^ο τρίμηνο το 49,2% και το 48,9% αντίστοιχα. Το 1^ο τρίμηνο η κρουαζιέρα είναι πρακτικά ανύπαρκτη με μόλις 2,9% των αφίξεων και 2,8% των εσόδων (ΣΕΤΕ, 2015).

Οι δαπάνες των επιβατών κρουαζιέρας και των τουριστών γενικότερα, είναι ένα από τα σημαντικότερα συστατικά στοιχεία του οικονομικού αντίκτυπου. Η σημασία της ταξιδιωτικής δαπάνης σε συνδυασμό με τα διαφορετικά χαρακτηριστικά των επιβατών (Δημογραφικά, οικονομικά, κοινωνικο-πολιτισμικά κ.α.) αναγνωρίζεται πλήρως στην πρόσφατη βιβλιογραφία. Ωστόσο, μικρή έρευνα έχει πραγματοποιηθεί για τις δαπάνες των επιβατών κρουαζιέρας. Η περισσότερη έρευνα που έχει γίνει μέχρι στιγμής, έχει βασιστεί σε ένα μείγμα υποθετικών δεδομένων, δαπάνες σε δείγμα και στους πολλαπλασιαστές. Έχει γίνει έρευνα στην οποία συγκρίνονται οι συμπεριφορές ως προς τη δαπάνη μεταξύ των επιβατών κρουαζιέρας και των τουριστών στην ξηρά και έχουν βρεθεί σημαντικές διαφορές ανάμεσα στις δύο ομάδες επισκεπτών (Morrison *et al.*, 2003). Μελέτη σχετικά με τους παράγοντες που επηρεάζουν τη δαπάνη των επιβατών κρουαζιέρας δείχνει ότι η ευχάριστη και μη-επιθετική συμπεριφορά των πωλητών ήταν σημαντικός παράγοντας για την τόνωση των πωλήσεων (Henthorne, 2000).

Σκοπός της παρούσας διατριβής είναι η προσέγγιση των παραγόντων εκείνων που προσδιορίζουν την κατανάλωση των επιβατών της κρουαζιέρας στα ελληνικά λιμάνια, καθώς αποτελεί σημαντικό και ουσιαστικό στοιχείο της εθνικής μας οικονομίας. Για το λόγο αυτό πραγματοποιήθηκε έρευνα πεδίου από το Σεπτέμβριο έως και το Νοέμβριο του 2012 σε επιβάτες κρουαζιερόπλοιων, όπου συμμετείχε ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα 507 ατόμων. Προηγήθηκε πιλοτική έρευνα τον Αύγουστο

του ίδιου έτους σε 30 επιβάτες κρουαζιερόπλοιου με σκοπό να διαπιστωθούν τυχόν αδυναμίες του ερωτηματολογίου κυρίως σε επίπεδο κατανόησης.

Η διατριβή χωρίζεται σε δύο μέρη: (α) τη βιβλιογραφική ανασκόπηση (θεωρητικό μέρος), που περιλαμβάνει μια εισαγωγή στις έννοιες που θα ερευνηθούν, αλλά και εκτεταμένη βιβλιογραφική επισκόπηση της βιομηχανίας της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο και εθνικό επίπεδο και (β) το ερευνητικό μέρος, το οποίο αποτελεί τον πυρήνα της διδακτορικής αυτής διατριβής και περιλαμβάνει του στόχους της έρευνας, τη μεθοδολογία, την παρουσίαση των ευρημάτων και τα εξαγόμενα συμπεράσματα.

Στο πρώτο μέρος αναλύεται η βιβλιογραφική ανασκόπηση. Το πρώτο κεφάλαιο εισάγει τον αναγνώστη στην έννοια του θαλάσσιου τουρισμού πραγματοποιώντας μια θεωρητική προσέγγιση των εννοιών. Στο κεφάλαιο αυτό αναλύεται εκτενώς η έννοια του θαλάσσιου τουρισμού καθώς και οι διάφορες μορφές του. Πιο συγκεκριμένα, αναλύονται ο παράκτιος τουρισμός, ο υποβρύχιος ή καταδυτικός τουρισμός, ο θαλάσσιος τουρισμός φύσης, ο θαλάσσιος αλιευτικός τουρισμός, ο θαλάσσιος πολιτιστικός τουρισμός, το yachting (ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση) και η κρουαζιέρα.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται εισαγωγή στον κλάδο της κρουαζιέρας. Περιγράφεται αναλυτικά η έννοια αυτής της μορφής τουρισμού καθώς επίσης και η ιστορική αναδρομή της. Στη συνέχεια, αναλύονται τα είδη της κρουαζιέρας, όπως το cruise & stay, cruise & fly, fly, cruise & stay, drive, cruise & stay, traditional cruise, mini cruise και educational cruise. Ακολουθεί η ανάλυση των τύπων λιμένων κρουαζιέρας και γίνεται περιγραφή των λιμανιών επιβίβασης (home ports), των λιμανιών διέλευσης – διαμετακόμισης (ports-of-call) και των υβριδικών λιμανιών (hybrid ports). Αναλύονται οι διεθνείς οργανισμοί κρουαζιέρας τόσο στις ΗΠΑ και τον Καναδά όσο και στην Ευρώπη. Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στη βιομηχανία της κρουαζιέρας και περιγράφεται η κρουαζιέρα σε παγκόσμιο επίπεδο, η κρουαζιέρα σε Ευρώπη και Μεσόγειο και η κρουαζιέρα στην Ελλάδα. Στο ίδιο κεφάλαιο, περιγράφονται τα χαρακτηριστικά των επιβατών κρουαζιέρας τόσο στο παρελθόν όσο και στο παρόν, βασισμένα στη Διεθνή Ένωση Γραμμών Κρουαζιέρας. Οι επιβιβάσεις στα λιμάνια αλλά και οι επισκέψεις στα ευρωπαϊκά λιμάνια διέλευσης (ports-of-call) είναι επίσης κύρια σημεία στην ανάλυση του δεύτερου κεφαλαίου. Στη συνέχεια,

γίνεται λόγος για την άρση του καμποτάζ στην ελληνική κρουαζιέρα και περιγράφεται το νομικό και θεσμικό πλαίσιο αυτής.

Στο τρίτο κεφάλαιο, αναλύεται ο οικονομικός αντίκτυπος του κλάδου της κρουαζιέρας και η οικονομική επίπτωσή του. Αναλύονται οι άμεσες, έμμεσες και προκαλούμενες οικονομικές επιπτώσεις και περιγράφονται με αριθμητικά δεδομένα οι συνολικές και οι άμεσες οικονομικές επιπτώσεις του τομέα της κρουαζιέρας στην Ευρώπη από το 2009 έως και το 2013. Στη συνέχεια αναλύονται οι μεθοδολογικές προσεγγίσεις για την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων. Συγκεκριμένα, περιγράφονται οι δείκτες οικονομικών επιδράσεων (Δείκτης τουριστικού μεριδίου του τουρισμού κρουαζιέρας στο ΑΕΠ και στο σύνολο του τουριστικού εισοδήματος, δείκτης δημιουργίας περιφερειακού εισοδήματος του τουρισμού κρουαζιέρας και ο δείκτης περιφερειακής απασχόλησης στον τουρισμό κρουαζιέρας), τα οικονομετρικά μοντέλα, τα μοντέλα πολλαπλασιαστών, η ανάλυση κόστους – οφέλους (cost – benefit analysis), η μέθοδος της τουριστικής κατανάλωσης, η μέθοδος εισροών – εκροών (input – output analysis), το μοντέλο SAM (Social Accounting Matrix) και ο Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού (Tourism Satellite Account).

Στο δεύτερο μέρος αναλύεται η μεθοδολογική και ερευνητική προσέγγιση της παρούσας έρευνας. Στο τέταρτο κεφάλαιο ακολουθεί η μεθοδολογική προσέγγιση, περιγράφεται η δευτερογενής αλλά και η πρωτογενής έρευνα και η επιλογή μεθόδου έρευνας. Στη συνέχεια, αναλύεται η μεθοδολογία ανάλυσης δεδομένων και δειγματοληψίας και γίνεται αναφορά στη μέθοδο της λογιστικής παλινδρόμησης (logistic regression) η οποία και ακολουθήθηκε για την εξαγωγή των αποτελεσμάτων της έρευνας. Ακολουθεί η ερευνητική προσέγγιση περιγράφοντας το ερευνητικό δείγμα, το ερωτηματολόγιο και την έρευνα.

Στο πέμπτο κεφάλαιο ακολουθούν αναλυτικά τα αποτελέσματα της έρευνας ξεκινώντας με το προφίλ των επιβατών και τα δημογραφικά στοιχεία αλλά και το προφίλ του ταξιδιού. Στη συνέχεια, ακολουθούν οι έλεγχοι ανεξαρτησίας (χ^2) για να εξακριβωθεί ποιες μεταβλητές επηρεάζονται μεταξύ τους, οι οποίοι βρίσκονται στο παράρτημα της παρούσας διδακτορικής διατριβής. Ακολουθεί η ανάλυση των κινήτρων και οι ανάλογες συσχετίσεις τόσο για το σύνολο του δείγματος όσο και για το κάθε ταξίδι χωριστά (3μερη και 8μερη κρουαζιέρα). Τέλος, αναλύονται τα στατιστικά μοντέλα πρόβλεψης και καταλήγουμε στο βέλτιστο τελικό στατιστικό

μοντέλο πρόβλεψης με το οποίο προσδιορίζουμε τους παράγοντες που επηρεάζουν την επιθυμία δαπάνης των επιβατών κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας.

Τέλος, στο έκτο κεφάλαιο εξάγονται τα συμπεράσματα της έρευνας και οι γενικές διαπιστώσεις, όπως επίσης και προτάσεις για μελλοντική ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

Α΄ ΜΕΡΟΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ: ΜΙΑ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

1.1 Ορισμός - Έννοιες

Ο τουρισμός αποτελεί μια σημαντική ανθρώπινη δραστηριότητα και αυτό κυρίως λόγω των οικονομικών διαστάσεων που έχει λάβει. Σε πολλές χρονικές περιόδους της ευρωπαϊκής ιστορίας, όπως στους Κλασσικούς χρόνους, στη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία και στο Μεσαίωνα, συναντούμε μετακινήσεις πολιτών, όχι μόνο για εμπορικούς λόγους αλλά και για μορφωτικούς, θρησκευτικούς και λόγους αναψυχής. Η σύγχρονη μορφή του τουρισμού εμφανίζεται μετά τη βιομηχανική επανάσταση, με τα πρώτα μέσα μαζικής μεταφοράς, όπου γίνεται μια προσπάθεια μετατροπής του ελεύθερου αγαθού περιήγησης σε οικονομικό αγαθό. Έτσι, δημιουργείται το πρώτο τουριστικό πακέτο από τον Τόμας Κουκ.

Μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, ο τουρισμός και οι μορφές του βρίσκουν πρόσφορο έδαφος για ανάπτυξη. Η περίοδος αυτή ευνοεί την εξέλιξη του τουρισμού, καθώς πρόκειται για μια ειρηνική περίοδο, όπου ο άνθρωπος καλύπτει τις βασικές του ανάγκες (τροφή, ένδυση, στέγη) και κατά συνέπεια μπορεί να ασχοληθεί και με την ανάγκη του για τουρισμό (Ηγουμενάκης, Κραβαρίτης και Λύτρας, 1999).

Σύμφωνα με τον Λαγό (2005) τουρισμός αποτελεί πλέον μια μαζική κοινωνική εκδήλωση με ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα. Σήμερα αποτελεί μια βιομηχανοποιημένη δραστηριότητα που έχει αναχθεί σε σημαντικό παράγοντα του εξωτερικού εμπορίου αλλά και σε κύρια πηγή απόκτησης συναλλάγματος (Ηγουμενάκης, 1999). Οι Λαγός και Λιαργκόβας (2003) τον κατηγοριοποιούν σε τρεις γενικές μορφές. Το μαζικό τουρισμό, που είναι η παραδοσιακή αγορά διακοπών, η οποία περιλαμβάνει το μεγαλύτερο τμήμα των τουριστών που αναζητούν ξεκούραση και διασκέδαση. Τον τουρισμό των ειδικών ενδιαφερόντων, που σχετίζεται με ένα πλήθος επιμέρους μορφών τουρισμού (Π.χ. φυσιολατρία, πολιτιστικά ενδιαφέροντα κ.λπ.). τέλος, τον εναλλακτικό τουρισμό που σχετίζεται με ένα πλήθος επιμέρους μορφών τουρισμού.

Σε αυτή την κατηγορία εντάσσονται ο αγροτουρισμός, ο τουρισμός υπαίθρου, ο αθλητικός τουρισμός, ο περιηγητικός τουρισμός, ο πολιτιστικός τουρισμός, ο ορεινός τουρισμός, ο οικοτουρισμός, ο χειμερινός τουρισμός, ο ορειβατικός τουρισμός, ο τουρισμός περιπέτειας και ο θαλάσσιος τουρισμός.

Με την έννοια «θαλάσσιος τουρισμός» νοείται το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων, ψυχαγωγίας και αναψυχής που λαμβάνουν χώρα στο θαλάσσιο χώρο μιας χώρας υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών (Διακομιχάλης, 2009). Σύμφωνα με τους Miller και Auyong (1991) σε αυτές τις δραστηριότητες περιλαμβάνονται η διαμονή, τα εστιατόρια και τα καταστήματα διατροφής αλλά και κάθε είδους έργα υποδομής και ανωδομής¹. Ο Orams (1999) ορίζει ότι ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει τις δραστηριότητες αναψυχής που επικεντρώνονται στο θαλάσσιο περιβάλλον υπό την προϋπόθεση ο καταναλωτής να ταξιδέψει μακριά από τον τόπο διαμονής του.

Ο θαλάσσιος τουρισμός έχει τις ρίζες του στην αρχαιότητα, όταν αρκετοί περιηγητές χρησιμοποιούσαν τη θαλάσσια οδό. Οι πρώτες ολικές ναυλώσεις σκαφών για την παρακολούθηση θεαμάτων αλλά και για περιηγήσεις παρουσιάζονται κατά τη ρωμαϊκή περίοδο, ενώ το Μεσαίωνα χρησιμοποιείται η θαλάσσια οδός για θρησκευτικούς λόγους. Η Κλεοπάτρα της Αιγύπτου είναι γνωστό ότι διέθετε πολυτελή θαλαμηγό. Οι Πτολεμαίοι είχαν περίπου 800 θαλαμηγά πολυτελέστατα πλοία και μπορεί να θεωρηθούν οι πρόδρομοι των σύγχρονων θαλαμηγών και τουριστικών πλοίων (Μυλωνόπουλος και Μοίρα, 2005).

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί ένα μεγάλο τμήμα της τουριστικής βιομηχανίας². Σύμφωνα με τη Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ακτογραμμή της Ελλάδας φτάνει τα 13.780 χλμ. περιλαμβανομένων 6.000 νησιών και νησίδων, τα οποία αποτελούν περίπου τη μισή έκταση της ακτογραμμής της χώρας. Το 33% του ελληνικού πληθυσμού ζει σε παράκτιες πόλεις ή χωριά, σε απόσταση έως 2 χλμ. από

¹ Με τον όρο «ανωδομή» νοείται το σύνολο των κατασκευών που προσφέρουν συγκεκριμένες υπηρεσίες και αγαθά, όπως ξενοδοχεία, ενοικιαζόμενα δωμάτια, κάμπινγκ, ορεινά καταφύγια κ.λπ. για τη δημιουργία των οποίων απαιτείται η ύπαρξη σημαντικής υποδομής (οδικό δίκτυο, αεροδρόμια, λιμάνια κ.λπ.)

² Οι περισσότεροι Ευρωπαίοι που κάνουν διακοπές, επιλέγουν τη θάλασσα (63%). Άλλοι κύριοι προορισμοί είναι τα βουνά (25%), οι πόλεις (25%) και η ύπαιθρος (23%). Επίσης, ενώ οι οκτώ στους δέκα Έλληνες επιλέγουν τη θάλασσα (κυρίως θαλάσσιες περιοχές της χώρας τους), μόνο τρεις στους δέκα Φιλανδούς κάνουν την ίδια επιλογή.

τη θάλασσα. Γενικά, ο τουρισμός και η ναυτιλία αποτελούν σημαντικούς τομείς της ελληνικής οικονομίας (Θεοδωρόπουλος, 1998).

Ο Hall (2001) αναφέρει ότι ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις δυναμικότερες μορφές του σύγχρονου τουρισμού με σημαντική συμμετοχή στις τουριστικές οικονομίες των χωρών οι οποίες τον έχουν αναπτύξει. Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια ειδική μορφή τουρισμού στην οποία η θάλασσα είναι το κριτήριο εκείνο που τον διακρίνει και ταυτόχρονα αποτελεί την ειδοποιό διαφορά σε σχέση με την κυρίαρχη μορφή του μαζικού τουρισμού. Ο όρος «θαλάσσιος τουρισμός» ως χαρακτηρίζεται από τις ειδικές μορφές τουρισμού που παραπέμπει στην αναζήτηση της αμεσότερης και διαρκέστερης επαφής του περιηγητή με τη θάλασσα. Επομένως, σύμφωνα με τον Διακομιχάλη (2009) στον όρο «θαλάσσιος τουρισμός» μπορεί να συμπεριληφθεί κάθε τουριστική δραστηριότητα σχετιζόμενη με τη θάλασσα και τις ακτές. Ο θαλάσσιος τουρισμός, εκτός από τη χρήση σκαφών αναψυχής και τις κρουαζιέρες, περιλαμβάνει ένα μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων, όπως το θαλάσσιο σκι, την ιστιοσανίδα, το υποβρύχιο ψάρεμα, τις υποβρύχιες καταδύσεις, την κολύμβηση και την περιήγηση σε θαλάσσια πάρκα (Διακομιχάλης, 2009).

Ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει πλήθος δραστηριοτήτων, όπως είναι η χρήση σκαφών αναψυχής, η διενέργεια κρουαζιέρων, η κολύμβηση, η χρήση ταχύπλων σκαφών, τα θαλάσσια αθλήματα, η κατάδυση, η περιήγηση σε θαλάσσια πάρκα. Η παρατήρηση φαλαινών και δελφινιών κ.λπ. (Μυλωνόπουλος και Μοίρα, 2005). Ο Ηγουμενάκης (1997), προσδιορίζει το θαλάσσιο τουρισμό ως το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στο θαλάσσιο χώρο μιας χώρας υποδοχής τουριστών και όχι μόνο. Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ο τουρισμός του οποίου ο τουριστικός προορισμός είναι η θάλασσα και οι τουρίστες ικανοποιούν τις ανάγκες τους εν πλω (Σφακιανάκης, 2000).

Στα κύρια προϊόντα του θαλάσσιου τουρισμού εντάσσονται η Κρουαζιέρα, η Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση (yachting) αλλά και η Ημερήσια Θαλάσσια Περιήγηση (ημερήσιες κρουαζιέρες), η οποία συγκροτεί τη δραστηριότητα της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας.

Οι επιδράσεις του θαλάσσιου τουρισμού εκτείνονται σε πολλά μεγέθη της οικονομίας (Orams, 1999). Ο Miller (1993), τονίζει ότι η σημαντικότητα των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού είναι μεγαλύτερη για τους νησιωτικούς και παράκτιους τουριστικούς προορισμούς, εκεί όπου ο θαλάσσιος τουρισμός ίσως και να αποτελεί την κυριότερη οικονομική δραστηριότητα.

Ο τομέας του τουρισμού, συμπεριλαμβανομένου και του θαλάσσιου, έχει σημειώσει σημαντική αύξηση κατά τις τελευταίες δεκαετίες, έχοντας εξελιχθεί σε μια από τις μεγαλύτερες βιομηχανίες. Ο θαλάσσιος τουρισμός άρχισε να αναπτύσσεται στην Ελλάδα στη δεκαετία το 1960 και τα τελευταία χρόνια εξελίσσεται με γοργούς ρυθμούς (Διακομιχάλης, 2009). Όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα οι μορφές του Θαλάσσιου Τουρισμού στην Ελλάδα είναι η Κρουαζιεροπλοΐα, η Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση και η Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία.

Τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν τον κύριο προορισμό για έναν μεγάλο αριθμό προγραμμάτων κρουαζιέρας. Υπάρχουν και άλλα προγράμματα στα οποία η Ελλάδα αποτελεί συμπληρωματικό προορισμό μαζί με λιμάνια της Ιταλίας, της Τουρκίας, της Κύπρου ή της Αιγύπτου (Διακομιχάλης, 2009). Ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει τον τουρισμό κρουαζιέρας, την παράκτια τουριστική ναυτιλία και την ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση. Ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελείται από κρουαζιερόπλοια, τα οποία διεξάγουν διεθνή και τοπικά ταξίδια. Η παράκτια τουριστική ναυτιλία περιλαμβάνει τα ημερόπλοια και τέλος η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση περιλαμβάνει τα motor yachts³, τα sailing yachts, τα motor sailers και τα ιστιοφόρα (bareboats) (Διακομιχάλης, 2006).

Ειδικά καταλύματα και ταυτόχρονα μεταφορικά μέσα στο θαλάσσιο τουρισμό είναι τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία και πλοiάρια και τα κρουαζιερόπλοια. Τουριστικό πλοίο ή πλοiάριο, σύμφωνα με το Ν. 438/76, είναι «κάθε σκάφος, που μπορεί να κινηθεί αυτοδύναμα στη θάλασσα, με ή χωρίς θαλάμους ενδιαίτησης και διανυκτέρευσης (Δηλαδή «θαλαμηγό» ή όχι), που λόγω της εν γένει κατασκευής του, χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση πλόων θαλάσσιας αναψυχής και περιήγησης».

³ Είναι επανδρωμένα. Τα ιστιοφόρα ναυλώνονται χωρίς πλήρωμα.

Τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία εκναυλώνονται με τη μορφή της ολικής ναύλωσης και αυτό αποτελεί στοιχείο διάκρισης ανάμεσα στα επαγγελματικά τουριστικά πλοία και τα τουριστικά πλοία αναψυχής (κρουαζιερόπλοια). Ο προαναφερθέν νόμος ρυθμίζει, επιπρόσθετα, τον τρόπο αναγνώρισης ενός τουριστικού πλοίου ως επαγγελματικού, τις υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη, θέματα σχετικά με την υποχρεωτική είσπραξη ελάχιστου ναύλου σε συνάλλαγμα αλλά και τη μετατροπή του στο ισότιμο νόμισμα της χώρας καθώς και τον τρόπο αναγνώρισης πλοίου με ξένη σημαία ως επαγγελματικού (Διακομιχάλης, 2006). Ενώ, κατά κανόνα, τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία έχουν Ελληνική σημαία, μετά την άρση του cabotage (Ν. 2932/2001) είναι δυνατή η αναγνώριση πλοίου με ξένη σημαία ως επαγγελματικού.

Βάσει του Ν. 2743/99 το πλοίο αναψυχής είναι κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά μέτρων, το οποίο είτε διαθέτει χώρους ενδιαίτησης είτε όχι και έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης. Ως επαγγελματικό πλοίο αναψυχής ορίζεται το πλοίο εκείνο που έχει τη μεταφορική ικανότητα μέχρι και σαράντα εννέα επιβατών και διαθέτει χώρους ενδιαίτησης και το οποίο χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση. Ιστιοφόρο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής είναι το πλοίο εκείνο που διαθέτει επαρκή ιστιοφορία ως κύριο μέσο πρόωσης και φέρει βοηθητικό κινητήρα πρόωσης. Μηχανοκίνητο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής το οποίο διαθέτει μηχανή ως κύριο μέσο πρόωσης για ναυσιπλοΐα και βοηθητικό μέσο πρόωσης εάν αυτό απαιτείται. Τέλος, ιδιωτικό πλοίο αναψυχής το οποίο δεν είναι επαγγελματικό (Διακομιχάλης, 2006). Τα κρουαζιερόπλοια διέπονται από τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και το Ευρωπαϊκό και Εθνικό Δίκαιο περί παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές. Πραγματοποιούν κρουαζιέρες στις οποίες μετέχουν ομάδες τουριστών καταβάλλοντας κάποιο αντίτιμο, το οποίο αντικατοπτρίζει ένα πακέτο υπηρεσιών, όπως μεταφορά, γεύματα, διασκέδαση, εκδρομές.

Σύμφωνα με τους Γιαννακούρη και Κουκοβίνη (1998), τα τουριστικά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και όταν αποδεδειγμένα προσεγγίζουν ξένο λιμάνι, απαλλάσσονται από το Φ.Π.Α. Τα τουριστικά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες χωρίς να αποδεικνύουν την προσέγγισή τους σε ξένο λιμάνι, δικαιούνται ποσοστό

έκπτωσης Φ.Π.Α. 60%. Τα τουριστικά πλοία που αναχωρούν από ελληνικό λιμάνι και εκτελούν πλόες μεγάλης ακτοπλοΐας υπόκεινται σε ποσοστό έκπτωσης Φ.Π.Α. 50%. Τα τουριστικά πλοία που αναχωρούν από ελληνικό λιμάνι και εκτελούν πλόες μικρής ακτοπλοΐας υπόκεινται σε ποσοστό έκπτωσης Φ.Π.Α. 40%. Τα τουριστικά πλοία που εκτελούν πλόες περιορισμένης έκτασης υπόκεινται σε ποσοστό έκπτωσης Φ.Π.Α. 8%.

1.2 Μορφές του θαλάσσιου τουρισμού

Σύμφωνα με τους Μυλωνόπουλο και Μοίρα (2005), ο τουρισμός μπορεί να διακριθεί στον παράκτιο τουρισμό, τον υποβρύχιο τουρισμό, το θαλάσσιο τουρισμό φύσης, το θαλάσσιο αλιευτικό τουρισμό, το θαλάσσιο πολιτιστικό τουρισμό, το yachting και την κρουαζιέρα.

1.2.1 Παράκτιος τουρισμός

Η μορφή αυτή του τουρισμού βασίζεται σε έναν συνδυασμό πόρων που βρίσκονται στα όρια χερσαίου και θαλάσσιου περιβάλλοντος, όπως ήλιος, παραλίες, τοπία, βιοποικιλότητα, θαλασσινή τροφή και υποδομές μεταφορών. Έτσι, έχουν αναπτυχθεί διάφορες και ποικίλες κερδοφόρες υπηρεσίες σε πολλούς παράκτιους προορισμούς όπως, πλαζ, καταδύσεις, ταξίδια με σκάφη, εκδρομές για παρακολούθηση πουλιών, εστιατόρια αλλά και ιατρικές εγκαταστάσεις (Διακομιχάλης, 2006).

Οι ρίζες του παράκτιου τουρισμού συναντώνται στις Ρωμαϊκές εποχές όταν χτίστηκαν οι πρώτες βίλες στο Νότιο τμήμα της χερσονήσου Απέννινα. Στους αιώνες που ακολούθησαν, κυρίως από τα μισά του 18^{ου} αιώνα, ο παράκτιος τουρισμός σχετιζόταν με τις θεραπευτικές ιδιότητες του ήλιου και της θάλασσας. Ο ήλιος, η θάλασσα και η άμμος συνεχίζουν να αποτελούν τα κύρια συστατικά του παράκτιου τουρισμού μέχρι και σήμερα, ειδικά από το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα, που έχει χαρακτηριστεί από την ανάπτυξη του μαζικού τουρισμού.

Περιλαμβάνει δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα τόσο σε παράκτιες ζώνες όσο και σε νερά που έχουν να κάνουν με την ανάπτυξη ξενοδοχείων, καταλυμάτων, εστιατορίων κ.λπ. και υποστηρίζουν υποδομές όπως, λιμάνια, μαρίνες, καταστήματα κατάδυσης κ.λπ. Ο παράκτιος τουρισμός βασίζεται σε φυσικές (κλίμα, τοπία, οικοσύστημα) και πολιτιστικές (ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά, τέχνες και,

παραδόσεις) πηγές. Περικλείει δραστηριότητες που μπορούν να διεξαχθούν σε συγκεκριμένες περιοχές και ειδικές συνθήκες (United Nations Environment Programme, 2009).

Ο παράκτιος τουρισμός στην Ευρώπη πήρε τη μορφή του μαζικού τουρισμού από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα και κατέστη προσιτός σχεδόν για τον οποιονδήποτε. Η μορφή αυτή του τουρισμού στην Ευρώπη γίνεται ολοένα και πιο ανταγωνιστική, καθώς οι τουρίστες αναζητούν περισσότερη ποιότητα με τη χαμηλότερη δυνατή τιμή.

Όταν οι δραστηριότητες του παράκτιου τουρισμού λαμβάνουν χώρα στην ξηρά, τότε γίνεται λόγος για τουρισμό παραλίας και οι κύριες δραστηριότητές του είναι το ψάρεμα από την ακτή, το περπάτημα στην παραλία, η ηλιοθεραπεία, η παρατήρηση θαλάσσιων θηλαστικών, η απόλαυση του θαλάσσιου περιβάλλοντος κ.λπ. Ενώ, όταν οι δραστηριότητες λαμβάνουν χώρα στο θαλάσσιο χώρο τότε γίνεται λόγος για τουρισμό όρμου, κατά τον οποίο οι δραστηριότητες λαμβάνουν χώρα σε προστατευμένες περιοχές, όπως είναι οι κόλποι και οι όρμοι. Οι κυριότερες δραστηριότητες του τουρισμού όρμου είναι η κολύμβηση, το θαλάσσιο σκι, το surfing, το windsurfing, το κανό και καγιάκ κ.λπ. (Λύτρας, 2002).

1.2.2 Υποβρύχιος ή Καταδυτικός Τουρισμός

Σύμφωνα με τους Μυλωνόπουλο και Μοίρα (2005) τα τελευταία χρόνια έχει αναπτυχθεί πολύ ο υποβρύχιος τουρισμός ή αλλιώς καταδυτικός τουρισμός, ως αποτέλεσμα του ενδιαφέροντος του ανθρώπου να εξερευνήσει τον υποβρύχιο κόσμο. Υπάρχουν διάφορες μέθοδοι κατάδυσης, όπως είναι η ελεύθερη κατάδυση, η κατάδυση με αναπνευστήρα, με αναπνευστική συσκευή αλλά και με αυτόνομη αναπνευστική συσκευή.

Τα οφέλη για την Ελλάδα από τον υποβρύχιο τουρισμό είναι πολλαπλά. Η δραστηριότητα της κατάδυσης γίνεται όλο το χρόνο και αποτελεί μια νέα αγορά, γιατί συνδυάζεται με ένα νέο τουριστικό προϊόν για την Ελλάδα, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο ως αυτόνομο προϊόν όσο και ως συμπληρωματικό. Στο πλαίσιο της ανάδειξης της Ελλάδας ως διεθνούς καταδυτικού προορισμού προβάλλονται όλες οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην κατάδυση (Δροσόπουλος, 2011).

Πάνω από 15.000 ναυάγια βρίσκονται στον ελληνικό βυθό από τα οποία τα 1.500 είναι επίσημα αναγνωρισμένα. Η κατάδυση στην Ελλάδα είναι φθηνότερη έως και 30% από ό,τι σε Μάλτα, Κροατία, Ιταλία, Τουρκία και Κύπρο. Στην Ευρώπη υπάρχουν περίπου 3,5 εκατ. δύτες από τους οποίους πάνω από 800.000 πραγματοποιούν κάθε χρόνο τουλάχιστον ένα καταδυτικό ταξίδι σε κάποιον προορισμό. Οι δύτες αυτοί κάθε χρόνο πραγματοποιούν 10 διανυκτερεύσεις και οδεύουν για την κατάδυση πάνω από 1,4 δις ευρώ ετησίως και παράλληλα ξοδεύονται περίπου επιπλέον 520 εκατ. ευρώ σε έμμεσα ταξίδια. Η Ισπανία, η Μάλτα, η Κύπρος και η Ερυθρά Θάλασσα αποτελούν τους πλέον δημοφιλείς προορισμούς, ενώ τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία αύξηση της μορφής αυτής του τουρισμού στην Κροατία και Τουρκία.

Ο υποβρύχιος (ή καταδυτικός) τουρισμός καταγράφηκε για πρώτη φορά στη Μαγνησία και τα νησιά της το 2011, καθώς εκεί φιλοξενείται το μεγαλύτερο μέρος της βιοποικιλότητας της Ελλάδας και υπάρχει έντονη υποβρύχια ζωή (Κισσάβου, 2011). Χώρες όπως οι Μαλδίβες ζουν αποκλειστικά από τον υποβρύχιο τουρισμό, ενώ άλλες περιοχές όπως η Τουρκία, η Μάλτα, η Ισπανία, η Αίγυπτος, η Καραϊβική συγκεντρώνουν σημαντικό μέρος του ετήσιου εισοδήματός τους από τη λειτουργία καταδυτικών κέντρων.

Οι προοπτικές ανάπτυξης του υποβρύχιου τουρισμού στην Ελλάδα είναι τεράστιες και συγκεντρώνουν σημαντικά πλεονεκτήματα. Πρόκειται για μία ασφαλής χώρα, μέλος της Ε.Ε., που διαθέτει το ίδιο νόμισμα με τα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη, με ολοκληρωμένες υποδομές, άριστες καιρικές συνθήκες, διαυγή και ζεστά νερά και μεγάλη ποικιλία θαλάσσιας ζωής.

1.2.3 Θαλάσσιος τουρισμός φύσης

Οι δραστηριότητες της μορφής αυτής του τουρισμού είναι η παρατήρηση πουλιών, πολικών αρκούδων αλλά και φαλαινών που συναντώνται στην Αρκτική. Η ιδέα μετάβασης σε χώρους διαβίωσης άγριων ζώων και της παρακολούθησής τους για λόγους αναψυχής, αποτελεί έναν τρόπο προσέλκυσης τουρισμού (Shackley, 1996). Ο θαλάσσιος τουρισμός φύσης συνδέεται με την απόλαυση φυσικών πόρων και θεωρείται υποκατηγορία του οικοτουρισμού. Σύμφωνα με τους Μυλωνόπουλο και Μοίρα (2005) υπάρχουν προστατευόμενες περιοχές, όπως θαλάσσια πάρκα,

προστατευόμενα τοπία και διάφορα φυσικά καταφύγια. Η Ελλάδα διαθέτει δύο θαλάσσια πάρκα, το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Ζακύνθου και το Θαλάσσιο Πάρκο Σποράδων.

1.2.4 Θαλάσσιος Αλιευτικός Τουρισμός

Ο θαλάσσιος αλιευτικός τουρισμός αφορά στη φιλοξενία ατόμων σε επαγγελματικά αλιευτικά σκάφη με σκοπό την αναψυχή, την επίδειξη αλιευτικών μεθόδων, τη σίτιση και την παροχή τουριστικών υπηρεσιών οι οποίες συνδέονται με την αλιεία. Ο θαλάσσιος αλιευτικός τουρισμός αποτελεί μια εναλλακτική επαγγελματική δραστηριότητα για τους αλιείς και ταυτόχρονα είναι πόλος έλξης για τους τουρίστες. Σύμφωνα με τους Cordell *et al.* (1999) η αλιεία για λόγους αναψυχής αποτελεί μια από τις πιο δημοφιλείς δραστηριότητες αναψυχής με σχετικά μικρό κόστος δραστηριότητας χωρίς να απαιτείται ιδιαίτερη σωματική δραστηριότητα.

Το ιταλικό αλιευτικό μοντέλο θεωρείται το πιο ολοκληρωμένο, το οποίο περιλαμβάνει πραγματοποίηση εκδρομών με επαγγελματικά σκάφη κατά μήκος των ακτών, διανυκτέρευση πάνω στο σκάφος αλλά και συμμετοχή στις αλιευτικές δραστηριότητες (Cordell *et al.*, 1999).

1.2.5 Θαλάσσιος Πολιτιστικός Τουρισμός

Όταν γίνεται λόγος για πολιτιστικό τουρισμό νοείται η περιήγηση στην πνευματική και καλλιτεχνική κληρονομιά ενός τόπου και όταν μιλάμε για πολιτιστική κληρονομιά εννοούμε το σύνολο των ανθρώπινων δημιουργημάτων που παρουσιάζουν καλλιτεχνικό, θρησκευτικό, αρχαιολογικό αλλά και επιστημονικό ενδιαφέρον. Η Μοίρα (2000) αναφέρει ότι έχει παρατηρηθεί ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τη ναυτική κληρονομιά, της οποίας η διαφύλαξη, η διάσωση και η τουριστική προβολή επιχειρείται από πολλά πολιτισμικά σχήματα, όπως είναι τα πλοία - μουσεία, τα λιμάνια - μουσεία, τα μουσεία ναυπηγικής τέχνης αλλά και τα ναυτικά μουσεία.

Τα πλοία - μουσεία είναι πλοία που είτε έχουν διαδραματίσει ιδιαίτερο ρόλο σε κάποια ιστορική στιγμή (Π.χ. Αβέρωφ) είτε αποτελούν ζωντανά μνημεία ναυπηγικής τέχνης. Τα λιμάνια - μουσεία αποτελούν ανοιχτούς χώρους πολιτισμού όπου ο τουρίστας μπορεί να δει αντικείμενα αλλά και δραστηριότητες ναυτικής παράδοσης. Τα μουσεία ναυπηγικής τέχνης παρουσιάζουν στο κοινό παραδοσιακές πρακτικές ναυπηγικής τέχνης σε ναυπηγικές εγκαταστάσεις. Τέλος, τα ναυτικά μουσεία

υιοθετούν πρακτικές, όπως συμμετοχή των τουριστών σε δραστηριότητες τηλεχειρισμού αντιγράφων παλαιών σκαφών, χειρισμό περισκόπιου υποβρυχίου κ.λπ.

1.2.6 Yachting (Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση)

Yachting είναι η θαλάσσια ιδιωτική περιήγηση, της οποίας κύριο προϊόν είναι η παροχή υπηρεσιών αναψυχής. Η επίδραση του yachting έχει χρηματοοικονομικό, δημοσιονομικό και οικονομικό χαρακτήρα. Η χρηματοοικονομική συνεισφορά πραγματοποιείται μέσω των συνολικών εσόδων του τουριστικού λιμένα, η δημοσιονομική αφορά στις συνολικές δαπάνες από τοπικούς και μη χρήστες του λιμανιού αλλά και από την εισπραξη των φόρων και η οικονομική επίδραση σχετίζεται με τον συνδυασμό των συνολικών δαπανών, τη δημιουργία νέου εισοδήματος, την τόνωση της απασχόλησης και της εισφοράς συναλλάγματος. Οι υποδομές παίζουν καθοριστικό ρόλο για την ανάπτυξη του κλάδου του yachting αλλά και η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών των τουριστικών λιμένων.

Ο Διακομιχάλης (2006) αναφέρει ότι με τον όρο ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση (yachting) εννοούμε την εκμίσθωση σκάφους με σκοπό να χρησιμοποιηθεί τόσο ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας όσο και ως μέσο μετακίνησης, από μια ομάδα ατόμων που έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν και να διαμορφώσουν από κοινού το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησής τους, με σκοπό την αναψυχή τους.

Τα πλοία αναψυχής, τα ιστιοφόρα και οι θαλαμηγοί είναι τα μέσα που χρησιμοποιούν οι τουρίστες προκειμένου να πραγματοποιήσουν ένα ταξίδι αναψυχής στη θάλασσα. Οι Ηγουμενάκης, Κραβαρίτης και Λύτρας (1999) αναφέρουν ότι η ναύλωση σκαφών αναψυχής κάθε είδους, θεωρείται η πιο παραγωγική και συναλλαγματοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού. Η μορφή αυτή τουρισμού απευθύνεται κυρίως σε πελατεία υψηλής εισοδηματικής στάθμης, ενώ ταυτόχρονα η ζήτηση του προϊόντος παρουσιάζει διεθνώς σημαντική αύξηση (Hall, 2001).

Οι δύο κύριες κατηγορίες σκαφών είναι τα ιστιοφόρα (sail boats) και τα μηχανοκίνητα (motor boats). Τα αμιγώς ιστιοφόρα αποτελούν το 90% του επαγγελματικού στόλου αναψυχής και το υπόλοιπο 10% αποτελούν τα μηχανοκίνητα και τα ιστιοφόρα - μηχανοκίνητα. Τέλος, η Κριθάρα (2006) αναφέρει ότι το yachting διακρίνεται σε yachting με ιδιόκτητο σκάφος, όπου ο ιδιοκτήτης του θαλαμηγού σκάφους πραγματοποιεί θαλάσσιες δραστηριότητες αναψυχής και σε yachting με

επαγγελματικό σκάφος, όπου υπάρχει ναύλωση επαγγελματικών σκαφών αναψυχής και η οποία διακρίνεται σε ναύλωση σκάφους με πλήρωμα και στη ναύλωση σκάφους χωρίς πλήρωμα.

1.2.7 Κρουαζιέρα

Η ιδέα του να ταξιδεύει κάποιος με πλοίο για λόγους αναψυχής ξεκίνησε το 1835. Η πρώτη φάση ανάπτυξης της κρουαζιεροπλοΐας πραγματοποιήθηκε τη δεκαετία του 1960 με το κρουαζιερόπλοιο να λειτουργεί ως χώρος παροχής τουριστικών υπηρεσιών κατά τη δεκαετία του 1970. Η κρουαζιέρα αρχίζει να γίνεται ένα μαζικό προϊόν κατά τη δεκαετία του 1990 απευθυνόμενο σε πελάτες ανώτερου και μεσαίου εισοδηματικού επιπέδου. Η Μοίρα (2001) τονίζει ότι η αγορά της κρουαζιέρας υπήρξε ένας από τους ταχύτετους τομείς της οικονομίας. Το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο μετατρέπεται σε πλωτό θέρετρο παρέχοντας υπηρεσίες που υπερβαίνουν τη συμβατική ξενοδοχειακή λειτουργία.

Ο ανταγωνισμός στην κρουαζιέρα είναι πλέον έντονος και πολλές εταιρείες δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη αγορά. Ο πιο δημοφιλής προορισμός για κρουαζιέρα είναι η Καραϊβική με το λιμάνι του Μαϊάμι να θεωρείται το μεγαλύτερο λιμάνι παγκοσμίως στην υποδοχή κρουαζιερόπλοιων (Pattullo, 1996). Οι κρουαζιέρες μπορούν να διακριθούν σε τριήμερες, μικρής διάρκειας, διάρκειας 8 - 14 ημερών και μακράς διάρκειας υπερβαίνοντας τις 15 μέρες.

Οι τριήμερες κρουαζιέρες πραγματοποιούνται συνήθως στο τέλος της εβδομάδας και το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει τα γειτονικά λιμάνια μιας χώρας. Οι κρουαζιέρες μικρής διάρκειας καλύπτουν τη χρονική περίοδο μιας εβδομάδας και το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών κρατών. Οι κρουαζιέρες διάρκειας 8-14 ημερών πραγματοποιούνται συνήθως στον Ειρηνικό και Ατλαντικό ωκεανό και συχνά είναι θεματικές. Τέλος, στις κρουαζιέρες μακράς διάρκειας που υπερβαίνουν τις 15 ημέρες, το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών ηπείρων (Μυλωνόπουλος και Μοίρα, 2005).

Συμπεράσματα κεφαλαίου

Στο πρώτο κεφάλαιο πραγματοποιήθηκε μια θεωρητική προσέγγιση της έννοιας του θαλάσσιου τουρισμού που αποτελεί το βασικό στοιχείο της παρούσας έρευνας. Έγινε αναφορά στην ιστορία της μορφής αυτής του τουρισμού από τους Κλασσικούς χρόνους, στη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία και στο Μεσαίωνα, όπου συναντούμε μετακινήσεις πολιτών όχι μόνο για εμπορικούς λόγους αλλά και για μορφωτικούς και λόγους αναψυχής. Συνεχίζουμε με την ουσιαστική εξέλιξη του τουρισμού που άρχισε να γίνεται εμφανής μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, όπου και άρχισε να βρίσκει πρόσφορο έδαφος προς ανάπτυξη. Πλέον, ο τουρισμός αποτελεί μια μαζική κοινωνική εκδήλωση έχοντας αποκτήσει ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα. Αποτελεί μία βιομηχανοποιημένη δραστηριότητα και είναι κύρια πηγή συναλλάγματος για τις χώρες που ασχολούνται με αυτόν.

Όσον αφορά στον θαλάσσιο τουρισμό έγινε αναφορά στην εννοιολογική του υπόσταση, χαρακτηρίζοντάς τον ως το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων, ψυχαγωγίας και αναψυχής που λαμβάνουν χώρα στο θαλάσσιο χώρο μιας χώρας υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών, με την προϋπόθεση ότι ο τουρίστας ταξιδεύει μακριά από τον τόπο διαμονής του. Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις δυναμικότερες μορφές του σύγχρονου τουρισμού με σημαντική συμμετοχή στις οικονομίες των χωρών στις οποίες έχει αναπτυχθεί. Συνεπώς, ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελείται από την τουριστική δραστηριότητα η οποία συνδέεται με τη θάλασσα και τις ακτές. Στα κύρια προϊόντα του θαλάσσιου τουρισμού εντάσσονται η κρουαζιέρα, για την οποία θα γίνει λόγος στην παρούσα διδακτορική διατριβή, η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση (yachting) αλλά και η ημερήσια θαλάσσια περιήγηση (ημερήσιες κρουαζιέρες).

Στη συνέχεια, αναπτύχθηκαν οι μορφές του θαλάσσιου τουρισμού, οι οποίες είναι ο παράκτιος τουρισμός, ο υποβρύχιος ή καταδυτικός τουρισμός, ο θαλάσσιος τουρισμός φύσης, ο θαλάσσιος αλιευτικός τουρισμός, ο θαλάσσιος πολιτιστικός τουρισμός, η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση και τέλος η κρουαζιέρα. Ο παράκτιος τουρισμός βασίζεται σε έναν συνδυασμό πόρων που βρίσκονται στα όρια χερσαίου και θαλάσσιου περιβάλλοντος και οι ρίζες του συναντώνται στις Ρωμαϊκές εποχές. Στους αιώνες που ακολούθησαν, κυρίως από τα μισά του 18^{ου} αιώνα, η μορφή αυτή του θαλάσσιου τουρισμού, σχετιζόταν με τις θεραπευτικές ιδιότητες του ήλιου και

της θάλασσας. Ο παράκτιος τουρισμός περιλαμβάνει δραστηριότητες τόσο σε παράκτιες ζώνες όσο και σε νερά που σχετίζονται με την ανάπτυξη ξενοδοχείων, καταλυμάτων, εστιατορίων και υποστηρίζουν υποδομές όπως λιμάνια, μαρίνες, καταστήματα κατάδυσης κλπ. Ο παράκτιος τουρισμός πήρε τη μορφή του μαζικού τουρισμού από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα και κατέστη προσιτός σχεδόν για τον οποιονδήποτε.

Ο υποβρύχιος ή καταδυτικός τουρισμός έχει αναπτυχθεί πολύ τα τελευταία χρόνια ως αποτέλεσμα της επιθυμίας του ανθρώπου να εξερευνήσει τον υποβρύχιο κόσμο. Οι προοπτικές ανάπτυξης του καταδυτικού τουρισμού για την Ελλάδα είναι τεράστιες με πολλά πλεονεκτήματα. Όσον αφορά στον θαλάσσιο τουρισμό φύσης, αυτός σχετίζεται με την παρατήρηση πουλιών, πολικών αρκούδων αλλά και φαλαινών που συναντώνται στην Αρκτική. Ο θαλάσσιος αλιευτικός τουρισμός αφορά στη φιλοξενία ατόμων σε επαγγελματικά αλιευτικά σκάφη με σκοπό την αναψυχή, την επίδειξη αλιευτικών μεθόδων, τη σίτιση και την παροχή τουριστικών υπηρεσιών που συνδέονται με την αλιεία. Αποτελεί μια εναλλακτική επαγγελματική δραστηριότητα για τους αλιείς και ταυτόχρονα είναι πόλος έλξης για τους τουρίστες.

Ο θαλάσσιος πολιτιστικός τουρισμός είναι η περιήγηση στην πνευματική και καλλιτεχνική κληρονομιά ενός τόπου, εννοώντας το σύνολο των ανθρώπινων δημιουργημάτων που παρουσιάζουν καλλιτεχνικό, θρησκευτικό, αρχαιολογικό και επιστημονικό ενδιαφέρον. Η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση, ή αλλιώς όπως είναι ευρέως γνωστό *yachting*, έχει ως κύριο προϊόν την παροχή υπηρεσιών αναψυχής. Ο όρος αυτός σχετίζεται με την εκμίσθωση σκάφους με σκοπό να χρησιμοποιηθεί τόσο ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας όσο και ως μέσο μετακίνησης από μια ομάδα ατόμων που έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν και να διαμορφώσουν από κοινού το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησής τους, με σκοπό πάντα την αναψυχή τους. Τα μέσα που χρησιμοποιούν οι τουρίστες προκειμένου να πραγματοποιήσουν ένα ταξίδι αναψυχής είναι τα ιστιοφόρα και οι θαλαμηγοί. Τέλος, όσον αφορά στην κρουαζιέρα, αναφέρουμε ότι η ιδέα του να ταξιδεύει κάποιος με πλοίο ξεκίνησε το 1835 και η πρώτη φάση της κρουαζιεροπλοΐας πραγματοποιήθηκε τη δεκαετία του 1960 με το κρουαζιερόπλοιο να λειτουργεί ως χώρος παροχής τουριστικών υπηρεσιών κατά τη δεκαετία του 1970. Κατά το 1990 η κρουαζιέρα, πλέον, αρχίζει να γίνεται ένα μαζικό προϊόν απευθυνόμενο σε πελάτες ανώτερου και μεσαίου εισοδηματικού επιπέδου.

Πλέον, ο ανταγωνισμός είναι έντονος και πιο δημοφιλής προορισμός αναδεικνύεται η Καραϊβική, με το λιμάνι του Μαϊάμι να θεωρείται το μεγαλύτερο λιμάνι παγκοσμίως στην υποδοχή κρουαζιερόπλοιων. Περισσότερα για την κρουαζιέρα θα αναλύσουμε στο 2^ο κεφάλαιο της παρούσας διδακτορικής διατριβής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

2.1 Ορισμός - Έννοιες

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς ανάπτυξης του τουρισμού διεθνώς (Hobson, 1993; Peisley, 1995). Με τον όρο «τουρισμός κρουαζιέρας» νοείται η επιλογή ενός κατάλληλα διαμορφωμένου πλοίου το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας αλλά και ως μέσο μετακίνησης (Διακομιχάλης, 2009). Η κρουαζιέρα είναι ένα κυκλικό περιηγητικό ταξίδι το οποίο εκτελείται από ένα επιβατηγό πλοίο μεταξύ ενός κύριου λιμανιού, το λεγόμενο home-port, από το οποίο ξεκινάει και στο οποίο επιστρέφει το πλοίο και ενός ή περισσότερων προκαθορισμένων άλλων λιμανιών που αυτό επισκέπτεται (ports-of-call), με σκοπό τη θαλάσσια περιήγηση και την αναψυχή των επιβατών που μεταφέρει.

Ο Diakomihalis (2007) αναφέρει ότι ο όρος «τουρισμός κρουαζιέρας» χρησιμοποιείται για να περιγράψει την επιλογή του κατάλληλα σχεδιασμένου πλοίου, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας όσο και ως ένα μέσο μεταφοράς, σύμφωνα με ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα από έναν μεμονωμένο τουρίστα, ο οποίος συμφωνεί για την ένταξη του σε ένα κοινό περιβάλλον με μια ομάδα ανθρώπων που συμμετέχουν στο κοινό πρόγραμμα της θαλάσσιας περιοδείας με σκοπό την αναψυχή. Το κρουαζιερόπλοιο προσφέρει τη δυνατότητα σε μεγάλο αριθμό τουριστών να επισκεφθούν μεγάλα λιμάνια και να ανακαλύψουν διαφορετικές κουλτούρες (Sambracos and Papadopoulou, 2013).

Η κρουαζιέρα αποτελεί ένα ολοκληρωμένο τελικό τουριστικό προϊόν το οποίο έχει προετοιμαστεί πριν την έναρξη της ζήτησης από μια ταξιδιωτική υπηρεσία, έχει προωθηθεί κατάλληλα και έχει αγοραστεί από τον καταναλωτή σε μια τιμή η οποία περιλαμβάνει τη μετακίνηση, τη διαμονή, την ψυχαγωγία και τη διατροφή (Βαρβαρέσος, 2000). Οι πελάτες - τουρίστες δεν ασχολούνται με τη διαδικασία της οργάνωσης κατά τη διάρκεια πραγματοποίησης του ταξιδιού αυτού.

Η κρουαζιέρα αποτελείται από υλικά και άυλα αγαθά. Το υλικό μέρος είναι το φαγητό, το ποτό, τα διάφορα προϊόντα τα οποία χρησιμοποιεί ο επιβάτης για την

καθαριότητά του και οποιοδήποτε άλλο υλικό του προσφερθεί ως μέρος της τιμής. Το άυλο μέρος περιλαμβάνει τη διαμονή του επιβάτη πάνω στο πλοίο, την επίσκεψή του στα λιμάνια και την ψυχαγωγία. Τα συστατικά στοιχεία του πακέτου της κρουαζιέρας είναι το ίδιο το κρουαζιερόπλοιο αλλά και οι διάφορες τουριστικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε αυτό. Επίσης, στοιχεία του πακέτου αποτελούν οι λιμένες επίσκεψης (ports-of-call) και τα διάφορα γεωγραφικά σημεία τα οποία επισκέπτεται ο τουρίστας κατά τη διάρκεια πραγματοποίησης της κρουαζιέρας (Σερέμελης, 2007).

2.2 Ιστορική αναδρομή

Σε διάφορες χρονικές περιόδους της ευρωπαϊκής ιστορίας πραγματοποιούνται μετακινήσεις πολιτών, για λόγους εμπορικούς αλλά και αναψυχής. Μετά τη Βιομηχανική Επανάσταση κάνει την εμφάνισή της η σύγχρονη μορφή τουρισμού, με τα πρώτα μέσα μεταφοράς, όπως τα ατμόπλοια και τον σιδηρόδρομο. Εκείνη την περίοδο, συναντάται η δημιουργία του πρώτου τουριστικού πακέτου από τον Τόμας Κουκ. Μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, ο τουρισμός αρχίζει να αναπτύσσεται στη βάση μιας ειρηνικής περιόδου (Hudman and Jackson, 2003).

Η έμπνευση της κρουαζιέρας έχει τις ρίζες της πίσω στο 1835 και στην εταιρεία Peninsula & Oriental (P&O), με πρώτο προορισμό τη Μεσόγειο. Η Μεσόγειος εξακολουθεί μέχρι σήμερα να αποτελεί μια από τις κυριότερες περιοχές προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων μαζί με την Καραϊβική. Το 1867 διεξάγεται η πρώτη υπερατλαντική κρουαζιέρα με το πλοίο Quaker City, με διαδρομή από τη Νέα Υόρκη προς τους Αγίους Τόπους, την Αίγυπτο και την Ελλάδα. Ο Boyd (2009) θυμίζει ότι έχουν μείνει στην ιστορία θρυλικά υπερωκεάνια, όπως το «Λουζιτάνια», το «Ολύμπιο» και ο «Τιτανικός» που έδιναν την εντύπωση πλωτών ξενοδοχείων. Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές του 20^{ου}, αρχίζει να διαφαίνεται ένας ισχυρός ανταγωνισμός ανάμεσα στις ναυτιλιακές εταιρείες. Ο λόγος ήταν η μετανάστευση από την Ευρώπη προς τις Η.Π.Α., την Αυστραλία και τη Νέα Ζηλανδία (Τσάρτας, 1996). Οι δυο Παγκόσμιοι Πόλεμοι ανέστειλαν τη χρήση των θαλάσσιων οδών για ταξίδια αναψυχής μετατρέποντας τα μεγάλα υπερωκεάνια σε πλοία μεταφοράς προσωπικού και στρατιωτών για πολεμικές επιχειρήσεις. Μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο η ροή εύπορων Ευρωπαίων τουριστών αλλά και εκατοντάδων

χιλιάδων μεταναστών προς την Αμερική μετατράπηκε σε ροή Αμερικανών τουριστών και επιχειρηματιών προς την Ευρώπη (Boyd, 2009).

Η κρουαζιέρα έχει τις ρίζες της στην επιβατηγό ναυτιλία που έχει ως αποστολή τη χρήση ενός πλοίου για τη μεταφορά επιβατών από ένα σημείο σε ένα άλλο. Η κρουαζιέρα πραγματοποιεί κυκλικά περιηγητικά ταξίδια στα οποία δεν υπάρχει καθορισμένο λιμάνι – προορισμός διαφορετικό από το λιμάνι – αφετηρία του ταξιδιού. Η Αλουμανή (2007) αναφέρει ότι η εμπειρία συνίσταται στο ταξίδι καθαυτό και στις ανέσεις και δραστηριότητες που το ίδιο το πλοίο προσφέρει στους επιβάτες.

Η πρώτη πτώση στη ζήτηση υπερατλαντικών ταξιδιών παρατηρείται το 1929 και αιτία ήταν η τότε οικονομική κρίση. Έτσι, οι εταιρείες αναγκάζονται να προχωρήσουν στη λύση της κρουαζιέρας. Το 1959 ο αριθμός επιβατών που πραγματοποίησαν υπερατλαντικά ταξίδια έφθασε στο ανώτατο σημείο του. Η υπερατλαντική μετακίνηση επιβατών, όμως, πλήττεται όταν το 1960 η εταιρεία Pan American πραγματοποιεί το πρώτο υπερατλαντικό ταξίδι με αεροπλάνο τύπου Boeing 707. Στην Ελλάδα, το πλοίο Σεμίραμις πραγματοποίησε την πρώτη κρουαζιέρα τη δεκαετία του 1950. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, η βιομηχανία της κρουαζιέρας αλλάζει μορφή, καθώς δημιουργούνται και αναπτύσσονται νέες εταιρείες, όπως η Costa Lines, η Lauro Lines κλπ.

Στη σημερινή εποχή, ο τουρισμός έχει αναπτυχθεί τόσο ώστε μπορεί να χαρακτηριστεί ως μαζικός και πλέον γίνεται λόγος για Τουριστική Βιομηχανία. Την εξέλιξη του τουρισμού βοήθησαν διάφοροι παράγοντες, όπως η τεχνολογική πρόοδος, η ενημέρωση και η εκπαίδευση του προϊόντος, η βελτίωση των εισοδημάτων και η άνοδος του βιοτικού επιπέδου, οι διάφορες διεθνείς συμβάσεις για τον τουρισμό, οι οργανισμοί μελέτης του φαινομένου του τουρισμού αλλά και οι διάφορες κοινωνικές παροχές.

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας της τελευταίες δυο δεκαετίες, έχει γίνει μία από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες βιομηχανίες τουρισμού. Έχει ήδη μετατραπεί σε μαζική αγορά που χρησιμοποιεί μεγάλων διαστάσεων πλοία εν αντιθέσει με τη βιομηχανία της κρουαζιέρας το 1960 (Rodrigue και Notteboom, 2012). Σύμφωνα με τους Chin (2008), Weaver (2005) και Wood (2000), η βιομηχανία της κρουαζιέρας έχει μετατραπεί σε σύμβολο παγκοσμιοποίησης της βιομηχανίας του τουρισμού όσον

αφορά στην κάλυψη της αγοράς, τις πρακτικές της και την κινητικότητα των περιουσιακών στοιχείων της. Ο τουρισμός κρουαζιέρας έχει πολλαπλά οφέλη στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη. Αυτός ο τύπος τουρισμός μπορεί να ωφελήσει τις εθνικές οικονομίες διαφορετικών χωρών οι οποίες σχετίζονται με την κρουαζιέρα με το να βελτιώνει το συνάλλαγμα, τους φόρους, την εργασία και τις εξωτερικότητες (Seidl, *et al.*, 2006).

Ο τομέας της κρουαζιέρας επηρεάζεται από πολλούς τομείς της οικονομίας, όπως από τη ναυτιλία και τους τουριστικούς πράκτορες, τις λιμενικές αρχές, τις ναυτιλιακές εταιρείες και γενικότερα τις κατασκευές πλοίων. Οι επιδράσεις από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας έχουν πολλαπλασιαστικό χαρακτήρα. Υπάρχει μία αλληλεπίδραση ανάμεσα στη βιομηχανία της κρουαζιέρας και σε διάφορα μέρη της οικονομίας. Η βιομηχανία της κρουαζιέρας αλληλεπιδρά με το χονδρικό και λιανικό εμπόριο, με χρηματοοικονομικές και ασφαλιστικές δραστηριότητες, με κτηματικές περιουσίες, με υπηρεσίες τροφίμων και ποτών και με δραστηριότητες διαχείρισης αποβλήτων. Επιπρόσθετα, αλληλεπιδρά με τις κατασκευές, την εκπαίδευση, τη γεωργία, τη δασοκομία και το ψάρεμα, τις τέχνες και την αναψυχή και τον ηλεκτρισμό. Οι εισροές νέου χρήματος μπορούν να υποστηρίξουν την οικονομία με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, με την αύξηση των κερδών και την προσέλκυση επενδύσεων (Brida and Zapata, 2008).

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας επηρεάζει τις οικονομίες με θετικό ή αρνητικό τρόπο όσον αφορά στους οικονομικούς, τους περιβαλλοντικούς και τους κοινωνικοοικονομικούς τομείς. Οι θετικές οικονομικές επιρροές μπορούν να προέλθουν από μία αύξηση στους φόρους από την κατανάλωση τροφίμων και υπηρεσιών από τους επιβάτες, από την αύξηση του αριθμού των θέσεων εργασίας σε περιοχές όπου η κρουαζιέρα είναι ενεργή, από την αύξηση του μισθού των κατοίκων και τέλος από τις βελτιώσεις των υποδομών. Από την άλλη πλευρά, οι αρνητικές οικονομικές επιρροές μπορούν να προέλθουν από την αύξηση στις τιμές των αγαθών και υπηρεσιών εξαιτίας της αυξημένης ζήτησης, της άνισης κατανομής των οικονομικών ωφελειών στους κατοίκους, της διαρροής των εσόδων των εταιρειών εκτός της ζώνης δραστηριότητας της κρουαζιέρας και από τα εποχιακά εισοδήματα για τους εργαζόμενους.

Επιπρόσθετα, η βιομηχανία της κρουαζιέρας επηρεάζει τις οικονομίες με έναν άμεσο, έμμεσο και προκαλούμενο τρόπο. Οι άμεσες επιπτώσεις προέρχονται από τις συναλλαγές των προμηθευτών με τα κρουαζιερόπλοια, τους επιβάτες και το πλήρωμα. Οι δαπάνες των κρουαζιερόπλοιων περιλαμβάνουν δαπάνες του λιμανιού, καυσίμων και συντήρησης. Οι δαπάνες των επιβατών περιλαμβάνουν φόρους, αναμνηστικά, χερσαίες εκδρομές, τρόφιμα και ποτά, μεταφορές, κλπ. Τέλος, οι δαπάνες του πληρώματος περιλαμβάνουν αναλώσιμα, μεταφορές και δραστηριότητες αναψυχής. Οι έμμεσες επιπτώσεις προκαλούνται από τους προμηθευτές του εμπορίου και την αλληλεξάρτηση των δαπανών των βιομηχανιών. Εάν ένα λιμάνι θέλει να ενισχύσει τις υπηρεσίες του με την κατασκευή ενός νέου προβλήτα, θα πρέπει να χρησιμοποιήσει μια κατασκευαστική εταιρεία (Styliadis, 2012). Τέλος, οι προκαλούμενες επιπτώσεις είναι το αποτέλεσμα της δαπάνης των νοικοκυριών εκείνων που απασχολούνται άμεσα ή έμμεσα από τη βιομηχανία κρουαζιέρας. Οι γραμμές κρουαζιέρας, οι επιβάτες και τα πληρώματα είναι τρεις κατηγορίες αγοραστών οι οποίοι είναι οι κύριοι παραγωγοί για τις τοπικές κοινότητες.

2.3 Τα είδη της κρουαζιέρας

Ο τουρισμός στην Ελλάδα αποτελεί μία από τις κύριες εξαγωγικές πλουτοπαραγωγικές βιομηχανίες. Πιο συγκεκριμένα, ο θαλάσσιος τουρισμός παρέχει τη δυνατότητα στον τουρίστα να βιώσει πολλές από τις εμπειρίες του στο θαλάσσιο περιβάλλον. Η μορφή αυτή του τουρισμού αποτελείται από τα κρουαζιερόπλοια, τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και τα πλοία που εκτελούν κυκλικά περιηγητικά ταξίδια (Κολτσιδόπουλος, 2005).

Η κρουαζιέρα αποτελεί ένα κυκλικό περιηγητικό ταξίδι που πραγματοποιείται με κρουαζιερόπλοιο και αποτελείται από υλικά και άυλα αγαθά, δηλαδή από τουριστικά αγαθά και υπηρεσίες. Η κρουαζιέρα συνήθως ξεκινά και τελειώνει στο ίδιο σημείο. Το κυρίως πακέτο της κρουαζιέρα είναι το “port to port”. Επίσης, υπάρχει και το “cruise & stay”, το “cruise & fly”, το “fly, cruise & stay” και το “drive, cruise & stay” (Briggs, 2001), όπως αναλύονται στη συνέχεια. Οι κρουαζιέρες μπορούν γενικά να ομαδοποιηθούν στις παρακάτω μορφές ανάλογα με το συνδυασμό των προϊόντων με τα οποία προσφέρονται, τη διάρκεια και τον εξειδικευμένο σκοπό τους.

2.3.1 Cruise & Stay (Κρουαζιέρα και Παραμονή)

Το πακέτο “cruise & stay” αποτελεί το συνδυασμό κρουαζιέρας και παραμονής του τουρίστα – επιβάτη σε καθορισμένη περιοχή στην ακτή (Διακομιχάλης, 2006). Περιλαμβάνει την επιβίβαση του τουρίστα στο κρουαζιερόπλοιο, αποβίβαση στο λιμάνι προσέγγισης, διαμονή του τουρίστα σε ξενοδοχείο της επιλογής του στο σημείο αποβίβασης και τέλος την επιβίβαση του τουρίστα στο κρουαζιερόπλοιο.

2.3.2 Cruise & Fly (Κρουαζιέρα και Αεροπορικό ταξίδι)

Είναι ο συνδυασμός αεροπορικού ταξιδιού και κρουαζιέρας. Το πακέτο “cruise & fly” περιλαμβάνει την μεταφορά του επιβάτη με αεροπλάνο από τον τόπο μόνιμης διαμονής του, τη μετάβασή του στο λιμάνι, την επιβίβαση του στο κρουαζιερόπλοιο για να ξεκινήσει η κρουαζιέρα και τέλος τη μεταφορά του στο αεροδρόμιο για την επιστροφή στον τόπο μόνιμης διαμονής του. Οι οργανωτές των κρουαζιέρων συνεργάζονται με αεροπορικές εταιρείες και πετυχαίνουν ειδικές τιμές από αυτές όσον αφορά σε πτήσεις από μεγάλες πόλεις προς τις πόλεις – λιμάνια, από τις οποίες αναχωρούν τα κρουαζιερόπλοια.

2.3.3 Fly, Cruise & Stay (Αεροπορικό ταξίδι, κρουαζιέρα και Παραμονή)

Πρόκειται για το συνδυασμό αεροπορικού ταξιδιού, κρουαζιέρας και παραμονής του επιβάτη στη περιοχή που έχει προεπιλεγεί στην ακτή. Το πακέτο “fly, cruise & stay”, περιλαμβάνει τη μεταφορά του επιβάτη με αεροπλάνο από τον τόπο μόνιμης διαμονής του, τη μετάβαση του από το αεροδρόμιο στο ξενοδοχείο, τη μετάβαση του από το ξενοδοχείο στο λιμάνι, την επιβίβαση του στο κρουαζιερόπλοιο για να ξεκινήσει το ταξίδι και τέλος τη μεταφορά του στο αεροδρόμιο για την επιστροφή στον τόπο μόνιμης διαμονής του.

2.3.4 Drive, Cruise & Stay (Μέσο μαζικής μεταφοράς, Κρουαζιέρα και Παραμονή)

Το πακέτο “drive, cruise & stay” περιλαμβάνει τη μεταφορά του επιβάτη με λεωφορείο στο αεροδρόμιο, τη μετάβαση από το αεροδρόμιο στο ξενοδοχείο, τη μετάβαση από το ξενοδοχείο στο λιμάνι επιβίβασης και τέλος τη μεταφορά του τουρίστα στον τόπο μόνιμης διαμονής του ή στο σημείο από όπου αναχώρησε για το ταξίδι του.

2.3.5 Traditional Cruise (Παραδοσιακή Κρουαζιέρα)

Πρόκειται για ταξίδι στη θάλασσα που ξεκινά από ένα λιμάνι και επιστρέφει πάλι σε αυτό. Η κρουαζιέρα διαρκεί από 14 έως 21 ημέρες και περιλαμβάνει 4-6 ενδιάμεσες στάσεις σε διαφορετικά λιμάνια. Οι κρουαζιέρες αυτές διακρίνονται σε μικρής διάρκειας (short cruises) και μεγάλης διάρκειας (long cruises), όταν η διάρκεια του ταξιδιού είναι μεγαλύτερη από 21 ημέρες (Διακομιχάλης, 2006).

2.3.6 Mini Cruise (Μικρή Κρουαζιέρα)

Η μικρή κρουαζιέρα έχει διάρκεια 3-5 ημερών. Σε αυτή την κατηγορία κατατάσσονται οι κρουαζιέρες στο Αιγαίο Πέλαγος.

2.3.7 Educational Cruise (Εκπαιδευτική Κρουαζιέρα)

Η συγκεκριμένη κρουαζιέρα απευθύνεται κυρίως σε σπουδαστές που ταξιδεύουν μαζί με τους καθηγητές τους και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού πραγματοποιούνται μαθήματα και επισκέψεις σε περιοχές που έχουν άμεση σχέση με την εκπαίδευση (Διακομιχάλης, 2006).

2.4 Τύποι λιμένων κρουαζιέρας

Οι εταιρείες κρουαζιέρας προσπαθούν διαρκώς να αναπτύξουν νέες ιδέες και νέα δρομολόγια στην προσπάθειά τους να προσελκύσουν περισσότερους επιβάτες αλλά και να διατηρήσουν υψηλά τα επίπεδα ικανοποίησης των πελατών τους. Σκοπός της κρουαζιέρας δεν είναι η ίδια η μεταφορά αλλά η απόλαυση των επιβατών από τη χρήση της (Kendall, 1986).

Καθώς τα κρουαζιερόπλοια γίνονται ολοένα και μεγαλύτερα σε μέγεθος και οι επιβάτες γίνονται όλο και πιο απαιτητικοί, τα λιμάνια θα πρέπει να διασφαλίζουν την πρόσβαση και άλλες απαραίτητες προϋποθέσεις ώστε να φιλοξενούν μεγάλο μεγέθους πλοία, ενώ και οι ίδιες οι πόλεις θα πρέπει να παρουσιάζουν μία καλά δομημένη οργάνωση και μια ποικιλία υπηρεσιών έτσι ώστε να διασκεδάζουν τους επιβάτες που αποβιβάζονται. Σημαντικό ρόλο στην επιλογή των λιμένων και τη διαμόρφωση των δρομολογίων, για λογαριασμό των φορέων κρουαζιέρας, παίζουν η ύπαρξη κατάλληλης υποδομής και ανωδομής, αλλά και κατάλληλων εγκαταστάσεων που θα μπορούν να φιλοξενήσουν το πλοίο και τους επιβάτες του.

Τα λιμάνια που εμπλέκονται στη βιομηχανία της κρουαζιέρας διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες, τα λιμάνια επιβίβασης (home ports), τα λιμάνια διέλευσης (orts-of-call) και τα υβριδικά λιμάνια (hybrid ports), τα οποία και θα αναλυθούν στη συνέχεια.

2.4.1 Λιμάνια επιβίβασης (home ports)

Τα λιμάνια επιβίβασης αποτελούν είτε το αρχικό σημείο επιβίβασης είτε τον τελικό προορισμό. Ένα τέτοιο λιμάνι διακρίνεται από άλλους τύπους λιμένων υπό τον όρο ότι σε λιμάνια επιβίβασης πραγματοποιείται και ο ανεφοδιασμός του κρουαζιερόπλοιου με τα απαραίτητα εφόδια που απαιτούνται για να ξεκινήσει η κρουαζιέρα. Η διάρκεια παραμονής του πλοίου σε ένα τέτοιο λιμάνι είναι συνήθως μεγαλύτερη και κυμαίνεται από 12 έως 24 ώρες. Ένα λιμάνι για να επιλεγεί ως λιμάνι επιβίβασης, θα πρέπει να πληροί όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις και να διαθέτει όλες ή τις περισσότερες εγκαταστάσεις που απαιτούνται από τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Μία εταιρεία για να επιλέξει ένα λιμάνι επιβίβασης μπορεί να λάβει υπόψη της πάρα πολλούς παράγοντες, όπως είναι τα φυσικά χαρακτηριστικά του λιμένα, οι λιμενικές υπηρεσίες προς τους επιβάτες και τα κρουαζιερόπλοια, το κόστος των υπηρεσιών αυτών αλλά και η εγγύτητα από τις τουριστικές περιοχές (Styliadis, 2012). Οι λιμένες επιδιώκουν να γίνουν λιμάνια επιβίβασης (home ports), καθώς ο οικονομικός αντίκτυπος που προκύπτει από τις δαπάνες των γραμμών κρουαζιέρας, των επιβατών και των πληρωμάτων υπολογίζεται ότι είναι έξι ή επτά φορές μεγαλύτερος από ό,τι συμβαίνει με ένα λιμάνι διέλευσης (Vaggelas, 2011). Ορισμένα από τα πιο σημαντικά λιμάνια επιβίβασης ανά τον κόσμο είναι του Μαϊάμι στην Καραϊβική, της Βαρκελώνης στη Δυτική Μεσόγειο, της Βενετίας στην Αδριατική και του Πειραιά στην Ανατολική Μεσόγειο.

2.4.2 Λιμάνια διέλευσης – διαμετακόμισης (ports-of-call ή transit ports)

Τα λιμάνια διέλευσης αποτελούν τους ενδιάμεσους σταθμούς ενός ταξιδιού κρουαζιέρας και παρέχουν, συνήθως, λιγότερες υπηρεσίες συγκριτικά με τα λιμάνια επιβίβασης που αναλύσαμε πιο πάνω. Ένα λιμάνι διέλευσης θα πρέπει να μπορεί να φιλοξενήσει ένα κρουαζιερόπλοιο και να διαθέτει όλες τις απαραίτητες δομές και υπηρεσίες ώστε να επιτρέψει την ασφαλή αποβίβαση και επιβίβαση των επιβατών,

αλλά και μπορεί να παράσχει έκτακτες υπηρεσίες, όπως επισκευές πλοίων, ανεφοδιασμού καυσίμων και νερού.

Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί ότι ακόμα και αυτά τα λιμάνια προκειμένου να γίνουν πιο ελκυστικά για τις γραμμές κρουαζιέρας και με την προοπτική να μετατραπούν, ίσως, σε λιμάνια επιβίβασης, έχουν αρχίσει να αναβαθμίζουν τις υπηρεσίες τους, να προσθέτουν περισσότερες εγκαταστάσεις, όπως αποβάθρες αλλά και εγκαταστάσεις για διαχείριση αποβλήτων (Styliadis, 2012). Η παραμονή ενός κρουαζιερόπλοιου σε ένα λιμάνι διέλευσης είναι σαφώς μικρότερης χρονικής διάρκειας συγκριτικά με ένα λιμάνι επιβίβασης και κυμαίνεται μεταξύ 4 και 8 ωρών και συνεπώς και ο οικονομικός αντίκτυπος σε ένα τέτοιο λιμάνι είναι μικρότερος αλλά εξίσου σημαντικός.

Υπάρχουν, βέβαια, και λιμάνια διέλευσης χωρίς αποβάθρες και αυτό οφείλεται στις ιδιαιτερότητες του τοπίου, όπου η ανάπτυξη των κατάλληλων υποδομών κρίνεται αδύνατη. Σε τέτοιες περιπτώσεις, το πλοίο «σταθμεύει» στη ανοιχτά στη θάλασσα και οι επιβάτες του μεταφέρονται στην ξηρά με μικρότερα σκάφη. Οι εταιρείες κρουαζιέρας συμπεριλαμβάνουν τα τους προορισμούς αυτούς στα δρομολόγια τους, παρά τη χρονοβόρα διαδικασία αποβίβασης και επιβίβασης, λόγω των ιδιαιτεροτήτων τους (μοναδική φυσική ομορφιά) που κάνουν τη ζήτησή τους ανελαστική.

Ορισμένα δημοφιλή λιμάνια διέλευσης (ports-of-call) ανά τον κόσμο είναι του Αγίου Θωμά και του Αγίου Maarten στην Καραϊβική, της Κοπεγχάγης και της Αγίας Πετρούπολης στη Βαλτική, της Σαντορίνης και του Κάπρι στη Μεσόγειο.

2.4.3 Υβριδικά λιμάνια (hybrid ports)

Τα λεγόμενα υβριδικά λιμάνια αποτελούν συνδυασμό των δύο πιο πάνω κατηγοριών, των λιμανιών επιβίβασης (home ports) και των λιμανιών διέλευσης (ports-of-call). Συγκεκριμένα, αυτά τα λιμάνια μπορούν να λειτουργήσουν από τη μία πλευρά σαν λιμάνια επιβίβασης για κάποιες γραμμές κρουαζιέρας, ενώ από την άλλη πλευρά μπορούν να λειτουργήσουν και σαν λιμάνια διέλευσης για άλλες γραμμές κρουαζιέρας.

Αυτή η διαφοροποίηση εναπόκειται στην ευρεία ποικιλία δρομολογίων, αλλά και στη συνεχή ανάπτυξη νέων που ανάλογα με τη διαδρομή που ακολουθούν επιλέγουν το

πώς θα χρησιμοποιήσουν τέτοια λιμάνια. Για να λειτουργήσει ένα υβριδικό λιμάνι σαν λιμάνι επιβίβασης, έστω και περιστασιακά, θα πρέπει να διαθέτει εγκαταστάσεις ώστε να καλύπτει τις απαιτήσεις των γραμμών κρουαζιέρας. Υβριδικά λιμάνια είναι το λιμάνι της Κέρκυρας και της Τεργέστης στη Μεσόγειο, του Ελσίνκι στη Βαλτική και του Αγίου Καρόλου στην Καραϊβική (Styliadis, 2012).

2.5 Διεθνείς οργανισμοί κρουαζιέρας

Οι διεθνείς οργανισμοί κρουαζιέρας υπάρχουν για να προωθούν τις διακοπές κρουαζιέρας συγκεντρωτικά μέσω των διαφόρων διαφημιστικών προγραμμάτων και της ανάλυσης της αγοράς. Εκπαιδεύουν τους τουριστικούς πράκτορες παρέχοντάς τους βεβαιώσεις και ενώνουν τις δυνάμεις τους για να πιέσουν τις κυβερνήσεις και τους διεθνείς οργανισμούς για την ευημερία του κλάδου της κρουαζιέρας (Λαγκαδινού, 2007). Στη συνέχεια, γίνεται περιγραφή των κυριότερων οργανισμών στο χώρο της κρουαζιέρας.

2.5.1 ΗΠΑ και Καναδάς

2.5.1.1 Cruise Line International Association (CLIA)

Η Cruise Line International Association (CLIA) ιδρύθηκε το 1975. Σκοπός των τουριστικών και ταξιδιωτικών πρακτόρων είναι να ενωθούν σε μια μη κερδοσκοπική συμμαχία για να ενθαρρύνουν τους καταναλωτές της Βόρειας Αμερικής να πραγματοποιήσουν κρουαζιέρα προωθώντας έτσι την ποικιλομορφία και την υψηλή αξία της κρουαζιέρας. Η Cruise Line International Association (CLIA) μεριμνά για την κατάλληλη προώθηση των μελών της και για την καλύτερη πηγή εύρεσης της κατάλληλης κρουαζιέρας.

Απαρτίζεται από 19 κύριες εταιρείες κρουαζιέρας και 17.000 πράκτορες παγκοσμίως, με σκοπό την προώθηση των διακοπών κρουαζιέρας και τα οφέλη της στους πράκτορες αλλά και στο αγοραστικό κοινό (CLIA, 2006). Οι εταιρείες κρουαζιέρας που απαρτίζουν αυτό τον οργανισμό αντιπροσωπεύουν το 95,1% στο συνολικό μερίδιο αγοράς με 81.2% του συνόλου των πλοίων παγκοσμίως (WTO, 2003). Οι εταιρείες – μέλη που συμμετέχουν στην CLIA είναι η American Cruise Lines, η Carnival Cruise Lines, η Celebrity Cruises, η Costa Crociere, η Crystal Cruises, η Cunard Cruises, η Disney Cruise Line, η Holland America Line, η Mediterranean

Shipping Co., η Norwegian Coastal Voyages, η Norwegian Cruise Line, η Oceania Cruises, η Orient Lines, η Princess Cruises, η Royal Caribbean International, η Seabourn Cruises, η SeaDream Yacht Club, η Silversea Cruises και η Windstar Cruises (WTO, 2003; CLIA, 2006).

2.5.1.2 International Council of Cruise Lines (ICCL)

Η International Council of Cruise Lines (ICCL) δημιουργήθηκε το 1990 με προτεραιότητα στη συμμετοχή των νόμων και τη διαδικασία χάραξης πολιτικής της βιομηχανίας της κρουαζιέρας. Στα τέλη του 2006 ένωσε τη δύναμή της με την CLIA. Η ICCL ασχολούνταν με θέματα κανονισμών και πολιτικής για την εξασφάλιση ότι όλα τα μέτρα και οι νόμοι που έχουν ληφθεί προσφέρουν ένα ασφαλές και υγιές περιβάλλον πάνω στο πλοίο για τους επιβάτες αλλά και για το πλήρωμα (CLIA, 2006).

2.5.1.3 Florida - Caribbean Cruise Association (FCCA)

Η Florida - Caribbean Cruise Association είναι μια οργάνωση μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα και αποτελείται από 11 μέλη εταιρειών κρουαζιέρας τα οποία δραστηριοποιούν περισσότερα από 100 κρουαζιερόπλοια στην Καραϊβική, τη Φλόριντα και το Μεξικό. Η FCCA ιδρύθηκε το 1972 και σκοπός της είναι να παρασχεθεί ένα φόρουμ για τη συζήτηση σχετικά με τη νομοθεσία, την ανάπτυξη του τουρισμού, τους λιμένες, την ασφάλεια, την προστασία και άλλα ζητήματα της βιομηχανίας της κρουαζιέρας. Η οργάνωση αυτή επιδιώκει να χτίσει συνεταιριστικές σχέσεις με τους συνεργάτες της στους εκάστοτε προορισμούς αλλά και να αναπτύξει παραγωγικές διμερείς συνεργασίες με κάθε τομέα. Η FCCA συνεργάζεται με τις κυβερνήσεις, τους λιμένες και όλους τους αντιπροσώπους του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα έτσι ώστε να μεγιστοποιήσει τα έξοδα των επιβατών κρουαζιέρας, των εταιρειών κρουαζιέρας αλλά και των υπαλλήλων γραμμών κρουαζιέρας. Άλλος σκοπός της οργάνωσης είναι να ενισχυθεί η εμπειρία του προορισμού και του αριθμού των επιβατών κρουαζιέρας που επιστρέφουν στον εκάστοτε προορισμό για διακοπές (FCCA, 2007).

Οι εταιρείες που συνεργάζονται με την εν λόγω οργάνωση είναι η Carnival Cruise Lines, η Celebrity Cruises, η Costa Cruise Lines, η Cunard Line Ltd., η Disney Cruise Line, η Holland America Line, η MSC Cruises (USA) Inc., η Norwegian Cruise Line,

η Princess Cruises, η Regent Seven Seas Cruises και η Royal Caribbean International. Η οργάνωση παρέχει τεχνική βοήθεια στην επέκταση λιμένων, συμπεριλαμβανομένης της βοήθειας στο σχεδιασμό λιμένων και αποβάθρων και τις βελτιώσεις και τις νέες υπηρεσίες που προγραμματίζονται. Πραγματοποιεί έρευνες οι οποίες παρέχονται στους συνεργάτες του προορισμού έτσι ώστε να δημιουργηθεί μια καλύτερη κατανόηση των επιβατών κρουαζιέρας, να βελτιωθεί η παράδοση χερσαίων προϊόντων και υπηρεσιών και να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη του τουρισμού κρουαζιέρας. Επιπρόσθετα, το FCCA παρέχει κύκλους μαθημάτων κατάρτισης και παρέχει, επίσης, πολύτιμες πληροφορίες στους συνεργάτες του προορισμού έτσι ώστε να κατανοηθούν οι ανάγκες των επιβατών και οι συνήθειές τους ώστε να μεγιστοποιήσουν τον αντίκτυπο των τουριστών της κρουαζιέρας στη χώρα τους (FCCA, 2002; CLIA, 2006).

2.5.2 Ευρώπη

2.5.2.1 Passenger Shipping Association (PSA)

Το PSA είναι ένα βρετανικός οργανισμός που περιλαμβάνει 35 εταιρείες κρουαζιέρας και ιδρύθηκε το 1958 με το αρχικό όνομα Ocean Travel Development (OTD). Σκοπός του οργανισμού αυτού ήταν να προωθήσει τα θαλάσσια ταξίδια στο ευρύ κοινό, να δώσει ώθηση στο χώρο και να εναντιωθεί σε όλους τους περιορισμούς και τις φορολογικές επιβαρύνσεις στο χώρο της κρουαζιέρας (WTO, 2003). Η PSA είναι μία μη κερδοσκοπική εταιρεία που υποστηρίζεται από τις κύριες γραμμές κρουαζιέρας και με σχεδόν 2.000 γραφεία ταξιδιών. Σύμφωνα με τους Gibbons *et al.* (2007) ο PSA είναι ένας σημαντικός οργανισμός για την κατάρτιση κρουαζιέρας, όσον αφορά στους ταξιδιωτικούς πράκτορες και είναι αφιερωμένος στο σκοπό της υποστήριξής τους για την πώληση περισσότερων πακέτων κρουαζιέρας.

2.5.2.2 Cruise Europe

Η Cruise Europe ιδρύθηκε το 1991 ύστερα από σύμπραξη 27 ευρωπαϊκών λιμένων που στόχος τους ήταν να εργαστούν συνεταιρικά για να εμπορευτούν τη Βόρεια και Δυτική Ευρώπη, προκειμένου να προσελκύσουν περισσότερα κρουαζιερόπλοια στους λιμένες της περιοχής. Η Cruise Europe έχει ως μέλη περισσότερα από 70 λιμάνια. Η περιοχή των μελών περιορίζεται στην Ατλαντική Ευρώπη, συμπεριλαμβανομένης της Βαλτικής. Η Ευρώπη αποτελεί σήμερα αυξανόμενη πηγή για τους επιβάτες

κρουαζιέρας και η Cruise Europe εμπορεύεται όχι μόνο τους λιμένες των μελών της αλλά και διατηρεί στενές επαφές με τις γραμμές κρουαζιέρας σε θέματα, όπως η μελλοντική επέκταση, τα ζητήματα ασφαλείας, τα περιβαλλοντικά θέματα και τη βελτίωση των εγκαταστάσεων που προσφέρονται από τους λιμένες.

2.5.2.3 Verband der Faehrschiffahrt und Faehrtoutistik e.V. (VFF)

Η ομοσπονδία του Faehrschiffahrt και του Faehrtouristik e.V. (VFF) ιδρύθηκε το 1995 και στόχος της είναι να προωθήσει την εικόνα και τις πωλήσεις των ταξιδιών κρουαζιέρας μέσα από τους τουριστικούς πράκτορες, να ενοποιήσει τα συστήματα κρατήσεων και να τους εκπαιδεύσει. Τα μέλη της ομοσπονδίας είναι γενικοί πράκτορες που αντιπροσωπεύουν τις ναυτιλιακές εταιρείες στις γερμανόφωνες χώρες. Το γραφείο της ομοσπονδίας έχει 50 μέλη και βρίσκεται στο Αμβούργο. Αποτελείται από τρεις ειδικευμένες επιτροπές που ασχολούνται με τις πωλήσεις, το κόστος των πακέτων διακοπών, την εκπαίδευση αλλά και τις δημόσιες σχέσεις (WTO, 2003).

2.5.2.4 Medcruise

Η Medcruise ιδρύθηκε στη Ρώμη το 1996 και αποτελεί την ένωση των μεσογειακών λιμένων κρουαζιέρας. Σκοπός της είναι να προωθήσει τα συμφέροντα των μεσογειακών λιμένων αλλά και να αναπτύξει συνεργασία μεταξύ όλων των λιμένων κρουαζιέρας του κόσμου μέσω της ανταλλαγής πληροφοριών. Η ένωση έχει πάνω από 40 μέλη που αντιπροσωπεύουν 59 λιμένες γύρω από την περιοχή της Μεσογείου. Στόχοι της Medcruise είναι η προώθηση της μεσογειακής περιοχής ως προορισμό κρουαζιέρας, η αύξηση της αποδοτικότητας των λιμένων μελών της κρουαζιέρας μέσω της ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με την κυκλοφορία επιβατών κρουαζιέρας, η νέες τεχνολογίες για την ανάπτυξη λιμένων κρουαζιέρας, η οργάνωση, διοίκηση και διαχείρισή τους. Επιπρόσθετα, στόχος είναι να προωθήσει την ανάπτυξη σχεδίων ασφαλείας και να βελτιώσει το επίπεδο ασφαλείας των λιμένων αλλά και να συμμετέχει στη γρήγορη διάδοση των πληροφοριών ασφαλείας. Φροντίζει ώστε να διευκολύνεται η διαμόρφωση κοινών θέσεων σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος και να παρουσιάζει τις θέσεις της σε περιφερειακά και διεθνή φόρουμ (Medcruise, 2004).

2.6 Νομικό και θεσμικό πλαίσιο κρουαζιέρας

Το νομοθετικό πλαίσιο κρουαζιέρας στην Ελλάδα διαμορφώνεται από την ελληνική νομοθεσία βάσει νόμων και διαταγμάτων. Η Ελλάδα, όσον αφορά στην κρουαζιέρα, δεσμεύεται όχι μόνο από το πλαίσιο των ελληνικών νόμων και θεσμών αλλά και από τις διατάξεις των επίσημων κανονισμών όπως εκδίδονται από το συμβούλιο των υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έως και τη δεκαετία του 1990, υπήρχε έντονο το στοιχείο του κρατικού παρεμβατισμού, καθώς δεν υπήρχε κοινή ευρωπαϊκή πολιτική στον τομέα των μεταφορών. Η ύπαρξη του προνομίου της ναυσιπλοΐας (cabotage) ήταν το κύριο χαρακτηριστικό του κρατικού παρεμβατισμού (Ψαραύτης, 2006).

Το βασικό θεσμικό πλαίσιο που εφαρμοζόταν στην κρουαζιέρα πριν την ψήφιση του Κανονισμού 3577/92 όριζε ότι *«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 δρομολογούμενα ελληνικά επιβατηγά πλοία»*. Επιπρόσθετα, σε άλλο άρθρο αναφερόταν ότι *«το δικαίωμα παραλαβής επιβατών εξ ελληνικών λιμένων για περιήγηση σε ελληνικούς λιμένες ανήκει στα ελληνικά επιβατηγά πλοία. Τουτ' αυτό ισχύει και για την περίπτωση προεκτάσεως της περιηγήσεως σε λιμένες της αλλοδαπής εφ' όσον ο λιμένας οριστικής αποβίβασεως είναι ελληνικός. Διά Πρ. Διαταγμάτων δύναται να επιτραπεί η κατά τα' ανωτέρω παραλαβή, περιήγηση και αποβίβαση επιβατών υπό επιβατηγών πλοίων υπό ξένες σημαίες, υπό όρους και προϋποθέσεις καθοριζόμενες δι' αυτών. Τα τουριστικά πλοία (θαλαμηγά και τουριστικά πλοιάρια) διέπονται υπό ειδικών διατάξεων»*. Συνεπώς, το άρθρο 165 του ΚΑΝΔ έδινε το αποκλειστικό δικαίωμα πραγματοποίησης κυκλικών περιηγητικών ταξιδιών μόνο στα υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοια. Στα κρουαζιερόπλοια υπό ξένη ή κοινοτική σημαία, επιτρεπόταν μόνο το δικαίωμα προσέγγισης στους ελληνικούς λιμένες και απαγορευόταν η πραγματοποίηση δρομολογημένων κυκλικών κρουαζιέρων, όπου το λιμάνι αφετηρίας θα είναι το ίδιο με το λιμάνι προορισμού (Δαναμπάσης, 2010).

Σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 1 του ΚΑΝΔ *«το προσωπικό των πλοίων αποτελείται από Έλληνες απογεγραμμένους ναυτικούς...»*. Σύμφωνα με το άρθρο η ελληνική νομοθεσία επέβαλε στους πλοιοκτήτες που πραγματοποιούν κυκλική κρουαζιέρα να απασχολούν αποκλειστικά και μόνο Έλληνες σε όλα τα τμήματα του

κρουαζιερόπλοιου. Αυτό αποτελούσε μειονέκτημα, καθώς οι ανταγωνίστριες εταιρείες άλλων χωρών είχαν το δικαίωμα να απασχολούν στα πλοία τους και αλλοδαπό χαμηλόμισθο προσωπικό.

Από την 1/1/1993 τέθηκε σε εφαρμογή η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών. Τούτο σημαίνει ότι πρακτικά στις θαλάσσιες μεταφορές εντός κάθε χώρας-μέλους της Ε.Ε. μπορούν να δραστηριοποιούνται πλοία υπό κοινοτική σημαία βάσει των προϋποθέσεων που θέτει ο Κανονισμός. Ορίζεται, λοιπόν, ότι *«από την 1^η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο EUROS, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο»*. Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ορίζει ότι η ελευθερία δεν πρέπει να υποβάλλεται σε καθεστώς προηγούμενης έγκρισης από το κράτος μέλος. Τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν από τους πλοιοκτήτες να τους κοινοποιήσουν προηγουμένως πληροφορίες για τις υπηρεσίες που σκοπεύουν να προσφέρουν. Επίσης, η Επιτροπή αναφέρει ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να απαιτήσουν από τις εταιρείες να διαθέτουν εκπρόσωπο στην επικράτειά τους (COM, 2003).

Όσον αφορά στους πλοιοκτήτες της Κοινότητας, το άρθρο 2 του κανονισμού διακρίνει τους πλοιοκτήτες σε τρεις τύπους. Ο Κανονισμός συγκαταλέγει στους πλοιοκτήτες της Κοινότητας *«τις ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος»*. Επίσης, συγκαταλέγονται *«οι υπήκοοι κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του»*.

Η προϋπόθεση νηολόγησης σε ένα κράτος μέλος προϋποθέτει ότι το σχετικό νηολόγιο βρίσκεται σε έδαφος που εφαρμόζεται η Συνθήκη των Ε.Κ. και οι κανόνες

του παράγωγου δικαίου. Όσον αφορά στα πλοία που είναι νηολογημένα στα νηολόγια των νήσων Κέργκουλεν (τμήμα γαλλικών νότιων και ανταρκτικών εδαφών), των ολλανδικών Αντιλλών, της νήσου του Μαν, των Βερμούδων και των νήσων Κάουμαν δεν ισχύει ο κανονισμός, καθώς τα εδάφη αυτά αποτελούν τμήμα των υπερπόντιων χωρών και εδαφών που υπόκεινται, σύμφωνα με το άρθρο 299. Ο κανονισμός αυτός ισχύει για τα πλοία που είναι νηολογημένα στο Γιβραλτάρ αφού η Συνθήκη εφαρμόζεται σε αυτά τα εδάφη, όπου το άρθρο 299, παράγραφος 4 της Συνθήκης των Ε.Κ. προβλέπει ότι *«οι διατάξεις της παρούσας συνθήκης εφαρμόζονται στα ευρωπαϊκά εδάφη, για τις εξωτερικές σχέσεις των οποίων υπεύθυνο είναι ένα κράτος μέλος»*.

Όσον αφορά στους κανόνες στελέχωσης, ο κανονισμός προβλέπει ότι *«για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων καθώς και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτους σημαίας), εκτός αν πρόκειται για σκάφη κάτω των 650 GT, στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι όροι του κράτους υποδοχής»*. Σύμφωνα με την Επιτροπή, τα κράτη υποδοχής είναι αρμόδια να καθορίσουν την απαιτούμενη αναλογία κοινοτικών υπηκόων στο πλήρωμα στο πλήρωμα των πλοίων που εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά (και των πλοίων χωρητικότητας μικρότερης των 650 τόνων μικτού φορτίου). Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτήσουν να έχουν οι ναυτικοί στα πλοία κοινωνική ασφάλιση στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Από την 1/1/2004 μπορούν να δραστηριοποιούνται μεταξύ των ελληνικών λιμένων (ηπειρωτικών και νησιωτικών), όλα τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε κύριο νηολόγιο κράτους μέλους της Ε.Ε. *«Το δικαίωμα διενέργειας περιηγήσεων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων επεκτείνεται στα υπό κοινοτική σημαία επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών μελών, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό του κράτους μέλους, του οποίου φέρουν τη σημαία»*. Τα κρουαζιερόπλοια τρίτων χωρών δεν επιτρέπεται να δραστηριοποιούνται εντός της Ελλάδας. Στα πλοία νηολογίου τρίτων χωρών επιτρέπεται η προσέγγιση σε ενδιάμεσα λιμάνια όταν η

αρχική επιβίβαση και η τελική αποβίβαση των επιβατών γίνεται σε λιμένα του εξωτερικού. Επιτρέπεται, επίσης, η επιβίβαση επιβατών σε λιμάνι του εσωτερικού υπό την προϋπόθεση ότι οι επιβάτες θα αποβιβασθούν οριστικά σε λιμάνι του εξωτερικού. Τέλος, επιτρέπεται η αποβίβαση σε λιμάνι του εσωτερικού, επιβατών οι οποίοι έχουν επιβιβασθεί στο πλοίο από λιμάνι του εξωτερικού (Δαναμπάσης, 2010).

2.7 Η βιομηχανία της κρουαζιέρας

Η κρουαζιέρα είναι το ταξίδι που πραγματοποιείται στη θάλασσα με σκοπό τη διασκέδαση και χαρακτηρίζεται ως ένας κινούμενος τόπος αναψυχής, ο οποίος μεταφέρει τους επιβάτες του σε διάφορα σημεία ανά τον κόσμο, παρέχοντας του υψηλές και πολυτελείς υπηρεσίες (Μιχαηλίδης, 2009). Ένα σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο προσφέρει στον επιβάτη θάλασσα, ήλιο, ψυχαγωγία και διάφορες υπηρεσίες που διαφοροποιούνται από την απλή θαλάσσια μεταφορά που προσφέρει το επιβατηγό πλοίο και χαρακτηρίζεται ως ένα πλωτό ξενοδοχείο.

Το κυρίαρχο χαρακτηριστικό στη κρουαζιερόπλοια είναι η ξενοδοχειακή λειτουργία του πλοίου. Ο Paratheodorou (2001) αναφέρει ότι το κρουαζιερόπλοιο προσφέρει υπηρεσίες ξενοδοχειακού τύπου και οι εργαζόμενοι σε αυτό έχουν ειδικότητες ανάλογες των σύγχρονων ξενοδοχειακών μονάδων. Η διαφορά του κρουαζιερόπλοιου από το συμβατικό ξενοδοχείο έγκειται στο γεγονός ότι αυτό λόγω της ικανότητας πλεύσης μπορεί να μετακινείται γεωγραφικά ώστε να ανταποκρίνεται στην εκάστοτε ζήτηση κλινών.

Η ανάπτυξη της κρουαζιεροπλοΐας έχει καταστήσει την κρουαζιέρα προσιτή σε ευρύτερα κοινωνικά στρώματα. Είναι γεγονός ότι στις προηγούμενες δεκαετίες μόνο οι ηλικιωμένοι και οι πλούσιοι είχαν το προνόμιο της πραγματοποίησης μια κρουαζιέρας καθώς αυτοί μόνο είχαν τον χρόνο και την οικονομική δυνατότητα να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της (Dickinson και Vladimir, 1997).

Στόχος του κλάδου της κρουαζιέρας ήταν να παράσχει τη δυνατότητα στις εταιρείες να αναπτύξουν τον τουρισμό κρουαζιέρας, καλύπτοντας τις ανάγκες πολλών τουριστών. Οι τουρίστες κατά τα πρώτα χρόνια επέλεξαν ταξίδια στην Αμερική και τον Καναδά. Στη πορεία η κατάσταση διαφοροποιήθηκε με τους τουρίστες πλέον να ζητούν να ταξιδέψουν και προς άλλους προορισμούς. Στις αρχές του 2005, το φαινόμενο της κρουαζιέρας ορίστηκε ως ένας τομέας με ραγδαία ανάπτυξη. Σύμφωνα

με τα στατιστικά στοιχεία για εκείνη τη χρονιά, περίπου 30 εκατομμύρια τουρίστες επέλεξαν να απολαύσουν μια κρουαζιέρα κατά τη διάρκεια των διακοπών τους (Cruise Lines International Association, 2004).

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας κατέχει σημαντικό μερίδιο στο παγκόσμιο τουρισμό. Ο τουρισμός κρουαζιέρας είναι ένα νέο είδος τουρισμού και υπολογίζεται ότι αποτελεί το 0,6% της δυναμικότητας των κρεβατιών των ξενοδοχείων σε παγκόσμιο επίπεδο. Υπάρχουν, σύμφωνα με τον Davidoff (1993) πέντε συγκεκριμένα δεδομένα τα οποία χαρακτηρίζουν μια κρουαζιέρα, τα οποία είναι:

1. Οι ταξιδιώτες, κατά τη διάρκεια μιας κρουαζιέρας, έχουν τη δυνατότητα να επισκέπτονται διάφορα μέρη του κόσμου σε μικρή περίοδο χωρίς να χρειάζεται να χρησιμοποιήσουν και άλλα μεταφορικά μέσα.
2. Τα πλοία καλύπτουν όλες τις ανάγκες των ταξιδιωτών.
3. Τα κρουαζιερόπλοια έχουν έναν διευθυντή και πολυάριθμο προσωπικό το οποίο φροντίζει τις ανάγκες των επιβατών κατά τη διάρκεια της ημέρας.
4. Η ποιότητα του φαγητού είναι υψηλή.
5. Πολλοί αρχίζουν και τελειώνουν τις διακοπές τους σε μια κρουαζιέρα την ίδια μέρα (Klein, 2005).

2.7.1 Η Κρουαζιέρα σε παγκόσμιο επίπεδο

Από το 1980 και μετά η βιομηχανία της κρουαζιέρας αρχίζει να αναπτύσσεται και από το 1990 έως και σήμερα υπολογίζεται ότι συνολικά 169 εκατ. επιβάτες έχουν κάνει κρουαζιέρα 2 ημερών και πάνω. Το 67% αυτών πραγματοποίησαν κρουαζιέρα από το 2002 και μετά, ενώ το 40% αυτών από το 2007 και ύστερα. Το μεγαλύτερο μερίδιο στην κατανομή κρουαζιέρας κατέχει η Καραϊβική, καθώς εκεί πραγματοποιήθηκε το 37% όλων των ταξιδιών κρουαζιέρας για το έτος 2009 και το 41,3% για το 2010 (Florida-Caribbean Cruise Association, 2011). Κατά την περίοδο 2008-2009 την περιοχή την επισκέφτηκαν συνολικά 16,3 εκατ. άτομα. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι στην περιοχή της Καραϊβικής δημιουργήθηκαν 56.000 θέσεις εργασίας σχετικές με τον τουρισμό της κρουαζιέρας με συνολικά έσοδα για τους κατοίκους της περιοχής στα \$ 720 εκατ. σε μισθούς.

Ο κλάδος της κρουαζιέρας αποτελεί σήμερα τον ταχύτερα αναπτυσσόμενο τομέα της τουριστικής βιομηχανίας σε παγκόσμιο επίπεδο. Αξιοσημείωτο είναι να αναφερθεί ότι το 2009 έκαναν κρουαζιέρα περίπου 13.445.000 επιβάτες σε παγκόσμιο επίπεδο, δηλαδή περίπου 440.000 επιβάτες περισσότεροι από το 2008, σημειώνοντας αύξηση της τάξης του 3,4% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά (Florida-Caribbean Cruise Association, 2010). Το 2010 ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε κατά 1.555.000 σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Η παγκόσμια οικονομική κρίση φαίνεται ότι δεν επηρέασε την κρουαζιέρα σε μεγάλο βαθμό.

Η κρουαζιέρα σήμερα είναι εντελώς διαφορετική από την αρχική δραστηριότητά της αν γυρίσουμε πίσω στο 1970 (Bull, 1996). Οι Douglas και Douglas (2004), Wood (2000) και Bull (1996) αναφέρουν ότι η κρουαζιέρα είναι ενδιαφέρουσα περίπτωση μιας σύνθετης παγκοσμιοποιημένης βιομηχανίας σε ένα περιβάλλον διεθνούς ανταγωνισμού, κινητικότητας κεφαλαίων και μετανάστευσης εργατικού δυναμικού. Ο Bull (1996) υποδεικνύει ότι η μορφή της αγοράς της κρουαζιέρας μπορεί να θεωρηθεί είτε ως ολιγοπώλιο είτε ως μονοπώλιο (Vogel, 2009). Ο Ashcroft (2005) διαιρεί την αγορά της κρουαζιέρας σε τρεις ομάδες εταιρειών, την Carnival Group (43%), την Royal Caribbean International (20%) και τη Star Cruises (8%).

Κατά τη διάρκεια των ετών 2011/2012, σύμφωνα με μελέτη που πραγματοποιήθηκε (Business Research & Economic Advisors, 2012), ο τουρισμός κρουαζιέρας δημιούργησε σημαντικά οικονομικά οφέλη για τους 21 προορισμούς, όπως διαφαίνεται στον πίνακα 2-1. Σύμφωνα με τον συγκεκριμένο πίνακα, ο τουρισμός κρουαζιέρας δημιούργησε περίπου \$2 εκατ. σε άμεσες δαπάνες, 45.225 θέσεις εργασίας και \$728 εκατ. σε μισθούς εργαζομένων. Πέντε προορισμοί δημιούργησαν άμεσες δαπάνες από \$100 εκατ. και περισσότερα, ενώ εννέα προορισμοί είχαν άμεσες δαπάνες ανάμεσα σε \$25 και \$100 εκατ. και επτά προορισμοί λιγότερα από \$25 εκατ.

Πίνακας 2.7-1: Συνολική Οικονομική Συμβολή της κρουαζιέρας ανά προορισμό, 2011/2012

Προορισμός	Συνολικές Δαπάνες (σε εκατ. \$)	Συνολική Απασχόληση	Συνολικά Έσοδα από Μισθούς Εργαζομένων (σε εκατ. \$)
Antigua & Barbuda	\$ 45,0	1.246	\$ 11,5
Aruba	\$ 63,7	1.542	\$ 25,9
The Bahamas	\$ 393,8	8.668	\$ 146,2
Barbados	\$ 53,7	1.794	\$ 18,3
Belize	\$ 61,0	1.798	\$ 18,4
British Virgin Islands	\$ 30,3	504	\$ 10,0
Cayman Islands	\$ 157,7	3.547	\$ 66,6
Colombia	\$ 33,4	819	\$ 4,9
Costa Rica	\$ 18,5	537	\$ 3,0
Curacao	\$ 39,4	735	\$ 12,9
Dominica	\$ 18,0	484	\$ 3,7
Dominican Republic	\$ 21,4	746	\$ 3,0
Grenada	\$ 15,2	434	\$ 2,9
Honduras	\$ 20,4	473	\$ 2,2
Nicaragua	\$ 2,0	111	\$ 0,3
Puerto Rico (San Juan)	\$ 186,6	4.998	\$ 70,3
St. Kitts and Nevis	\$ 70,6	1.123	\$ 9,1
St. Maarten	\$ 356,2	8.123	\$ 159,8
Turks and Caicos	\$ 60,6	1.115	\$ 18,6
U. S. Virgin Islands	\$ 339,8	6.349	\$ 139,6
All Destinations	\$ 1,990,0	45.225	\$ 728,1

Πηγή: Business Research & Economic Advisors, 2012

Οι Μπαχάμες αποτέλεσαν κυρίαρχο προορισμό με \$393,8 εκατ. και ακολούθησαν το St. Maarten με \$356,2 εκατ., οι Παρθένοι Νήσοι των Η.Π.Α. με \$339,8 εκατ., το Πουέρτο Ρίκο με \$186,6 εκατ. και οι Νήσοι Cayman με \$157,7 εκατ. Αυτοί οι πέντε προορισμοί, σε συνδυασμό, με \$1,43 δις σε άμεσες δαπάνες αντιπροσωπεύουν το 72% του συνόλου των άμεσων δαπανών του τουρισμού κρουαζιέρας μεταξύ των 21 προορισμών.

Η ανάλυση των δαπανών του τουρισμού κρουαζιέρας αποκάλυψε τις κατωτέρω οικονομικές επιπτώσεις για τους πέντε πιο δημοφιλείς προορισμούς (Business Research & Economic Advisors, 2012):

1. Οι Μπαχάμες πρωτοστάτησαν όλων των προορισμών της Καραϊβικής με \$394 εκατ. σε δαπάνες κρουαζιέρας. Επίσης, πρωτοστάτησαν όλων των υπόλοιπων προορισμών με 4,4 εκατ. επισκέψεις επιβατών και πληρωμάτων. Οι δαπάνες αυτές, με τη σειρά τους, δημιούργησαν περίπου 8.668 θέσεις εργασίας με \$146 εκατ. σε μισθούς.
2. Το St. Maarten είχε τον υψηλότερο μέσο όρο δαπανών ανά επιβάτη με \$185 ανά επίσκεψη επιβάτη στην ξηρά. Επίσης, είχε το δεύτερο υψηλότερο μέσο όρο δαπανών όσον αφορά στα πληρώματα με \$135 ανά επίσκεψη πληρώματος στην ξηρά. Το St. Maarten επωφελήθηκε κατά \$356 εκατ. σε σύνολο δαπανών κρουαζιέρας. Αυτές οι δαπάνες δημιούργησαν συνολικά 8.123 θέσεις εργασίας στους κατοίκους και εισόδημα ύψους \$160 εκατ.
3. Οι Παρθένοι Νήσοι των Η.Π.Α. είχαν το τρίτο υψηλότερο επίπεδο σε άμεσες δαπάνες κρουαζιέρας με \$340 εκατ. Επίσης, είχαν το δεύτερο υψηλότερο μέσο όρο ανά ποσοστό δαπανών των επιβατών, μόλις πάνω από \$147 ανά επίσκεψη επιβάτη. Επιπρόσθετα, ήρθαν δεύτερες σε επισκεψιμότητα στην ξηρά από επιβάτες και πληρώματα, με \$2,1 εκατ. επισκέψεις. Τέλος, δημιουργήθηκαν περίπου 6.349 θέσεις εργασίας με μισθούς περίπου στα \$140 εκατ.
4. Το Πουέρτο Ρίκο επωφελήθηκε από τις συνολικές δαπάνες του τουρισμού της κρουαζιέρας κατά \$187 εκατ., τα οποία δημιούργησαν περίπου 5.000 θέσεις εργασίας και \$70,3 εκατ. σε μισθούς. Ο προορισμός αυτός ήρθε 5^{ος} στην κατάταξη σε επισκέψεις επιβατών και πληρωμάτων.
5. Οι νήσοι Cayman ήρθαν 4^{οι} σε αριθμό επιβατών και πληρωμάτων όσον αφορά στις επισκέψεις. Επιπρόσθετα, ήρθαν 5^{οι} σε άμεσες δαπάνες από την κρουαζιέρα,

δημιουργώντας 3.547 θέσεις εργασίας και \$66.6 εκατ. σε μισθούς (Business Research & Economic Advisors, 2012).

Τα οικονομικά οφέλη από τον τουρισμό κρουαζιέρας σε κάθε προορισμό προέκυψαν από τρεις κύριες πηγές:

- Δαπάνες επιβατών στην ξηρά, οι οποίες σχετίζονται με εκδρομές και αγορές ρουχισμού και κοσμημάτων.
- Δαπάνες πληρωμάτων στην ξηρά, οι οποίες σχετίζονται με αγορές τροφίμων και ποτών, χρησιμοποίηση μέσων μεταφοράς και αγορές ρουχισμού και ηλεκτρονικών ειδών και
- Δαπάνες των κρουαζιερόπλοιων για τρόφιμα και ποτά, λιμενικές υπηρεσίες, λιμενικά τέλη και φόρους.

Παρόμοια έρευνα διεξήχθη κατά τα έτη 2008/2009 με 29 προορισμούς έναντι 21 προορισμών το 2011/2012, ωστόσο χρήσιμα συμπεράσματα μπορούν να εξαχθούν μεταξύ των δύο αυτών μελετών. Όπως φαίνεται στον πίνακα 2-2, η συνολικά αξία δαπανών του τουρισμού της κρουαζιέρας και οι οικονομικές επιπτώσεις είναι γενικά μικρότερες από αυτές της προηγούμενης έρευνας του 2008/2009. Έχει υπολογισθεί ότι οι άμεσες δαπάνες της κρουαζιέρας ανήλθαν στα \$1.99 δις κατά τη διάρκεια των ετών 2011/2012 ανάμεσα στους 21 προορισμούς που έλαβαν μέρος. Οι συνολικές άμεσες δαπάνες μειώθηκαν κατά 12,7% συγκριτικά με τα έτη 2008/2009. Ομοίως, ο αριθμός των επιβατών που επισκέφθηκαν την ξηρά και οι επιπτώσεις της απασχόλησης, επίσης μειώθηκαν στην έρευνα που πραγματοποιήθηκε το 2011/2012. Παρόλα αυτά, οι επιπτώσεις του εισοδήματος είναι ελαφρώς υψηλότερες (0,7%).

Πίνακας 2.7-2: Σύγκριση των δαπανών της κρουαζιέρας – Όλοι οι προορισμοί

	2011/2012	2008/2009	Διαφορά %
Αριθμός προορισμών	21	29	-
Συνολικές άμεσες δαπάνες (σε δις \$)	\$1,99	\$2,28	-12,7%
Συνολικές επισκέψεις επιβατών στην ξηρά (εκατ.)	15,44	17,56	-12,1%
Συνολικές δαπάνες ανά επιβάτη (σε \$)	\$128,89	\$129,62	-0,5%
Συνολικός αντίκτυπος της απασχόλησης	45.225	56.271	-19,6%
Συνολικές Οικονομικές Επιπτώσεις (σε εκατ. \$)	\$728,1	\$723,0	+0,7%
Μέσος όρος δαπανών ανά επιβάτη	\$95,92	\$97,26	-1,4%
Μέσος όρος δαπανών ανά μέλος πληρώματος	\$96,98	\$89,24	+8,8%

Πηγή: Business Research & Economic Advisors, 2012

Η Καραϊβική είναι ο πιο δημοφιλής προορισμός παγκοσμίως. Σύμφωνα με στοιχεία που δημοσιεύθηκαν από τη Διεθνή Ένωση Γραμμών Κρουαζιέρας (Cruise Lines

International Association), στη βιομηχανία της κρουαζιέρας δημιουργήθηκαν 42.8 εκατ. κλίνες/ημέρα στην περιοχή της Καραϊβικής, που αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 40% της χωρητικότητας κλινών παγκοσμίως (Cruise Lines International Association, 2009). Επίσης, σύμφωνα με την Ένωση, η μέση διάρκεια κρουαζιέρας καθορίστηκε στις 7,1 ημέρες. Τα κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν δρομολόγια στην περιοχή αυτή είχαν μεταφορική ικανότητα 6 εκατ. επιβατών το 2011. Η βιομηχανία της κρουαζιέρας έχει γνωρίσει μεγάλη ανάπτυξη για μία περίοδο άνω των 30 ετών, με οδηγό κυρίως τη Β. Αμερική. Ο ακόλουθος πίνακας παρουσιάζει την ανάπτυξη του τομέα της κρουαζιέρας από το 1999 έως το 2013.

Από το 1999 έως το 2013 η ζήτηση για κρουαζιέρα παγκοσμίως υπερδιπλασιάστηκε από 8,59 εκατ. επιβάτες σε 21,3 εκατ. Επιβάτες (+147%). Ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας στη Β. Αμερική αυξήθηκε κατά 101%. Από 5,86 εκατ. επιβάτες το 1999 αυξήθηκε στους 11,8 εκατ. επιβάτες το 2013. Όσον αφορά στην Ευρώπη, ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας αυξήθηκε κατά 240%. Από 1,88 εκατ. επιβάτες το 1999 αυξήθηκε στους 6,40 εκατ. επιβάτες το 2013 (Πίνακας 2.6-3).

Πίνακας 2.7-3: Διεθνής Ζήτηση για κρουαζιέρα, 1999-2013

Έτος	Περιοχή (εκατ. επιβάτες)				
	Β. Αμερική	Ευρώπη ⁴	Υποσύνολο	ΥπΚ ⁵	Σύνολο
1999	5,86	1,88	7,74	0,85	8,59
2000	6,88	2,07	8,95	0,78	9,73
2001	6,91	2,14	9,04	0,87	9,91
2002	7,7	2,4	10,1	0,97	11,1
2004	9,14	2,80	11,94	1,13	13,07
2005	9,96	3,15	13,11	1,21	14,32
2006	10,38	3,44	13,82	1,29	15,11
2007	10,45	4,05	14,5	1,37	15,87
2008	10,29	4,46	14,75	1,45	16,20
2009	10,40	5,00	15,40	2,10	17,50
2010	11,01	5,71	16,75	2,43	19,1
2011	11,4	6,18	17,6	2,77	20,4
2012	11,6	6,26	17,9	3,00	20,9
2013	11,8	6,40	18,22	3,09	21,3

Πηγή: European Cruise Council (ECC), 2010, 2011, 2012, Cruise Lines International Association (CLIA), 2013, 2014.

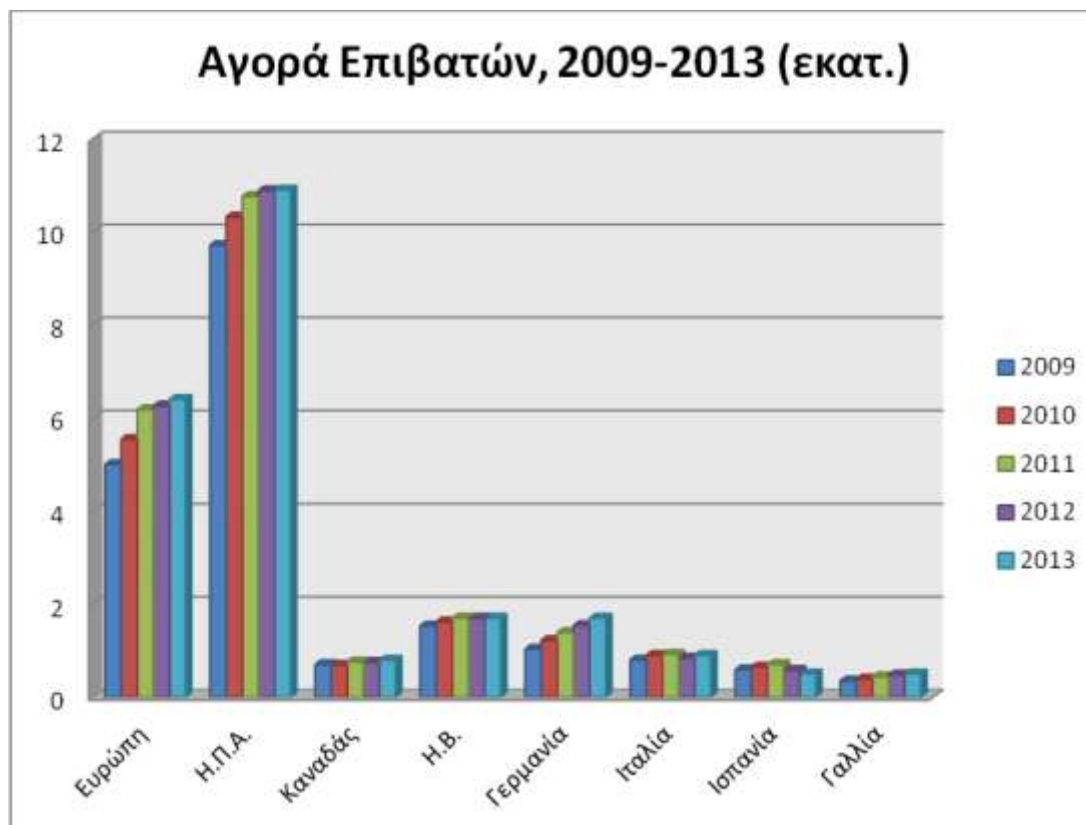
Το 2009 υπολογίστηκε ότι περίπου 17,5 εκατ. επιβάτες κρουαζιέρας επέλεξαν αυτόν τον τύπο διακοπών με τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης να καταλαμβάνουν το 29% αυτών. Κατά τη διάρκεια του 2009, περίπου 5 εκατ. κάτοικοι της Δυτικής Ευρώπης πραγματοποίησαν κρουαζιέρα. Οι πέντε πρωτοπόρες αγορές, οι οποίες ήταν το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γερμανία, η Ιταλία, η Ισπανία και Η Γαλλία, αντιπροσώπευαν περίπου το 87% της αγοράς. Κατά το έτος 2010, περίπου 18,8 εκατ. επιβάτες

⁴ Περιλαμβάνει τη Ρωσία και χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, εκτός της ΕΕ-27.

⁵ Υπόλοιπο του Κόσμου: δείχνει την ανάπτυξη στο νότιο ημισφαίριο.

παγκοσμίως πραγματοποίησαν κρουαζιέρα, και οι χώρες της Ευρώπης κατέλαβαν περίπου το 29%. Κατά την ίδια χρονιά, περίπου 5,54 εκατ. κάτοικοι της Δυτικής Ευρώπης απόλαυσαν μία κρουαζιέρα, με τις πέντε πρωτοπόρες χώρες (Ηνωμένο Βασίλειο, Γερμανία, Ιταλία, Ισπανία και Γαλλία) να καταλαμβάνουν το 87% της αγοράς. Την επόμενη χρονιά, περίπου 20,6 εκατ. επιβάτες πραγματοποίησαν κρουαζιέρα και οι ευρωπαϊκές χώρες κατέλαβαν το 30% αυτών. Κατά τη διάρκεια του 2011, περίπου 6,18 εκατ. κάτοικοι της Ευρώπης πραγματοποίησαν κρουαζιέρα. Οι πέντε πρωτοπόρες αγορές, οι οποίες ήταν το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γερμανία, η Ιταλία, η Ισπανία και Η Γαλλία, αντιπροσώπευαν περίπου το 83% της αγοράς. Το 2012, περίπου 20,9 εκατ. επιβάτες πραγματοποίησαν κρουαζιέρα και οι ευρωπαϊκές χώρες κατέλαβαν το 30% αυτών. Κατά τη διάρκεια του έτους, περίπου 6,14 εκατ. κάτοικοι της Ευρώπης πραγματοποίησαν κρουαζιέρα. Οι πέντε πρωτοπόρες αγορές, οι οποίες ήταν το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γερμανία, η Ιταλία, η Ισπανία και Η Γαλλία, αντιπροσώπευαν περίπου το 83% της αγοράς. Τέλος, το 2013, περίπου 21,3 εκατ. επιβάτες πραγματοποίησαν κρουαζιέρα και οι ευρωπαϊκές χώρες κατέλαβαν το 30% αυτών. Κατά τη διάρκεια του έτους, περίπου 6,36 εκατ. κάτοικοι της Ευρώπης πραγματοποίησαν κρουαζιέρα. Οι πέντε πρωτοπόρες αγορές, οι οποίες ήταν το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γερμανία, η Ιταλία, η Ισπανία και Η Γαλλία, αντιπροσώπευαν περίπου το 83% της αγοράς (Διάγραμμα 2.6-1).

Διάγραμμα 2.7-1: Αγορά επιβατών, 2009-2013



Πηγή: European Cruise Council (ECC), 2010, 2011, 2012, Cruise Lines International Association (CLIA), 2013, 2014.

2.7.2 Η Κρουαζιέρα σε Ευρώπη και Μεσόγειο

Κατά τη διάρκεια του 2009, στην Ευρώπη υπήρχαν 188 κρουαζιερόπλοια με χωρητικότητα περίπου 203.000 κλινών⁶. Περίπου 5 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάστηκαν σε κάποιο ευρωπαϊκό λιμάνι για να ξεκινήσουν το ταξίδι τους. Η πλειοψηφία των δρομολογίων αυτών επισκέφθηκε λιμάνια στη Μεσόγειο, τη Βαλτική και άλλες ευρωπαϊκές περιοχές, δημιουργώντας 24 εκατομμύρια επισκέψεις επιβατών σε λιμάνια ευρωπαϊκών πόλεων (European Cruise Council, 2010).

Επίσης, περίπου 12 εκατομμύρια πληρώματα έφτασαν σε ευρωπαϊκά λιμάνια. Γενικά, το 2009 δαπανήθηκαν €14 δις από τις γραμμές κρουαζιέρας, τους επιβάτες και το

⁶Χρησιμοποιείται για να μετρήσει την κανονική χωρητικότητα ενός πλοίου όταν δύο κρεβάτια (κλίνες) σε μία καμπίνα είναι κατελημμένα.

πλήρωμα, €34 δις στο σύνολο της παραγωγής, δημιουργήθηκαν 296.288 θέσεις εργασίας (Πλήρους απασχόλησης) και €9 δις σε αποζημιώσεις εργαζομένων⁷.

Κατά την ίδια χρονιά, 95 κρουαζιερόπλοια έπλεαν στη θάλασσα της Β. Ευρώπης και 152 στα νερά της Μεσογείου με χωρητικότητα 97.027 κλινών (Περίπου 1.021 κλίνες ανά πλοίο) και 176.019 κλινών (Περίπου 1.158 κλίνες ανά πλοίο) αντίστοιχα. Τα πλοία στη Β. Ευρώπη μετέφεραν 1,04 εκατ. επιβάτες σε 1.020 κρουαζιέρες, προσφέροντας ολική χωρητικότητα 10,18 εκατ. επιβατών/νύχτα, με μέση διάρκεια ταξιδιού 9,8 νύχτες. Αντίστοιχα, στη Μεσόγειο μετέφεραν 3,33 εκατ. επιβάτες σε 2.779 κρουαζιέρες, προσφέροντας ολική χωρητικότητα 26,31 εκατ. επιβατών/νύχτα, με μέση διάρκεια ταξιδιού 7,9 νύχτες. Την ίδια χρονιά, οι εταιρείες της Β. Αμερικής λειτούργησαν 25 πλοία στα νερά της Β. Ευρώπης με 35.345 κλίνες και 50 πλοία στα νερά της Μεσογείου με 59.697 κλίνες. Οι εταιρείες της Ευρώπης λειτούργησαν 68 πλοία στη Β. Ευρώπη με χωρητικότητα 60.876 κλινών και 101 πλοία στη Μεσόγειο με χωρητικότητα 114.860 κλινών (European Cruise Council, 2010).

Κατά τη διάρκεια του 2010, στην Ευρώπη υπήρχαν 198 κρουαζιερόπλοια με χωρητικότητα περίπου 218.000 κλινών. Περισσότεροι από 5 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάστηκαν σε κάποιο ευρωπαϊκό λιμάνι για να ξεκινήσουν το ταξίδι τους. Από τα δρομολόγια αυτά δημιουργήθηκαν 25 εκατομμύρια επισκέψεις επιβατών σε λιμάνια ευρωπαϊκών πόλεων (European Cruise Council, 2011).

Επίσης, περίπου 13 εκατομμύρια πληρώματα έφτασαν σε ευρωπαϊκά λιμάνια. Γενικά, το 2010 δαπανήθηκαν περίπου €14 δις από τις γραμμές κρουαζιέρας, τους επιβάτες και το πλήρωμα, περίπου €35 δις στο σύνολο της παραγωγής, δημιουργήθηκαν 307.526 θέσεις εργασίας (Πλήρους απασχόλησης) και περίπου €9 δις σε αποζημιώσεις εργαζομένων (European Cruise Council, 2011).

Κατά το 2010, 100 κρουαζιερόπλοια έπλεαν στη θάλασσα της Β. Ευρώπης και 162 στη Μεσόγειο με χωρητικότητα 106.104 κλινών (Περίπου 1.061 κλίνες ανά πλοίο) και 190.114 κλίνες (Περίπου 1.174 κλίνες ανά πλοίο) αντίστοιχα. Τα πλοία αυτά στη Β. Ευρώπη μετέφεραν 1,08 εκατ. επιβάτες σε 1.053 κρουαζιέρες, προσφέροντας

⁷Η αποζημίωση είναι το άθροισμα των μισθών και ημερομισθίων, των ωφελειών, συμπεριλαμβανομένης της υγείας και της ασφάλισης ζωής, των πληρωμών των συνταξιούχων και οποιεσδήποτε άλλες πληρωμές χωρίς μετρητά και περιλαμβάνει όλα τα έσοδα για τους εργαζόμενους που καταβάλλουν οι εργοδότες.

ολική χωρητικότητα 9,73 εκατ. επιβατών/νύχτα, με μέση διάρκεια ταξιδιού 9 νύχτες. Αντίστοιχα, στη Μεσόγειο μετέφεραν 3,47 εκατ. επιβάτες σε 2.841 κρουαζιέρες, προσφέροντας ολική χωρητικότητα 27,69 εκατ. επιβατών/νύχτα, με μέση διάρκεια ταξιδιού 8 νύχτες. Την ίδια χρονιά, οι εταιρείες της Β. Αμερικής λειτούργησαν 25 πλοία στα νερά της Β. Ευρώπης με 36.424 κλίνες και 52 πλοία στη Μεσόγειο με 67.882 κλίνες. Οι εταιρείες της Ευρώπης λειτούργησαν 62 πλοία με χωρητικότητα 67.459 κλινών στη Β. Ευρώπη και 110 πλοία στη Μεσόγειο με χωρητικότητα 122.232 κλινών. Η Βαλτική αποτελεί το μεγαλύτερο τμήμα στην αγορά της Β. Ευρώπης, δημιουργώντας 3,1 εκατ. επισκέψεις επιβατών κατά το 2010 (European Cruise Council, 2011).

Κατά τη διάρκεια του 2011, στην Ευρώπη υπήρχαν 196 κρουαζιερόπλοια με χωρητικότητα περίπου 240.200 κλινών. Περισσότεροι από 5 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάστηκαν σε κάποιο ευρωπαϊκό λιμάνι για να ξεκινήσουν το ταξίδι τους. Από τα δρομολόγια αυτά δημιουργήθηκαν 28 εκατομμύρια επισκέψεις επιβατών σε λιμάνια ευρωπαϊκών πόλεων (European Cruise Council, 2012).

Επίσης, περίπου 14 εκατομμύρια πληρώματα έφτασαν σε ευρωπαϊκά λιμάνια. Γενικά, το 2011 δαπανήθηκαν περίπου €15 δις από τις γραμμές κρουαζιέρας, τους επιβάτες και το πλήρωμα, περίπου €36 δις στο σύνολο της παραγωγής, δημιουργήθηκαν 315.500 θέσεις εργασίας (Πλήρους απασχόλησης) και περίπου €10 δις σε αποζημιώσεις εργαζομένων (European Cruise Council, 2012).

Το 2011, 102 κρουαζιερόπλοια έπλεαν στη θάλασσα της Β. Ευρώπης και 171 πλοία στα νερά της Μεσογείου με χωρητικότητα 111.188 κλινών (Περίπου 1.090 κλίνες ανά πλοίο) και 221.419 κλινών (Περίπου 1.295 κλίνες ανά πλοίο) αντίστοιχα. Τα πλοία στη Β. Ευρώπη, μετέφεραν 1,26 εκατ. επιβάτες σε 1.051 κρουαζιέρες, προσφέροντας ολική χωρητικότητα 11,18 εκατ. επιβατών/νύχτα, με μέση διάρκεια ταξιδιού 8,9 νύχτες. Αντίστοιχα, στη Μεσόγειο, μετέφεραν 4,08 εκατ. επιβάτες σε 2.958 κρουαζιέρες, προσφέροντας ολική χωρητικότητα 33,79 εκατ. επιβατών/νύχτα, με μέση διάρκεια ταξιδιού 8,3 νύχτες. Την ίδια χρονιά, οι εταιρείες της Β. Αμερικής λειτούργησαν 29 πλοία στα νερά της Β. Ευρώπης με 38.153 κλίνες και 57 πλοία στη Μεσόγειο με χωρητικότητα 83.513 κλινών. Οι εταιρείες της Ευρώπης λειτούργησαν 59 πλοία στη Β. Ευρώπη με χωρητικότητα 71.216 κλινών και 114 στη Μεσόγειο

χωρητικότητας 137.906 κλινών. Η Βαλτική δημιούργησε 3,6 εκατ. επισκέψεις επιβατών κατά το 2011 (European Cruise Council, 2012).

Κατά τη διάρκεια του 2012, στην Ευρώπη υπήρχαν 207 κρουαζιερόπλοια με χωρητικότητα περίπου 249.000 κλινών. Περίπου 6 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάστηκαν σε κάποιο ευρωπαϊκό λιμάνι για να ξεκινήσουν το ταξίδι τους. Από τα δρομολόγια αυτά δημιουργήθηκαν 29 εκατομμύρια επισκέψεις επιβατών σε λιμάνια ευρωπαϊκών πόλεων (Cruise Lines International Association, 2013).

Επίσης, περίπου 15 εκατομμύρια πληρώματα έφτασαν σε ευρωπαϊκά λιμάνια. Γενικά, το 2012 δαπανήθηκαν περίπου €15 δις από τις γραμμές κρουαζιέρας, τους επιβάτες και το πλήρωμα, περίπου €38 δις στο σύνολο της παραγωγής, δημιουργήθηκαν 326.904 θέσεις εργασίας (Πλήρους απασχόλησης) και περίπου €10 δις σε αποζημιώσεις εργαζομένων (Cruise Lines International Association, 2013).

Τέλος, το 2012, 109 κρουαζιερόπλοια έπλεαν στη θάλασσα της Β. Ευρώπης και 168 πλοία στη Μεσόγειο με χωρητικότητα 120.871 κλινών (περίπου 1.109 κλίνες ανά πλοίο) και 221.214 κλίνες (περίπου 1.317 κλίνες ανά πλοίο) αντίστοιχα. Τα πλοία μετέφεραν στα νερά της Β. Ευρώπης 1,49 εκατ. επιβάτες σε 1.265 κρουαζιέρες, προσφέροντας ολική χωρητικότητα 13,18 εκατ. επιβατών/νύχτα, με μέση διάρκεια ταξιδιού 8,8 νύχτες. Αντίστοιχα, στη Μεσόγειο μετέφεραν 3,78 εκατ. επιβάτες σε 2.650 κρουαζιέρες, προσφέροντας ολική χωρητικότητα 30,74 εκατ. επιβατών/νύχτα, με μέση διάρκεια ταξιδιού 8,1 νύχτες. Την ίδια χρονιά, οι εταιρείες της Β. Αμερικής λειτούργησαν 29 πλοία στα νερά της Β. Ευρώπης με 42.101 κλίνες και 59 πλοία στη Μεσόγειο χωρητικότητας 83.229 κλινών. Οι εταιρείες της Ευρώπης λειτούργησαν 60 πλοία στη Β. Ευρώπη με χωρητικότητα 73.455 κλινών και 107 πλοία στη Μεσόγειο χωρητικότητας 135.336 κλινών (Cruise Lines International Association, 2013).

Κατά τη διάρκεια του 2013, στην Ευρώπη έπλεαν 198 κρουαζιερόπλοια με χωρητικότητα περίπου 249.000 κλινών. Περίπου 6,5 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάστηκαν σε κάποιο ευρωπαϊκό λιμάνι για να ξεκινήσουν το ταξίδι τους. Από τα δρομολόγια αυτά δημιουργήθηκαν 31 εκατομμύρια επισκέψεις επιβατών σε λιμάνια ευρωπαϊκών πόλεων (Cruise Lines International Association, 2014).

Επίσης, περίπου 15 εκατομμύρια πληρώματα έφτασαν σε ευρωπαϊκά λιμάνια. Γενικά, το 2013 δαπανήθηκαν περίπου €16 δις από τις γραμμές κρουαζιέρας, τους επιβάτες

και το πλήρωμα, €39,4 δις στο σύνολο της παραγωγής, δημιουργήθηκαν 339.417 θέσεις εργασίας (Πλήρους απασχόλησης) και €10,5 δις σε αποζημιώσεις εργαζομένων (Cruise Lines International Association, 2014).

Τέλος, το 2013, 108 κρουαζιερόπλοια έπλεαν στη θάλασσα της Β. Ευρώπης και 166 πλοία στη Μεσόγειο με χωρητικότητα 128.439 κλινών (Περίπου 1.189 κλίνες ανά πλοίο) και 220.352 κλίνες (Περίπου 1.327 κλίνες ανά πλοίο) αντίστοιχα. Τα πλοία μετέφεραν στα νερά της Β. Ευρώπης 1,57 εκατ. επιβάτες σε 1.249 κρουαζιέρες, προσφέροντας ολική χωρητικότητα 13,86 εκατ. επιβατών/νύχτα, με μέση διάρκεια ταξιδιού 8,85 νύχτες. Αντίστοιχα, στη Μεσόγειο μετέφεραν 3,86 εκατ. επιβάτες σε 2.619 κρουαζιέρες, προσφέροντας ολική χωρητικότητα 31,47 εκατ. επιβατών/νύχτα, με μέση διάρκεια ταξιδιού 8,15 νύχτες. Την ίδια χρονιά, οι εταιρείες της Β. Αμερικής λειτούργησαν 31 πλοία στα νερά της Β. Ευρώπης με 49.623 κλίνες και 56 πλοία στη Μεσόγειο χωρητικότητας 83.137 κλινών. Οι εταιρείες της Ευρώπης λειτούργησαν 62 πλοία στη Β. Ευρώπη με χωρητικότητα 75.552 κλινών και στη Μεσόγειο η χωρητικότητα έφτασε στις 137.215 κλίνες (Cruise Lines International Association, 2014).

Οι αφίξεις των επιβατών στα λιμάνια της Ευρώπης (Μεσογείου και Β. Ευρώπης) από το 2007 έως και το 2013 είναι της τάξης των 89.691.676 επιβατών συνολικά. Από το 2007 έως και το 2013 οι επιβάτες στα σημαντικότερα λιμάνια επιβίβασης της Ευρώπης (Μεσογείου και Β. Ευρώπης) αυξήθηκαν κατά 60%, από 9.604.382 επιβάτες το 2007 σε 15.386.188 επιβάτες το 2013.

Πιο συγκεκριμένα, οι αφίξεις επιβατών στη Μεσόγειο αυξήθηκαν κατά 49% από το 2007 στο 2013, από 7.685.571 επιβάτες το 2007 σε 11.491.804 επιβάτες το 2013. Κυριότερα λιμάνια επισκεψιμότητας είναι αυτά της Ισπανίας, της Ιταλίας και της Ελλάδας. Συγκεκριμένα, στα λιμάνια της Ισπανίας οι επιβάτες αυξήθηκαν κατά 36% από το 2007 έως το 2013 (σε σύνολο 24.233.786 επιβατών), της Ιταλίας αυξήθηκαν κατά 64% κατά το ίδιο χρονικό διάστημα (σε σύνολο 35.626.156 επιβατών) και τέλος στην Ελλάδα αυξήθηκαν κατά 30% κατά το ίδιο διάστημα (σε σύνολο 9.061.581 επιβατών). Αξίζει να σημειωθεί ότι τα κυριότερα λιμάνια της Ισπανίας ως προς την επισκεψιμότητα είναι το λιμάνι της Βαρκελώνης και της Πάλμα Μαγιόρκα, της Ιταλίας είναι τα λιμάνια της Τσιβιταβέκκια, της Βενετίας, της Σαβόνα και της Γένοβα, ενώ της Ελλάδας είναι το λιμάνι του Πειραιά (Πίνακας 2.4) (European

Cruise Council (ECC), 2010, 2011, 2012, Cruise Lines International Association (CLIA), 2013, 2014).

Όσον αφορά στα λιμάνια της Β. Ευρώπης, οι αφίξεις επιβατών αυξήθηκαν κατά 102% από το 2007 στο 2013, από 1.918.811 επιβάτες το 2007 σε 3.894.384 επιβάτες το 2013. Κυριότερα λιμάνια επισκεψιμότητας είναι αυτά του Ηνωμένου Βασιλείου, της Δανίας, της Γερμανίας και της Ολλανδίας. Συγκεκριμένα, στα λιμάνια του Ην. Βασιλείου οι επιβάτες αυξήθηκαν κατά 97% από το 2007 έως το 2013 (σε σύνολο 10.417.401 επιβατών), της Δανίας κατά 59% κατά το ίδιο χρονικό διάστημα (σε σύνολο 4.854.319 επιβατών), της Γερμανίας αυξήθηκαν κατά 199% κατά το ίδιο διάστημα (σε σύνολο 3.919.084 επιβατών) και τέλος της Ολλανδίας αυξήθηκαν κατά 87% (σε σύνολο 1.579.349 επιβατών). Αξίζει να σημειωθεί ότι τα κυριότερα λιμάνια του Ηνωμένου Βασιλείου ως προς την επισκεψιμότητα είναι το λιμάνι του Σαουθάμπτον και του Ντόβερ, της Δανίας είναι το λιμάνι της Κοπεγχάγης, της Γερμανίας είναι τα λιμάνια του Κιέλου και του Αμβούργου και τέλος της Ολλανδίας είναι το λιμάνια του Άμστερνταμ (Πίνακας 2.6-4) (European Cruise Council (ECC), 2010, 2011, 2012, Cruise Lines International Association (CLIA), 2013, 2014).

Πίνακας 2.7-4: Επιβάτες στα σημαντικότερα λιμάνια επιβίβασης της Ευρώπης, 2007-2013

Λιμάνι	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Σύνολο
Μεσόγειος								
Βαρκελώνη (Ισπανία)	1.765.838	2.069.651	2.151.465	2.347.976	2.657.244	2.408.960	2.599.232	16.000.366
Τσιβιταβέκκια (Ιταλία)	1.586.101	1.818.616	1.802.938	1.920.000	2.400.000	2.190.000	2.538.259	14.255.914
Πειραιάς (Ελλάδα)	1.000.000	1.290.000	1.500.000	1.210.000	1.560.000	1.199.000	1.302.581	9.061.581
Βενετία (Ιταλία)	1.003.529	1.215.088	1.420.980	1.617.011	1.786.416	1.775.944	1.815.823	10.634.791
Πάλμα Μαγιόρκα (Ισπανία)	1.048.906	1.131.147	1.056.215	1.347.009	1.419.502	984.785	1.245.856	8.233.420
Σαβόνα (Ιταλία)	761.000	772.000	712.681	644.000	850.000	810.097	939.038	5.488.816
Γένοβα (Ιταλία)	520.197	547.905	671.468	860.290	798.521	797.239	1.051.015	5.246.635
Υπο-Σύνολο	7.685.571	8.844.407	9.315.747	9.946.286	11.471.683	10.166.025	11.491.804	68.921.523
B. Ευρώπη								
Σαουθάμπτον (Ην. Βασίλειο)	798.463	971.258	1.054.900	1.243.463	1.445.000	1.529.000	1.646.000	8.688.084
Κοπεγχάγη (Δανία)	502.000	555.819	675.000	662.000	819.000	840.000	800.500	4.854.319
Κιέλο (Γερμανία)	173.000	222.130	291.388	341.000	377.205	348.180	363.476	2.116.379
Ντόβερ (Ην. Βασίλειο)	164.723	273.187	259.222	307.223	223.825	246.000	255.137	1.729.317
Άμστερνταμ (Ολλανδία)	147.947	226.079	181.548	198.530	258.576	289.757	276.912	1.579.349
Αμβούργο	132.678	897.91	126.839	246.000	314.500	430.329	552.359	1.802.705
Υπο-Σύνολο	1.918.811	2.248.473	2.588.897	2.998.216	3.438.106	3.683.266	3.894.384	20.770.153
Γενικό Σύνολο	9.604.382	11.092.880	11.904.644	12.944.502	14.909.789	13.849.291	15.386.188	89.691.676

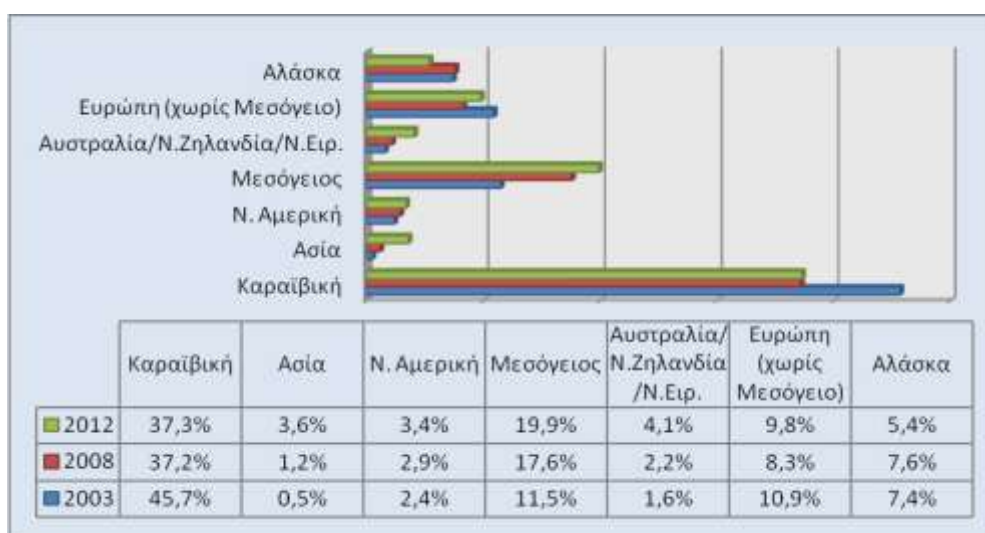
Πηγή: European Cruise Council (ECC), 2010, 2011, 2012, Cruise Lines International Association (CLIA), 2013, 2014.

Η Μεσόγειος θάλασσα παρουσιάζει μεγάλη επιτυχία στην κρουαζιέρα, καθώς εμφανίζεται να είναι ο δεύτερος πιο φημισμένος προορισμός μετά την Καραϊβική. Το 2003, η Μεσόγειος αντιπροσώπευε το 11,5% της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας όσον αφορά στο μερίδιο χωρητικότητας, με πρώτη την Καραϊβική με 45,7% μερίδιο παγκοσμίως (Διάγραμμα 2.1). Ακολουθούν η υπόλοιπη Ευρώπη (10,9%), η Αλάσκα (7,4%) και πολύ πίσω έρχονται η Ν. Αμερική (2,4%), η Αυστραλία/Ν. Ζηλανδία/Ν. Ειρηνικός (1,6%) και η Ασία (0,5%).

Το 2008, η Μεσόγειος αντιπροσώπευε το 17,6% της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας όσον αφορά στο μερίδιο χωρητικότητας, με πρώτη την Καραϊβική με 37,2% μερίδιο παγκοσμίως. Ακολουθούν η υπόλοιπη Ευρώπη (8,3%), η Αλάσκα (7,6%) και πολύ πίσω έρχονται η Ν. Αμερική (2,9%), η Αυστραλία/Ν. Ζηλανδία/Ν. Ειρηνικός (2,2%) και η Ασία (1,2%). Παρατηρούμε μία αύξηση της τάξης του 53% στο μερίδιο της Μεσογείου το 2008 συγκριτικά με το 2003.

Το 2012, η Μεσόγειος αντιπροσώπευε το 19,9% της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας όσον αφορά στο μερίδιο χωρητικότητας, με πρώτη την Καραϊβική με 37,3% μερίδιο παγκοσμίως. Ακολουθούν η υπόλοιπη Ευρώπη (9,8%), η Αλάσκα (5,4%) και πολύ πίσω έρχονται η Ν. Αμερική (3,4%), η Αυστραλία/Ν. Ζηλανδία/Ν. Ειρηνικός (4,1%) και η Ασία (3,6%). Παρατηρούμε μία αύξηση της τάξης του 13% στο μερίδιο της Μεσογείου το 2012 συγκριτικά με το 2009 και 73% αύξηση συγκριτικά με το 2003.

Διάγραμμα 2.7-2: Μερίδιο Χωρητικότητας στη Μεσόγειο



Πηγή: Ίδια επεξεργασία (βασισμένη σε δεδομένα από MedCruise YearBook, 2013/2014).

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας παίζει έναν πολύ σημαντικό ρόλο στις οικονομίες των χωρών της Ευρώπης. Έχει αποδειχθεί ότι αυξάνει τα συνολικά έσοδα αλλά και συνεισφέρει τόσο σε οικονομικό όσο και σε κοινωνικό επίπεδο με τη δημιουργία θέσεων εργασίας τόσο στα ναυπηγεία όσο και στα ευρωπαϊκά λιμάνια. Οι χώρες της Ευρώπης θα πρέπει να προσανατολιστούν προς τη βιομηχανία του τουρισμού γενικότερα και της κρουαζιέρας ειδικότερα και να επενδύσουν ακόμα περισσότερο σε

αυτόν τον τομέα που αποδεικνύεται καίριας σημασίας (Papadopoulou and Sambracos, 2014a).

2.7.3 Η Κρουαζιέρα στην Ελλάδα

Στην προσπάθεια να δημιουργηθεί ένα κυρίαρχο όργανο που θα έχει ως κεντρικό στόχο τον προγραμματισμό δράσεων που αφορούν στην κρουαζιέρα στην Ελλάδα, η Ένωση Λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε.) προχώρησε στη διανομή ερωτηματολογίου το έτος 2011 προς όλα τα λιμάνια της χώρας στα οποία προσεγγίζουν κρουαζιερόπλοια. Μέσω της διαδικασίας αυτής έγινε προσπάθεια να καταγραφούν και να παρουσιασθούν οι υφιστάμενες λιμενικές υποδομές κρουαζιέρας αλλά και τα οικονομικά και στατιστικά στοιχεία κίνησης κρουαζιέρας καθώς και να γίνει προγραμματισμός της κρουαζιέρας σε ορίζοντα πενταετίας (Ε.ΛΙΜ.Ε., 2014γ).

Μετά από ανάλυση των αποτελεσμάτων της συγκεκριμένης έρευνας βγήκαν ορισμένα χρήσιμα συμπεράσματα. Ο αριθμός πλοίων και επιβατών δείχνει ανοδικές τάσεις στα περισσότερα λιμάνια (14 στο σύνολο), συμπεριλαμβανομένου του Πειραιά. Τα λιμάνια του Πειραιά και της Κέρκυρας, είναι ταυτόχρονα λιμάνια αφετηρίας και λιμάνια προορισμού, ενώ τα υπόλοιπα είναι μόνο λιμάνια προορισμού. Σημαντικά λιμάνια κρουαζιέρας δεν διαθέτουν σταθμούς διακίνησης επιβατών. Στα περισσότερα λιμάνια το πλοίο γνωρίζει εκ των προτέρων τη θέση ελλιμενισμού, αλλά μόνο πέντε χρησιμοποιούν το σύστημα κράτησης θέσης.

Σε περίπτωση πολλαπλών αφίξεων, μόνο τέσσερα λιμάνια διαθέτουν κανόνες για τη διαχείριση του θέματος, ενώ στα υπόλοιπα το ζήτημα αντιμετωπίζεται εκ των ενόντων. Με εξαίρεση τα λιμάνια της Κω, Πάτμου, Σαντορίνης και Ηγουμενίτσας, σε όλα τα άλλα λιμάνια λειτουργεί πλοηγική υπηρεσία. Με εξαίρεση τα λιμάνια της Πάτμου και την Σαντορίνης σε όλα τα άλλα υπάρχει διαθεσιμότητα ρυμουλκών. Στα μισά λιμάνια δεν γίνεται διάκριση επιβατών Schengen και δεν ελέγχονται τελωνειακά οι επιβάτες όταν επιστρέφουν στο πλοίο. Ο κώδικας ISPS εφαρμόζεται σε διάφορα επίπεδα σε όλα τα λιμάνια. Ως προς τη φύλαξη επικρατεί μια ποικιλία συνδυασμών δημόσιου (Λιμενική Αστυνομία) και ιδιωτικού φορέα, με εξαίρεση την Κέρκυρα που χρησιμοποιεί αποκλειστικά ιδιωτική εταιρεία φύλαξης. Όλα τα λιμάνια διαθέτουν υπηρεσίες για τους επιβάτες που δεν ακολουθούν εκδρομές (Ε.ΛΙΜ.Ε., 2014δ).

Το 2011 οι αφίξεις κρουαζιερόπλοιων ήταν περισσότερες κατά 552 πλοία σε σχέση με το προηγούμενο έτος (4.937 αφίξεις πλοίων το 2011 και 4.385 αφίξεις το 2010). Σε όλα σχεδόν τα λιμάνια παρατηρήθηκε αύξηση των αφίξεων, με εξαίρεση τα λιμάνια της Ρόδου (526 αφίξεις το 2011 και 536 το 2010), της Πάτμου (481 αφίξεις το 2011 και 531 το 2010), του Ηρακλείου (209 αφίξεις το 2011 και 247 το 2010), της Θεσσαλονίκης (19 αφίξεις το 2011 και 20 το 2010) και της Καβάλας (10 αφίξεις το 2011 και 11 το 2010). Το έτος 2011 περισσότερες αφίξεις παρατηρήθηκαν στο λιμάνι της Σαντορίνης (962 πλοία) συγκριτικά με το έτος 2010 όταν το λιμάνια του Πειραιά είχε 823 αφίξεις συγκριτικά με το λιμάνια της Σαντορίνης που είχε 700 αφίξεις πλοίων. Ένα άλλο πολύ σημαντικό λιμάνι κρουαζιέρας ήταν αυτό της Μυκόνου με 684 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων το 2011.

Το 2011 στο κεντρικό λιμάνι της χώρας, στον Πειραιά, αφίχθησαν 2.515.191 επιβάτες κρουαζιέρας, μία αύξηση της τάξης του 34,8% συγκριτικά με το προηγούμενο έτος. Στο λιμάνι της Σαντορίνης αφίχθησαν 938.291 επιβάτες, αύξηση κατά 21% σε σχέση με το 2010. Στο λιμάνι του Κατάκολου, το οποίο παρουσιάζει αυξητικές τάσεις τα τελευταία χρόνια, αφίχθησαν 819.943 επιβάτες, μία αύξηση της τάξης του 7,3% συγκριτικά με το 2010. Το 2011, αφίχθησαν συνολικά 6.919.604 επιβάτες κρουαζιέρας στα ελληνικά λιμάνια, ενώ το 2010 ο αριθμός των επιβατών ήταν 5.746.259, αύξηση της τάξης του 20,4%.

Το λιμάνι του Πειραιά το 2011 είχε 9 θέσεις πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων (το 2014 οι προβλήτες έχουν αυξηθεί στις 11), το λιμάνι της Ρόδου έχει 8 προβλήτες, του Ηρακλείου και της Πάτρας 4, της Μυκόνου 3, της Κέρκυρας, των Χανίων (Σούδα), της Κω, της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας, της Ηγουμενίτσας και του Λαυρίου έχουν από 2 προβλήτες πρόσδεσης και τα λιμάνια της Πάτμου και του Βόλου έχουν από μία θέση πρόσδεσης. Ενώ, το λιμάνι της Σαντορίνης δεν έχει έως τώρα καμία θέση πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων και οι επιβάτες προσεγγίζουν το νησί με τη βοήθεια κατάλληλων ρυμουλκών.

Κατά τα έτη 2004-2009 αφίχθησαν συνολικά 22.318 επιβάτες κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα, σύμφωνα με στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής. Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. (2014), οι αφίξεις επιβατών για τα έτη 2004-2009 ανήλθαν συνολικά στις 19.301.390, ενώ οι επιβιβάσεις στα κρουαζιερόπλοια στις 1.864.773 και οι αποβιβάσεις σε 1.501.875.

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί έναν σημαντικό προορισμό για την κρουαζιεροπλοΐα εντός της Μεσογείου. Διαθέτει 11 θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων, εξυπηρετώντας τα μεγαλύτερα πλοία του είδους. Στο λιμάνι λειτουργεί σταθμός επιβατών εξωτερικού και η διακίνηση από τους χώρους πρόσδεσης στο σταθμό επιβατών πραγματοποιείται με μεταφορικά μέσα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π., 2014γ).

Ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέπτονται το λιμάνι του Πειραιά παρουσιάζει αυξομειώσεις τα τελευταία 5 χρόνια. Αξίζει να σημειωθεί ότι η καλύτερη χρονιά από άποψη αφίξεων επιβατών ήταν το 2008 με περισσότερους από μισό εκατομμύριο επιβάτες να επισκέπτονται τον Πειραιά (512.597). Από το 2002 έως το 2013 έχουν επισκεφθεί το λιμάνι του Πειραιά 3.822.423 επιβάτες κρουαζιέρας. Το 2013 παρατηρήθηκε μείωση στις αφίξεις κατά 6,2% συγκριτικά με το προηγούμενο έτος, μείωση κατά 32% συγκριτικά με το 2011 και μείωση της τάξης του 27% σε σχέση με το 2010.

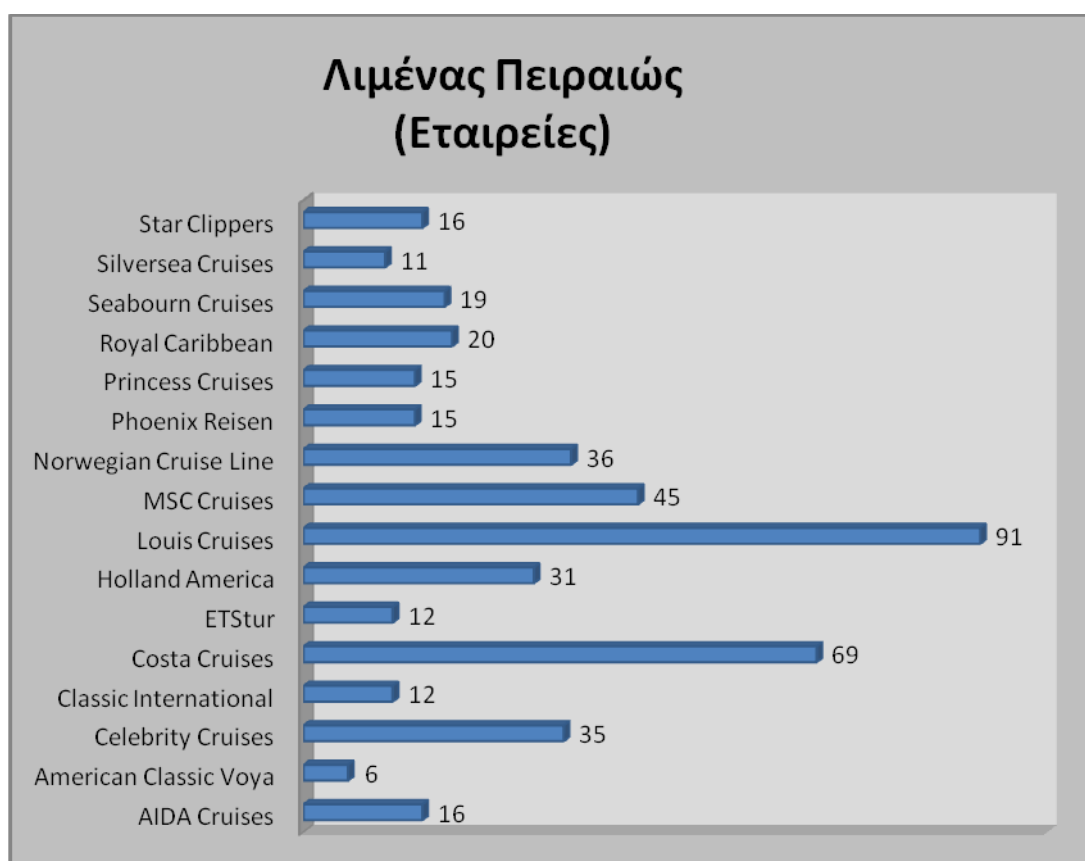
Το λιμάνι του Πειραιά έχουν ήδη επισκεφθεί 374 κρουαζιερόπλοια μέχρι τέλος Αυγούστου και αναμένεται να προσδέσουν ακόμα 226 έως και το Δεκέμβρη. Πιο συγκεκριμένα, από τα 600 συνολικά κρουαζιερόπλοια, τα 198 ξεκινούν το ταξίδι τους από τον Πειραιά, ενώ τα 402 είναι διαμετακόμισης (transit). Τα περισσότερα κρουαζιερόπλοια προσδένουν στο λιμάνι του Πειραιά κατά το μήνα Οκτώβριο (102 κ/ζ), ενώ αρκετά μεγάλη είναι και η κίνηση στο λιμάνι κατά τους μήνες Μάιο (74 κ/ζ), Ιούλιο (83 κ/ζ), Αύγουστο (82 κ/ζ) και Σεπτέμβριο (82 κ/ζ). Από αυτά, τα περισσότερα κρουαζιερόπλοια επιβίβασης ξεκινούν το ταξίδι τους από το λιμάνι του Πειραιά κατά τους μήνες Μάιο (31 κ/ζ), Αύγουστο (30 κ/ζ) και Οκτώβριο (31 κ/ζ). Ενώ, τα περισσότερα κρουαζιερόπλοια διαμετακόμισης (transit) έρχονται στο λιμάνι του Πειραιά το μήνα Οκτώβριο (71 κ/ζ) αλλά και τον Ιούλιο (58 κ/ζ).

Στο ακόλουθο διάγραμμα παρουσιάζονται αναλυτικά οι εταιρείες κρουαζιερόπλοιων, οι οποίες προσεγγίζουν το λιμάνι του Πειραιά κατά το 2014⁸, είτε πρόκειται για δρομολόγια επιβίβασης είτε για δρομολόγια διαμετακόμισης (transit). Πιο συγκεκριμένα, η εταιρεία κυπριακών συμφερόντων Louis Cruises δρομολογεί 91

⁸ Από τις συνολικά 50 εταιρείες που προσεγγίζουν στο λιμάνι του Πειραιά για το 2014, συμπεριλάβαμε στο διάγραμμα 6, όσες δρομολογούν πάνω από 10 διαδρομές για λόγους ευχρηστίας.

διαδρομές κρουαζιέρας με τα πλοία της μέσα στο έτος, η ιταλική Costa Cruises δρομολογεί 69 διαδρομές, η ιταλική MSC Cruises δρομολογεί 45, η νορβηγική Norwegian Cruise Line 36 και η αμερικάνικη Celebrity Cruises δρομολογεί 35 διαδρομές μέσα στο 2014 (Διάγραμμα 2.6-3).

Διάγραμμα 2.7-3: Λιμένας Πειραιώς (εταιρείες)



Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.), 2014β.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί την πύλη προς την ευρύτερη περιοχή της Βόρειας Ελλάδας και της Βαλκανικής χερσονήσου. Η Θεσσαλονίκη, αλλά και η ευρύτερη περιοχή (Δίον, Πέλλα, Βεργίνα), αποτελούν σημεία ιδιαίτερου τουριστικού ενδιαφέροντος καθώς τις στολίζουν μνημεία από διαφορετικές ιστορικές περιόδους (Αρχαία Ελλάδα, Ρωμαϊκή Περίοδος, Βυζάντιο).

Βρίσκεται στο εσώτατο σημείο του Θερμαϊκού κόλπου, στο βόρειο τμήμα της ανατολικής Μεσογείου, προς τα δυτικά του κέντρου της πόλης της Θεσσαλονίκης. Η προσέγγιση των πλοίων πραγματοποιείται με φυσικό κανάλι μεγάλου βάθους το οποίο δεν χρειάζεται εκβάθυνση.

Καταλαμβάνει χώρο έκτασης 1,5 εκατομμύρια τμ και εκτείνεται σε μήκος 3,5 χιλιομέτρων. Οι εγκαταστάσεις του περιλαμβάνουν έξι προβλήτες, κρηπιδώματα μήκους 6200 μέτρων με βύθισμα της θάλασσας εμπροσθεν αυτών έως 12 μέτρα και κλειστούς και ανοικτούς αποθηκευτικούς χώρους συνολικής επιφάνειας 600.000 τμ, κατάλληλες για την εξυπηρέτηση όλων των ειδών των φορτίων και την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης (Ο.Λ.Θ., 2014β).

Οι επιβάτες επιβίβασης και αποβίβασης κυμαίνονταν στα ίδια επίπεδα με μικρές διαφοροποιήσεις τα έτη 2005 (512 επιβάτες αποβιβάστηκαν και 476 επιβιβάστηκαν), το 2006 (91 επιβάτες αποβιβάστηκαν και μόλις 2 επιβιβάστηκαν) και το 2009 (9.139 επιβάτες αποβιβάστηκαν και 9.608 επιβιβάστηκαν). Όσο για τους επιβάτες διαμετακόμισης (transit), παρατηρείται ότι είναι περισσότεροι το 2008 (22.776 επιβάτες) και λιγότεροι το 2005 (5.081 επιβάτες).

Το λιμάνι Πατρών διαθέτει τέσσερις προβλήτες και κρηπιδώματα συνολικού μήκους 3.000 μ. περίπου, βάθους 8,50-10,50 μ. από την κατώτατη ρηχία και μπορεί να εξυπηρετήσει φορτηγά πλοία μέχρι 25.000 τόρους και επιβατηγά πλοία μέχρι 16.000 τόρους και μήκους 220 μ (Ο.Λ.ΠΑ, 2014β).

Η μεγαλύτερη επισκεψιμότητα για το λιμάνι της Πάτρας, εμφανίζεται κατά τα έτη 2007 (2.405 επιβάτες), το 2008 (2.590 επιβάτες) και το 2011 (2.287 επιβάτες). Η μικρότερη προσέλευση επιβατών κρουαζιέρας παρουσιάζεται το έτος 2012 (374 επιβάτες), το 2009 (605 επιβάτες) και το 2006 (915 επιβάτες). Αξιοσημείωτο είναι ότι μέσα σε δύο έτη, από το 2009 έως το 2011 σημειώθηκε αύξηση στις αφίξεις επιβατών κατά 278% και μόλις μέσα σε ένα έτος σημειώθηκε πτώση των αφίξεων των επιβατών κρουαζιέρας κατά 16%.

Το λιμάνι του Ηρακλείου είναι ένα λιμάνι πολλαπλών χρήσεων, αφού διαθέτει τμήμα ακτοπλοΐας, κρουαζιέρας και εμπορικό τμήμα, ενώ εξυπηρετεί μόνιμα περισσότερα από 100 επαγγελματικά αλιευτικά σκάφη (Ο.Λ.Η., 2014α). Ο λιμένας Ηρακλείου διαθέτει πάνω από τέσσερις προβλήτες κρουαζιερόπλοιων με δυνατότητα εξυπηρέτησης πλοίων μήκους 350 μ (Ο.Λ.Η., 2014β).

Ο λιμένας του Ηρακλείου από το 2002 έως και το 2010 έχει δεχτεί πάνω από 2.000 κρουαζιερόπλοια. Πιο συγκεκριμένα, η καλύτερη χρονιά για το λιμάνι του Ηρακλείου ήταν το 2007 όπου στο λιμάνι προσέγγισαν 350 κρουαζιερόπλοια και το 2008 με 303

κρουαζιερόπλοια. Το 2010 παρουσιάζεται καθοδική πορεία της κρουαζιέρας στο Ηράκλειο με 247 πλοία να προσεγγίζουν το λιμάνι, μείωση κατά 14% συγκριτικά με το προηγούμενο έτος και πτώση κατά 29% συγκριτικά με το 2007.

Το λιμάνι του Βόλου ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1893, βρίσκεται μέσα στον ιστό της πόλης του Βόλου και έχει πλέον μετασηματοποιήσει σε ένα από τα σημαντικότερα μεταφορικά κέντρα της Ελλάδας. Το λιμάνι κατέχει κεντροβαρή θέση στην Ελλάδα και αποτελεί την ανατολική πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εξυπηρετώντας τόσο την επιβατική - τουριστική κίνηση όσο και την εμπορευματική.

Υποδέχεται μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων, έχοντας τις κατάλληλες υποδομές. Παράλληλα στο μεγαλύτερό του μέρος εξυπηρετεί με τις υποδομές του την εμπορευματική κίνηση παίζοντας σημαντικό ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές και έχει τις δυνατότητες να δεχτεί πάσης φύσεως φορτία (εμπορευματο-κιβώτια, χύδην κ.λπ.) (Ο.Λ.Β, 2014α). Ο λιμένας του Βόλου από το 2000 έως και το 2013 έχει δεχθεί 591 κρουαζιερόπλοια, εκ των οποίων τα περισσότερα προσέγγισαν το λιμάνι το 2001 (79 πλοία), το 2002 (72 πλοία) και το 2011 (61 πλοία). Το 2013 παρατηρήθηκε αύξηση στις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων συγκριτικά με το προηγούμενο έτος κατά 10 πλοία και μείωση συγκριτικά με το 2011 κατά 30 πλοία.

Κατά τα έτη 2000-2013 στον λιμένα Βόλου έχουν αποβιβαστεί πάνω από 400.000 επιβάτες με τη μεγαλύτερη εισροή να παρατηρείται το 2002 (75.633 επιβάτες) και το 2011 (72.796 επιβάτες). Το 2013 μόλις 20.227 επιβάτες αποβιβάστηκαν στο λιμάνι, μία αύξηση κατά 69% συγκριτικά με το 2012 και μείωση κατά 72% συγκριτικά με το 2011. Οι επιβάτες που αποβιβάζονται στο λιμάνι του Βόλου είναι ως επί το πλείστον Γερμανοί (147.065 επιβάτες από το 2000 έως και το 2013). Επιπρόσθετα, αρκετοί είναι και οι Άγγλοι (55.306 επιβάτες) και οι Ιταλοί (42.050 επιβάτες).

Το 2014 στο λιμάνι του Βόλου έχει προγραμματιστεί να καταπλεύσουν 54 κρουαζιερόπλοια τους μήνες Απρίλιο έως και Νοέμβριο, 23 πλοία περισσότερα από το προηγούμενο έτος, μία αύξηση της τάξης του 74%. Τα περισσότερα κρουαζιερόπλοια φθάνουν στο λιμάνι το μήνα Οκτώβριο (20 πλοία) και τα λιγότερα το μήνα Ιούνιο (2 πλοία).

Στο λιμάνι της Κέρκυρας συγκεντρώνονται όλες σχεδόν οι δραστηριότητες που χαρακτηρίζουν ένα λιμάνι σαν κυρίως επιβατικό και τουριστικό. Είναι το μεγαλύτερο

νησί των Ιονίων Νήσων και το έκτο μεγαλύτερο λιμάνι κρουαζιέρας της χώρας με περισσότερους από 1.940.000 επιβάτες ετησίως. Το στρατηγικό σχέδιο του λιμανιού της Κέρκυρας συνδέεται στενά με την ανάπτυξη του τουρισμού αλλά και με τον τουρισμό κρουαζιέρας (Styliadis, 2012).

Το λιμάνι της Κέρκυρας είναι πλέον το δεύτερο λιμάνι της χώρας (μετά το λιμάνι του Πειραιά) που λειτουργεί ταυτόχρονα σαν λιμάνι homeport αλλά και λιμάνι επιβίβασης. Το λιμάνι έχει πέντε θέσεις πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων, εκ των οποίων οι δύο είναι κατάλληλα σχεδιασμένες για νέας γενιάς κρουαζιερόπλοια με μέσο βύθισμα από 8 έως 11 μέτρα. Το συνολικό μήκος της αποβάθρας είναι περίπου 1.250 μ., ικανό να εξυπηρετεί πέντε πλοία ταυτόχρονα. Το λιμάνι της Κέρκυρας έχει δεχτεί πάνω από 4.000 κρουαζιερόπλοια την τελευταία δεκαετία (2003-2013). Ειδικά, τα τέσσερα τελευταία έτη υπάρχει αυξητική τάση και έχει δεχτεί ετησίως πάνω από 400 πλοία. Από το 2003 έως και το 2013 στο λιμάνι της Κέρκυρας έχουν αποβιβαστεί περίπου 5.000.000 επιβάτες. Πιο συγκεκριμένα, η καλύτερη χρονιά για το λιμάνι ήταν το 2013 με περίπου 750.000 αφίξεις επιβατών, μία αύξηση της τάξεως του 19% συγκριτικά με το προηγούμενο έτος.

Το λιμάνι των Χανίων (Σούδα) έχει παρουσιάσει αυξητικές τάσεις όσον αφορά στον τουρισμό κρουαζιέρας. Από το 2002 έως και το 2013, στο λιμάνι έχουν αποβιβαστεί πάνω από 300.000 επιβάτες. Πιο συγκεκριμένα, το 2013 οι αφίξεις επιβατών ανήλθαν στις 124.205, μία αύξηση της τάξης του 120% συγκριτικά με το 2011 (56.196 επιβάτες). Στο λιμάνι έχουν προσδέσει πάνω από 300 κρουαζιερόπλοια κατά τα έτη 2002 έως και 2011. Πιο συγκεκριμένα, το 2011 αφίχθησαν 151 πλοία μία αύξηση της τάξης του 619% συγκριτικά με το προηγούμενο έτος που πρόσδεσαν μόλις 21 κρουαζιερόπλοια.

Ο λιμένας Μυκόνου παρουσιάζει σταθερές αφίξεις κρουαζιερόπλοιων κατά τη διάρκεια των 2008-2011, με μικρές διαφοροποιήσεις. Από το 2008 έως και το 2011 αφίχθησαν στο λιμάνι πάνω από 2.600 κρουαζιερόπλοια. Πιο συγκεκριμένα, το 2011 οι αφίξεις κρουαζιερόπλοιων ανήλθαν στις 684, μία αύξηση της τάξης του 15% συγκριτικά με το προηγούμενο έτος, ενώ το 2008 ήταν η καλύτερη χρονιά για το λιμάνι από άποψη άφιξης πλοίων με πάνω από 700 αφίξεις. Όσον αφορά στις αφίξεις επιβατών διατηρούν και αυτές μία σταθερή πορεία από το 2008 έως και το 2011, μετρώντας συνολικά πάνω από 2.800.000 αφίξεις επιβατών στη διάρκεια των

τεσσάρων αυτών ετών. Πιο συγκεκριμένα, το 2011 αφίχθησαν 782.365 επιβάτες, μία αύξηση της τάξης του 18% σε σχέση με το προηγούμενο έτος και αποτέλεσε την καλύτερη χρονιά από άποψη άφιξης επιβατών.

2.8 Χαρακτηριστικά επιβατών κρουαζιέρας

Το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο παρομοιάζεται με ξενοδοχείο, αλλά η ειδοποιός διαφορά του από το συμβατό ξενοδοχείο είναι ότι μπορεί να ανταποκρίνεται στην εκάστοτε ζήτηση κλιών λόγω του ότι μετακινείται γεωγραφικά. Το 2003, η πληρότητα των κρουαζιερόπλοιων στην αγορά της Β. Αμερικής ανήλθε στο 95%, ενώ η αντίστοιχη ξενοδοχειακή πληρότητα ανήλθε στο 59% (Toh, Rivers and Ling, 2005). Πλέον έχουν αρχίσει να ναυπηγούνται μεγάλης χωρητικότητας και σύγχρονα κρουαζιερόπλοια, προκειμένου να παρέχουν υπηρεσίες που υπερβαίνουν τη συμβατική ξενοδοχειακή λειτουργία με σκοπό να καλύψουν όλες τις παροχές ενός υπερπολυτελούς ξενοδοχειακού συγκροτήματος (Λαγκαδινού, 2007) και έτσι το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο μετατρέπεται σε πλωτό θέρετρο. Κρουαζιερόπλοια μεγάλης χωρητικότητας έχουν ναυπηγηθεί, όπως το Queen Mary 2, το οποίο ναυπηγήθηκε το 2004, χωρητικότητας 150.000 τόνων και μεταφορική ικανότητα 3.090 επιβατών και 1.253 μέλη πληρώματος. Το κρουαζιερόπλοιο Liberty of the Seas της Royal Caribbean Cruises είναι το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο του κόσμου, χωρητικότητας 220.000 τόνων και μεταφορικής ικανότητας 3.600 επιβατών και 1.400 μέλη πληρώματος.

Πλέον η κρουαζιέρα έχει σταματήσει να συγχέεται με την τρίτη ηλικία, καθώς την προτιμούν ολοένα και νεότεροι άνθρωποι για την πραγματοποίηση των διακοπών τους, σε αντίθεση με παλιότερα που την επέλεγαν άτομα τρίτης ηλικίας και όσοι είχαν την οικονομική δυνατότητα και το χρόνο. Η αγορά της κρουαζιέρας παραδοσιακά απευθυνόταν κυρίως στην ελίτ τάξη. Τέτοιο είδος διακοπών επέλεγαν άνθρωποι προχωρημένης ηλικίας (οι περισσότεροι από αυτούς ήταν συνταξιούχοι), άνθρωποι μορφωμένοι (τριτοβάθμιας εκπαίδευσης) και έχοντας ένα επαρκές εισόδημα. Σύμφωνα με τους Μυλωνώπουλο και Μοίρα (2005), στις δεκαετίες εκείνες η κρουαζιέρα είχε μεγάλη διάρκεια και έτσι δημιουργήθηκε αυτός ο μύθος γύρω από τον τύπο αυτό διακοπών. Η μυθοποίηση αυτή, επιπρόσθετα, συντηρήθηκε και από την κινηματογραφική βιομηχανία.

Κατά τη δεκαετία του 1990, όταν το φαινόμενο της μαζικής αγοράς άσκησε τεράστια επίδραση στη βιομηχανία της κρουαζιέρας, προκάλεσε σημαντικές επιπτώσεις και αλλαγές στα δημογραφικά χαρακτηριστικά των επιβατών κρουαζιέρας. Το προϊόν της κρουαζιέρας έγινε πιο προσιτό και προκάλεσε το έναυσμα για μια σειρά από αλλαγές στη σύνθεση, τη στάση και τη συμπεριφορά του πελατολογίου της κρουαζιέρας, μειώνοντας σημαντικά τη μέση ηλικία αλλά και τον μισθό των συμμετεχόντων (Wind Rose Network, 2014).

Στη συνέχεια οι κρουαζιέρες άρχισαν να γίνονται προσιτές και σε άλλα κοινωνικά στρώματα, καθώς εισήχθησαν οι κρουαζιέρες μικρότερης διάρκειας. Έτσι, άρχισε να μειώνεται ο μέσος όρος ηλικίας των επιβατών κρουαζιέρας και σύμφωνα με τα στοιχεία της CLIA (2004), το 34% των τουριστών είναι ηλικίας μεταξύ 35 και 54 ετών, ένας στους τέσσερις (25%) είναι συνταξιούχος, τρεις στους τέσσερις (76%) είναι παντρεμένοι και το 16% των επιβατών πραγματοποιούν την κρουαζιέρα μαζί με τα παιδιά τους ηλικίας κάτω των 18 ετών, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα. Οι εταιρείες κρουαζιέρας πλέον προσπαθούν να προσφέρουν πληθώρα προγραμμάτων πάνω στα κρουαζιερόπλοιά τους για να προσελκύουν όλο και περισσότερες οικογένειες με μικρά παιδιά. Το 2003 περίπου 1 εκατ. παιδιά συμμετείχαν σε κρουαζιέρες (CLIA, 2004).

Πίνακας 2.8-1: Δημογραφικά χαρακτηριστικά επιβατών κρουαζιέρας στη Βόρεια Αμερική

		1992	2000	2006
Φύλο	Άντρες	45%	51%	46%
	Γυναίκες	55%	49%	54%
Ηλικία	25-39 ετών	44%	43%	31%
	40-59 ετών	35%	44%	51%
	άνω των 60 ετών	21%	13%	18%
	M.O. ηλικίας	44,3	43	42
Παιδιά στην οικογένεια	Ναι	43%	51%	52%
	Διακοπές με παιδιά	65%	52%	55%
Αριθμός μελών	1-2	47%	48%	50%
	3-4	41%	38%	41%
	5 και άνω	12%	13%	9%
	M.O. μελών	2,9	2,9	2,9
Ετήσιο εισόδημα (σε χιλ. \$)	20-39	45%	30%	-
	40-59	34%	31%	29%
	πάνω από 60	21%	39%	71%
	M.O. εισοδήματος	47,7	60,4	65
Εκπαίδευση	Ανώτερη	25%	24%	20%
	Ανώτατη	75%	76%	80%
Οικογενειακή κατάσταση	Άγαμος/η	30%	31%	20%
	Έγγαμος/η	70%	69%	80%
Επαγγελματική κατάσταση	Εργαζόμενος/η	74%	76%	83%
	Άνεργος/η-Συνταξιούχος	26%	24%	13%

Πηγή: WTO, (2003), CLIA, (2007)

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα, ο μέσος όρος ηλικίας των επιβατών για το 1992 ήταν 44,3 έτη, ενώ για το 2006 κατέβηκε στα 42 έτη. Το 2000 οι μισοί επιβάτες αριθμούν 2 άτομα ανά οικογένεια. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το 2006 δεν

υπάρχουν χαμηλόμισθοι επιβάτες στην αγορά της Αμερικής και του Καναδά. Για το 2006, επίσης, το 80% των επιβατών δηλώνουν ότι έχουν ανώτατη εκπαίδευση. Οι εταιρείες πλέον έχουν καταφέρει να κερδίσουν το ενδιαφέρον των μικρότερων ηλικιακά επιβατών, μιας και οι συνταξιούχοι από 24% το 2000 έφτασαν στο 13% το 2006.

Η ριζική αυτή αλλαγή μπορεί να οφείλεται ως ένα μεγάλο βαθμό στις τεχνολογικές βελτιώσεις στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας, που με τη σειρά τους επέτρεψαν την εφαρμογή διαφόρων πολιτικών τιμολόγησης αλλά και στρατηγικών μάρκετινγκ για λογαριασμό των εταιρειών κρουαζιέρας. Η προώθηση του προϋπολογισμού κρουαζιέρας στις μάζες, όπως ήταν λογικό και αναμενόμενο, αύξησε τη ζήτηση αλλά και τον ανταγωνισμό μεταξύ των γραμμών, προσελκύοντας νεότερους σε ηλικία και λιγότερο πλούσιους πελάτες. Η ανάπτυξη της βιομηχανίας, η οποία είναι συνεχής από τις αρχές της δεκαετίας του 1990, πιστοποιεί ότι ένα συνεχώς αυξανόμενο κοινό όλων των ηλικιών και όλων των προφίλ, επιθυμεί να ξοδεύει τα χρήματά του απολαμβάνοντας πολυτελείς διακοπές κρουαζιέρας.

Τα αποτελέσματα της εν λόγω τάσης, είναι εμφανή στα δημογραφικά χαρακτηριστικά των επιβατών. Συνήθως, τα δημογραφικά στοιχεία περιλαμβάνουν την ηλικία, το εισόδημα, το φύλο, την οικογενειακή κατάσταση, την κατάσταση της απασχόλησης, το μορφωτικό επίπεδο αλλά και τη γεωγραφική προέλευση. Δεδομένου ότι ο κλάδος της κρουαζιέρας συνεχίζει να βρίσκεται σε μία φάση επέκτασης, ένα από τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά των επιβατών είναι η μείωση της ηλικίας.

Σύμφωνα με τη Διεθνή Ένωση Γραμμών Κρουαζιέρας, η μέση ηλικία των επιβατών είναι τα 48 έτη, μειωμένη κατά 20 περίπου έτη από τη δεκαετία του 1970. Το μέσο εισόδημα των επιβατών είναι στις 97.000 δολάρια/έτος, μειωμένο κατά 10.000 δολάρια. Όσον αφορά στο φύλο, οι άντρες υπερέρχουν ελάχιστα (52%) έναντι των γυναικών και το 79% των επιβατών είναι παντρεμένοι. Η πλειοψηφία των επιβατών είναι μορφωμένοι με το 55% αυτών να είναι απόφοιτοι κολλεγίων και το 21% να έχουν παρακολουθήσει κάποιο μεταπτυχιακό πρόγραμμα. Τέλος, μιας και η βιομηχανία ακόμα κυριαρχείται από ηλικιωμένους επιβάτες, είναι φυσικό να παρατηρείται ότι υπάρχουν κάποια υψηλά ποσοστά συνταξιούχων (22%), ενώ οι υπόλοιποι (80%) είναι πλήρως απασχολούμενοι.

Συμπερασματικά, τα δημογραφικά στοιχεία των επιβατών κρουαζιέρας, τελούν υπό συνεχή αλλαγή. Καθώς η βιομηχανία της κρουαζιέρας αναμένεται να προσελκύσει ακόμη περισσότερο διαφοροποιημένη πελατεία, οι επιπτώσεις στα δημογραφικά στοιχεία θα είναι πιο ξεκάθαρη στη διαδρομή του χρόνου. Ο μετασχηματισμός της κρουαζιέρας σε ένα βασικό προϊόν, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη νέων εννοιών και δρομολογίων, βοηθά προς την κατεύθυνση αυτή, καθώς νέα και πιο εξειδικευμένα τμήματα της τουριστικής αγοράς, επιταχύνουν την προαναφερθείσα φάση (CLIA, 2011).

2.8.1 Επιβιβάσεις σε ευρωπαϊκά λιμάνια

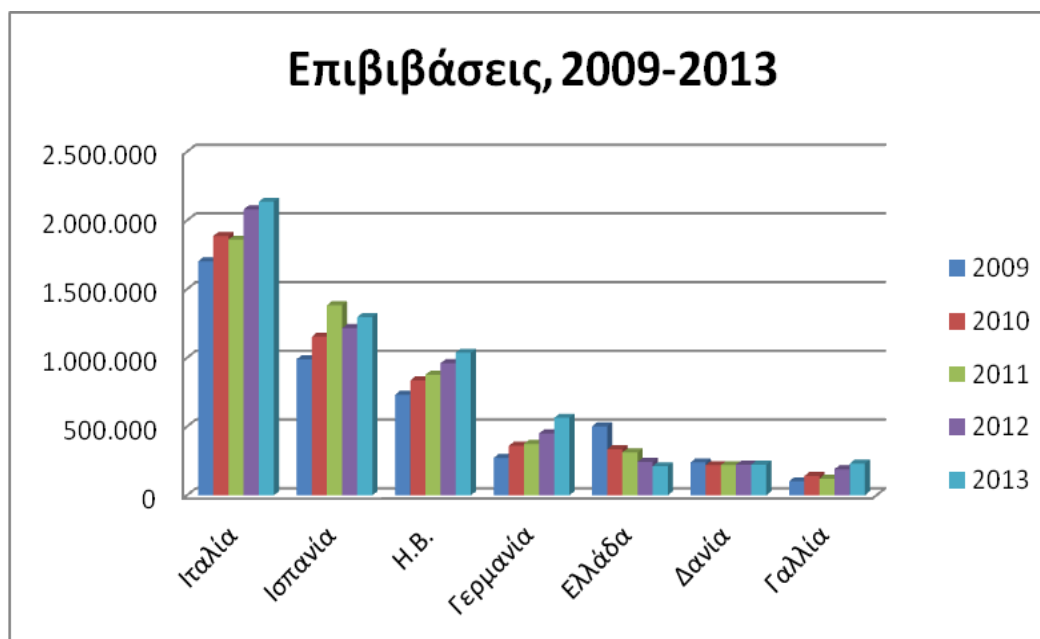
Περίπου πάνω από 4,8 εκατ. επιβάτες κρουαζιέρας επιβιβάστηκαν από λιμάνια της Ευρώπης για να ξεκινήσουν το ταξίδι τους το 2009. Οι περισσότερες επιβιβάσεις πραγματοποιήθηκαν σε λιμάνια της Ιταλίας με 1,7 εκατ. επιβιβάσεις επιβατών, ενώ η Ισπανία κατέλαβε τη δεύτερη θέση με περισσότερες από 990.000 επιβιβάσεις. Ακολουθεί το Ηνωμένο Βασίλειο με 733.000 επιβιβάσεις, ενώ οι επόμενες τρεις σημαντικότερες χώρες από άποψη επιβιβάσεων ήταν η Ελλάδα, η Γερμανία, η Δανία και η Γαλλία με 503.000, 273.000, 240.000 και 102.000 επιβιβάσεις αντίστοιχα.

Για το έτος 2010, οι επιβιβάσεις ανήλθαν στα 5,3 εκατ. με τα ιταλικά λιμάνια να καταλαμβάνουν ξανά την πρώτη θέση με 1,9 εκατ. επιβιβάσεις και να ακολουθεί η Ισπανία με πάνω από 1,1 εκατ. επιβιβάσεις. Την Τρίτη θέση καταλαμβάνει για άλλη μια φορά το Ηνωμένο Βασίλειο με 837.000 επιβιβάσεις, ενώ ακολουθούν η Γερμανία, η Ελλάδα, η Δανία και η Γαλλία με 361.000, 336.000, 220.000 και 141.000 επιβιβάσεις αντίστοιχα. Την επόμενη χρονιά, οι επιβιβάσεις σε ευρωπαϊκά λιμάνια έφτασαν τα 5,6 εκατ. επιβάτες. Η πρωτοπόρος Ιταλία είχε 1,9 εκατ. επιβιβάσεις και η Ισπανία 1,4 εκατ. Ακολούθησαν το Ηνωμένο Βασίλειο με 878.000 επιβιβάσεις και η Γερμανία, η Ελλάδα, η Δανία και η Γαλλία με 375.000, 313.000, 220.000 και 122.000 επιβιβάσεις αντίστοιχως για το 2011.

Όσον αφορά στο έτος 2012, στα ευρωπαϊκά λιμάνια επιβιβάστηκαν 5,77 εκατ. επιβάτες. Στην Ιταλία επιβιβάστηκαν 2,1 εκατ. επιβάτες, στην Ισπανία 1,2 εκατ. και στο Ηνωμένο Βασίλειο 962.000 επιβάτες. Στη Γερμανία επιβιβάστηκαν 451.000 επιβάτες, στην Ελλάδα 244.000, στη Δανία 224.000 και στη Γαλλία 191.000 επιβάτες αντίστοιχα. Τέλος, το 2013 πραγματοποιήθηκαν 6,052 εκατ. επιβιβάσεις, εκ των οποίων τα 2,14 εκατ. έγιναν στην Ιταλία, τα 1,3 εκατ. στην Ισπανία και ακολούθησε

το Ηνωμένο Βασίλειο με πάνω από 1 εκατ. επιβιβάσεις. Στη Γερμανία πραγματοποιήθηκαν 565.000 επιβιβάσεις, στη Γαλλία 232.000 επιβιβάσεις και στη Δανία 224.000 επιβιβάσεις, ενώ Ελλάδα έπεσε στην 7^η θέση με 212.000 επιβιβάσεις για το 2013 (Διάγραμμα 2.7-1).

Διάγραμμα 2.8-1: Επιβιβάσεις σε Ευρωπαϊκά Λιμάνια, 2009-2013



Πηγή: European Cruise Council (ECC), 2010, 2011, 2012, Cruise Lines International Association (CLIA), 2013, 2014.

Συμπερασματικά, το σύνολο των επιβιβάσεων στα ευρωπαϊκά λιμάνια που προαναφέρθηκαν, ξεπέρασαν τα 25,5 εκατ. από το 2009-2013. Πιο συγκεκριμένα, το 2009 οι συνολικές επιβιβάσεις ανήλθαν στα 4.546.000 επιβάτες, το 2010 στα 4.938.000, το 2011 στα 5.151.000, το 2012 στα 5.370.000 και το 2013 στα 5.706.000. Παρατηρήθηκε, δηλαδή, αύξηση της τάξης του 25,5% από το 2009 έως και το 2013. Τα λιμάνια της Ιταλίας γνώρισαν αύξηση ως προς τις επιβιβάσεις επιβατών της τάξης του 25%, της Ισπανίας κατά 31%, του ηνωμένου Βασιλείου κατά 41% και της Γερμανίας κατά 169%. Η Ελλάδα γνώρισε πτώση στις επιβιβάσεις κατά 57%, όπως και η Δανία κατά 6%, ενώ αντίθετα η Γαλλία αύξησε τις επιβιβάσεις στα λιμάνια της κατά 127% από το 2009 έως το 2013 (Πίνακας 2.7-2).

Πίνακας 2.8-2: Επιβιβάσεις σε Ευρωπαϊκά Λιμάνια, 2009-2013

	2009	2010	2011	2012	2013	Σύνολο
Ιταλία	1.704.000	1.888.000	1.861.000	2.081.000	2.137.000	9.671.000
Ισπανία	991.000	1.155.000	1.384.000	1.217.000	1.298.000	6.045.000
Η.Β.	733.000	837.000	878.000	962.000	1.038.000	4.448.000
Γερμανία	273.000	361.000	375.000	451.000	565.000	2.025.000
Ελλάδα	503.000	336.000	313.000	244.000	212.000	1.608.000
Δανία	240.000	220.000	220.000	224.000	224.000	1.128.000
Γαλλία	102.000	141.000	122.000	191.000	232.000	788.000
Σύνολο	4.546.000	4.938.000	5.153.000	5.370.000	5.706.000	25.713.000

Πηγή: European Cruise Council (ECC), 2010, 2011, 2012, Cruise Lines International Association (CLIA), 2013, 2014.

2.8.2 Επισκέψεις σε ευρωπαϊκά λιμάνια διέλευσης

Η πλειοψηφία των ευρωπαϊκών λιμανιών που δέχονται επισκέψεις κρουαζιερόπλοιων στην Ευρώπη είναι τα λιμάνια της Μεσογείου και της Βαλτικής. Οι πρώτες δέκα χώρες, όσον αφορά στη διέλευση κρουαζιερόπλοιων, συγκέντρωσαν το 86% των επιβατών κρουαζιέρας το 2009. Οι πρώτες τέσσερις ανήκουν στη Μεσόγειο θάλασσα και αντιπροσωπεύουν τα 2/3 όλων των Ευρωπαϊκών επιβατών. Η Ελλάδα ήταν ο πρώτος προορισμός στην Ανατολική Μεσόγειο με περίπου 5 εκατ. επιβάτες να επισκέπτονται τα ελληνικά λιμάνια⁹. Τα ιταλικά λιμάνια¹⁰, επίσης, συγκέντρωσαν περίπου 5 εκατ. επιβάτες, ενώ τα ισπανικά λιμάνια συγκέντρωσαν 4,1 εκατ. επιβάτες το 2009. Η Νορβηγία¹¹ ήταν ο κυριότερος προορισμός στη Βόρεια Ευρώπη με περίπου 1,7 εκατ. επιβάτες (European Cruise Council, 2010).

Όσον αφορά στο 2010, οι πρώτες δέκα χώρες στη διέλευση κρουαζιερόπλοιων, συγκέντρωσαν το 86% των επιβατών κρουαζιέρας. Τα ιταλικά λιμάνια συγκέντρωσαν 5,4 εκατ. επιβάτες, ενώ τα ισπανικά λιμάνια συγκέντρωσαν 4,9 εκατ. επιβάτες το 2010. Η Ελλάδα αντιμετώπισε πτώση ως προς τη διέλευση των κρουαζιερόπλοιων συγκριτικά με το 2009 και έφτασε να έχει 4,5 εκατ. επιβάτες. Σε γαλλικά λιμάνια

⁹ Ο Πειραιάς, η Σαντορίνη, η Μύκονος και η Ρόδος ήταν τα κυριότερα λιμάνια διέλευσης κ/ζ.

¹⁰ Η Νάπολη, η Τσιβιταβέκκια και το Λιβόρνο ήταν τα κυριότερα λιμάνια διέλευσης κ/ζ.

¹¹ Το Μπέργκεν και το Όσλο ήταν τα κυριότερα λιμάνια διέλευσης κ/ζ..

έφτασαν πάνω από 2 εκατ. επιβάτες, ενώ η Νορβηγία ήταν ο κυριότερος προορισμός στη Βόρεια Ευρώπη με περίπου 1,8 εκατ. επιβάτες (European Cruise Council, 2011).

Το 2011, οι πρώτες δέκα χώρες στη διέλευση κρουαζιερόπλοιων, συγκέντρωσαν το 84% των επιβατών κρουαζιέρας. Τα ιταλικά λιμάνια συγκέντρωσαν 6,5 εκατ. επιβάτες, ενώ τα ισπανικά λιμάνια συγκέντρωσαν 5,2 εκατ. επιβάτες. Η Ελλάδα αντιμετώπισε αύξηση ως προς τη διέλευση των κρουαζιερόπλοιων συγκριτικά με το 2010 και έφτασε να έχει 4,8 εκατ. επιβάτες. Σε γαλλικά λιμάνια έφτασαν περίπου 2,2 εκατ. επιβάτες, ενώ η Νορβηγία ήταν ο κυριότερος προορισμός στη Βόρεια Ευρώπη με περίπου 1,9 εκατ. επιβάτες (European Cruise Council, 2012).

Το 2012, οι πρώτες δέκα χώρες στη διέλευση κρουαζιερόπλοιων, συγκέντρωσαν το 74% των επιβατών κρουαζιέρας. Τα ιταλικά λιμάνια συγκέντρωσαν 6,2 εκατ. επιβάτες, ενώ τα ισπανικά λιμάνια συγκέντρωσαν 5,2 εκατ. επιβάτες. Η Ελλάδα δεν αντιμετώπισε κάποια αλλαγή ως προς τη διέλευση των κρουαζιερόπλοιων συγκριτικά με το 2011 και έφτασε να έχει 4,8 εκατ. επιβάτες. Σε γαλλικά λιμάνια έφτασαν πάνω από 2,3 εκατ. επιβάτες, ενώ η Νορβηγία ήταν ο κυριότερος προορισμός στη Βόρεια Ευρώπη με περίπου 2,5 εκατ. επιβάτες (Cruise Lines International Association, 2012).

Τέλος, το 2013, οι πρώτες δέκα χώρες στη διέλευση κρουαζιερόπλοιων, συγκέντρωσαν το 83% των επιβατών κρουαζιέρας. Τα ιταλικά λιμάνια συγκέντρωσαν περίπου 7 εκατ. επιβάτες, ενώ τα ισπανικά λιμάνια συγκέντρωσαν 5,2 εκατ. επιβάτες. Η Ελλάδα συγκέντρωσε περίπου 4,6 εκατ. επιβάτες, ενώ στα γαλλικά λιμάνια οι επιβάτες έφτασαν πάνω από 2,4 εκατ. επιβάτες, ενώ η Νορβηγία ήταν ο κυριότερος προορισμός στη Βόρεια Ευρώπη με περίπου 3 εκατ. επιβάτες (Cruise Lines International Association, 2013).

2.9 Η άρση του καμποτάζ στην ελληνική κρουαζιέρα

Ο όρος καμποτάζ (cabotage¹²) εμφανίζεται για πρώτη φορά το 1801 στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και στη συνέχεια στις αερομεταφορές. Το καμποτάζ αφορά στη μεταφορά εμπορευμάτων και ατόμων και έγκειται στην απελευθέρωση του εμπορίου στις αερομεταφορές και τη ναυτιλία. Ως προς τη ναυτιλία, οι περισσότερες εμπορικές δραστηριότητες διαμορφώνονται από τις συμβάσεις των διεθνών οργανισμών, όπως η Διεθνής Ένωση Ναυτιλίας (International Maritime Organization), η Διεθνής Ομοσπονδία Μεταφορών (International Transportation Federation) και ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (International Labor Organization).

Σύμφωνα με τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης, ο όρος καμποτάζ, αναφέρεται στη διατήρηση των εγχώριων συναλλαγών μιας χώρας όσον αφορά στα πλοία που φέρουν την εθνική σημαία του εν λόγω κράτους (OECD, 2012). Στο πλαίσιο των πολιτικών προστατευτισμού, πολλές χώρες έχουν υιοθετήσει νόμους καμποτάζ υπέρ της εθνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας τους. Ειδικά στην Ευρώπη, οι νόμοι καμποτάζ είχαν πολλές μορφές, από τη νομοθετική απαίτηση για την επάνδρωση του πλοίου κατά κύριο λόγο με αυτόχθονα προσωπικό, ή την υποχρέωση να ανήκουν τα πλοία σε ντόπιους ή να καταχωρηθούν υπό τη σημαία του κράτους, ακόμα και την απαίτηση για τους ιδιοκτήτες να κατασκευάζουν και να συντηρούν τα πλοία τους στα εθνικά ναυπηγεία (OECD, 2002).

Ο όρος άρση του καμποτάζ αναφέρεται συνήθως στην άρση του καθεστώτος προστατευτισμού της εγχώριας ναυτιλίας, την άρση των περιοριστικών διατάξεων που επιβάλλουν τη ναυτολόγηση ελληνικών πληρωμάτων προκειμένου ένα πλοίο να εκτελέσει εσωτερικό δρομολόγιο εντός Ελλάδας. Αναφέρεται, ιδιαίτερα, στη χορήγηση του δικαιώματος σε ξένες εταιρείες ακτοπλοΐας να οργανώνουν κρουαζιέρες που θα ξεκινούν από ελληνικά λιμάνια και θα κάνουν στάσεις πιθανόν και σε λιμάνια γειτονικών χωρών (Βικιλεξικό, 2014).

Το προνόμιο του καμποτάζ ήταν για πολλά χρόνια το μέσο για τις χώρες να ελέγχουν όχι μόνο τη ναυτιλιακή βιομηχανία τους, αλλά και των θυγατρικών βιομηχανιών, τα συνδικάτα των εργαζομένων και τις τοπικές κοινότητες. Παρόμοιες νομικές διατάξεις είχαν εφαρμοστεί και στην ελληνική νομοθεσία. Σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου

¹² Γαλλική λέξη που σημαίνει «πλέω κατά μήκος μιας ακτής» (Psaraftis, 2006).

Ναυτικού Δικαίου, το δικαίωμα να μεταφέρονται άνθρωποι και αγαθά μεταξύ των ελληνικών λιμένων αφορούσε αποκλειστικά τα πλοία υπό ελληνική σημαία. Τα ελληνικά λιμάνια μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν μόνο ως λιμάνια εκκίνησης (home ports) από ελληνικής ιδιοκτησίας πλοία (Avon, 2008).

Ο περιορισμός αυτός εμπόδιζε τα πλοία ξένης ιδιοκτησίας να δραστηριοποιούνται σε ελληνικά λιμάνια και να εξυπηρετούν εγχώριους ή ξένους επιβάτες. Προκειμένου να μπορέσει ένα σκάφος να εκτελέσει δρομολόγιο στις ελληνικές θαλάσσιες διαδρομές, θα έπρεπε να απασχολεί αποκλειστικά Έλληνες ναυτικούς και να είναι ελληνικής ιδιοκτησίας (κατά 51% τουλάχιστον). Ένα πλοίο θεωρείται ελληνικό, όταν ανήκει σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ελληνικής καταγωγής κατά τουλάχιστον στο 50% των μετοχών (Avon, 2008). Για πολλά χρόνια, όλες οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες είχαν το μονοπώλιο της εξυπηρέτησης της ελληνικής επικράτειας, χωρίς οποιονδήποτε ανταγωνισμό από ξένη επιχείρηση.

Η πιο σημαντική διάταξη που ψηφίστηκε από την Ελληνική Βουλή ήταν ο Νόμος Νο 4072/2012, που ασχολείται με τη βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος και με κανονισμούς για θέματα ναυτιλίας, λιμένων, αλιείας κλπ. (Νόμος, 2012). Η σημαντικότερη αλλαγή είναι η πλήρης άρση του καμποτάζ για τις διεθνείς εταιρείες κρουαζιέρας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 222 §1. Όλα τα πλοία απολαμβάνουν το προνόμιο της εκτέλεσης κυκλικών ταξιδιών, αποκλειστικά για θαλάσσια αναψυχή, ανεξαρτήτως σημαίας, για ένα και μόνο εισιτήριο, υπό την προϋπόθεση ότι το τελικό λιμάνια αποβίβασης είναι και το λιμάνι εκκίνησης (home port) για ταξίδι μεταξύ ελληνικών ή και ξένων λιμένων.

Η άρση του καμποτάζ προβλέπεται να ωφελήσει την ελληνική κρουαζιέρα και τη ναυτιλία γενικότερα. Ειδικότερα, τα οφέλη που θα προκύψουν θα είναι η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου με την ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας, η ανάπτυξη νέων ελληνικών προορισμών για την κρουαζιέρα, η σημαντική αύξηση εσόδων για τον ξενοδοχειακό κλάδο από προγράμματα πριν και μετά την κρουαζιέρα αλλά και η διεθνής προβολή της Ελλάδας από τις εταιρείες της κρουαζιέρας και την πελατεία τους (Ροδιακή, 2010).

Συμπεράσματα κεφαλαίου

Στο 2ο κεφάλαιο της παρούσας διδακτορικής διατριβής, αναλύθηκε η βιομηχανία της κρουαζιέρας, που αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς ανάπτυξης του τουρισμού διεθνώς. Αναφέραμε, λοιπόν, ότι ο τουρισμός κρουαζιέρας νοείται ως η επιλογή ενός κατάλληλα διαμορφωμένου πλοίου το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας αλλά και ως μέσο μετακίνησης. Αποτελεί ένα κυκλικό περιηγητικό ταξίδι το οποίο εκτελείται από ένα επιβατηγό πλοίο μεταξύ ενός κύριου λιμανιού, το λεγόμενο home-port, από το οποίο ξεκινάει και στο οποίο επιστρέφει το πλοίο και ενός ή περισσότερων προκαθορισμένων άλλων λιμανιών που αυτό επισκέπτεται (ports-of-call), με σκοπό τη θαλάσσια περιήγηση και την αναψυχή των επιβατών που μεταφέρει. Στη συνέχεια, γίνεται μια ιστορική αναδρομή του τουρισμού κρουαζιέρας, με τη μορφή αυτή του τουρισμού να κάνει την εμφάνισή της αμέσως μετά τη Βιομηχανική επανάσταση, όπου εκείνη την περίοδο συναντάται η δημιουργία του πρώτου τουριστικού πακέτου από τον Τόμας Κουκ. Η μορφή αυτή του τουρισμού έχει πολλαπλά οφέλη για τις οικονομίες των χωρών στις οποίες δραστηριοποιείται, βελτιώνοντας το συνάλλαγμα, τους φόρους, την εργασία και τις εξωτερικότητες. Στη συνέχεια, γίνεται λόγος για την επιρροή που έχει η βιομηχανία της κρουαζιέρας στις οικονομίες, τις οποίες τις επηρεάζει με άμεσο, έμμεσο και προκαλούμενο τρόπο οι οποίες αναλύθηκαν εκτενώς.

Υπάρχουν διάφορα είδη κρουαζιέρας τα οποία και αναπτύχθηκαν στο παρόν κεφάλαιο. Ενδεικτικά, αναφέρουμε το cruise & stay που περιλαμβάνει την επιβίβαση του τουρίστα στο κρουαζιερόπλοιο, αποβίβαση στο λιμάνι προσέγγισης, διαμονή του τουρίστα σε ξενοδοχείο της επιλογής του στο σημείο αποβίβασης και τέλος την επιβίβαση του τουρίστα στο κρουαζιερόπλοιο. Ακολουθεί το cruise & fly, που την μεταφορά του επιβάτη με αεροπλάνο από τον τόπο μόνιμης διαμονής του, τη μετάβασή του στο λιμάνι, την επιβίβαση του στο κρουαζιερόπλοιο για να ξεκινήσει η κρουαζιέρα και τέλος τη μεταφορά του στο αεροδρόμιο για την επιστροφή στον τόπο μόνιμης διαμονής του. Ο συνδυασμός fly, cruise & stay περιλαμβάνει τη μεταφορά του επιβάτη με αεροπλάνο από τον τόπο μόνιμης διαμονής του, τη μετάβαση του από το αεροδρόμιο στο ξενοδοχείο, τη μετάβαση του από το ξενοδοχείο στο λιμάνι, την επιβίβαση του στο κρουαζιερόπλοιο για να ξεκινήσει το ταξίδι και τέλος τη μεταφορά του στο αεροδρόμιο για την επιστροφή στον τόπο μόνιμης διαμονής του. Το πακέτο

drive, cruise & stay περιλαμβάνει τη μεταφορά του επιβάτη με λεωφορείο στο αεροδρόμιο, τη μετάβαση από το αεροδρόμιο στο ξενοδοχείο, τη μετάβαση από το ξενοδοχείο στο λιμάνι επιβίβασης και τέλος τη μεταφορά του τουρίστα στον τόπο μόνιμης διαμονής του ή στο σημείο από όπου αναχώρησε για το ταξίδι του. Κάνουμε λόγο, επίσης, και για την παραδοσιακή κρουαζιέρα που πρόκειται για ταξίδι στη θάλασσα που ξεκινά από ένα λιμάνι και επιστρέφει πάλι σε αυτό με διάρκεια από 14 έως 21 ημέρες. Η λεγόμενη μικρή κρουαζιέρα έχει διάρκεια 3-5 ημερών και τέλος η εκπαιδευτική κρουαζιέρα που απευθύνεται κυρίως σε σπουδαστές που ταξιδεύουν μαζί με τους καθηγητές τους και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού πραγματοποιούνται μαθήματα και επισκέψεις σε περιοχές που έχουν άμεση σχέση με την εκπαίδευση.

Προχωρώντας στην ανάλυση του 2^{ου} κεφαλαίου, έγινε λόγος για τους τύπους λιμένων κρουαζιέρας, όπου συναντούμε τα λιμάνια επιβίβασης (home ports), τα λιμάνια διέλευσης ή διαμετακόμισης (ports-of-call ή transit ports) και τα υβριδικά λιμάνια (hybrid ports). Τα λιμάνια επιβίβασης αποτελούν είτε το αρχικό σημείο επιβίβασης είτε τον τελικό προορισμό, τα λιμάνια διέλευσης αποτελούν τους ενδιάμεσους σταθμούς ενός ταξιδιού και τα υβριδικά λιμάνια αποτελούν συνδυασμό των δύο πιο πάνω κατηγοριών, των λιμανιών επιβίβασης (home ports) και των λιμανιών διέλευσης (ports-of-call).

Αναλύθηκε στη συνέχεια της διατριβής η βιομηχανία της κρουαζιέρας έτσι όπως παρουσιάζεται στη σημερινή της μορφή. Όσον αφορά στην παγκόσμια μορφή της κρουαζιέρας, αναφέρθηκε ότι κατά τα έτη 2011-2012 ο τουρισμός κρουαζιέρας δημιούργησε σημαντικά οικονομικά οφέλη και συγκεκριμένα δημιούργησε περίπου \$2 εκατ. σε άμεσες δαπάνες, 45.225 θέσεις εργασίας και \$728 εκατ. σε μισθούς εργαζομένων, με τις Μπαχάμες να αποτελούν κυρίαρχο προορισμό με \$393,8 εκατ. έσοδα. Τα οικονομικά οφέλη από τον τουρισμό κρουαζιέρας προκύπτουν από τρεις κύριες πηγές, τις δαπάνες των επιβατών στην ξηρά, τις δαπάνες των πληρωμάτων στην ξηρά και τις δαπάνες των κρουαζιερόπλοιων για τρόφιμα, ποτά, λιμενικές υπηρεσίες, λιμενικά τέλη και φόρους. Η κρουαζιέρα σε Ευρώπη και Μεσόγειο έχει ήδη αναπτυχθεί πολύ και συνεχίζει να αναπτύσσεται. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι από το 2007 έως και το 2013 οι αφίξεις των επιβατών στα λιμάνια της Ευρώπης είναι της τάξης των 89.691.676 επιβατών συνολικά, με μία αύξηση κατά 60% από το 2007 στο 2013. Κύρια λιμάνια της Μεσογείου βρίσκονται στην Ισπανία, την Ιταλία και την

Ελλάδα και τα κύρια λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης αποτελούν το Ηνωμένο Βασίλειο, η Δανία, η Γερμανία και η Ολλανδία. Τέλος, γίνεται αναφορά στην κρουαζιέρα που πραγματοποιείται στα ελληνικά ύδατα όπου από το 2004 έως και το 2009 αφίχθησαν συνολικά 22.318 επιβάτες κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα, με το λιμάνι του Πειραιά να αποτελεί έναν σημαντικό προορισμό για την κρουαζιεροπλοΐα εντός της Μεσογείου. Σημαντικά, επίσης, λιμάνια κρουαζιεροπλοΐας είναι η Κέρκυρα, το Ηράκλειο, το λιμάνι των Χανίων στη Σούδα, η Θεσσαλονίκη, ο Βόλος και η Ρόδος.

Στο παρόν κεφάλαιο έγινε λόγος και για τα χαρακτηριστικά των επιβατών κρουαζιέρας, όπου παρατηρείται ότι ο μέσος όρος ηλικίας των επιβατών για το 1992 ήταν 44,3 έτη, ενώ για το 2006 κατέβηκε στα 42 έτη. Το 2006 δεν υπάρχουν χαμηλόμισθοι επιβάτες στην αγορά της Αμερικής και του Καναδά. Για το 2006, επίσης, το 80% των επιβατών δηλώνουν ότι έχουν ανώτατη εκπαίδευση. Οι εταιρείες πλέον έχουν καταφέρει να κερδίσουν το ενδιαφέρον των μικρότερων ηλικιακά επιβατών, μιας και οι συνταξιούχοι από 24% το 2000 έφτασαν στο 13% το 2006.

Τέλος, γίνεται αναφορά στην άρση του cabotage στην ελληνική κρουαζιέρα, όρος που εμφανίζεται πρώτη φορά το 1801 στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και στη συνέχεια στις αερομεταφορές αλλά και στο νομικό και θεσμικό πλαίσιο που επικρατεί. Η άρση του καμποτάζ προβλέπεται να ωφελήσει την ελληνική κρουαζιέρα και τη ναυτιλία γενικότερα. Ειδικότερα, τα οφέλη που θα προκύψουν θα είναι η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου με την ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας, η ανάπτυξη νέων ελληνικών προορισμών για την κρουαζιέρα, η σημαντική αύξηση εσόδων για τον ξενοδοχειακό κλάδο από προγράμματα πριν και μετά την κρουαζιέρα αλλά και η διεθνής προβολή της Ελλάδας από τις εταιρείες της κρουαζιέρας και την πελατεία τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

3.1 Οικονομική επίπτωση του τουρισμού της κρουαζιέρας

Οι επιβάτες κρουαζιέρας, σε αντίθεση με τους παραθεριστές, δαπανούν ίσως μεγαλύτερα ποσά πάνω στο κρουαζιερόπλοιο. Ωστόσο, οι επίγειες εκδρομές τους έχουν επίσης έναν σημαντικό οικονομικό αντίκτυπο στις τοπικές κοινωνίες (B.R.E.A, 2011). Η επίπτωση αυτή διαχέεται στην εθνική και περιφερειακή οικονομία, καθώς η κρουαζιέρα όπως και ο τουρισμός είναι μία βιομηχανία που συνδέεται με άλλους οργανισμούς, που πωλούν τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους σε γραμμές κρουαζιέρας, σε επιβάτες και σε πληρώματα. Οι κατηγορίες αυτές αγοραστών (οι γραμμές κρουαζιέρας, οι επιβάτες και τα πληρώματα), είναι οι κύριες γεννήτριες εισοδήματος για τις τοπικές κοινωνίες, των οποίων οι αποδοχές θα εξαρτηθούν από αυτούς που διαμορφώνουν τις άμεσες και έμμεσες δαπάνες και στο βαθμό που οι δαπάνες αυτές σχετίζονται με αγαθά και υπηρεσίες που παράγονται εντός περιοχής (Dwyer & Forsyth, 1998).

Οι εισροές νέων κεφαλαίων μπορούν να αναζωογονήσουν και να στηρίξουν την οικονομία με τη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης, την προσέλκυση επενδύσεων και την αύξηση των κερδών των επιχειρήσεων που συνεπάγεται αύξηση του ΑΕΠ της χώρας αλλά και των φορολογικών εσόδων (Izmir Chamber of Commerce, 2011). Οι χώρες υποδοχής θα προσπαθήσουν να μεγιστοποιήσουν τα οφέλη από την κρουαζιέρα, είτε παρατείνοντας τη διάρκεια παραμονής του πλοίου στο λιμάνι είτε με την προσέλκυση περισσότερων κρουαζιερόπλοιων (Brida *et al.*, 2011). Συνεπώς, οι τρόποι αυτοί οδηγούν σε αύξηση της κατανάλωσης καθώς οι αποβιβάσεις πληθαίνουν και οι επιβάτες ξοδεύουν περισσότερα χρήματα καθώς έχουν περισσότερο ελεύθερο χρόνο.

3.1.1 Άμεσες, έμμεσες και προκαλούμενες οικονομικές επιπτώσεις

Οι άμεσες οικονομικές επιπτώσεις είναι αυτές που έχουν άμεση επίδραση στο άτομο ή την επιχείρηση η οποία επηρεάζεται από τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας. Μία αύξηση στον αριθμό των πλοίων, αυτόματα θα αυξάνονταν τα λιμενικά τέλη των γραμμών κρουαζιέρας στο συγκεκριμένο λιμάνι. Τα επιπρόσθετα έσοδα θα χρησιμοποιούνταν για τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, θα βοηθούσαν στην αύξηση των μισθών των εργαζομένων στο λιμάνι και θα επένδυαν σε λιμενικές υποδομές. Τα παραπάνω χαρακτηρίζονται ως άμεσες επιπτώσεις από τις δαπάνες των γραμμών κρουαζιέρας. Παρομοίως, όταν ένας μεγάλος αριθμός επιβατών αποβιβάζεται σε ένα λιμάνι, οι δαπάνες τους επηρεάζουν άμεσα την αγορά. Τα έσοδα που προκύπτουν από τις πωλήσεις, υπολογίζονται ως άμεσες δαπάνες των επιβατών, που μπορεί να προκαλέσουν αλλαγές στον τομέα των επιχειρήσεων σχετικά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, τον αριθμό των υπαλλήλων που απαιτούνται και το επίπεδο των αποδοχών τους (Styliadis, 2012).

Οι έμμεσες οικονομικές επιπτώσεις, είναι αυτές που προκαλούνται από την αλληλοσυσχέτιση των δαπανών της βιομηχανίας. Όσοι ασχολούνται άμεσα με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της κρουαζιέρας, ξοδεύουν ξανά για να αγοράσουν προϊόντα και υπηρεσίες από άλλους συναφείς τομείς. Για παράδειγμα, ένα λιμάνι θα πρέπει να διαχέει τα ήδη κερδισμένα έσοδα σε άλλους τομείς και διασυνδεδεμένες βιομηχανίες για να αποκτήσουν προϊόντα και υπηρεσίες που απαιτούνται για να εξασφαλίσουν τα επίπεδα ικανοποίησης των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών τους. Εάν το λιμάνι επιθυμεί να ενισχύσει τις υπηρεσίες του με την κατασκευή μιας νέας αποβάθρας, θα πρέπει να έλθει σε επαφή με μία κατασκευαστική εταιρεία. Οι σχετικές μεταβολές στα έσοδα και στις θέσεις εργασίας στον τομέα των κατασκευών, αποτελούν τις έμμεσες οικονομικές επιπτώσεις της αύξησης του αριθμού των κρουαζιερόπλοιων που προσεγγίζουν στο συγκεκριμένο λιμάνι. Η κατασκευαστική εταιρεία με τη σειρά της, θα πρέπει να προμηθεύεται πρώτες ύλες και ειδικά οχήματα και να έχει έμπειρο προσωπικό για την κατασκευή της νέας αποβάθρας (Styliadis, 2012).

Τέλος, οι προκαλούμενες οικονομικές επιπτώσεις, είναι το αποτέλεσμα της δαπάνης των νοικοκυριών εκείνων που απασχολούνται άμεσα ή έμμεσα στη βιομηχανία της κρουαζιέρας (Stynes, 1997). Οι εργαζόμενοι όλων των κλάδων που είναι άμεσα ή

έμμεσα συσχετιζόμενοι με τη βιομηχανία της κρουαζιέρας, καταναλώνουν τους μισθούς τους για αγορές αγαθών και υπηρεσιών, όπως τροφίμων, ενοικίων, μεταφορών και άλλα, προκειμένου να ικανοποιήσουν τις ανάγκες του νοικοκυριού τους (Ardahaey, 2009). Με τον τρόπο αυτό, το ποσοστό των μισθών των εργαζομένων που χρησιμοποιείται για το σκοπό αυτό και δημιουργεί πρόσθετες πωλήσεις, έσοδα και θέσεις εργασίας για τις αντίστοιχες βιομηχανίες αποτελεί τις προκαλούμενες οικονομικές επιπτώσεις και ο αντίκτυπός τους εξαρτάται από τα επίπεδα κατανάλωσης των νοικοκυριών και την πιθανότητα αγοράς αγαθών και υπηρεσιών που παράγονται σε τοπικό επίπεδο.

3.1.2 Συνολικές οικονομικές επιπτώσεις του τομέα της κρουαζιέρας στην Ευρώπη, 2009-2013

Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Κρουαζιέρας (European Cruise Council, 2010) το μοναδικό χαρακτηριστικό της βιομηχανίας της κρουαζιέρας είναι ότι οι επιδράσεις της, είτε είναι θετικές είτε αρνητικές, επηρεάζουν όχι μόνο τον προορισμό αλλά και ολόκληρη την κοινωνία της κρουαζιέρας. Η βιομηχανία αυτή αντιμετωπίζει τεράστιες ροές εισοδήματος για τις χώρες φιλοξενίας κάθε χρόνο, εκ των οποίων €14.500 εκατ. έχουν τις ευρωπαϊκές οικονομίες ως τελικό αποδέκτη. Οι Brida και Zarata (2008) αναφέρουν ότι η επίδραση στην ανάπτυξη των λιμένων είναι τεράστια λόγω του υψηλού οικονομικού αντίκτυπου που είναι αποτέλεσμα των δαπανών των επιβατών και των πληρωμάτων, του προσωπικού της ξηράς (ταξιδιωτικών πρακτόρων), των λιμενικών τελών και της συντήρησης.

Η συμβολή της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στην εθνική οικονομία εξαρτάται από το επίπεδο των δαπανών που πραγματοποιούνται από τους παραγωγούς και τους καταναλωτές του προϊόντος κρουαζιέρας (Wilkinson, 1999). Οι Sinclair και Stabler (1997) αναφέρουν ότι ο οικονομικός αντίκτυπος από την κρουαζιέρα διαχέεται σε ολόκληρη την οικονομία μέσω του πολλαπλασιαστή εισοδήματος. Οι Vina και Ford (1998) συμπέραναν ότι προκειμένου να εντοπιστούν οι ροές των οικονομικών επιπτώσεων, κάποιος θα πρέπει να διακρίνει αν το λιμάνι αποτελεί λιμένα έναρξης της κρουαζιέρας ή λιμένα στάσης του κρουαζιερόπλοιου.

Οι Dwyer and Forsyth (1998) τονίζουν ότι θα πρέπει να ληφθεί υπόψη εάν η εταιρεία είναι ξένων συμφερόντων ή εάν η δραστηριότητα αναπτύσσεται από εθνικές

εταιρείες. Μία σημαντική διάκριση μπορεί να γίνει μεταξύ κυρίων λιμανιών και των μικρότερων λιμένων (Dwyer και Forsyth, 1998).

Ο Lundberg (1990) έκανε λόγο για έξι φάσεις της τουριστικής ανάπτυξης, οι οποίες είναι η ταχύτατη ανάπτυξη, η βραχυπρόθεσμη επιτυχία, η συνειδητοποίηση των προβλημάτων, η τουριστική ύφεση, οι δυσκολίες και ο συλλογισμός. Οι Dwyer *et al.* (2004) και οι Zhou *et al.* (1997) βρήκαν ότι η ανάλυση εισροών – εκροών παρόλο που είναι η πιο παλιά, εν τούτοις, είναι η πιο ευρέως χρησιμοποιούμενη μεθοδολογία για τη συστηματική καταγραφή των σχέσεων μεταξύ διαφορετικών κλάδων και τομέων. Η Briassoulis (1991) αναφέρει ότι το κύριο πλεονέκτημα του μοντέλου είναι ότι παρέχει μία ολιστική εικόνα της οικονομικής σύνθεσης μιας περιοχής και περιγράφει πως οι βιομηχανίες μπορούν να αλληλεπιδρούν μεταξύ τους (Kwak *et al.*, 2005). Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής μπορούν να αξιολογήσουν εναλλακτικά σενάρια πολιτικής και να εκτιμήσουν τις επιπτώσεις που μπορεί να προκαλέσει μία αλλαγή στην τελική ζήτηση σε γενικό επίπεδο παραγωγής (Livas, 1994).

Οι συνολικές οικονομικές επιπτώσεις είναι το άθροισμα των άμεσων, έμμεσων και προκαλούμενων επιπτώσεων. Οι έμμεσες επιπτώσεις προκύπτουν από τις δαπάνες των άμεσα επηρεαζόμενων επιχειρήσεων για τα αγαθά και τις υπηρεσίες που απαιτούνται για να υποστηριχθεί η βιομηχανία της κρουαζιέρας. Οι προκαλούμενες επιπτώσεις προκύπτουν από τις δαπάνες των εργαζομένων από τον οικιακά αγαθά και υπηρεσίες. Έτσι, οι έμμεσες επιπτώσεις επηρεάζουν κυρίως τις επιχειρήσεις, ενώ οι προκαλούμενες επιπτώσεις επηρεάζουν κυρίως τους καταναλωτές των επιχειρήσεων.

Οι συνολικές οικονομικές επιπτώσεις είναι ομοιόμορφα κατανεμημένες μεταξύ των διαφόρων βιομηχανιών από τις άμεσες οικονομικές επιπτώσεις, αφού οι έμμεσες και προκαλούμενες επιπτώσεις επηρεάζουν τους τομείς που δεν σχετίζονται με την κρουαζιέρα. Ωστόσο, οι τομείς της παραγωγής - μεταποίησης και των μεταφορών εξακολούθησαν να αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το ήμισυ του συνολικού αντίκτυπου της βιομηχανίας της κρουαζιέρας σε όλη την Ευρώπη για τα έτη από το 2009 έως και το 2013.

Όσον αφορά στο 2009, ο τομέας των μεταφορών, που περιλαμβάνει τους εργαζόμενους των γραμμών κρουαζιέρας, αντιπροσώπευε το 24% της συνολικής παραγωγής, το 30% της συνολικής απασχόλησης και 32% της συνολικής

αποζημίωσης. Ο τομέας της παραγωγής - μεταποίησης, αντιπροσώπευε το 34% της συνολικής παραγωγής, το 24% των θέσεων εργασίας και το 30% της συνολικής αποζημίωσης που δημιουργείται από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας (European Cruise Council, 2010).

Για το 2010, ο τομέας των μεταφορών, αντιπροσώπευε το 21% της συνολικής παραγωγής, το 31% της συνολικής απασχόλησης και 29% της συνολικής αποζημίωσης. Ο τομέας της παραγωγής - μεταποίησης, αντιπροσώπευε το 37% της συνολικής παραγωγής, το 24% των θέσεων εργασίας και το 30% της συνολικής αποζημίωσης που δημιουργείται από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας (European Cruise Council, 2011).

Το 2011, ο τομέας των μεταφορών, αντιπροσώπευε το 22% της συνολικής παραγωγής, το 31% της συνολικής απασχόλησης και 29% της συνολικής αποζημίωσης. Ο τομέας της παραγωγής - μεταποίησης, αντιπροσώπευε το 35% της συνολικής παραγωγής, το 23% των θέσεων εργασίας και το 28% της συνολικής αποζημίωσης που δημιουργείται από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας (European Cruise Council, 2012).

Όσον αφορά στο 2012, ο τομέας των μεταφορών, αντιπροσώπευε το 22% της συνολικής παραγωγής, το 32% της συνολικής απασχόλησης και 30% της συνολικής αποζημίωσης. Ο τομέας της παραγωγής - μεταποίησης, αντιπροσώπευε το 35% της συνολικής παραγωγής, το 22% των θέσεων εργασίας και το 28% της συνολικής αποζημίωσης που δημιουργείται από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας (Cruise Lines International Association, 2013).

Τέλος, για το 2013, ο τομέας των μεταφορών, αντιπροσώπευε το 22% της συνολικής παραγωγής, το 31% της συνολικής απασχόλησης και 30% της συνολικής αποζημίωσης. Ο τομέας της παραγωγής - μεταποίησης, αντιπροσώπευε το 35% της συνολικής παραγωγής, το 23% των θέσεων εργασίας και το 28% της συνολικής αποζημίωσης που δημιουργείται από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας (Cruise Lines International Association, 2014).

Πίνακας 3.1-1: Συνολικές Οικονομικές Επιπτώσεις στην Ευρώπη ανά βιομηχανία, 2009-2013

Βιομηχανία							
	Γεωργία, Εξόρυξη & Κατασκευές	Παραγωγή-Μεταποίηση	Χονδρικό & Λιανικό Εμπόριο	Μεταφορά	Φιλοξενία	Χρημ/κες Υπηρεσίες	Προσωπικές Υπηρεσίες
2009							
Παραγωγή (σε εκατ. €)	1.818	11.660	1.948	8.246	1.075	7.826	1.513
Θέσεις εργασίας	14.914	71.281	25.073	89.707	13.580	57.653	24.080
Αποζημιώσεις (σε εκατ. €)	255	2701	526	2841	212	1.891	580
2010							
Δαπάνες (σε εκατ. €)	1.889	12.949	2.131	7.478	1.101	7.991	1.628
Θέσεις εργασίας	15.283	74.782	26.918	95.089	14.839	57.920	22.695
Αποζημιώσεις (σε εκατ. €)	285	2825	478	2.721	326	1.997	646
2011							
Δαπάνες (σε εκατ. €)	2.127	12.768	2.161	7.923	1.231	8.738	1.785
Θέσεις εργασίας	16.018	71.720	28.064	98.273	16.126	61.213	24.086
Αποζημιώσεις (σε εκατ. €)	306	2788	487	2.883	361	2.230	747
2012							
Δαπάνες (σε εκατ. €)	2.328	13.065	2.236	8.305	1.252	8.856	1.822
Θέσεις εργασίας	16.824	72.942	29.443	103.742	16.768	62.459	24.726
Αποζημιώσεις (σε εκατ. €)	324	2.825	516	3.009	371	2.258	764
2013							
Δαπάνες (σε εκατ. €)	2.428	13.744	2.354	8.531	1.250	9,149	1,905
Θέσεις εργασίας	17.463	76.811	30.810	106.469	16,951	65,056	25,857
Αποζημιώσεις (σε εκατ. €)	335	2.976	556	3,118	376	2,333	804

Πηγή: European Cruise Council (ECC), 2010, 2011, 2012, Cruise Lines International Association (CLIA), 2013, 2014.

Οι οικονομικές επιπτώσεις έχουν εξαπλωθεί σε όλη την Ευρώπη. Ωστόσο, η πλειοψηφία των επιπτώσεων αυτών συγκεντρώθηκαν σε έξι χώρες το 2009 και το 2010 και σε πέντε χώρες το 2011, το 2012 και το 2013 που αντιπροσώπευαν πάνω από το 80% των επιπτώσεων της βιομηχανία της κρουαζιέρας σε όλη την Ευρώπη.

Η Ιταλία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γερμανία αντιπροσώπευαν το 61% των άμεσων δαπανών της βιομηχανίας της κρουαζιέρας για το 2009. Αυτές οι χώρες αποτελούν σημαντικό προορισμό για τους επιβάτες της κρουαζιέρας, διατηρούν γραφεία και παρέχουν πλήρωμα, παρέχουν επισκευαστικές υπηρεσίες και τροφοδοτούν τα κρουαζιερόπλοια.

Η Γαλλία είναι κατά κύριο λόγο προορισμός και έχει δυνατότητα κατασκευής. Η Ισπανία χρησιμεύει κυρίως ως προορισμός με ορισμένες λειτουργικές διαδικασίες στα γραφεία της. Η Φινλανδία χρησιμεύει σχεδόν αποκλειστικά για τη ναυπηγική δραστηριότητα της. Όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα, οι έξι κορυφαίες χώρες παρουσίασαν πτώση 3,5% σε άμεσες δαπάνες στη βιομηχανία της κρουαζιέρας κατά τη διάρκεια του 2009.

Οι απώλειες συγκεντρώθηκαν στη Γερμανία και τη Γαλλία με τους αντίστοιχες απώλειες 18% και 14%. Και στις δύο χώρες, οι δαπάνες της ναυπηγικής βιομηχανίας μειώθηκαν κατά περίπου 30% και κέρδισαν σε άλλες δαπάνες από τους επιβάτες, το πλήρωμα και τις γραμμές κρουαζιέρας.

Οι άμεσες δαπάνες στην Ιταλία και τη Φινλανδία παρέμειναν ουσιαστικά αμετάβλητες από το 2008. Οι δαπάνες σε ιταλικά ναυπηγεία μειώθηκαν σχεδόν κατά 4%, ενώ οι δαπάνες των επιβατών μειώθηκαν κατά 7%. Αυτές οι απώλειες αντισταθμίστηκαν από την αύξηση των διοικητικών και λειτουργικών δαπανών από τις γραμμές κρουαζιέρας. Στη Φινλανδία, η ναυπηγική και οι δαπάνες των επιβατών αυξήθηκαν κατά 2%. Ωστόσο, τα κέρδη αυτά αντισταθμίστηκαν εν μέρει από τη μείωση των διοικητικών και λειτουργικών δαπανών της βιομηχανίας της κρουαζιέρας.

Τέλος, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ισπανία παρουσίασαν αντίστοιχες αυξήσεις στις άμεσες δαπάνες κατά 6,4% και 3,8% αντίστοιχα. Η ναυπηγική βιομηχανία σε αυτές τις χώρες αντιπροσωπεύει ένα μικρότερο μερίδιο των άμεσων δαπανών της βιομηχανίας της κρουαζιέρας σε σχέση με τις άλλες τέσσερις χώρες. Έτσι, η μείωση

στη ναυπηγική βιομηχανία είχε μικρότερο αντίκτυπο και αντισταθμίστηκε από τα κέρδη των άλλων δαπανών στα κρουαζιερόπλοια από τους επιβάτες και τα πληρώματα (Πίνακας, 3.1.2-2).

Πίνακας 3.1-2: Συνολικές Οικονομικές Επιπτώσεις ανά χώρα, 2009

Χώρα	Άμεσες Δαπάνες (σε εκατ. €)	Ανάπτυξη από το 2008	Συνολικές θέσεις εργασίας	Συνολική Αποζημίωση (σε εκατ. €)
Ιταλία	4.331	0,3%	96.076	2.828
Η.Β.	2.408	6,4%	55.599	1.953
Γερμανία	1.918	-18,4%	31.395	1.095
Γαλλία	1.158	-17,2%	15.128	687
Ισπανία	1.119	3,8%	24.248	729
Φινλανδία	906	0,5%	13.658	522
Σύνολο	11.840	-3,5%	236.104	7.814

Πηγή: European Cruise Council (ECC), 2010.

Η Ιταλία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γερμανία αντιπροσώπευαν το 61% των άμεσων δαπανών της βιομηχανίας της κρουαζιέρας για το 2010. Αυτές οι χώρες χρησιμεύουν ως σημαντικός προορισμός για τους επιβάτες της κρουαζιέρας, διατηρούν γραφεία και παρέχουν πλήρωμα, παρέχουν επισκευαστικές υπηρεσίες και τροφοδοτούν τα κρουαζιερόπλοια.

Η Ισπανία χρησιμεύει κυρίως ως προορισμός με ορισμένες λειτουργικές διαδικασίες στα γραφεία της. Η Γαλλία είναι κατά κύριο λόγο προορισμός και έχει δυνατότητα κατασκευής. Η Ελλάδα είναι κυρίως σημαντικός προορισμός για τους επιβάτες και έχει και κάποιες δραστηριότητες συντήρησης των κρουαζιερόπλοιων.

Όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα, οι έξι κορυφαίες χώρες παρουσίασαν αύξηση 5,4% σε άμεσες δαπάνες στη βιομηχανία της κρουαζιέρας κατά τη διάρκεια του 2010. Η Γερμανία παρουσίασε αύξηση κατά 20% στις άμεσες δαπάνες. Η ανάπτυξη της Γερμανίας οδηγήθηκε από την αύξηση κατά 25% στις δαπάνες της ναυπηγικής

βιομηχανίας και από την αύξηση σχεδόν κατά 20% των δαπανών από τις δαπάνες των επιβατών και του πληρώματος σε λιμάνια κρουαζιέρας της Γερμανίας.

Η Ιταλία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ισπανία, παρουσίασαν αύξηση στις άμεσες δαπάνες μεταξύ 4% και 7%. Το Η.Β. παρουσίασε ετήσια ανάπτυξη κατά 6,7% σε άμεσες δαπάνες.

Οι άμεσες δαπάνες στην Ισπανία αυξήθηκαν κατά 6% το 2010 και παρατηρήθηκε αύξηση κατά σχεδόν 17% στις δαπάνες των επιβατών και του πληρώματος στα ισπανικά λιμάνια. Η Ιταλία παρουσίασε αύξηση κατά 4,8% σε άμεσες δαπάνες το 2010. Η Γαλλία παρουσίασε μείωση των άμεσων δαπανών για το 2010. Η ετήσια απώλεια ήταν της τάξης του 16% και συγκεντρώθηκε στη ναυπηγική βιομηχανία, όπου οι δαπάνες μειώθηκαν κατά 33% το 2010. Οι απώλειες αυτές αντισταθμίστηκαν εν μέρει με την αύξηση κατά 7% σε δαπάνες των επιβατών και του πληρώματος και την αύξηση κατά 10% των δαπανών των γραμμών κρουαζιέρας.

Οι άμεσες δαπάνες στην Ελλάδα, επίσης, μειώθηκαν. Η πτώση κατά 3% στις άμεσες δαπάνες κρουαζιέρας έχει άμεση σχέση με τη μείωση κατά 10% στις αφίξεις επιβατών (transit) στα ελληνικά λιμάνια κατά τη διάρκεια του 2010. Η Ελλάδα αντικατέστησε τη Φινλανδία μεταξύ των κορυφαίων έξι για το έτος 2010 (Πίνακας 3.1.2-3).

Πίνακας 3.1-3: Συνολικές Οικονομικές Επιπτώσεις ανά χώρα, 2010

Χώρα	Άμεσες Δαπάνες (σε εκατ. €)	Ανάπτυξη από το 2009	Συνολικές θέσεις εργασίας	Συνολική Αποζημίωση (σε εκατ. €)
Ιταλία	4.538	4,8%	99.057	2.952
Η.Β.	2.569	6,7%	58.604	2.120
Γερμανία	2.306	20,2%	36.084	1.313
Ισπανία	1.186	6%	25.219	766
Γαλλία	972	-16,1%	13.012	577
Ελλάδα	580	-3%	11.612	227
Σύνολο	12.151	5,4%	243.588	7.955

Πηγή: European Cruise Council (ECC), 2011.

Η Ιταλία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γερμανία αντιπροσώπευαν το 66% των άμεσων δαπανών της βιομηχανίας της κρουαζιέρας για το 2011. Αυτές οι χώρες παρουσίασαν συνδυαστική αύξηση κατά 4,2% σε άμεσες δαπάνες από το 2010. Η Ισπανία χρησιμεύει κυρίως ως προορισμός με ορισμένες λειτουργικές διαδικασίες στα γραφεία της. Η Γαλλία είναι κατά κύριο λόγο προορισμός και έχει δυνατότητα κατασκευής.

Όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα, οι πέντε πρώτες χώρες παρουσίασαν μια συνδυαστική αύξηση κατά 6,5% στις άμεσες δαπάνες της βιομηχανίας κρουαζιέρας κατά τη διάρκεια του 2011. Η Γαλλία άνοιξε το δρόμο με μια αύξηση της τάξης του 26% στις άμεσες δαπάνες αντιπροσωπεύοντας το 33% της καθαρής αύξησης των δαπανών μεταξύ των κορυφαίων 5 χωρών.

Το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γερμανία και η Ισπανία παρουσίασαν αύξηση σε άμεσες δαπάνες μεταξύ 9% και 10%. Το Ηνωμένο Βασίλειο είχε τη μεγαλύτερη αύξηση με ετήσιο ρυθμό αύξησης 10,2% στις άμεσες δαπάνες. Στο Ηνωμένο Βασίλειο παρουσιάστηκε αύξηση κατά 18,4% στις δαπάνες για τη συντήρηση των πλοίων και για διάφορες υπηρεσίες επισκευής και αύξηση κατά 10,5% στις δαπάνες των

γραμμών κρουαζιέρας. Επιπλέον, οι δαπάνες από τους επιβάτες και το πλήρωμα σε λιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου αυξήθηκε κατά 8,3%.

Η Γερμανία παρουσίασε αύξηση κατά 9,5% στις άμεσες δαπάνες στη βιομηχανία της κρουαζιέρας για το 2011. Παρουσίασε ανάπτυξη κατά 13% τόσο στις δαπάνες των επιβατών και του πληρώματος που επισκέπτονται τα γερμανικά λιμάνια όσο και στη ναυπήγηση και επισκευή πλοίων σε γερμανικά ναυπηγεία.

Οι άμεσες δαπάνες στην Ισπανία αυξήθηκαν κατά 9,4% κατά τη διάρκεια του 2011. Η αύξηση στις δαπάνες των επιβατών και του πληρώματος στα ισπανικά λιμάνια ανήλθε περίπου στο 14%. Η Ιταλία παρουσίασε μείωση των άμεσων δαπανών για το 2011. Η ετήσια πτώση του 2% ήταν το καθαρό αποτέλεσμα της μείωσης κατά 24% στις δαπάνες της ναυπηγικής βιομηχανίας. Η απώλεια των δαπανών της ναυπηγικής βιομηχανίας μόνο εν μέρει αντισταθμίστηκε από την αύξηση κατά 8% των δαπανών των επιβατών και του πληρώματος και την αύξηση κατά 11% των δαπανών από τις γραμμές κρουαζιέρας (Πίνακας 3.1.2-4).

Πίνακας 3.1-4: Συνολικές Οικονομικές Επιπτώσεις ανά χώρα, 2011

Χώρα	Άμεσες Δαπάνες (σε εκατ. €)	Ανάπτυξη από το 2010	Συνολικές θέσεις εργασίας	Συνολική Αποζημίωση (σε εκατ. €)
Ιταλία	4.450	-1,9%	100.089	3.043
Η.Β.	2.830	10,2%	63.834	2.332
Γερμανία	2.524	9,5%	39.238	1.433
Ισπανία	1.298	9,4%	27.497	834
Γαλλία	1.224	25,9%	16.009	726
Σύνολο	12.326	6,5%	246.667	8.368

Πηγή: European Cruise Council (ECC), 2012.

Η Ιταλία, η Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο αντιπροσώπευαν το 67% των άμεσων δαπανών της βιομηχανίας της κρουαζιέρας. Οι τρεις αυτές χώρες παρουσίασαν μια συνδυασμένη αύξηση κατά 5,5% στις άμεσες δαπάνες από το 2011. Όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα, οι πέντε πρώτες χώρες παρουσίασαν μια συνδυαστική

αύξηση κατά 2,8% στις άμεσες δαπάνες της βιομηχανίας της κρουαζιέρας κατά τη διάρκεια του 2012. Η Γερμανία άνοιξε το δρόμο με μία αύξηση κατά 17% των άμεσων δαπανών. Στη Γερμανία παρουσιάστηκε αύξηση κατά 14% στις δαπάνες των επιβατών και του πληρώματος, αύξηση κατά 18% στη ναυπηγική και τη συντήρηση, αύξηση κατά 6% στις αποζημιώσεις των εργαζομένων και αύξηση μέχρι και 17% στις υπόλοιπες δαπάνες των γραμμών κρουαζιέρας.

Το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιταλία είχαν πολύ μικρότερα κέρδη σε άμεσες δαπάνες τομέα με αντίστοιχα κέρδη κατά 3,7% και 0,2%. Η ανάπτυξη στο Η.Β. οδηγήθηκε από ένα 10% στην αύξηση των δαπανών από τους επιβάτες και το πλήρωμα, ως αποτέλεσμα της αύξησης κατά 10,5% σε επιβιβάσεις των επιβατών και διαμετακόμισής τους (transit). Οι δαπάνες για την αποζημίωση των εργαζομένων και άλλα αγαθά και υπηρεσίες για την υποστήριξη της κρουαζιέρας αυξήθηκαν κατά σχεδόν 3%. Επιπλέον, οι δαπάνες για τη συντήρηση και την επισκευή πλοίων στα ναυπηγεία του Ηνωμένου Βασιλείου αυξήθηκαν κατά 1,5%. Τέλος, η Γαλλία παρουσίασε πτώση 13% στις άμεσες δαπάνες το 2012. Η μείωση αυτή ήταν το καθαρό αποτέλεσμα της μείωσης κατά 32% σε δαπάνες ναυπήγησης (Πίνακας 3.1.2-5).

Πίνακας 3.1-5: Συνολικές Οικονομικές Επιπτώσεις ανά χώρα, 2012

Χώρα	Άμεσες Δαπάνες (σε εκατ. €)	Ανάπτυξη από το 2011	Συνολικές θέσεις εργασίας	Συνολική Αποζημίωση (σε εκατ. €)
Ιταλία	4.460	0,2%	99.556	3.032
Γερμανία	2.953	17%	45.637	1.675
Η.Β.	2.935	3,7%	66.059	2.415
Ισπανία	1.255	-3,3%	26.389	794
Γαλλία	1.066	-12,9%	14.238	629
Σύνολο	12.669	2,8%	251.879	8.545

Πηγή: Cruise Lines International Association (CLIA), 2013.

Η Ιταλία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γερμανία αντιπροσώπευαν το 66% των άμεσων δαπανών της βιομηχανίας της κρουαζιέρας. Οι τρεις αυτές χώρες παρουσίασαν μια συνδυασμένη αύξηση κατά 3,9% στις άμεσες δαπάνες από το 2012. Όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα, οι πέντε πρώτες χώρες παρουσίασαν μια συνδυαστική αύξηση κατά 3,1% στις άμεσες δαπάνες της βιομηχανίας της κρουαζιέρας κατά τη διάρκεια του 2013. Το Ην. Βασίλειο άνοιξε το δρόμο με μία αύξηση κατά 6,5% στις άμεσες δαπάνες. Στο Ην. Βασίλειο παρουσιάστηκε αύξηση κατά 6,8% στις δαπάνες των επιβατών και του πληρώματος, μείωση κατά 1% στη ναυπηγική και τη συντήρηση, αύξηση κατά 8,5% στις αποζημιώσεις των εργαζομένων και αύξηση μέχρι και 6,3% στις υπόλοιπες δαπάνες των γραμμών κρουαζιέρας.

Η Γερμανία και η Ιταλία είχαν πολύ μικρότερα κέρδη σε άμεσες δαπάνες τομέα με αντίστοιχα κέρδη κατά 3,6% και 2,5%. Η ανάπτυξη στη Γερμανία οδηγήθηκε από μία αύξηση κατά 5,1% στην κατασκευή. Οι δαπάνες για την αποζημίωση των εργαζομένων και άλλα αγαθά και υπηρεσίες για την υποστήριξη της κρουαζιέρας αυξήθηκαν κατά σχεδόν 4,1%. Επιπλέον, οι δαπάνες για αγαθά και υπηρεσίες αυξήθηκαν κατά 1,5% (Πίνακας 3.1.2-6).

Πίνακας 3.1-6: Συνολικές Οικονομικές Επιπτώσεις ανά χώρα, 2013

Χώρα	Άμεσες Δαπάνες (σε εκατ. €)	Ανάπτυξη από το 2012	Συνολικές θέσεις εργασίας	Συνολική Αποζημίωση (σε εκατ. €)
Ιταλία	4.571	2,5%	102.867	3.107
Η.Β.	3.125	6,5%	70.241	2.580
Γερμανία	3.060	3,6%	46.863	1.706
Ισπανία	1.226	-2,2%	25.620	763
Γαλλία	1.076	0,9%	14.461	632
Σύνολο	13.058	3,1%	260.052	8.788

Πηγή: Cruise Lines International Association (CLIA), 2014.

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι γενικά αναπτυγμένη με συνολικά λειτουργικά έσοδα της τάξης των €32,2 δις και περίπου €14,2 δις σε άμεσες δαπάνες που προκύπτουν από τους επιβάτες και τις εταιρείες κρουαζιέρας. Συγκεκριμένα, η Μεσόγειος, που μαζί με την Καραϊβική συνιστούν τους δύο κύριους προορισμούς κρουαζιέρας, με πάνω από 60% επιβατών παγκοσμίως. Σε αυτή τη βάση η Ελλάδα τοποθετείται σε μία αναπτυγμένη αγορά, αντιμετωπίζοντας ανταγωνισμό από τις χώρες της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.

Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Κρουαζιέρας (Cruise Lines International Association, 2011), κατά τη διάρκεια του 2010, 45 εταιρείες κρουαζιέρας έχουν την έδρα τους στην Ευρώπη, λειτουργώντας 132 κρουαζιερόπλοια με χωρητικότητα περίπου στις 137.100 κλίνες και 66 πλοία με χωρητικότητα της τάξης των 81.000 κλινών αναπτύχθηκαν στην Ευρώπη από μη – Ευρωπαϊκές γραμμές. Πάνω από 5,5 εκατ. Ευρωπαίοι «έκλεισαν» κρουαζιέρες, μία άνοδος κατά 10% συγκριτικά με το 2009 που αντιπροσωπεύει περίπου το 30% όλων των επιβατών κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Περισσότεροι από 5,2 εκατ. επιβάτες επιβιβάστηκαν σε κρουαζιερόπλοια από Ευρωπαϊκά λιμάνια, αύξηση κατά 7.6% σε σχέση με το 2009 και από αυτούς πάνω από 4 εκατ. ήταν Ευρωπαίοι πολίτες και περίπου 1.2 εκατ. προέχοντα από χώρες εκτός Ευρώπης. Η συντριπτική πλειοψηφία των κρουαζιερόπλοιων επισκέφτηκε λιμάνια της Μεσογείου, της Βαλτικής και άλλων ευρωπαϊκών περιοχών, δημιουργώντας 25,2 εκατ. επισκέψεις επιβατών σε ένα σύνολο περίπου 250 ευρωπαϊκών πόλεων – λιμανιών, με αύξηση κατά 6% συγκριτικά με το 2009. Επιπλέον, εκτιμάται ότι 13,2 εκατ. πληρώματα έφθασαν σε Ευρωπαϊκά λιμάνια.

Το 2011 περίπου 6,2 εκατ. Ευρωπαίοι «έκλεισαν» κρουαζιέρα, μία αύξηση 9% συγκριτικά με το 2010 που αντιπροσωπεύει περίπου το 30% όλων των επιβατών κρουαζιέρας παγκοσμίως. Εκτιμάται ότι 5,6 εκατ. επιβάτες επιβιβάστηκαν σε κρουαζιερόπλοια από Ευρωπαϊκά λιμάνια, μία αύξηση της τάξης του 7.1% σε σχέση με το 2010. Από αυτούς περίπου 4,8 εκατ. ήταν Ευρωπαίοι πολίτες και περίπου 0,8 εκατ. ήρθαν από χώρες εκτός Ευρώπης. Η συντριπτική πλειοψηφία των κρουαζιερόπλοιων επισκέφτηκε λιμάνια της Μεσογείου, της Βαλτικής και άλλων ευρωπαϊκών περιοχών, δημιουργώντας 28,1 εκατ. επισκέψεις επιβατών σε ένα σύνολο περίπου 250 ευρωπαϊκών πόλεων – λιμανιών, με αύξηση κατά 9.7%

συγκριτικά με το 2010. Επιπλέον, εκτιμάται ότι 14,3 εκατ. πληρώματα έφθασαν σε Ευρωπαϊκά λιμάνια (European Cruise Council, 2011/2012).

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας δημιούργησε συνολικά 311.512 θέσεις εργασίας στην Ευρώπη το έτος 2008, 296.288 το 2009, 307.526 το 2010, 315.500 το 2011, 326.904 το 2012 και 339.417 το 2013, δίνοντας περίπου €4,6 δις, €4,2 δις, €4,4 δις, €4,6 δις, €4,7 δις και 4,9 δις τις αντίστοιχες χρονιές στους άμεσα απασχολούμενους και περίπου €9,9 δις, €9 δις, €9,3 δις, €9,8 δις, €10 δις και 10,5 δις αντίστοιχα, σε μισθούς σε όσους επηρεάζονται επαγγελματικά από τον κλάδο (Πίνακας 3.1.2-7). Στη συνέχεια παρατίθενται τα οικονομικά μεγέθη του κλάδου όσον αφορά στην Ευρώπη για τα έτη 2008-2013, όπως αυτά αναφέρονται στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Κρουαζιέρας (European Cruise Council) αλλά και στη Διεθνή Ένωση Γραμμών Κρουαζιέρας (Cruise Lines International Association).

Πίνακας 3.1-7: Οικονομικά Μεγέθη Κρουαζιέρας στην Ευρώπη για τα έτη 2008-2013

	Έτος					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Άμεσες δαπάνες (σε δις ευρώ)	14,2	14	14,5	15	15,5	16,2
Συνολικές δαπάνες (σε δις ευρώ)	32.213	44.076	35.167	36.733	37.864	39.361
Άμεσες Θέσεις εργασίας	150.396	143.233	150.401	153.011	158.653	164.804
Συνολικές θέσεις εργασίας	311.512	296.288	307.526	315.500	326.904	339.417
Άμεση μισθοδοσία (σε δις ευρώ)	4.627	4.296	4.436	4.643	4.755	4.970
Συνολική μισθοδοσία (σε δις ευρώ)	9.994	9.006	9.278	9.802	10.067	10.498

Πηγή: European Cruise Council (ECC), 2010, 2011, 2012, Cruise Lines International Association (CLIA), 2013, 2014.

Ο πίνακας που παρατίθεται στη συνέχεια δείχνει τα άμεσα οικονομικά οφέλη των συνολικά σημαντικότερων χωρών της Ευρώπης όσον αφορά στον κλάδο της κρουαζιέρας για τα έτη 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 και 2013. Η Ιταλία όλες τις χρονιές από το 2008 έως και το 2013 κατέχει την 1^η θέση όσον αφορά στα άμεσα οικονομικά οφέλη από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας, παρουσιάζοντας μία άνοδο της τάξης του 5,8%. Η Γερμανία από το 2008 έως και το 2010 ερχόταν 2^η, όμως το 2011 έχασε τη θέση της από το Ηνωμένο Βασίλειο και την ξανακέρδισε το 2012 για να την χάσει ξανά από την ίδια χώρα το 2013. Παρόλα αυτά, η Γερμανία καθ' όλη τη διάρκεια των τελευταίων έξι ετών παρουσίασε μία άνοδο κατά 30% περίπου όσον αφορά στα άμεσα οικονομικά οφέλη από την κρουαζιέρα. Το Ηνωμένο Βασίλειο παρουσίασε μία άνοδο κατά 38% περίπου από το 2008 έως και το 2013, ενώ η Γαλλία παρουσίασε πτώση στα οικονομικά της οφέλη κατά 23%, καταλαμβάνοντας τα τελευταία τρία χρόνια την 5^η θέση, χάνοντας την 4^η θέση από την Ισπανία, την οποία διατηρούσε από το 2008 έως και το 2010. Η Ισπανία παρουσίασε άνοδο κατά 14% περίπου, ενώ η Φιλανδία παρουσίασε πτώση κατά 42% καταλαμβάνοντας το 2013 την 8^η θέση. Η Νορβηγία από το 2008 έως και το 2012 καταλάμβανε την 7^η θέση, ενώ ανέβηκε μία θέση το 2013, παρουσιάζοντας άνοδο στα άμεσα οικονομικά της οφέλη κατά 27% από το 2008 έως και το 2013. Η Ελλάδα από το 2008 έως και το 2010 διατηρούσε την 8^η θέση ανάμεσα στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, το 2011 και το 2012 ανέβηκε στην 6^η θέση για να τη χάσει το 2013 (7^η θέση) από τη Νορβηγία. Η Ελλάδα παρουσίασε άνοδο κατά 22% περίπου από το 2008 έως και το 2013. Η Ολλανδία το 2013 κατέλαβε την 9^η θέση, παρουσιάζοντας συνολική άνοδο κατά 75% τα τελευταία έξι έτη, ενώ τέλος η Δανία, καταλαμβάνοντας τη 10^η θέση, παρουσίασε άνοδο στα οικονομικά της οφέλη κατά 43% από το 2008 έως και το 2013. Συνολικά, οι ευρωπαϊκές χώρες παρουσίασαν άνοδο στα άμεσα οικονομικά τους οφέλη, της τάξης του 12% από το 2008 έως και το 2013 (Πίνακας 3.1.2-8).

**Πίνακας 3.1-8: Άμεσα Οικονομικά Οφέλη από τη Βιομηχανία Κρουαζιέρας
(σε εκατ. €), 2008-2013**

Χώρα	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ιταλία	4.318 1 ^η	4.331 1 ^η	4.538 1 ^η	4.450 1 ^η	4.460 1 ^η	4.571 1 ^η
Γερμανία	2.351 2 ^η	2.408 2 ^η	2.569 2 ^η	2.524 3 ^η	2.953 2 ^η	3.060 3 ^η
Ηνωμένο Βασίλειο	2.263 3 ^η	1.918 3 ^η	2.306 3 ^η	2.830 2 ^η	2.935 3 ^η	3.125 2 ^η
Γαλλία	1.399 4 ^η	1.158 4 ^η	1.186 4 ^η	1.224 5 ^η	1.066 5 ^η	1.076 5 ^η
Ισπανία	1.078 5 ^η	1.119 5 ^η	972 5 ^η	1.298 4 ^η	1.254 4 ^η	1.226 4 ^η
Φινλανδία	902 6 ^η	906 6 ^η	580 6 ^η	232 9 ^η	264 9 ^η	518 8 ^η
Νορβηγία	477 7 ^η	598 7 ^η	528 7 ^η	500 7 ^η	552 7 ^η	606 6 ^η
Ελλάδα	471 8 ^η	417 8 ^η	496 8 ^η	605 6 ^η	588 6 ^η	574 7 ^η
Ολλανδία	204 9 ^η	290 9 ^η	309 9 ^η	347 8 ^η	351 8 ^η	357 9 ^η
Δανία	156 10 ^η	203 10 ^η	205 10 ^η	198 10 ^η	214 10 ^η	223 10 ^η
Σύνολο	<u>13.619</u>	<u>13.348</u>	<u>13.689</u>	<u>14.208</u>	<u>14.637</u>	<u>15.336</u>

Πηγή: European Cruise Council (ECC), 2010, 2011, 2012, Cruise Lines International Association (CLIA), 2013, 2014.

Οι πιο ωφελημένες χώρες είναι η Ιταλία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γερμανία. Οι 6 πρώτες χώρες του 2010 έλαβαν το 80% των εσόδων που δημιούργησε συνολικά η βιομηχανία κρουαζιέρας στην Ευρώπη, ενώ οι τρεις πρώτες έλαβαν από μόνες τους το 61% των οικονομικών ωφελειών. (European Cruise Council, 2011/2012).

Η Ευρώπη τα τελευταία χρόνια έχει καταφέρει να προσεγγίσει το κοινό της Βόρειας Αμερικής. Έτσι, έχει αυξήσει σημαντικά τον αριθμό των επιβιβάσεων από τα ευρωπαϊκά λιμάνια.

3.1.3 Άμεσες οικονομικές επιπτώσεις του τομέα της κρουαζιέρας στην Ευρώπη, 2009-2013

Οι άμεσες οικονομικές επιπτώσεις περιλαμβάνουν την παραγωγή, την απασχόληση και την αποζημίωση που δημιουργήθηκαν σε αυτές τις Ευρωπαϊκές επιχειρήσεις που παρέχουν αγαθά και υπηρεσίες στις γραμμές κρουαζιέρας και τους επιβάτες. Οι άμεσες επιπτώσεις, επίσης, περιλαμβάνουν επίσης την αποζημίωση που καταβάλλεται στους Ευρωπαίους εργαζόμενους των γραμμών κρουαζιέρας.

Συνοπτικά, τα άμεσα οικονομικά οφέλη της κρουαζιέρας για την ευρωπαϊκή οικονομία σύμφωνα με το European Cruise Council (2010) για το έτος 2009 είναι τα εξής (Πίνακας 3.1.3-1):

- €2,9 δις για τα έξοδα των επιβατών και του πληρώματος στα λιμάνια τα οποία επισκέφτηκαν τα κρουαζιερόπλοια αλλά και στα λιμάνια επιβίβασης και αποβίβασης. Σύμφωνα με τα στοιχεία, ο κάθε επιβάτης ξόδεψε κατά μέσο όρο περίπου € 70 στο λιμάνι επιβίβασης (home-port) και € 60 σε κάθε ένα από τα λιμάνια επίσκεψης (ports-of-call).
- € 4,6 δις για την κατασκευή και συντήρηση των κρουαζιερόπλοιων σε ναυπηγεία ευρωπαϊκά. Το έτος 2009 μάλιστα παρατηρήθηκε μείωση της τάξης του 13% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.
- €1,2 δις για τις συνολικές μισθολογικές απολαβές των Ευρωπαίων οι οποίοι απασχολούνται στον τομέα της κρουαζιέρας είτε ως πληρώματα των πλοίων, είτε ως διοικητικό προσωπικό στην ξηρά (σε γραφεία εταιρειών κρουαζιέρας). Στην Ευρώπη δημιουργήθηκαν συνολικά 143.233 θέσεις εργασίας με συνολικές απολαβές στα €4,3 δις.
- €5,4 δις για καταναλωτικά προϊόντα και υπηρεσίες άμεσα σχετιζόμενες με την κρουαζιέρα. Εδώ παρατηρήθηκε μια αύξηση της τάξης του 6% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Τα άμεσα οικονομικά οφέλη της κρουαζιέρας για την ευρωπαϊκή οικονομία σύμφωνα με το European Cruise Council (2011/2012) για το έτος 2010 είναι τα εξής:

- €3,1 δις για τα έξοδα των επιβατών και του πληρώματος στα λιμάνια τα οποία επισκέφτηκαν τα κρουαζιερόπλοια αλλά και στα λιμάνια επιβίβασης και αποβίβασης.

Σύμφωνα με τα στοιχεία, ο κάθε επιβάτης ξόδεψε κατά μέσο όρο περίπου €70 στο λιμάνι επιβίβασης (home-port) και €61 σε κάθε ένα από τα λιμάνια επίσκεψης (ports-of-call).

- €4,2 δις για την κατασκευή και συντήρηση των κρουαζιερόπλοιων σε ναυπηγεία ευρωπαϊκά. Το έτος 2010 μάλιστα παρατηρήθηκε μείωση της τάξης του 8,5% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.
- €1,24 δις για τις συνολικές μισθολογικές απολαβές των Ευρωπαίων οι οποίοι απασχολούνται στον τομέα της κρουαζιέρας είτε ως πληρώματα των πλοίων, είτε ως διοικητικό προσωπικό στην ξηρά (σε γραφεία εταιρειών κρουαζιέρας). Στην Ευρώπη δημιουργήθηκαν συνολικά 150.401 θέσεις εργασίας με συνολικές απολαβές στα €4,4 δις.
- €6 δις για καταναλωτικά προϊόντα και υπηρεσίες άμεσα σχετιζόμενες με την κρουαζιέρα. Εδώ παρατηρήθηκε μια αύξηση της τάξης του 9,5% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Τα άμεσα οικονομικά οφέλη της κρουαζιέρας για την ευρωπαϊκή οικονομία σύμφωνα με το European Cruise Council (2012) για το έτος 2011 είναι τα εξής:

- €3,4 δις για τα έξοδα των επιβατών και του πληρώματος στα λιμάνια τα οποία επισκέφτηκαν τα κρουαζιερόπλοια αλλά και στα λιμάνια επιβίβασης και αποβίβασης. Σύμφωνα με τα στοιχεία, ο κάθε επιβάτης ξόδεψε κατά μέσο όρο περίπου €74 στο λιμάνι επιβίβασης (home-port) και €62 σε κάθε ένα από τα λιμάνια επίσκεψης (ports-of-call).
- €3,8 δις για την κατασκευή και συντήρηση των κρουαζιερόπλοιων σε ναυπηγεία ευρωπαϊκά. Το έτος 2011 μάλιστα παρατηρήθηκε μείωση της τάξης του 7,9% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.
- €1,3 δις για τις συνολικές μισθολογικές απολαβές των Ευρωπαίων οι οποίοι απασχολούνται στον τομέα της κρουαζιέρας είτε ως πληρώματα των πλοίων, είτε ως διοικητικό προσωπικό στην ξηρά (σε γραφεία εταιρειών κρουαζιέρας). Στην Ευρώπη δημιουργήθηκαν συνολικά 153.000 θέσεις εργασίας με συνολικές απολαβές στα €4,6 δις.
- €6,4 δις για καταναλωτικά προϊόντα και υπηρεσίες άμεσα σχετιζόμενες με την κρουαζιέρα. Εδώ παρατηρήθηκε μια αύξηση της τάξης του 6,7% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Τα άμεσα οικονομικά οφέλη της κρουαζιέρας για την ευρωπαϊκή οικονομία σύμφωνα με την Cruise Lines International Association (2013) για το έτος 2012 είναι τα εξής:

- €3,6 δις για τα έξοδα των επιβατών και του πληρώματος στα λιμάνια τα οποία επισκέφτηκαν τα κρουαζιερόπλοια αλλά και στα λιμάνια επιβίβασης και αποβίβασης. Σύμφωνα με τα στοιχεία, ο κάθε επιβάτης ξόδεψε κατά μέσο όρο περίπου €77 στο λιμάνι επιβίβασης (home-port) και €62 σε κάθε ένα από τα λιμάνια επίσκεψης (ports-of-call).
- €3,9 δις για την κατασκευή και συντήρηση των κρουαζιερόπλοιων σε ναυπηγεία ευρωπαϊκά. Το έτος 2012 μάλιστα παρατηρήθηκε μείωση της τάξης του 0,3% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.
- €1,4 δις για τις συνολικές μισθολογικές απολαβές των Ευρωπαίων οι οποίοι απασχολούνται στον τομέα της κρουαζιέρας είτε ως πληρώματα των πλοίων, είτε ως διοικητικό προσωπικό στην ξηρά (σε γραφεία εταιρειών κρουαζιέρας). Στην Ευρώπη δημιουργήθηκαν συνολικά 159.000 θέσεις εργασίας με συνολικές απολαβές στα €4,76 δις.
- €6,6 δις για καταναλωτικά προϊόντα και υπηρεσίες άμεσα σχετιζόμενες με την κρουαζιέρα. Εδώ παρατηρήθηκε μια αύξηση της τάξης του 3,8% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Τα άμεσα οικονομικά οφέλη της κρουαζιέρας για την ευρωπαϊκή οικονομία σύμφωνα με την Cruise Lines International Association (2014) για το έτος 2013 είναι τα εξής:

- €3,8 δις για τα έξοδα των επιβατών και του πληρώματος στα λιμάνια τα οποία επισκέφτηκαν τα κρουαζιερόπλοια αλλά και στα λιμάνια επιβίβασης και αποβίβασης. Σύμφωνα με τα στοιχεία, ο κάθε επιβάτης ξόδεψε κατά μέσο όρο περίπου €80 στο λιμάνι επιβίβασης (home-port) και €62 σε κάθε ένα από τα λιμάνια επίσκεψης (ports-of-call).
- €4,03 δις για την κατασκευή και συντήρηση των κρουαζιερόπλοιων σε ναυπηγεία ευρωπαϊκά. Το έτος 2012 μάλιστα παρατηρήθηκε μείωση της τάξης του 0,3% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.
- €1,45 δις για τις συνολικές μισθολογικές απολαβές των Ευρωπαίων οι οποίοι απασχολούνται στον τομέα της κρουαζιέρας είτε ως πληρώματα των πλοίων, είτε ως διοικητικό προσωπικό στην ξηρά (σε γραφεία εταιρειών κρουαζιέρας). Στην Ευρώπη

δημιουργήθηκαν συνολικά 164.800 θέσεις εργασίας με συνολικές απολαβές στα €4,97 δις.

- €6,91 δις για καταναλωτικά προϊόντα και υπηρεσίες άμεσα σχετιζόμενες με την κρουαζιέρα. Εδώ παρατηρήθηκε μια αύξηση της τάξης του 4,7% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Πίνακας 3.1-9: Άμεσες Οικονομικές Επιπτώσεις της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στην Ευρώπη, 2009-2013

	2009	2010	2011	2012	2013	Σύνολο
Κατασκευή & συντήρηση (Δις €)	4,6	4,2	3,8	3,9	4,03	20,53
Αγορές γραμμών κρουαζιέρας (Δις €)	5,4	6	6,4	6,6	6,91	31,31
Δαπάνες επιβατών & πληρώματος (Δις €)	2,9	3,1	3,4	3,6	3,8	16,8
Μισθοί & Ημερομίσθια (Δις €)	1,2	1,24	1,3	1,4	1,45	6,59
Άμεσες θέσεις εργασίας	143.233	150.401	153.000	159.000	164.800	770.434
Αποζημιώσεις εργαζομένων ¹³ (Δις €)	4,3	4,4	4,6	4,76	4,97	23,03

Πηγή: European Cruise Council (ECC), 2010, 2011, 2012, Cruise Lines International Association (CLIA), 2013.

Ο τομέας της παραγωγής - μεταποίησης, οι εργαζόμενοι και ο τομέας της μεταφοράς αντιπροσωπεύουν περίπου το 80% των άμεσων δαπανών όσον αφορά στη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Ευρώπη για τα έτη από το 2009 έως και το 2013 (Πίνακας 3.1.3-2).

Πιο συγκεκριμένα, για το 2009, ο τομέας της παραγωγής - μεταποίησης, με επικεφαλής τη ναυπηγική βιομηχανία, αντιπροσώπευε το 49% των άμεσων δαπανών

¹³ Ως αποζημίωση ορίζεται το άθροισμα των μισθών και αποδοχών, τα οφέλη συμπεριλαμβανομένης της υγείας και της ασφάλειας ζωής, η συνταξιοδότηση και οποιεσδήποτε άλλες πληρωμές (μη-μετρητά).

της βιομηχανίας της κρουαζιέρας, το 27% των άμεσων θέσεων εργασίας και το 33% της άμεσης αποζημίωσης των εργαζομένων. Οι Ευρωπαίοι εργαζόμενοι αντιπροσώπευαν το 36% των οι άμεσων θέσεων εργασίας που δημιουργήθηκαν από την βιομηχανία της κρουαζιέρας και το 27% των αποζημιώσεων. Ο τομέας της μεταφοράς, ο οποίος περιλαμβάνει τους τουριστικούς πράκτορες, αντιπροσώπευε το 22% των άμεσων δαπανών, το 14% των άμεσων θέσεων εργασίας και το 18% της αποζημίωσης (European Cruise Council ECC, 2010).

Για το 2010, ο τομέας της παραγωγής - μεταποίησης, με επικεφαλής τη ναυπηγική βιομηχανία, αντιπροσώπευε το 49% των άμεσων δαπανών της βιομηχανίας της κρουαζιέρας, το 26% των άμεσων θέσεων εργασίας και το 35% της άμεσης αποζημίωσης των εργαζομένων. Οι Ευρωπαίοι εργαζόμενοι αντιπροσώπευαν το 37% των οι άμεσων θέσεων εργασίας που δημιουργήθηκαν από την βιομηχανία της κρουαζιέρας και το 28% των αποζημιώσεων. Ο τομέας της μεταφοράς, ο οποίος περιλαμβάνει τους τουριστικούς πράκτορες, αντιπροσώπευε το 23% των άμεσων δαπανών, το 13% των άμεσων θέσεων εργασίας και το 16% της αποζημίωσης (European Cruise Council ECC, 2011).

Για το 2011, ο τομέας της παραγωγής - μεταποίησης, με επικεφαλής τη ναυπηγική βιομηχανία, αντιπροσώπευε το 46% των άμεσων δαπανών της βιομηχανίας της κρουαζιέρας, το 24% των άμεσων θέσεων εργασίας και το 32% της άμεσης αποζημίωσης των εργαζομένων. Οι Ευρωπαίοι εργαζόμενοι αντιπροσώπευαν το 37% των οι άμεσων θέσεων εργασίας που δημιουργήθηκαν από την βιομηχανία της κρουαζιέρας και το 28% των αποζημιώσεων. Ο τομέας της μεταφοράς, ο οποίος περιλαμβάνει τους τουριστικούς πράκτορες, αντιπροσώπευε το 23% των άμεσων δαπανών, το 14% των άμεσων θέσεων εργασίας και το 17% της αποζημίωσης (European Cruise Council ECC, 2012).

Για το 2012, ο τομέας της παραγωγής - μεταποίησης, με επικεφαλής τη ναυπηγική βιομηχανία, αντιπροσώπευε το 46% των άμεσων δαπανών της βιομηχανίας της κρουαζιέρας, το 23% των άμεσων θέσεων εργασίας και το 31% της άμεσης αποζημίωσης των εργαζομένων. Οι Ευρωπαίοι εργαζόμενοι αντιπροσώπευαν το 38% των οι άμεσων θέσεων εργασίας που δημιουργήθηκαν από την βιομηχανία της κρουαζιέρας και το 29% των αποζημιώσεων. Ο τομέας της μεταφοράς, ο οποίος περιλαμβάνει τους τουριστικούς πράκτορες, αντιπροσώπευε το 24% των άμεσων

δαπανών, το 14% των άμεσων θέσεων εργασίας και το 17% της αποζημίωσης (Cruise Lines International Association, 2013).

Για το 2013, ο τομέας της παραγωγής - μεταποίησης, με επικεφαλής τη ναυπηγική βιομηχανία, αντιπροσώπευε το 46% των άμεσων δαπανών της βιομηχανίας της κρουαζιέρας, το 24% των άμεσων θέσεων εργασίας και το 32% της άμεσης αποζημίωσης των εργαζομένων. Οι Ευρωπαίοι εργαζόμενοι αντιπροσώπευαν το 38% των οι άμεσων θέσεων εργασίας που δημιουργήθηκαν από την βιομηχανία της κρουαζιέρας και το 29% των αποζημιώσεων. Ο τομέας της μεταφοράς, ο οποίος περιλαμβάνει τους τουριστικούς πράκτορες, αντιπροσώπευε το 23% των άμεσων δαπανών, το 14% των άμεσων θέσεων εργασίας και το 17% της αποζημίωσης (Cruise Lines International Association, 2014).

Πίνακας 3.1-10: Άμεσες Οικονομικές Επιπτώσεις ανά βιομηχανία, 2009-2012

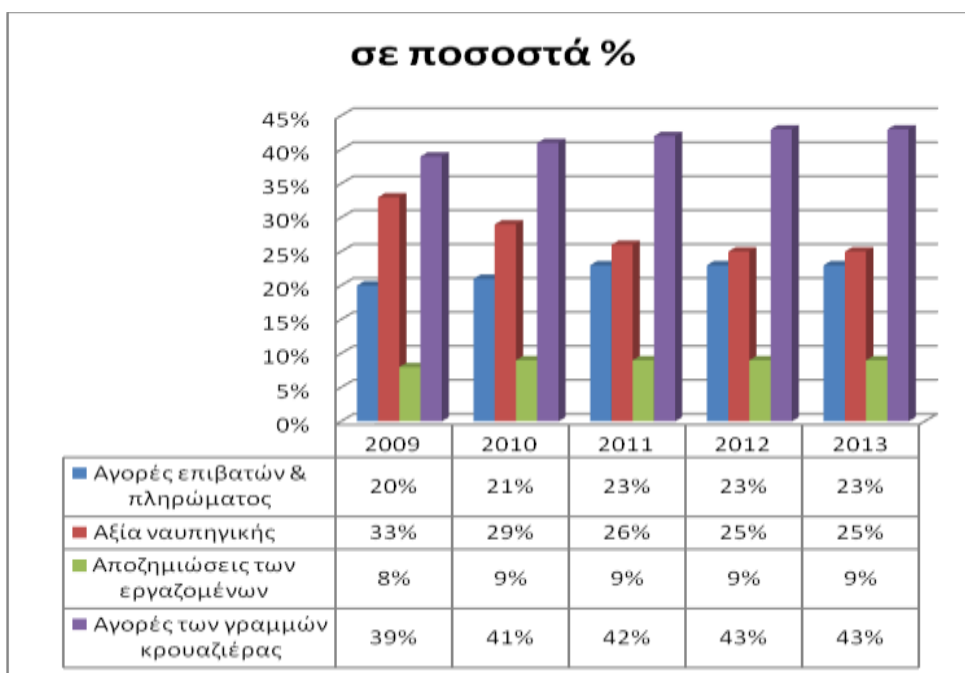
Βιομηχανία							
	Γεωργία, Εξόρυξη, Κατασκευές	Παραγωγή- Μεταποίηση	Χονδρικό & Λιανικό Εμπόριο	Μεταφορά	Φιλοξενία ¹⁴	Χρημ/κες Υπηρεσίες	Προσωπικές Υπηρεσίες
2009							
Δαπάνες (σε εκατ. €)	10	6.862	574	3.118	322	1.436	550
Θέσεις εργασίας	100	37.976	7.953	20.258	5.007	12.862	7.981
Αποζημιώσεις (σε εκατ. €)	3	1.431	151	772	101	435	224
2010							
Δαπάνες (σε εκατ. €)	18	7.044	631	3.299	343	1.302	599
Θέσεις εργασίας	171	39.110	9.368	20.206	5.773	11.514	8.839
Αποζημιώσεις (σε εκατ. €)	4	1.539	178	717	123	408	227
2011							
Δαπάνες (σε εκατ. €)	18	6.890	5.171	3.492	414	1.450	671
Θέσεις εργασίας	171	36.648	9.701	21.339	6.384	12.322	9.487
Αποζημιώσεις (σε εκατ. €)	4	1.485	188	770	143	472	264
2012							
Δαπάνες (σε εκατ. €)	18	7.092	767	3.710	438	1.373	691
Θέσεις εργασίας	170	36.988	10.607	22.349	6.849	11.419	9.663
Αποζημιώσεις (σε εκατ. €)	4	1.492	206	815	150	450	267
2013							
Δαπάνες (σε εκατ. €)	20	7.485	825	3.741	421	1.554	695
Θέσεις εργασίας	171	39.070	11.351	22.504	6.636	12.650	9.990
Αποζημιώσεις (σε εκατ. €)	4	1.575	225	824	146	467	280

Πηγή: European Cruise Council (ECC), 2010, 2011, 2012, Cruise Lines International Association (CLIA), 2013, 2014.

¹⁴Η Φιλοξενία περιλαμβάνει τα ξενοδοχεία, τα εστιατόρια και τα μπαρ και διάφορες εγκαταστάσεις διασκέδασης και αναψυχής.

Οι δαπάνες της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στην Ευρώπη παρουσιάζονται στη συνέχεια (Διαγράμματα 3.1.3-1 και 3.1.3-2). Οι αγορές των γραμμών κρουαζιέρας¹⁵ παίζουν πρωταρχικό ρόλο στις δαπάνες της βιομηχανίας ακολουθούμενες από την αξία της ναυπηγικής. Τα έξοδα των επιβατών και των πληρωμάτων έρχονται τρίτα στη λίστα και ακολουθούν οι αποζημιώσεις των εργαζομένων.

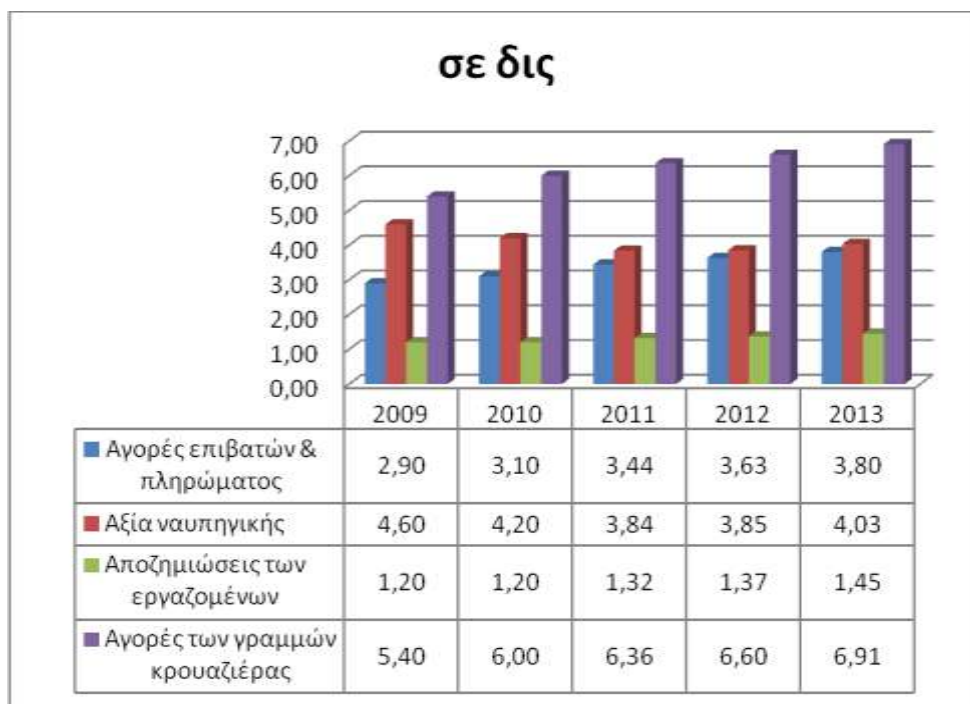
Διάγραμμα 3.1-1: Άμεσες Δαπάνες από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Ευρώπη (σε ποσοστά), 2009-2013



Πηγή: Ίδια επεξεργασία (βασισμένη σε δεδομένα από European Cruise Council, 2010, 2011, 2012 and the Cruise Lines International Association, 2013, 2014).

¹⁵Με τον όρο «αγορές γραμμών κρουαζιέρας» εννοούμε όλες τις αγορές που χρειάζεται να πραγματοποιήσει μία εταιρεία κρουαζιέρας με σκοπό την εύρυθμη λειτουργία της, όπως τρόφιμα, ποτά, εκτυπωτές, γραφική ύλη, μεταφορικές υπηρεσίες, πετρέλαιο, προϊόντα ένδυσης κλπ.

Διάγραμμα 3.1-2: Άμεσες Δαπάνες από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Ευρώπη (σε δις €.), 2009-2013



Πηγή: Ίδια επεξεργασία (βασισμένη σε δεδομένα από European Cruise Council, 2010, 2011, 2012 and the Cruise Lines International Association, 2013, 2014)

3.2 Μεθοδολογικές προσεγγίσεις για την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων

Υπάρχουν διάφορες μέθοδοι για την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του τουρισμού γενικότερα και ειδικότερα της κρουαζιέρας, όπως οι διάφοροι δείκτες οικονομικών επιδράσεων, τα διάφορα οικονομετρικά μοντέλα, τα μοντέλα πολλαπλασιαστών, η ανάλυση κόστους – οφέλους (cost – benefit analysis), η μέθοδος της τουριστικής κατανάλωσης, η μέθοδος εισροών – εκροών (input – output), το μοντέλο SAM (Social Accounting Matrix), αλλά και ο Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού (ΔΛΤ), τα οποία και θα αναλυθούν στη συνέχεια.

3.2.1 Δείκτες Οικονομικών Επιδράσεων

Το συνολικό τουριστικό εισόδημα θα μπορούσε στην καλύτερη των περιπτώσεων να αποδώσει μία μερική εικόνα των οικονομικών επιδράσεων, ενώ μπορεί να οδηγήσει ακόμη και σε λανθασμένα συμπεράσματα (Κομίλης και Βαγιονής, 1999). Οι κάτωθι δείκτες είναι προσαρμοσμένοι στον τουρισμό κρουαζιέρας και μπορούν να

χρησιμοποιηθούν για τη συγκριτική εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων της κρουαζιέρας.

Δείκτης τουριστικού μεριδίου του τουρισμού κρουαζιέρας στο ΑΕΠ και στο σύνολο του τουριστικού εισοδήματος (TE)

$$TR(ct)_{(GDP)} = [TR (ct) / GDP] \times 100$$

Όπου,

TR(ct)_(GDP): Τουριστικό μερίδιο του τουρισμού κρουαζιέρας στο ΑΕΠ

Δείκτης δημιουργίας περιφερειακού εισοδήματος του τουρισμού κρουαζιέρας

$$Yt(ct) = [W(1-h-tw) + P(1-tp) + R(1-tf) + \sum_i St_i Y_i] / Dt$$

Όπου,

Yt: Δείκτης δημιουργίας εισοδήματος από τον τουρισμό κρουαζιέρας

W: Μικτοί μισθοί των απασχολούμενων στον τουρισμό

h: Ποσοστό κρατήσεων επί των μισθών για ασφαλιστικά ταμεία

tw: Ποσοστό φόρων επί των κερδών

P: Κέρδη που διανέμονται από τις επιχειρήσεις τουρισμού

tp: Ποσοστό φόρου επί των κερδών

R: Υπηρεσίες προς τις επιχειρήσεις του τουρισμού κρουαζιέρας

tf: Ποσοστό φόρων επί των εκροών από τον τουρισμό κρουαζιέρας για λήψη υπηρεσιών

St_i: Πληρωμές από τις δραστηριότητες του τουρισμού για παροχής ενδιάμεσων αγαθών προς i επιχειρήσεις άλλων κλάδων

Y_i: Συντελεστής δημιουργίας εισοδήματος (ανά i κλάδο) των παραπάνω επιχειρήσεων

Δείκτης περιφερειακής απασχόλησης στον τουρισμό κρουαζιέρας

$$E_t = [V + \sum_i S_{ti} E_i] / D_t$$

Όπου,

E_t : Δείκτης δημιουργίας απασχόλησης από τον τουρισμό

V : Αριθμός απασχολούμενων στον τουρισμό

S_{ti} : Πληρωμές από τις δραστηριότητες του τουρισμού για παροχής ενδιάμεσων αγαθών προς i επιχειρήσεις άλλων κλάδων

E_i : Συντελεστής δημιουργίας απασχόλησης (ανά i κλάδο) άλλων επιχειρήσεων

D_t : Συνολικές εισπράξεις από τις δραστηριότητες του τουρισμού

3.2.2 Οικονομετρικά Μοντέλα

Η κατασκευή οικονομετρικών μοντέλων βοηθά στην εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων από τη δραστηριότητα του τουρισμού κρουαζιέρας. Οι στατιστικές μέθοδοι χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, τα μοντέλα χρονολογικών σειρών και τα μοντέλα οικονομετρικής προσέγγισης. Τα πρώτα βασίζονται στις γραμμικές και μη-γραμμικές χρονικές τάσεις. Θεωρείται ότι το παρελθόν παρέχει ένα είδος καθοδήγησης για το τι πρόκειται να συμβεί στο μέλλον (Kennedy, 1993). Προϋπόθεση για την εφαρμογή χρονολογικών σειρών είναι η εισαγωγή τριμηνιαίων δεδομένων για μεγάλο χρονικό διάστημα, τουλάχιστον 10ετίας. Τα μοντέλα οικονομετρικής προσέγγισης, βασίζονται σε υποθετικές τυχαίες σχέσεις μεταξύ των ανεξάρτητων μεταβλητών του μοντέλου και της εξαρτημένης μεταβλητής, τα οποία θα ακολουθηθούν στη συγκεκριμένη διατριβή. Έτσι, υπάρχει η δυνατότητα πρόβλεψης για τον τουρισμό κρουαζιέρας με ικανοποιητικό βαθμό αξιοπιστίας. Η οικονομετρική προσέγγιση απαιτεί τη γνώση των μεταβλητών εκείνων που θα αξιοποιηθούν και αναμένεται να επηρεάσουν σημαντικά μεγέθη του τουρισμού κρουαζιέρας, όπως τη δαπάνη και τη ζήτηση (Lagos, 1999).

3.2.3 Μοντέλα Πολλαπλασιαστών

Η μέθοδος των πολλαπλασιαστών μπορεί να χαρακτηριστεί ως η μέση λύση μεταξύ της απλούστερης και της πλέον σύνθετης, με κυρίαρχη την κατασκευή “ad hoc”

μοντέλων πολλαπλασιαστών, βασιζόμενη στα μεγέθη δαπάνης (Milne, 1987). Οι σημαντικότεροι τύποι πολλαπλασιαστών είναι ο πολλαπλασιαστής εισοδήματος (income multiplier), ο συναλλακτικός πολλαπλασιαστής (ή πωλήσεων) (the sales or transactions multiplier), ο πολλαπλασιαστής παραγωγής (the output multiplier) και ο πολλαπλασιαστής απασχόλησης (the employment multiplier), οι οποίοι αναλύονται στη συνέχεια.

Ο πολλαπλασιαστής εισοδήματος περιλαμβάνει τρεις μορφές επιδράσεων της τουριστικής κατανάλωσης, την άμεση επίδραση, την έμμεση και την επαγωγική. Η άμεση επίδραση αφορά στις τουριστικές δαπάνες που αποτελούν άμεσα έσοδα των προμηθευτών των τουριστικών προϊόντων. Η έμμεση επίδραση αφορά στην αύξηση των εσόδων των κλάδων που προμηθεύουν τις τουριστικές επιχειρήσεις λόγω αύξησης της τουριστικής ζήτησης. Τέλος, η επαγωγική επίδραση, αφορά στην αύξηση της συνολικής κατανάλωσης λόγω των πολλαπλασιαστικών επιδράσεων που δημιουργεί η αύξηση του εισοδήματος σε μια οικονομία η οποία δημιουργείται από την τουριστική δραστηριότητα.

Ο συναλλακτικός πολλαπλασιαστής εκφράζει την αύξηση του κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων, η οποία είναι αποτέλεσμα της αύξησης κατά μία μονάδα της τουριστικής δαπάνης. Ο πολλαπλασιαστής παραγωγής υπολογίζει, επιπλέον του συναλλακτικού πολλαπλασιαστή, τη μεταβολή αποθεμάτων, η οποία είναι αποτέλεσμα της αύξησης κατά μία μονάδα τουριστικής δαπάνης. Τέλος, ο πολλαπλασιαστής απασχόλησης αναφέρει ότι μία αύξηση της τουριστικής δαπάνης μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της απασχόλησης¹⁶.

3.2.4 Ανάλυση κόστους – οφέλους (Cost – Benefit Analysis)

Το κόστος και τα οφέλη του τουρισμού μετρώνται βραχυχρόνια με βάση την καθαρή συναλλαγματική θέση που διαμορφώνει το Ισοζύγιο Πληρωμών (Ηγουμενάκης, 1997). Στο Ισοζύγιο Διεθνών Συναλλαγών καταχωρούνται στο ενεργητικό οι συναλλαγματικές εισπράξεις από τον τουρισμό (ταξιδιωτικό συνάλλαγμα) και στο παθητικό οι πληρωμές σε συνάλλαγμα για δαπάνες που αφορούν στη δημιουργία τουριστικών επιχειρήσεων και στην παραγωγή και διάθεση του τουριστικού προϊόντος.

¹⁶ Ως πολλαπλασιαστής απασχόλησης, θεωρείται ο λόγος της άμεσης προς την έμμεση απασχόληση που προκαλείται από την τουριστική δαπάνη.

Η ανάλυση κόστους – οφέλους παρέχει τη δυνατότητα για αξιολόγηση της οικονομικής θέσης του τουρισμού και των επιπτώσεών του σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Είναι μία μεθοδολογία που στηρίζεται στις προσεγγίσεις του προβλήματος της οικονομικής ευημερίας (Διακομιχάλης, 2006). Με τη μέθοδο αυτή, επιδιώκεται η ποσοτικοποίηση των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων μιας οικονομικής δραστηριότητας.

Η ανάλυση κόστους – οφέλους κατατάσσεται σε μεθόδους αξιολόγησης της αποδοτικότητας και αποτελεί τη διαδικασία συστηματικής επισήμανσης της αποτίμησης και σύγκρισης του κόστους οφέλους μια επένδυσης. Η αξιολόγηση με τη μέθοδο κόστους – οφέλους περιλαμβάνει τη χρηματοοικονομική προσέγγιση των επενδυτικών σχεδίων, την οικονομική αποδοτικότητα και την κοινωνική ανάλυση (Κομίλης και Βαγιονής, 1999).

Κύρια προβλήματα της μεθόδους αυτής είναι το γεγονός ότι δεν αποτελεί υπόδειγμα για τη λειτουργία της οικονομίας και δεν μπορεί αν χρησιμοποιηθεί ως μακροοικονομικό υπόδειγμα. Επιπρόσθετα, είναι δύσκολη η εκτίμηση των οικονομικών επιπτώσεων λόγω της δυσκολίας αποτίμησης των κοινωνικών τιμών και εθνικών παραμέτρων.

3.2.5 Μέθοδος της τουριστικής κατανάλωσης

Οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι τουρίστες στον τόπο των διακοπών τους, κατατάσσονται στις εξής κατηγορίες:

- ✓ Διαμονή
- ✓ Κατανάλωση τροφίμων και ποτών
- ✓ Μεταφορές
- ✓ Διασκέδαση και
- ✓ Αγορές

Οι κατηγορίες αυτές εκφράζουν την εκάστοτε ποιοτική και ποσοτική διάρθρωση της τουριστικής κατανάλωσης σε μια χώρα – τόπο προορισμού (Διακομιχάλης, 2006). Η τουριστική κατανάλωση είναι η δαπάνη του διαθέσιμου χρηματικού εισοδήματος από την πλευρά του τουρίστα, με σκοπό την απόκτηση αγαθών και υπηρεσιών για την ικανοποίηση των τουριστικών αναγκών του. Οι Λαγός και Λιαργκόβας (2003) αναφέρουν ότι η τουριστική κατανάλωση διακρίνεται σε εγχώρια, αλλοδαπή και

τουριστική κατανάλωση του εξωτερικού. Στη μεν εγχώρια, περιλαμβάνονται οι τουριστικές δαπάνες των ημεδαπών τουριστών και στην αλλοδαπή, περιλαμβάνονται οι τουριστικές δαπάνες των αλλοδαπών τουριστών, η οποία αλλοδαπή δαπάνη αποτελεί μία εισροή για την εθνική οικονομία. Τέλος, στην τουριστική κατανάλωση του εξωτερικού, περιλαμβάνονται δαπάνες των μόνιμων κατοίκων μιας χώρας στο εξωτερικό και αποτελεί μια εκροή για την τουριστική οικονομία.

3.2.6 Η μέθοδος εισροών – εκροών (Input – Output Method)

Η μέθοδος αυτή βασίζεται στο θεώρημα Leontief και έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις μελέτης αναφορικά με τις επιδράσεις στην οικονομία σε επίπεδο χώρας ή περιφέρειας. Ο πίνακας εισροών εκροών εμφανίζει τη ροή των συναλλαγών στην οικονομία σε μία δεδομένη χρονική περίοδο. Δημιουργείται, έτσι, μία μήτρα στα οριζόντια διανύσματα που περιλαμβάνεται η συνολική αξία των εκροών κάθε κλάδου της οικονομίας σε όλους τους υπόλοιπους. Στα κάθετα διανύσματα περιλαμβάνονται οι εισροές κάθε τομέα από όλους τους άλλους τομείς.

Οι τελικοί πίνακες απαιτήσεων υπολογίζονται με τη χρήση της άλγεβρας μητρών, από όπου εκτιμώνται οι έμμεσοι πολλαπλασιαστές συναλλαγών.

3.2.7 Το μοντέλο SAM (Social Accounting Matrix Model)

Το μοντέλο SAM μπορεί να ορισθεί ως ένα σύνολο λογαριασμών απλής εισόδου, όπου κάθε μακροοικονομικό μέγεθος εμφανίζει τις εκροές του, που σημειώνονται ως δαπάνες, σε μια στήλη και τις εισροές του, που σημειώνονται ως εισπράξεις, σε μια σειρά. Ο αριθμός στηλών και σειρών είναι ευμετάβλητος και προσαρμόζεται ανάλογα με τη μορφή μιας οικονομίας και το σκοπό για τον οποίο απαιτείται το SAM. Οι στήλες και οι σειρές προσδιορίζουν διαφορετικούς λογαριασμούς στο οικονομικό σύστημα. Το μοντέλο SAM συγκροτείται από τέσσερις τύπους λογαριασμών, το λογαριασμό συντελεστών παραγωγής, του λογαριασμούς θεσμικών μονάδων, τους λογαριασμούς παραγωγικών δραστηριοτήτων και το λογαριασμό για τις εξωτερικές συναλλαγές (Sen, 1996).

Ένα μοντέλο SAM δεν είναι μόνο ένα στατιστικό εργαλείο αλλά και ένα πλαίσιο για μακροοικονομική ανάλυση. Η περίπτωση κατασκευή ενός SAM δεν πρέπει να αξιολογηθεί υπό περιορισμένη οπτική γωνία ή να αντιμετωπισθεί ως μια επιπλέον

μεθοδολογία, αλλά να χρησιμοποιηθεί με την προοπτική της παρουσίασης και έκφρασης των στοιχείων με έναν πιο πληροφοριακό και χρήσιμο τρόπο (Sen, 1996).

3.2.8 Ο Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού (Tourism Satellite Account)

Ο Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού παρέχει μια σφαιρική εικόνα του τουρισμού σε σχέση με τους άλλους τομείς της οικονομίας, επιτρέποντας συγκρίσεις μεταξύ της τουριστικής βιομηχανίας και άλλων κλάδων. Είναι ένα εργαλείο για την οργάνωση όλης της ποσοτικής πληροφόρησης που σχετίζεται με ένα συγκεκριμένο πεδίο παραγωγής και διάθεσης προϊόντων και υπηρεσιών. Ο ΔΛΤ προσφέρει ένα μοντέλο για ανάλυση θεμάτων σχετικών με την τουριστική οικονομία (OECD, 2000).

Ο ΔΛΤ εφαρμόζεται για την οικονομική ανάλυση του τουρισμού, την παρουσίαση τουριστικών δεδομένων βασισμένα στο σύστημα Εθνικών Λογαριασμών, την παροχή εναρμονισμένων διεθνώς λογαριασμών, την εμβάθυνση στον τουρισμό και τις κοινωνικοοικονομικές επιδράσεις του, την εκτίμηση της προστιθέμενης αξίας, την παροχή πληροφοριών για τα χαρακτηριστικά της απασχόλησης του τουριστικού τομέα, την ανάδειξη των λειτουργιών παραγωγής του τουριστικού κλάδου, την παροχή ενός λειτουργικού πλαισίου εντός του οποίου μπορούν να εκτιμηθούν τα μοντέλα επιδράσεων, τη δημιουργία ενός δείκτη για το μέγεθος του επενδυμένου τουριστικού κεφαλαίου και τέλος, την προσφορά πληροφοριών για το μετοχικό κεφάλαιο του τουρισμού (OECD, 2000).

Συμπεράσματα κεφαλαίου

Στο 3ο κεφάλαιο της παρούσας διδακτορικής διατριβής, ασχοληθήκαμε με τον οικονομικό αντίκτυπο του κλάδου της κρουαζιέρας. Σε πρώτο στάδιο αναλύσαμε τις άμεσες, έμμεσες και προκαλούμενες οικονομικές επιπτώσεις του κλάδου. Συνοπτικά, μπορούμε να πούμε ότι οι άμεσες οικονομικές επιπτώσεις είναι αυτές που έχουν άμεση επίδραση στο άτομο ή την επιχείρηση η οποία επηρεάζεται από τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας. Οι έμμεσες οικονομικές επιπτώσεις, είναι αυτές που προκαλούνται από την αλληλοσυσχέτιση των δαπανών της βιομηχανίας και οι προκαλούμενες οικονομικές επιπτώσεις, είναι το αποτέλεσμα της δαπάνης των νοικοκυριών εκείνων που απασχολούνται άμεσα ή έμμεσα στη βιομηχανία της κρουαζιέρας. Η πλειοψηφία των επιπτώσεων αυτών συγκεντρώθηκαν σε έξι χώρες το 2009 και το 2010 και σε πέντε χώρες το 2011, το 2012 και το 2013 που αντιπροσώπευαν πάνω από το 80% των επιπτώσεων της βιομηχανία της κρουαζιέρας σε όλη την Ευρώπη.

Η βιομηχανία αυτή αντιμετωπίζει τεράστιες ροές εισοδήματος για τις χώρες φιλοξενίας κάθε χρόνο, εκ των οποίων €14.500 εκατ. έχουν τις ευρωπαϊκές οικονομίες ως τελικό αποδέκτη (European Cruise Council, 2010). Η επίδραση στην ανάπτυξη των λιμένων είναι τεράστια λόγω του υψηλού οικονομικού αντίκτυπου που είναι αποτέλεσμα των δαπάνες των επιβατών και των πληρωμάτων, του προσωπικού της ξηράς (ταξιδιωτικών πρακτόρων), των λιμενικών τελών και της συντήρησης. Η συμβολή της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στην εθνική οικονομία εξαρτάται από το επίπεδο των δαπανών που πραγματοποιούνται από τους παραγωγούς και τους καταναλωτές του προϊόντος κρουαζιέρας.

Το 2013 όσον αφορά στην Ευρώπη, ο τομέας των μεταφορών, που περιλαμβάνει τους εργαζόμενους των γραμμών κρουαζιέρας, αντιπροσώπευε το 22% της συνολικής παραγωγής, το 31% της συνολικής απασχόλησης και 30% της συνολικής αποζημίωσης, ενώ ο τομέας της παραγωγής - μεταποίησης, αντιπροσώπευε το 35% της συνολικής παραγωγής, το 23% των θέσεων εργασίας και το 28% της συνολικής αποζημίωσης που δημιουργείται από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας. Οι άμεσες δαπάνες στην Ελλάδα μειώθηκαν. Η πτώση κατά 3% στις άμεσες δαπάνες κρουαζιέρας έχει άμεση σχέση με τη μείωση κατά 10% στις αφίξεις επιβατών (transit) στα ελληνικά λιμάνια κατά τη διάρκεια του 2010.

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας δημιούργησε συνολικά 311.512 θέσεις εργασίας στην Ευρώπη το έτος 2008, 296.288 το 2009, 307.526 το 2010, 315.500 το 2011, 326.904 το 2012 και 339.417 το 2013, δίνοντας περίπου €4,6 δις, €4,2 δις, €4,4 δις, €4,6 δις, €4,7 δις και 4,9 δις τις αντίστοιχες χρονιές στους άμεσα απασχολούμενους και περίπου €9,9 δις, €9 δις, €9,3 δις, €9,8 δις, €10 δις και 10,5 δις αντίστοιχα, σε μισθούς σε όσους επηρεάζονται επαγγελματικά από τον κλάδο. Όσον αφορά στα άμεσα οικονομικά οφέλη, η Ελλάδα από το 2008 έως και το 2010 διατηρούσε την 8^η θέση ανάμεσα στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, το 2011 και το 2012 ανέβηκε στην 6^η θέση για να τη χάσει το 2013 από τη Νορβηγία. Συνολικά, η Ελλάδα παρουσίασε άνοδο κατά 22% περίπου από το 2008 έως και το 2013. Η Ευρώπη τα τελευταία χρόνια έχει καταφέρει να προσεγγίσει το κοινό της Βόρειας Αμερικής. Έτσι, έχει αυξήσει σημαντικά τον αριθμό των επιβιβάσεων από τα ευρωπαϊκά λιμάνια.

Για το 2013, ο τομέας της παραγωγής - μεταποίησης, με επικεφαλής τη ναυπηγική βιομηχανία, αντιπροσώπευε το 46% των άμεσων δαπανών της βιομηχανίας της κρουαζιέρας, το 24% των άμεσων θέσεων εργασίας και το 32% της άμεσης αποζημίωσης των εργαζομένων. Οι αγορές των γραμμών κρουαζιέρας¹⁷ παίζουν πρωταρχικό ρόλο στις δαπάνες της βιομηχανίας ακολουθούμενες από την αξία της ναυπηγικής.

Στη συνέχεια της ανάλυσής μας αναφέραμε τις μεθοδολογικές προσεγγίσεις για την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων. Υπάρχουν διάφορες μέθοδοι για την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων της κρουαζιέρας, όπως οι διάφοροι δείκτες οικονομικών επιδράσεων, τα διάφορα οικονομετρικά μοντέλα, τα μοντέλα πολλαπλασιαστών, η ανάλυση κόστους – οφέλους (cost – benefit analysis), η μέθοδος της τουριστικής κατανάλωσης, η μέθοδος εισροών – εκροών (input – output), το μοντέλο SAM (Social Accounting Matrix), αλλά και ο Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού (ΔΛΤ). Το συνολικό τουριστικό εισόδημα θα μπορούσε στην καλύτερη των περιπτώσεων να αποδώσει μία μερική εικόνα των οικονομικών επιδράσεων, ενώ μπορεί να οδηγήσει ακόμη και σε λανθασμένα συμπεράσματα. Η κατασκευή οικονομετρικών μοντέλων βοηθά στην εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων από τη δραστηριότητα του τουρισμού κρουαζιέρας. Οι στατιστικές μέθοδοι χωρίζονται σε

¹⁷Με τον όρο «αγορές γραμμών κρουαζιέρας» εννοούμε όλες τις αγορές που χρειάζεται να πραγματοποιήσει μία εταιρεία κρουαζιέρας με σκοπό την εύρυθμη λειτουργίας της, όπως τρόφιμα, ποτά, εκτυπωτές, γραφική ύλη, μεταφορικές υπηρεσίες, πετρέλαιο, προϊόντα ένδυσης κλπ.

δύο κατηγορίες, τα μοντέλα χρονολογικών σειρών και τα μοντέλα οικονομετρικής προσέγγισης. Η μέθοδος των πολλαπλασιαστών μπορεί να χαρακτηριστεί ως η μέση λύση μεταξύ της απλούστερης και της πλέον σύνθετης, με κυρίαρχη την κατασκευή “ad hoc” μοντέλων πολλαπλασιαστών, βασιζόμενη στα μεγέθη δαπάνης. Ο πολλαπλασιαστής εισοδήματος περιλαμβάνει τρεις μορφές επιδράσεων της τουριστικής κατανάλωσης, την άμεση επίδραση, την έμμεση και την επαγωγική. Η ανάλυση κόστους – οφέλους παρέχει τη δυνατότητα για αξιολόγηση της οικονομικής θέσης του τουρισμού και των επιπτώσεών του σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο και είναι μία μεθοδολογία που στηρίζεται στις προσεγγίσεις του προβλήματος της οικονομικής ευημερίας. Η τουριστική κατανάλωση είναι η δαπάνη του διαθέσιμου χρηματικού εισοδήματος από την πλευρά του τουρίστα, με σκοπό την απόκτηση αγαθών και υπηρεσιών για την ικανοποίηση των τουριστικών αναγκών του. Η μέθοδος εισροών - εκροών βασίζεται στο θεώρημα Leontief και έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις μελέτης αναφορικά με τις επιδράσεις στην οικονομία σε επίπεδο χώρας ή περιφέρειας. Ο πίνακας εισροών εκροών εμφανίζει τη ροή των συναλλαγών στην οικονομία σε μία δεδομένη χρονική περίοδο. Το μοντέλο SAM μπορεί να οριστεί ως ένα σύνολο λογαριασμών απλής εισόδου, όπου κάθε μακροοικονομικό μέγεθος εμφανίζει τις εκροές του, που σημειώνονται ως δαπάνες, σε μια στήλη και τις εισροές του, που σημειώνονται ως εισπράξεις, σε μια σειρά. Τέλος, ο Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού είναι ένα εργαλείο για την οργάνωση όλης της ποσοτικής πληροφόρησης που σχετίζεται με ένα συγκεκριμένο πεδίο παραγωγής και διάθεσης προϊόντων και υπηρεσιών.

Β΄ ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

4.1 Μεθοδολογική προσέγγιση

Κατά καιρούς έχουν αναλυθεί διάφορες επιστημονικές μέθοδοι για τη διερεύνηση προβλημάτων. Η κατάταξη των ερευνών μπορεί να γίνει σε τρεις γενικές κατηγορίες οι οποίες διαφοροποιούνται ανάλογα με το σκοπό, την ακρίβεια και τις μεθόδους που ακολουθούν (Aaker *et al.*, 1995; Sekaran, 2000), όπως παρουσιάζονται στη συνέχεια (Ρήγας, 2007):

- ✓ Διερευνητικές: Οι έρευνες αυτές χρησιμοποιούνται όταν προσπαθούμε να αναγνωρίσουμε τα γενικά χαρακτηριστικά ενός προβλήματος και πιθανές λύσεις. Γίνεται προσπάθεια να εντοπιστούν οι μεταβλητές εκείνες που επηρεάζουν το συγκεκριμένο πρόβλημα, όταν δεν υπάρχουν επαρκείς πληροφορίες σχετικά με το πρόβλημα προς εξέταση. Οι υποθέσεις που γίνονται σε τέτοιου είδους έρευνες είναι αρκετά γενικές και έχουν εφαρμογή σε δευτερογενείς έρευνες και ποιοτικές πρωτογενείς.
- ✓ Περιγραφικές: Οι έρευνες αυτές αποτελούν ένα μεγάλο ποσοστό των ερευνών μάρκετινγκ. Ο σκοπός τους είναι να δοθούν ακριβείς και λεπτομερείς εικόνες σχετικά με το υπό εξέταση πρόβλημα και χρησιμοποιούνται για να δείξουν ότι δύο ή περισσότερες μεταβλητές σχετίζονται μεταξύ τους. Οι υποθέσεις που γίνονται είναι συγκεκριμένες και εφαρμόζονται κυρίως σε ποσοτικές πρωτογενείς έρευνες.
- ✓ Έλεγχοι υποθέσεων: Οι έρευνες αυτές δείχνουν κατά πόσο μία μεταβλητή επηρεάζει τις τιμές άλλων μεταβλητών και είναι συγκεκριμένες και χρησιμοποιούνται κυρίως σε πειραματικές μεθόδους.

Μπορεί, βέβαια, να γίνει συνδυασμός των παραπάνω κατηγοριών έρευνας ανάλογα πάντα με τη φύση του προβλήματος.

Στην παρούσα διδακτορική διατριβή, η έρευνά μας μπορεί να κατηγοριοποιηθεί στις διερευνητικές μεθόδους προσέγγισης, καθώς ζητείται να

εντοπιστούν τα χαρακτηριστικά εκείνα που επιδρούν στη δαπάνη των επιβατών κρουαζιέρας.

Στη συνέχεια, θα γίνει αναφορά τόσο στις δευτερογενείς όσο και στις πρωτογενείς έρευνες, που αποτελούν έναν ιδιαίτερα σημαντικό τρόπο διαχωρισμού των ερευνών βάσει της συλλογής στοιχείων.

4.1.1 Δευτερογενής έρευνα

Η δευτερογενής έρευνα βασίζεται στη συγκέντρωση στοιχείων τα οποία έχουν ήδη συλλεχθεί από διάφορες πηγές (Ρήγας, 2007). Οι πηγές της δευτερογενούς έρευνας μπορεί να προκύπτουν από εσωτερικά στοιχεία, όπως αυτά που μπορεί να υπάρχουν στον οργανισμό που διεξάγεται η έρευνα, ή από εξωτερικά στοιχεία, όπως δημοσιευμένα στοιχεία από κυβερνητικές υπηρεσίες, στατιστικές υπηρεσίες, εφημερίδες κλπ. Σύμφωνα με τους Aaker *et al.* (1995), τα δευτερογενή στοιχεία είναι χρήσιμα γιατί δίνουν μια πρώτη ιδέα στον ερευνητή για το υπό εξέταση πρόβλημα, το κόστος συλλογής τους είναι σχετικά μικρό, καθώς βρίσκονται συνήθως δημοσιευμένα σε βιβλιοθήκες που υπάρχει εύκολη πρόσβαση και αποτελούν σημαντικό βήμα για τη διεξαγωγή πρωτογενούς έρευνας, καθώς βοηθούν στον καθορισμό του προβλήματος. Επιπρόσθετα, παρέχουν σημαντική βοήθεια στον σχεδιασμό της πρωτογενούς έρευνας και την αποφυγή σφαλμάτων, βοηθούν στον καθορισμό του πληθυσμού και το μέγεθος του δείγματος και μπορούν να χρησιμεύσουν ως τρόπος επαλήθευσης των αποτελεσμάτων της πρωτογενούς έρευνας.

Τα δευτερογενή στοιχεία, βέβαια, δεν δίνουν ολοκληρωμένες απαντήσεις στο υπό εξέταση πρόβλημα και αυτό διότι έχουν συλλεχθεί για διαφορετικό σκοπό από αυτόν της τρέχουσας έρευνας, αλλά συνήθως δίνουν κατευθυντήριες. Άλλο μειονέκτημα είναι ότι δεν υπάρχει η δυνατότητα του τρόπου με τον οποίο συλλέχθηκαν τα δευτερογενή στοιχεία έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ακρίβειά τους.

4.1.2 Πρωτογενής έρευνα

Η πρωτογενής έρευνα συλλέγει στοιχεία αποκλειστικά και μόνο για την επίλυση του συγκεκριμένου προβλήματος (Ρήγας, 2007). Διαφοροποιούνται σε ποιοτικές και ποσοτικές ανάλογα με το σκοπό και το στόχο τους. Στις ποιοτικές έρευνες επιχειρείται διερεύνηση της αγοράς αναφορικά με τη συλλογή πληροφοριών που

μετρούν τις στάσεις και τις απόψεις των καταναλωτών (Levy, 2005). Όπως αναφέρει ο Λάζος (1998), οι ποιοτικές έρευνες δίνουν τη δυνατότητα για παροχή πλήθους πληροφοριών αλλά σε συγκεκριμένα και περιορισμένα πλαίσια, συνεπώς κρίνεται δυσχερής η εξαγωγή γενικευμένων συμπερασμάτων. Οι συνεντεύξεις σε βάθος, οι ομάδες συζήτησης, οι παρατηρήσεις και οι συμβουλευτικές ομάδες αποτελούν στοιχεία των ποιοτικών ερευνών (Κιόχος, 1997; Σταθακόπουλος, 2001). Σύμφωνα με τους Γρηγορούδη και Σίσκο (2000), τα βασικά χαρακτηριστικά των ποιοτικών ερευνών είναι ότι οι απαντήσεις των ερωτώμενων δεν έχουν προκαθορισμένη μορφή και τα αποτελέσματα βασίζονται κατά μεγάλο βαθμό στην παρατήρηση. Χρησιμοποιείται μικρό δείγμα και η γενίκευση των αποτελεσμάτων δεν είναι συνήθως δυνατή.

Από την άλλη πλευρά, οι ποσοτικές έρευνες σχετίζονται αποκλειστικά με την εξαγωγή μετρήσιμων συμπερασμάτων σχετικά με το πρόβλημα που θέλουμε να εξετάσουμε, η ανάλυση των οποίων βασίζεται σε στατιστικές αναλύσεις και κάνει εφικτή την εξαγωγή γενικευμένων συμπερασμάτων. Σε αυτή την κατηγορία εντάσσονται οι λεγόμενες ταχυδρομικές έρευνες, οι προσωπικές συνεντεύξεις και οι τηλεφωνικές έρευνες. Τα χαρακτηριστικά των ποσοτικών ερευνών είναι η χρήση δομημένων ερωτηματολογίων και η αποφυγή ανοικτών ερωτήσεων, η συγκέντρωση μικρού μεγέθους πληροφορίας από κάθε ερωτώμενο και η ύπαρξη σχετικά μεγάλου δείγματος.

Στη διαδικασία της πρωτογενούς έρευνας εντοπίζονται τα κάτωθι γενικά στάδια (Μάλλιαρης, 1990; Παρασκευόπουλος, 1993; Πετράκης, 1999; Aaler *et al.*, 1995; Γρηγορούδης και Σίσκος, 2000; Sekaran, 2000):

- ✓ Προσδιορισμός του Προβλήματος και Καθορισμός Στόχων: Το στάδιο αυτό είναι το σημαντικότερο το οποίο επηρεάζει άμεσα και τα υπόλοιπα. Σε αυτό το στάδιο καθορίζονται με σαφήνεια τα ερωτήματα που ζητούν απάντηση.
- ✓ Συλλογή Δευτερογενών Στοιχείων: Συλλέγονται τα δευτερογενή στοιχεία που χρησιμεύουν στην καλύτερη κατανόηση του προβλήματος προς εξέταση.
- ✓ Καθορισμός της Μεθόδου: Βάσει των αποτελεσμάτων του πρώτου σταδίου επιλέγεται μία από τις μεθόδους πρωτογενούς έρευνας η οποία εκτιμάται ότι θα βοηθήσει στο υπό εξέταση πρόβλημα.

- ✓ Καθορισμός των χαρακτηριστικών: Εδώ εντοπίζουμε τα χαρακτηριστικά που επιθυμούμε να διερευνηθούν.
- ✓ Καθορισμός διαδικασίας μέτρησης των χαρακτηριστικών: Στο στάδιο αυτό μετρώνται τα χαρακτηριστικά μας.
- ✓ Καθορισμός του δείγματος: Η αξιοπιστία των αποτελεσμάτων εξαρτάται κυρίως από αυτό το στάδιο.
- ✓ Ανάπτυξη και δοκιμή ερωτηματολογίου: Στο τελικό αυτό στάδιο περιλαμβάνεται η κατασκευή του ερωτηματολογίου και η δοκιμή του. Είναι σημαντική η δοκιμή του ερωτηματολογίου καθώς εδώ εντοπίζονται τυχόν σφάλματα του ερωτηματολογίου τα οποία και θα πρέπει να διορθωθούν πριν ολοκληρωθεί η κυρίως έρευνα.

4.1.3 Επιλογή μεθόδου έρευνας

Στην παρούσα διδακτορική διατριβή ακολουθήσαμε την ποσοτικής έρευνας και για τη μέθοδο επιλογής συγκεκριμένης μεθόδου ελήφθησαν υπόψη ορισμένα κριτήρια (Σταθακόπουλος, 2001). Αυτά τα κριτήρια είναι η πολυπλοκότητα του ερωτηματολογίου, ο όγκος των πληροφοριών που ζητούνται, η αξιοπιστία των πληροφοριών, η αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος, ο χρόνος διεξαγωγής της έρευνας και το κόστος διεξαγωγής της. Στην έρευνά μας, επιλέχθηκε να χρησιμοποιηθεί η προσωπική συνέντευξη. Οι λόγοι ήταν ότι η χρήση ερωτηματολογίου θεωρείται, σύμφωνα με τον Μάλλιαρη (1990), ως το καλύτερο μέσο και ότι η μέθοδος αυτή δίνει τη δυνατότητα για διερεύνηση των ζητούμενων μεταβλητών με αρκετή λεπτομέρεια. Επίσης, η μέθοδος αυτή παρέχει καλύτερο έλεγχο στο δείγμα παρέχοντας σημαντική αξιοπιστία. Η άμεση επαφή με τον ερωτώμενο είναι επίσης μεγάλης σημασίας ώστε να αποφεύγονται σφάλματα κατά τη διάρκεια συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου. Η συγκεκριμένη έρευνα αφορούσε σε επιβάτες κρουαζιερόπλοιων που ξεκίνησαν το ταξίδι τους από το λιμάνι του Πειραιά και πραγματοποίησαν κρουαζιέρα στα νησιά του Αιγαίου. Εκ των πραγμάτων, η χρήση οποιασδήποτε άλλης μεθόδου έρευνας θα καθιστούσε δύσκολη την πρόσβαση στον υπό εξέταση πληθυσμό.

4.1.4 Μεθοδολογία ανάλυσης δεδομένων και δειγματοληψίας

Η συμπλήρωση ερωτηματολογίων προσφέρει πρωτογενή στοιχεία και αποτελεί το εργαλείο πάνω στο οποίο βασίζεται η περιγραφική έρευνα (Bickman *et al.*, 1998). Ως εκ τούτου, ο ερευνητής πρέπει να έχει πολύ καλή γνώση του προβλήματος από πριν, ώστε να καθορίσει σαφώς το είδος της πληροφόρησης που απαιτείται να συγκεντρωθεί (Χριστοδούλου, 2013)

Για την καλύτερη ανάλυση της έρευνάς μας και την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων ακολουθήσαμε μία σειρά από στατιστικές μεθοδολογίες. Προχωρήσαμε, αρχικά, σε ελέγχους ανεξαρτησίας των μεταβλητών του ερωτηματολογίου μας. Η χρήση του χ^2 κριτηρίου είναι ο έλεγχος της υπόθεσης ότι δύο κριτήρια ταξινόμησης όταν εφαρμόζονται στον ίδιο πληθυσμό, είναι ανεξάρτητα μεταξύ τους. Η υπόθεση που θέλουμε να ελέγξουμε είναι η H_0 . Δηλαδή, οι υπό εξέταση μεταβλητές πχ. A και B είναι ανεξάρτητες ως προς την εναλλακτική H_1 , όπου οι υπό εξέταση μεταβλητές A και B δεν είναι ανεξάρτητες.

Η μεθοδολογία που αναπτύσσουμε στο παρόν κεφάλαιο έχει ως σκοπό να βοηθήσει στην απάντηση συγκεκριμένων ερωτημάτων σχετικά με τη διερεύνηση των χαρακτηριστικών που επηρεάζουν τη δαπάνη των επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Πιο συγκεκριμένα, προσπαθούμε να διερευνήσουμε το προφίλ των επιβατών, τα χαρακτηριστικά του ταξιδιού, τους λόγους προτίμησης της συγκεκριμένης κρουαζιέρας στα νησιά του Αιγαίου, το ύψος της δαπάνης τόσο πάνω στο κρουαζιερόπλοιο όσο και στα λιμάνια διέλευσης των πλοίων και τέλος τα χαρακτηριστικά εκείνα των επιβατών που επηρεάζουν τη δαπάνη τους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Η μελέτη της μεταφοράς (η κρουαζιέρα χαρακτηρίζεται ως τέτοια) δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί ως ένα καταναλωτικό αγαθό (Preston, 2001). Πολλοί ερευνητές εξετάζοντας τα μοντέλα συμπεριφοράς επιβατών, παρατηρούν ότι οι κοινωνικοοικονομικοί παράγοντες είναι ιδιαίτερος σημαντικοί καθώς μπορούν να επηρεάσουν τον τρόπο συμπεριφοράς των επιβατών (Ben-Akiva and Boccara, 1995; Bowman and Ben-Akiva, 2001; Fujii and Garling, 2003).

Στην παρούσα έρευνα γίνεται χρήση μη παραμετρικών μεθόδων στατιστικής ανάλυσης και συγκεκριμένα μιας ειδικής κατηγορίας μεταβλητών, οι κατηγορικές μεταβλητές, που είναι ευρέως διαδεδομένες στις κοινωνικές έρευνες για τη μέτρηση

στάσεων και απόψεων. Η ουσιαστική παράμετρος προς εξέταση είναι τα χαρακτηριστικά των επιβατών που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας έως €100 και από €101 και πάνω, κάνουμε λόγο δηλαδή για διχοτομική εξαρτημένη μεταβλητή. Οι περισσότερες μεταβλητές του ερωτηματολογίου μας είναι κατηγορικές. Οι έλεγχοι που θα χρησιμοποιηθούν ανήκουν στην κατηγορία των μη παραμετρικών τεστ, τα οποία αναπτύχθηκαν στις αρχές του 1900 με τα έργα των Pearson & Spearman, ενώ στη συνέχεια (από το 1930 και μετά) μελετήθηκαν από τους Fisher, Pitman & Wilcoxon (Hollander and Wolfe, 1999; Sprent and Smeeton, 2001; Mumby, 2002).

Ο έλεγχος υποθέσεων χ^2 είναι πολύ χρήσιμος για τις κατηγορικές μεταβλητές. Αυτό το τεστ αναπτύχθηκε από τον Pearson το 1900 και βασίζεται στη σύγκριση του αριθμού των απαντήσεων που παρατηρήθηκαν σε κάθε κατηγορία με αυτόν που θα αναμέναμε αν η υπόθεση ήταν αληθής (Simonoff, 2003). Η μορφή του τεστ είναι η εξής:

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^K \frac{(n_i - e_i)^2}{e_i}$$

όπου n_i είναι ο πραγματικός αριθμός των απαντήσεων στην κατηγορία i και e_i είναι ο αναμενόμενος αριθμός, εάν η μηδενική υπόθεση είναι αληθής.

Η εκτίμηση αποτελεί συχνά το κλειδί για τη στατιστική ανάλυση. Το t-test συχνά χρησιμοποιείται για να «τεστάρει» τις υποθέσεις ενός άγνωστου μέσου μ από μία κανονική κατανομή. Ορίζουμε τη μηδενική υπόθεση, H_0 , όπου το μ παίρνει συγκεκριμένη τιμή μ_0 και την εναλλακτική υπόθεση, H_1 , που παίρνει κάποια άλλη τιμή. Το παραπάνω ορίζεται ως:

$$\text{Test } H_0: \mu = \mu_0 \text{ έναντι του } H_1: \mu \neq \mu_0$$

Τα επίπεδα σημαντικότητας είναι τα 0.05, 0.01 ή 0.001. Εάν η πιθανότητά μας (p-value) είναι μικρότερη από 0.05, 0.01 ή 0.001, όπως κάθε φορά εμείς το ορίζουμε, τότε απορρίπτουμε τη μηδενική υπόθεση και δεχόμαστε την εναλλακτική.

Στη συνέχεια, ακολουθήσαμε τη λογιστική παλινδρόμηση (logistic regression) με κύρια εξαρτημένη μεταβλητή τη συνολική δαπάνη ($\Sigma\Delta$) των επιβατών κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας. Ταυτόχρονα, πραγματοποιήσαμε παλινδρόμηση και με

άλλες εξαρτημένες μεταβλητές για να διαπιστώσουμε τις πιθανές διαφορές της 3μερης από την 8μερη κρουαζιέρα αλλά και σε συσχέτιση με το σύνολο.

Η δειγματοληψία έχει οριστεί από τον Μπένο (1984) ως «... η μέθοδος μελέτης ενός πληθυσμού με βάση ένα δείγμα που παίρνουμε από τον πληθυσμό αυτό». Τα μέλη του υπό εξέταση πληθυσμού (οι επιβάτες της κρουαζιέρας) απαριθμούν αρκετά εκατομμύρια κάθε χρόνο και συνεπώς είναι πρακτικά αδύνατο να ερωτηθούν όλοι οι επιβάτες ξεχωριστά. Άλλωστε αυτό θα εισερχόταν στα όρια της στατιστικής απογραφής, κάτι που δεν είναι αυτοσκοπός στη συγκεκριμένη έρευνα. Σύμφωνα με τους Sanders (1995) και Rao (2000), οι μέθοδοι δειγματοληψίας που έχουν αναπτυχθεί μπορούν να δώσουν αποτελέσματα με μεγάλο αριθμό ακρίβειας, με μικρότερο κόστος και σε πιο σύντομο χρονικό διάστημα.

Υπάρχουν διάφορες μέθοδοι δειγματοληψίας οι οποίες κατανέμονται σε δύο γενικές κατηγορίες, τις τυχαίες και τις μη τυχαίες δειγματοληψίες (Sekaran, 2000). Οι τυχαίες δειγματοληψίες (random sampling), ο όρος «τυχαίο» αναφέρεται στη διαδικασία επιλογής του δείγματος και όχι στα δεδομένα. Χρησιμοποιούνται οι αρχές της στατιστικής και έτσι δίνεται η δυνατότητα να υπολογιστεί το μέγεθος του δειγματοληπτικού σφάλματος και άρα η αξιοπιστία των αποτελεσμάτων. Έτσι έχουμε την απλή τυχαία δειγματοληψία, τη στρωματοποιημένη δειγματοληψία, τη συσσωρευτική δειγματοληψία, τη συστηματική δειγματοληψία, τη διπλή, πολλαπλή δειγματοληψία και την προοδευτική δειγματοληψία. Οι μη τυχαίες δειγματοληπτικές μέθοδοι, βασίζουν την επιλογή του δείγματος στην εμπειρική κρίση. Σε αυτόν τον τρόπο δειγματοληψίας δεν είναι δυνατόν να υπολογιστεί το μέγεθος του στατιστικού σφάλματος και άρα και η ακρίβεια των αποτελεσμάτων. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν η δειγματοληψία κρίσεως, η δειγματοληψία Quota και η δειγματοληψία με άνεση.

Τα ερωτηματολόγια που διαθέσαμε αποτελούνταν από δεκαέξι (16) ερωτήσεις κλειστού τύπου και από μία (1) ανοικτού και ήταν ανώνυμα. Η διανομή του ερωτηματολογίου ξεκίνησε το Σεπτέμβριο του 2012 και ολοκληρώθηκε τρεις (3) μήνες μετά. Τα ερωτηματολόγια δόθηκαν σε έντυπη μορφή και διανεμήθηκαν τυχαία στους επιβάτες. Η χρονική διάρκεια συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου διήρκησε περίπου δέκα (10) λεπτά.

4.1.5 Λογιστική παλινδρόμηση (logistic regression)

Η λογιστική παλινδρόμηση (logistic regression) καθορίζει τις επιπτώσεις των πολλαπλών ανεξάρτητων μεταβλητών που παρουσιάζονται ταυτόχρονα για να προβλέψουμε τη σχέση που έχουν με την εξαρτημένη μεταβλητή. Υπάρχουν δύο κύριες χρήσεις της λογιστικής παλινδρόμησης:

- Η πρώτη είναι η πρόβλεψη των σχέσεων. Εφόσον η λογιστική παλινδρόμηση υπολογίζει την πιθανότητα επιτυχίας σε σχέση με την πιθανότητα αποτυχίας, τα αποτελέσματα της ανάλυσης είναι της μορφής αναλογίας πιθανοτήτων.
- Η λογιστική παλινδρόμηση παρέχει, επίσης, γνώση για τις σχέσεις των μεταβλητών

Η λογιστική παλινδρόμηση δεν υποθέτει γραμμική σχέση ανάμεσα στην εξαρτημένη μεταβλητή και τις ανεξάρτητες. Η εξαρτημένη μεταβλητή θα πρέπει να είναι διχοτομική (2 κατηγοριών), όπως ισχύει και στην παρούσα έρευνα. Οι ανεξάρτητες μεταβλητές δε χρειάζεται να είναι κανονικά κατανομημένες, ούτε να συσχετίζονται γραμμικά. Η λογιστική παλινδρόμηση είναι μια γενίκευση της απλής γραμμικής παλινδρόμησης για την περίπτωση που η εξαρτημένη μεταβλητή (Y) είναι δίτιμη, δηλαδή παίρνει την τιμή 0 όταν απουσιάζει το χαρακτηριστικό ή την τιμή 1 όταν υπάρχει το χαρακτηριστικό (Ξενή, 2014).

Εφόσον η λογιστική παλινδρόμηση είναι γενίκευση της απλής γραμμικής παλινδρόμησης, ξεκινούμε από το απλό γραμμικό μοντέλο:

$$Y_i = \beta_0 + \beta_1 X_i + \varepsilon_i$$

όπου το Y_i είναι δυαδικό, δηλαδή παίρνει ή την τιμή 0 ή την 1.

Επειδή $E(\varepsilon_i) = 0$ έχουμε:

$$\begin{aligned} E(Y_i) &= E(\beta_0 + \beta_1 X_i + \varepsilon_i) \\ &= E(\beta_0 + \beta_1 X_i) + E(\varepsilon_i) \\ &= \beta_0 + \beta_1 X_i \end{aligned} \quad (1)$$

Αφού η Y_i είναι μια δίτιμη μεταβλητή θα είναι μία μεταβλητή Bernoulli, οπότε οι πιθανότητες ορίζονται ως εξής:

- Όταν το $Y_i = 1$ έχουμε $P(Y_i = 1) = \pi_i$
- Όταν το $Y_i = 0$ έχουμε $P(Y_i = 0) = 1 - \pi_i$

Με τη βοήθεια του ορισμού της αναμενόμενης τιμής βρίσκουμε ότι

$$E(Y_i) = 1\pi_i + 0(1-\pi_i) = \pi_i \quad (2)$$

Εξισώνοντας τις (1) και (2) βρίσκουμε:

$$E(Y_i) = \beta_0 + \beta_1 X_i = \pi_i \quad (3) \quad \text{δηλαδή η αναμενόμενη τιμή είναι η πιθανότητα το } Y_i = 1 \text{ όταν η ανεξάρτητη μεταβλητή είναι } X_i.$$

Όταν η μεταβλητή Y είναι δυαδική υπάρχουν τρία βασικά προβλήματα τα οποία μας απαγορεύουν να χρησιμοποιήσουμε το γραμμικό μοντέλο:

1. Τα σφάλματα δεν είναι κανονικά

$$\text{Έχουμε } Y_i = b_0 + b_1 X_i + \varepsilon_i \quad \Leftrightarrow \quad \varepsilon_i = Y_i - (\beta_0 + \beta_1 X_i)$$

Όταν $Y_i = 0$: $\varepsilon_i = -\beta_0 - \beta_1 X_i$ ενώ όταν $Y_i = 1$: $\varepsilon_i = 1 - \beta_0 - \beta_1 X_i$ οπότε τα σφάλματα δεν κατανέμονται κανονικά.

2. Τα σφάλματα έχουν άνισες διασπορές

Όταν η μεταβλητή παίρνει τιμές 0 ή 1 τα σφάλματα δεν έχουν ίσες διασπορές. Η διασπορά των σφαλμάτων εξαρτάται από τα X_i , άρα η τιμή της διασποράς θα είναι διαφορετική για κάθε διαφορετικό X και αυτό μας εμποδίζει να χρησιμοποιήσουμε τη μέθοδο των ελαχίστων τετραγώνων.

3. Περιορισμός στη συνάρτηση απόκρισης

Στη συνάρτηση απόκρισης, επειδή παριστάνει πιθανότητες, θα πρέπει να ισχύει ο περιορισμός $0 \leq E(Y) = \pi \leq 1$.

4.2 Ερευνητική προσέγγιση

4.2.1 Το ερευνητικό δείγμα

Το ερωτηματολόγιο που κατασκευάσαμε για την παρούσα έρευνα, χορηγήθηκε σε επιβάτες κρουαζιερόπλοιων και μεταφράστηκε σε άλλες πέντε (5) γλώσσες πέραν της ελληνικής. Συγκεκριμένα, στην αγγλική, τη γαλλική, τη γερμανική, την ισπανική και την ιταλική. Ο λόγος που δόθηκε το ερωτηματολόγιο σε έξι γλώσσες είναι γιατί ο πληθυσμός που μελετάται προέρχεται από όλες τις χώρες του κόσμου και κρίναμε ότι θα έπρεπε να απευθυνθούμε σε μεγάλο ποσοστό επιβατών για να είναι το δείγμα μας αξιόπιστο.

Επιλέχθηκε η απλή τυχαία δειγματοληψία και το ερωτηματολόγιο το συμπλήρωσαν συνολικά 507 επιβάτες προερχόμενοι από όλες τις χώρες του κόσμου, οι οποίοι πραγματοποίησαν τις 3μερες και 8μερες κρουαζιέρες στο Αιγαίο. Στόχος μας ήταν το δείγμα να είναι τυχαίο έτσι ώστε κάθε μονάδα του πληθυσμού μας να έχει ίσες δυνατότητες να συμπεριληφθεί στο δείγμα. Το δείγμα μας θα έπρεπε να ήταν αντιπροσωπευτικό και να έχει τα χαρακτηριστικά και τις ιδιότητες του πληθυσμού από το οποίο προέρχεται (Δαφέρμος, 2005).

Στο δείγμα μας δεν είχαμε συγκεκριμένα κριτήρια, καθώς επιθυμία μας ήταν να μελετήσουμε τη στάση των επιβατών κάθε ηλικίας, εθνικότητας, ετήσιου ατομικού εισοδήματος, οικογενειακής κατάστασης και φύλου. Κατά τη διάρκεια σύνταξης του ερωτηματολογίου τέθηκαν τρεις περιορισμοί. Ο πρώτος ήταν να απαντηθεί το ερωτηματολόγιο κατά τη διάρκεια επιστροφής του κρουαζιερόπλοιου στο λιμένα αποβίβασης. Αυτό έγινε γιατί θέλαμε να απαντηθούν ερωτήσεις σχετικές με την ταξιδιωτική εμπειρία των επιβατών και αυτό θα μπορούσε να γίνει μόνο εάν ο επιβάτης είχε ολοκληρώσει το ταξίδι του. Ο δεύτερος ήταν να συμπεριληφθούν στις απαντήσεις μόνο τα ελληνικά λιμάνια προσέγγισης των κρουαζιερόπλοιων. Ο λόγος που έγινε αυτό ήταν γιατί τα κρουαζιερόπλοια προσέγγισαν τουλάχιστον ένα λιμάνι στην Τουρκία, αλλά εμάς μας ενδιέφερε να εξετάσουμε αποκλειστικά και μόνο τη στάση των επιβατών όσον αφορά στα ελληνικά λιμάνια. Τέλος, ο τρίτος περιορισμός ήταν να εξαιρέσουμε από την ερώτηση για τα κίνητρα πραγματοποίησης της κρουαζιέρας όσους διαμένουν μόνιμα στην Ελλάδα.

Ο λόγος που αποφασίσαμε να εξαιρέσουμε τον συγκεκριμένο πληθυσμό από την ερώτηση αυτή ήταν γιατί δεν υπήρχε λόγος να εξεταστούν τα κίνητρα αυτών που μένουν μόνιμα στην Ελλάδα, αφού αυτοί ήδη μένουν στη χώρα μας και η ερώτηση αυτή από μόνη της αυτοαναιρείται.

4.2.2 Ερωτηματολόγιο

Για τη συλλογή των δεδομένων της έρευνάς μας χρησιμοποιήθηκε ανώνυμο ερωτηματολόγιο που σχεδιάστηκε από την ερευνήτρια και στο οποίο συμπεριλήφθησαν δύο ειδών στοιχεία, τα δημογραφικά και στοιχεία του ταξιδιού.

Στα δημογραφικά στοιχεία περιλαμβάνονται ερωτήσεις σχετικά με το ετήσιο ατομικό εισόδημα των επιβατών, την ηλικία τους, το φύλο τους, την εθνικότητά τους αλλά και την οικογενειακή τους κατάσταση.

Στα στοιχεία του ταξιδιού περιλαμβάνονται οι κάτωθι ερωτήσεις:

- ✓ Ποιος είναι ο τύπος καμπίνας στην οποία διαμένετε
- ✓ Αν ταξιδεύετε μόνος ή με παρέα
- ✓ Αν έχετε ξανακάνει κρουαζιέρα στην Ελλάδα ή αλλού
- ✓ Αν έχετε επισκεφθεί ξανά την Ελλάδα
- ✓ Ποια κίνητρα – λόγοι σας οδήγησαν να πάρετε την απόφαση να επισκεφθείτε την Ελλάδα
- ✓ Από πού πληροφορηθήκατε για τη συγκεκριμένη κρουαζιέρα
- ✓ Πώς κλείσατε εισιτήρια για την κρουαζιέρα (μέσω ταξιδιωτικού πρακτορείου ή μόνοι σας)
- ✓ Επισκεφθήκατε ή έχετε σκοπό να επισκεφθείτε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας, πόσο σας κόστισε και πόσες μέρες μείνατε
- ✓ Ποιο είναι το χρηματικό ποσό που διαθέσατε στα ελληνικά λιμάνια προσέγγισης και ποιο μέσα στο κρουαζιερόπλοιο
- ✓ Λάβατε μέρος στις εκδρομές που προσέφερε η εταιρεία
- ✓ Σας φάνηκαν ακριβές ή φθηνές
- ✓ Μείνατε ικανοποιημένοι από τη σχέση τιμής-ποιότητας όσον αφορά στις εκδρομές
- ✓ Πόσες μέρες συνολικά παραμείνατε στην Ελλάδα για τις διακοπές σας
- ✓ Με το ίδιο χρηματικό ποσό που ξοδέψατε για την κρουαζιέρα και τον ίδιο

αριθμό ημερών, θα επιθυμούσατε να κάνετε τις διακοπές σας σε κάποιο μέρος της Ελλάδας

- ✓ Πόσο σημαντικοί είναι οι παράγοντες της κρουαζιέρας

4.2.3 Η έρευνα

Τον Αύγουστο του 2012 έγινε η πιλοτική έρευνα σε περίπου 30 άτομα – επιβάτες σε κρουαζιερόπλοιο, προκειμένου να διαπιστωθεί η σαφήνεια και η καταλληλότητα του ερωτηματολογίου, αλλά και να προσδιορισθεί ο χρόνος συμπλήρωσής του. Τα αποτελέσματα της πιλοτικής αυτής έρευνας θεωρήθηκαν θετικά και έδειξαν ότι οι ερωτήσεις του ερωτηματολογίου ήταν σαφείς και κατανοητές από τους επιβάτες με ελάχιστες εξαιρέσεις. Στη συνέχεια, πριν τη βασική μας έρευνα, έγιναν μικρές διορθώσεις του ερωτηματολογίου όπως μας υπέδειξαν οι ίδιοι οι επιβάτες.

Ο χρόνος που απαιτήθηκε για τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου ήταν περίπου δέκα λεπτά. Στη συνέχεια, έγινε συζήτηση με τους συμμετέχοντες – επιβάτες, προκειμένου να διαπιστωθούν τυχόν παραλείψεις και να διορθωθούν. Στην πλειοψηφία τους οι επιβάτες – συμμετέχοντες αποφάνθηκαν ότι το ερωτηματολόγιο ήταν εύχρηστο, σαφές και κατανοητό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

ΠΡΟΦΙΛ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

5.1 Φύλο επιβατών

Σε σύνολο $N = 507$ επιβατών, οι 146 είναι άντρες και οι 158 γυναίκες και αντιστοιχούν σε ποσοστά 44,8% και 55,2% αντίστοιχα. Όσον αφορά στην ηλικία τους, το 1% είναι ηλικίας από 18-25 ετών, το 14,4% από 26-45 ετών, το 53,5% είναι ηλικίας από 46-65 ετών και το 31,2% είναι άνω των 66 ετών. Το 9% έχει ετήσιο ατομικό εισόδημα έως και 10.000€, το 14,2% από 10.001-20.000€, το 22,1% από 20.001-30.000€, το 14,6% από 30.001-40.000€, το 14,4% από 40.001-50.000€ και το 26,8% έχει ετήσιο ατομικό εισόδημα άνω των 50.001€. όσον αφορά στην οικογενειακή τους κατάσταση το 11,8% είναι ελεύθεροι/ες, το 72,4% είναι παντρεμένοι/ες, το 7,1% είναι διαζευγμένοι/ες και το 8,7% χήροι/ες. Τέλος, όσον αφορά στην εθνικότητά τους, το 40,4% είναι Ευρωπαίοι πολίτες, το 32,9% είναι Β. Αμερικάνοι, το 15,2% Ν. Αμερικάνοι, το 2,2% Ασιάτες, το 8,3% Αυστραλοί και το 1% είναι Ν. Αφρικανοί πολίτες.

Πίνακας 5.1-1: Δημογραφικά χαρακτηριστικά επιβατών

	Συχνότητα	Ποσοστό %
Ανδρας	227	44,8
Γυναίκα	280	55,2
18-25	5	1,0
26-45	73	14,4
46-65	271	53,5
>66	158	31,2
<10.000€	40	7,9
10.001-20.000€	72	14,2
20.001-30.000€	112	22,1
30.001-40.000€	74	14,6
40.001-50.000€	73	14,4
>50.001€	136	26,8
Ελεύθερος/η	60	11,8
Παντρεμένος/η	367	72,4
Διαζευγμένος/η	36	7,1
Χήρος/α	44	8,7
Ευρώπη	205	40,4
Βόρεια Αμερική	167	32,9
Νότια Αμερική	77	15,2
Ασία	11	2,2
Αυστραλία	42	8,3
Νότια Αφρική	5	1,0

5.2 Χαρακτηριστικά και συχνότητα ταξιδιού

Σε σύνολο N = 507 επιβατών, οι 216 πραγματοποίησαν 3μερη κρουαζιέρα (42,6%), ενώ οι 291 8μερη (57,4%). Από το σύνολο των επιβατών, το 27,4% επέλεξε να διαμείνει σε κανονική εσωτερική καμπίνα, το 3,2% σε premium εσωτερική, το 39,4% σε κανονική εξωτερική, το 16,6% σε premium εξωτερική, το 6,7% σε καμπίνα πολυτελείας και το 6,7% σε σουίτα. Οι περισσότεροι εκ των επιβατών επέλεξαν να πραγματοποιήσουν το ταξίδι με την οικογένειά τους (47,7%), το 7,9% έκαναν το ταξίδι μόνοι τους, το 21,9% με φίλους και το 22,5% με γκρουπ.

Πίνακας 5.2-1: Δημογραφικά χαρακτηριστικά επιβατών

	Συχνότητα	Ποσοστό %
Διάρκεια κρουαζιέρας		
3μερη	216	42,6
8μερη	291	57,4
Τύπος καμπάνιας		
Κανονική εσωτερική	139	27,4
Premium εσωτερική	16	3,2
Κανονική εξωτερική	200	39,4
Premium εξωτερική	84	16,6
Παρέα στο ταξίδι		
Μόνος/η	40	7,9
Με φίλους	111	21,9
Με γκρουπ	114	22,5
Με την οικογένειά μου	242	47,7

Σε σύνολο N = 507 επιβατών, το ποσοστό αυτών που έχουν ξανακάνει κρουαζιέρα και αυτών που έκαναν για πρώτη φορά είναι σχεδόν το ίδιο (50,1% και 49,9% αντίστοιχα). Το 78,7% των επιβατών δεν ήρθαν στην Ελλάδα αποκλειστικά και μόνο για την κρουαζιέρα, ενώ το 82,2% δεν έχει επισκεφθεί την Ελλάδα ξανά. Τέλος, το 90,7% δηλώνουν ότι δεν έχουν ξανακάνει κρουαζιέρα στην Ελλάδα.

Πίνακας 5.2-2: Συχνότητα ταξιδιού

	Συχνότητα	Ποσοστό %
Έχω ξανακάνει κρουαζιέρα		
Όχι	253	49,9
Ναι	254	50,1
Ήρθα στην Ελλάδα μόνο για την κρουαζιέρα		
Όχι	399	78,7
Ναι	108	21,3
Έχω επισκεφθεί την Ελλάδα ξανά		
Όχι	417	82,2
Ναι	90	17,8
Έχω ξανακάνει κρουαζιέρα στην Ελλάδα		
Όχι	460	90,7
Ναι	47	9,3

5.3 Λόγος επιλογής της Ελλάδας για την κρουαζιέρα

Σε σύνολο $N = 507$ επιβατών, οι περισσότεροι (72,2%) αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να επισκεφθούν προορισμούς με ιστορική σημασία, ενώ πολλοί εκ των επιβατών αποφάσισαν να επισκεφθούν την Ελλάδα στα πλαίσια της κρουαζιέρας για να ενημερωθούν για τον ελληνικό πολιτισμό και/ή τον ελληνικό τρόπο ζωής (49,1%) και πολλοί, επίσης για την απόκτηση νέων εμπειριών (45,2%), ενώ ορισμένοι (38,5%) ήρθαν στην Ελλάδα για να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους (Papadopoulou and Sambracos, 2014b).

Πίνακας 5.3-1: Λόγος ταξιδιού

	Συχνότητα	Ποσοστό %
Γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων		
Όχι	312	61,5
Ναι	195	38,5
Επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία		
Όχι	141	27,8
Ναι	366	72,2

Φίλοι/συγγενείς έχουν ήδη έρθει		
Όχι	456	89,9
Ναι	51	10,1
Ενημέρωση για τον ελληνικό πολιτισμό και/ή τον ελληνικό τρόπο ζωής		
Όχι	258	50,9
Ναι	249	49,1
Απόκτηση νέων εμπειριών		
Όχι	278	54,8
Ναι	229	45,2
Επίσκεψη στην οικογένειά μου		
Όχι	497	98,0
Ναι	10	2,0

5.4 Τρόπος πληροφόρησης και κράτησης εισιτηρίων

Σε σύνολο $N = 507$ επιβατών, οι περισσότεροι (65,7%) πληροφορήθηκαν για τη συγκεκριμένη κρουαζιέρα από τουριστικό πρακτορείο, ενώ αρκετοί εξ' αυτών (13,6%) ενημερώθηκαν από την ιστοσελίδα της εταιρείας αλλά και από φίλους/συγγενείς (11%). Πολύ λιγότεροι πληροφορήθηκαν για τη συγκεκριμένη κρουαζιέρα από τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, από τα Μέσα κοινωνικής δικτύωσης αλλά και από Ιστοσελίδες που μεταδίδουν ταξιδιωτικές εμπειρίες (4,1%, 1,8% και 3,7% αντιστοίχως). Οι περισσότεροι (82,8%) έκαναν την κράτηση των εισιτηρίων τους μέσω τουριστικού πρακτορείου, ενώ λιγότεροι ήταν εκείνοι (17,2%) που έκλεισαν εισιτήρια μόνοι τους.

Πίνακας 5.4-1: Τρόπος πληροφόρησης για την κρουαζιέρα

	Συχνότητα	Ποσοστό %
Τουριστικό πρακτορείο	333	65,7
Ιστοσελίδα της εταιρείας	69	13,6
Φίλοι/συγγενείς	56	11,0
Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης	21	4,1
Μέσα κοινωνικής δικτύωσης (Π.χ.: facebook)	9	1,8
Ιστοσελίδες που μεταδίδουν ταξιδιωτικές εμπειρίες (Π.χ.: TripAdvisor)	19	3,7
Οργανωμένα από τουριστικό πρακτορείο	420	82,8
Έκλεισα εισιτήρια μόνο/η μου	87	17,2

5.5 Δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης και στο κρουαζιερόπλοιο

Σε σύνολο N = 507 επιβατών, οι περισσότεροι (34,1%) ξόδεψαν έως 50€ σε κάθε λιμάνι διέλευσης των κρουαζιερόπλοιων, ενώ ένα ικανοποιητικό ποσοστό επιβατών (26,4%) ξόδεψε από 51-100€ στα συγκεκριμένα λιμάνια, ενώ το 39,4% των επιβατών ξόδεψε πάνω από 101€. Συγκεκριμένα, το 11,4% των επιβατών κρουαζιέρας ξόδεψε από 101-150€, το 13,6% από 151-200€ και το 14,4% πάνω από 201€.

Οι περισσότεροι (28,4%) ξόδεψαν έως 50€ στο κρουαζιερόπλοιο, ενώ αρκετοί (21,5%) ξόδεψαν από 51-100€. Αξιοσημείωτο είναι να αναφέρουμε ότι οι μισοί επιβάτες (50,1%) ξόδεψαν πάνω από 101€ στο κρουαζιερόπλοιο με τους περισσότερους από αυτούς (20,1%) να ξοδεύουν πάνω από 201€.

Πίνακας 5.5-1: Δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης

Δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης		
	Συχνότητα	Ποσοστό %
<50€	173	34,1
51-100€	134	26,4
101-150€	58	11,4
151-200€	69	13,6
>201	73	14,4
Δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο		
<50€	144	28,4
51-100€	109	21,5
101-150€	77	15,2
151-200€	75	14,8
>201	102	20,1

5.6 Εκδρομές στα λιμάνια διέλευσης

Σε σύνολο N = 507 επιβατών, οι περισσότεροι (74,2%) πραγματοποίησαν εκδρομές που προσφέρθηκαν από την εταιρεία στα λιμάνια διέλευσης, ενώ το 52,1% θεώρησε τις τιμές των εκδρομών κανονικές, βρίσκοντας ότι υπήρχε θετική σχέση μεταξύ τιμής και προσφερόμενης ποιότητας (71,4%).

Πίνακας 5.6-1: Εκδρομές στα λιμάνια διέλευσης

	Συχνότητα	Ποσοστό %
Εκδρομές		
Όχι	131	25,8
Ναι	376	74,2
Τιμή εκδρομών		
Ακριβή	240	47,3
Κανονική	264	52,1
Φθηνή	3	,6
Τιμή - Ποιότητα		
Όχι	145	28,6
Ναι	362	71,4

5.7 Διάρκεια διακοπών

Σε σύνολο N = 507 επιβατών, οι περισσότεροι πραγματοποίησαν διακοπές στην Ελλάδα (συμπεριλαμβανομένης της κρουαζιέρας) από 4-7 ημέρες (26,6%) και πάνω από 16 ημέρες (26%). Το 47,4% πραγματοποίησε διακοπές στην Ελλάδα από 8-15 ημέρες και πιο συγκεκριμένα, το 22,5% από 8-11 ημέρες και το 24,9% από 12-15 ημέρες.

Πίνακας 5.7-1: Ημέρες διακοπών

	Συχνότητα	Ποσοστό %
4-7	135	26,6
8-11	114	22,5
12-15	126	24,9
>16	132	26,0

5.8 Σημαντικότητα παραγόντων

Σε σύνολο N = 507 επιβατών, οι περισσότεροι (32,5%) θεώρησαν αρκετά σημαντική τη δυνατότητα επίσκεψης σε περισσότερα νησιά, ενώ το 23,5% θεώρησε αυτή την παράμετρο πάρα πολύ σημαντική. Ο παράγοντας «παραμονή περισσότερης ώρας σε κάθε νησί» φαίνεται πως για τους περισσότερους (27,2%) είναι αρκετά σημαντικός, ενώ πάρα πολύ σημαντική (31,8%) θεωρούν την επίσκεψη σε αρχαιολογικούς χώρους.

Πίνακας 5.8-1: Σημαντικότητα παραγόντων

	Συχνότητα	Ποσοστό %
Επίσκεψη σε περισσότερα νησιά		
Καθόλου σημαντικό	14	2,8
Λίγο σημαντικό	80	15,8
Αρκετά σημαντικό	165	32,5
Πολύ σημαντικό	129	25,4
Πάρα πολύ σημαντικό	119	23,5
Παραμονή περισσότερης ώρας στο κάθε νησί		
Καθόλου σημαντικό	25	4,9
Λίγο σημαντικό	116	22,9
Αρκετά σημαντικό	138	27,2

Πολύ σημαντικό	119	23,5
Πάρα πολύ σημαντικό	109	21,5
Επίσκεψη σε αρχαιολογικούς χώρους		
Καθόλου σημαντικό	7	1,4
Λίγο σημαντικό	45	8,9
Αρκετά σημαντικό	143	28,2
Πολύ σημαντικό	151	29,8
Πάρα πολύ σημαντικό	161	31,8

5.9 Κίνητρα επιβατών κρουαζιέρας για πραγματοποίηση του ταξιδιού στην 3μερη κρουαζιέρα

Για να εξετάσουμε τα κίνητρα των επιβατών για την πραγματοποίηση κρουαζιέρας στην Ελλάδα, τα διαχωρίσαμε στις ακόλουθες κατηγορίες:

Γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων

- Επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία
- Επίσκεψη φίλων/συγγενών
- Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό
- Απόκτηση νέων εμπειριών

Πίνακας 5.9-1: Κίνητρα επιβατών για 3μερη κρουαζιέρα

	Συχνότητα	Ποσοστό %
Γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων		
Όχι	137	63,4
Ναι	79	36,6
Επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία		
Όχι	68	31,5
Ναι	148	68,5
Επίσκεψη φίλων/συγγενών		
Όχι	195	90,3
Ναι	21	9,7
Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό		

Όχι	106	49,1
Ναι	110	50,9
Απόκτηση νέων εμπειριών		
Όχι	116	53,7
Ναι	100	46,3

5.9.1 Μεταβλητές που επηρεάζουν τη γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων

5.9.1.1 Επίσκεψη προορισμών με ιστορική σημασία

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους, ήρθαν στη χώρα για να επισκεφθούν προορισμούς με ιστορική σημασία. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, tau_b=0.168, p=0.013) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο τη γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων αποφάσισαν να επισκεφθούν την Ελλάδα για να επισκεφθούν προορισμούς με ιστορική σημασία. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων επηρεάζεται σημαντικά από την επίσκεψη προορισμών με ιστορική σημασία.

5.9.1.2 Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους, ήρθαν στη χώρα για να ενημερωθούν και να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, tau_b=0.188, p=0.006) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο τη γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων αποφάσισαν να επισκεφθούν την Ελλάδα για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων επηρεάζεται σημαντικά από τη γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό.

5.9.1.3 Απόκτηση νέων εμπειριών

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους, ήρθαν στη χώρα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.240$, $p=0.000$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο τη γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων αποφάσισαν να επισκεφθούν την Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων επηρεάζεται σημαντικά από την απόκτηση νέων εμπειριών.

5.9.1.4 Επίσκεψη σε άλλο μέρος της Ελλάδας

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους, ήρθαν στη χώρα για να επισκεφθούν και κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας με πρώτη προτίμηση την Αθήνα. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.018$, $p=0.027$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο τη γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων αποφάσισαν να επισκεφθούν την Ελλάδα για να γνωρίσουν και άλλα μέρη της Ελλάδας. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων επηρεάζεται σημαντικά από την επίσκεψη και σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας.

5.9.1.5 Διάρκεια διακοπών

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους, έμειναν στη χώρα πάνω από 16 ημέρες. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.186$, $p=0.012$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο τη γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων αποφάσισαν να επισκεφθούν την Ελλάδα για να πραγματοποιήσουν διακοπές άνω των 16 ημερών συνολικά. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων επηρεάζεται σημαντικά από τη διάρκεια των διακοπών.

5.9.2 Μεταβλητές που επηρεάζουν την επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία

5.9.2.1 Επίσκεψη σε άλλο μέρος της Ελλάδας

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να επισκεφθούν προορισμούς με ιστορική σημασία, ήρθαν στη χώρα για να επισκεφθούν και κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας με πρώτη προτίμηση την Αθήνα. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.104$, $p=0.031$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο να επισκεφθούν προορισμούς με ιστορική σημασία αποφάσισαν να επισκεφθούν την Ελλάδα για να γνωρίσουν και άλλα μέρη της Ελλάδας. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία επηρεάζεται σημαντικά από την επίσκεψη και σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας.

5.9.3 Μεταβλητές που επηρεάζουν τη επίσκεψη φίλων/συγγενών στην Ελλάδα

5.9.3.1 Τρόπος πληροφόρησης κρουαζιέρας

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα επειδή τους το πρότειναν φίλοι/συγγενείς, πήραν πληροφορίες για την κρουαζιέρα κυρίως από ταξιδιωτικούς πράκτορες. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.150$, $p=0.017$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο την πρότερη επίσκεψη φίλων/συγγενών πήραν πληροφορίες για την κρουαζιέρα κυρίως από ταξιδιωτικούς πράκτορες. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η επίσκεψη φίλων/συγγενών επηρεάζεται σημαντικά από τον τρόπο πληροφόρησης της κρουαζιέρας.

5.9.3.2 Δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα επειδή τους το πρότειναν φίλοι/συγγενείς, ξόδεψαν κατά κύριο λόγο έως 50€ στο κρουαζιερόπλοιο για προϊόντα και υπηρεσίες. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.053$, $p=0.027$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο την πρότερη επίσκεψη φίλων/συγγενών ξόδεψαν κατά κύριο λόγο έως 50€ στο

κρουαζιερόπλοιο για προϊόντα και υπηρεσίες. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η επίσκεψη φίλων/συγγενών επηρεάζεται σημαντικά από τη δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο.

5.9.3.3 Εκδρομές

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα επειδή τους το πρότειναν φίλοι/συγγενείς, πραγματοποίησαν τις εκδρομές που προσφέρει η εταιρεία στα λιμάνια διέλευσης. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_{b}=0.167$, $p=0.014$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο την πρότερη επίσκεψη φίλων/συγγενών πραγματοποίησαν τις εκδρομές που προσφέρει η εταιρεία στα λιμάνια διέλευσης. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η επίσκεψη φίλων/συγγενών επηρεάζεται σημαντικά από τις εκδρομές.

5.9.4 Μεταβλητές που επηρεάζουν τη γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό

5.9.4.1 Επανάληψη της κρουαζιέρας

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό, είχαν πραγματοποιήσει και στο παρελθόν κρουαζιέρα. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_{b}=0.157$, $p=0.021$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο τη γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό είχαν πραγματοποιήσει και στο παρελθόν κρουαζιέρα. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό επηρεάζεται σημαντικά από την επανάληψη της κρουαζιέρας.

5.9.4.2 Απόκτηση νέων εμπειριών

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό, αποφάσισαν έρθουν για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_{b}=0.280$, $p=0.000$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο τη γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό, αποφάσισαν να επισκεφθούν την Ελλάδα για την απόκτηση νέων εμπειριών. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική

υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό επηρεάζεται σημαντικά από την απόκτηση νέων εμπειριών.

5.9.4.3 Συνολικό κόστος διακοπών

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό, ξόδεψαν έως 500€ κατά τη διάρκεια των διακοπών τους. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.073$, $p=0.000$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο τη γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό, ξόδεψαν έως 500€ κατά τη διάρκεια των διακοπών τους. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό επηρεάζεται σημαντικά από το συνολικό κόστος διακοπών.

5.9.4.4 Παραμονή περισσότερου χρόνου στα λιμάνια διέλευσης

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό, θεώρησαν πάρα πολύ σημαντική τη δυνατότητα μεγαλύτερης παραμονής στα λιμάνια διέλευσης των κρουαζιερόπλοιων. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.217$, $p=0.007$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο τη γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό, θεώρησαν πάρα πολύ σημαντική τη δυνατότητα μεγαλύτερης παραμονής στα λιμάνια διέλευσης των κρουαζιερόπλοιων. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό επηρεάζεται σημαντικά από την παραμονή περισσότερου χρόνου στα λιμάνια διέλευσης.

5.9.4.5 Οικογενειακή κατάσταση

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό, ήταν παντρεμένοι. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.214$, $p=0.006$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο τη γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό, ήταν παντρεμένοι. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό επηρεάζεται σημαντικά από την οικογενειακή κατάσταση.

5.9.5 Μεταβλητές που επηρεάζουν την απόκτηση νέων εμπειριών

5.9.5.1 Επανάληψη της κρουαζιέρας

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, είχαν πραγματοποιήσει και στο παρελθόν κρουαζιέρα. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.214$, $p=0.002$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο την απόκτηση νέων εμπειριών είχαν πραγματοποιήσει και στο παρελθόν κρουαζιέρα. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η την απόκτηση νέων εμπειριών επηρεάζεται σημαντικά από την επανάληψη της κρουαζιέρας.

5.9.5.2 Γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, πραγματοποίησαν κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.240$, $p=0.000$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο την απόκτηση νέων εμπειριών, πραγματοποίησαν κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η απόκτηση νέων εμπειριών επηρεάζεται σημαντικά από τη γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων.

5.9.5.3 Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, πραγματοποίησαν κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.280$, $p=0.000$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο την απόκτηση νέων εμπειριών, πραγματοποίησαν κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η απόκτηση νέων εμπειριών επηρεάζεται σημαντικά από τη γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων.

5.9.5.4 Επίσκεψη σε άλλο μέρος της Ελλάδας

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, επισκέφθηκαν και άλλο μέρος της Ελλάδας και κυρίως την Αθήνα. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.264$, $p=0.011$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο την απόκτηση νέων εμπειριών, επισκέφθηκαν και άλλο μέρος της Ελλάδας και κυρίως την Αθήνα. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η απόκτηση νέων εμπειριών επηρεάζεται σημαντικά από την επίσκεψη και σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας.

5.9.5.5 Συνολικό κόστος διακοπών

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, δαπάνησαν έως 500€ κατά τη διάρκεια των διακοπών τους. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.143$, $p=0.000$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο την απόκτηση νέων εμπειριών, δαπάνησαν έως 500€ κατά τη διάρκεια των διακοπών τους. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η απόκτηση νέων εμπειριών επηρεάζεται σημαντικά από το συνολικό κόστος διακοπών.

5.9.5.6 Δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, δαπάνησαν έως 50€ στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.025$, $p=0.003$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο την απόκτηση νέων εμπειριών, δαπάνησαν έως 50€ στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η απόκτηση νέων εμπειριών επηρεάζεται σημαντικά από το ύψος της δαπάνης στα λιμάνια διέλευσης.

5.9.5.7 Εθνικότητα

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 3μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, προέρχονταν κυρίως από την Ευρώπη και τη

Βόρεια Αμερική. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_{b}=0.077$, $p=0.033$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο την απόκτηση νέων εμπειριών, προέρχονταν κυρίως από την Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η απόκτηση νέων εμπειριών επηρεάζεται σημαντικά από την εθνικότητα.

Συμπερασματικά, οι επιβάτες που πραγματοποίησαν 8μερη κρουαζιέρα στα νησιά του Αιγαίου, ήταν στην πλειοψηφία τους Ευρωπαίοι πολίτες (39,8%), ηλικίας από 46-65 ετών (53,7%), γυναίκες (57,9%), παντρεμένοι (68,5%), με ετήσιο ατομικό εισόδημα άνω των 50.001€ (28,2%). Από τους επιβάτες το 50,5% έχει πραγματοποιήσει ξανά κρουαζιέρα, το 86,1% δεν επισκέφθηκε την Ελλάδα αποκλειστικά και μόνο για την κρουαζιέρα, το 84,7% δεν έχει επισκεφθεί ξανά την Ελλάδα και το 92,1% δεν έχει πραγματοποιήσει πάλι κρουαζιέρα στην Ελλάδα.

Όσοι από τους επιβάτες που πραγματοποίησαν 3μερη κρουαζιέρα στα νησιά του Αιγαίου με σκοπό να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους, αποφάσισαν να έρθουν για να επισκεφθούν προορισμούς με ιστορική σημασία, να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό, να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, να πραγματοποιήσουν διακοπές και σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας και κυρίως την Αθήνα και οι οποίοι έκαναν διακοπές συνολικά πάνω από 16 ημέρες.

Όσοι πραγματοποίησαν 3μερη κρουαζιέρα στα νησιά του Αιγαίου με σκοπό να επισκεφθούν προορισμούς με ιστορική σημασία, επισκέφθηκαν και κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας και κυρίως την Αθήνα. Όσοι αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν αυτό το ταξίδι επειδή τους το πρότειναν φίλοι/συγγενείς, πληροφορήθηκαν για την κρουαζιέρα μέσω ταξιδιωτικού πρακτορείου, δαπάνησαν έως 50€ στο κρουαζιερόπλοιο και πραγματοποίησαν τις εκδρομές που προσφέρει η εταιρεία στα λιμάνια διέλευσης.

Όσοι επιβάτες επισκέφθηκαν την Ελλάδα και πραγματοποίησαν κρουαζιέρα με σκοπό να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό, είχαν επαναλάβει στο παρελθόν κρουαζιέρα, ήρθαν για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, δαπάνησαν έως 500€ συνολικά στις διακοπές τους, θεώρησαν πάρα πολύ σημαντική τη δυνατότητα να παραμείνουν περισσότερο χρόνο στα λιμάνια διέλευσης και ήταν παντρεμένοι.

Τέλος, αυτοί που ήρθαν στην Ελλάδα για την κρουαζιέρα με σκοπό να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, είχαν πραγματοποιήσει και στο παρελθόν κρουαζιέρα, ήρθαν για να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους και τον ελληνικό πολιτισμό, επισκέφθηκαν και άλλο μέρος της Ελλάδας και κυρίως την Αθήνα, δαπάνησαν έως 500€ συνολικά στις διακοπές τους και έως 50€ στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου και ήταν κυρίως Ευρωπαίοι και Β. Αμερικανοί.

5.9.6 Κίνητρα επιβατών κρουαζιέρας για πραγματοποίηση του ταξιδιού στην 8μερη κρουαζιέρα

Όπως και στην 3μερη, έτσι και στην 8μερη κρουαζιέρα, για να εξετάσουμε τα κίνητρα των επιβατών για την πραγματοποίηση κρουαζιέρας στην Ελλάδα, τα διαχωρίσαμε στις ακόλουθες κατηγορίες:

- Γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων
- Επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία
- Επίσκεψη φίλων/συγγενών
- Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό
- Απόκτηση νέων εμπειριών

Πίνακας 5.9-2: Κίνητρα επιβατών για 3μερη κρουαζιέρα

	Συχνότητα	Ποσοστό %
Γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων		
Όχι	175	60,1
Ναι	116	39,9
Επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία		
Όχι	73	25,1
Ναι	218	74,9
Επίσκεψη φίλων/συγγενών		
Όχι	261	89,7

Ναι	30	10,3
Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό		
Όχι	152	52,2
Ναι	139	47,8
Απόκτηση νέων εμπειριών		
Όχι	162	55,7
Ναι	129	47,8

5.9.7 Μεταβλητές που επηρεάζουν τη γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων

5.9.7.1 Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν δμερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους, πραγματοποίησαν κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, tau_b=0.135, p=0.022), δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως σκοπό να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους, πραγματοποίησαν κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η απόκτηση νέων εμπειριών επηρεάζεται σημαντικά από τη γνωριμία του ελληνικού πολιτισμού.

5.9.7.2 Απόκτηση νέων εμπειριών

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν δμερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους, ήρθαν στη χώρα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, tau_b=0.262, p=0.000), δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο τη γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων αποφάσισαν να επισκεφθούν την Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η γνωριμία νέων

προορισμών και ανθρώπων επηρεάζεται σημαντικά από την απόκτηση νέων εμπειριών.

5.9.7.3 Επίσκεψη σε περισσότερα νησιά

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 8μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους, θεώρησαν πολύ σημαντική τη δυνατότητα επίσκεψης σε περισσότερα νησιά κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_{b}=0.071$, $p=0.046$), δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο τη γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων θεώρησαν πολύ σημαντική τη δυνατότητα επίσκεψης σε περισσότερα νησιά κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων επηρεάζεται σημαντικά από την επίσκεψη σε περισσότερα νησιά.

5.9.7.4 Ετήσιο ατομικό εισόδημα

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 8μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους, είχαν ετήσιο ατομικό εισόδημα άνω των 30.001€. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_{b}=0.049$, $p=0.004$), δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως κίνητρο τη γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων είχαν ετήσιο ατομικό εισόδημα άνω των 30.001€. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων επηρεάζεται σημαντικά από το ετήσιο ατομικό εισόδημα.

5.9.8 Μεταβλητές που επηρεάζουν την επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία

5.9.8.1 Επίσκεψη σε άλλο μέρος της Ελλάδας

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 8μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να επισκεφθούν προορισμούς με ιστορική σημασία, επισκέφθηκαν και άλλο μέρος της Ελλάδας και κυρίως την Αθήνα. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_{b}=0.025$, $p=0.001$), δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως σκοπό να επισκεφθούν προορισμούς με ιστορική σημασία, επισκέφθηκαν και άλλο μέρος της

Ελλάδας και κυρίως την Αθήνα. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία επηρεάζεται σημαντικά από την επίσκεψη και σε άλλο μέρος της Ελλάδας.

5.9.8.2 Σχέση τιμής – ποιότητας των εκδρομών

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν δμερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να επισκεφθούν προορισμούς με ιστορική σημασία, θεώρησαν θετική τη σχέση τιμής-ποιότητας των εκδρομών που προσφέρει η εταιρεία στα νησιά διέλευσης. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.159$, $p=0.007$), δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως σκοπό να επισκεφθούν προορισμούς με ιστορική σημασία, θεώρησαν θετική τη σχέση τιμής-ποιότητας των εκδρομών που προσφέρει η εταιρεία στα νησιά διέλευσης. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία επηρεάζεται σημαντικά από τη σχέση τιμής – ποιότητας των εκδρομών.

5.9.8.3 Επίσκεψη σε αρχαιολογικούς χώρους

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν δμερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να επισκεφθούν προορισμούς με ιστορική σημασία, θεώρησαν πάρα πολύ σημαντική τη δυνατότητα επίσκεψής τους σε αρχαιολογικούς χώρους. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.186$, $p=0.005$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες είχαν ως σκοπό να επισκεφθούν προορισμούς με ιστορική σημασία, θεώρησαν πάρα πολύ σημαντική τη δυνατότητα επίσκεψής τους σε αρχαιολογικούς χώρους. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία επηρεάζεται σημαντικά από την επίσκεψη σε αρχαιολογικούς χώρους.

5.9.9 Μεταβλητές που επηρεάζουν την επίσκεψη φίλων/συγγενών

5.9.9.1 Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 8μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα επειδή τους το πρότειναν φίλοι/συγγενείς που είχαν έρθει, αποφάσισαν να επισκεφθούν την Ελλάδα για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.128$, $p=0.029$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες ήρθαν στην Ελλάδα επειδή τους το πρότειναν φίλοι/συγγενείς που είχαν έρθει, αποφάσισαν να την επισκεφθούν για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η επίσκεψη φίλων/συγγενών επηρεάζεται σημαντικά από τη γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό.

5.9.9.2 Τιμή εκδρομών

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 8μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα επειδή τους το πρότειναν φίλοι/συγγενείς που είχαν έρθει, θεώρησαν ότι οι τιμές των εκδρομών που προσφέρει η εταιρεία στα λιμάνια διέλευσης ήταν κανονικές. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.112$, $p=0.004$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες ήρθαν στην Ελλάδα επειδή τους το πρότειναν φίλοι/συγγενείς που είχαν έρθει, θεώρησαν ότι οι τιμές των εκδρομών που προσφέρει η εταιρεία στα λιμάνια διέλευσης ήταν κανονικές. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η επίσκεψη φίλων/συγγενών επηρεάζεται σημαντικά από την τιμή των εκδρομών.

5.9.10 Μεταβλητές που επηρεάζουν τη γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό

5.9.10.1 Απόκτηση νέων εμπειριών

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 8μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό, ήρθαν για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.241$, $p=0.000$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες ήρθαν στην Ελλάδα για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό, το έκαναν για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η

γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό επηρεάζεται σημαντικά από την απόκτηση νέων εμπειριών.

5.9.10.2 Επίσκεψη σε άλλο μέρος της Ελλάδας

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν δμερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό, πραγματοποίησαν μέρος των διακοπών τους και σε άλλο μέρος στην Ελλάδα και κυρίως στην Αθήνα. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.310$, $p=0.000$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες ήρθαν στην Ελλάδα για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό, πραγματοποίησαν μέρος των διακοπών τους και σε άλλο μέρος στην Ελλάδα και κυρίως στην Αθήνα. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό επηρεάζεται σημαντικά από την απόκτηση νέων εμπειριών.

5.9.10.3 Συνολικό κόστος διακοπών

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν δμερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό, δαπάνησαν έως 500€ στις διακοπές τους. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.118$, $p=0.000$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες ήρθαν στην Ελλάδα για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό, δαπάνησαν έως 500€ στις διακοπές τους. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό επηρεάζεται σημαντικά από το συνολικό κόστος διακοπών.

5.9.10.4 Εναλλακτική λύση

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν δμερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό, δε θα είχαν κανένα πρόβλημα εάν με το ίδιο χρηματικό ποσό που δαπάνησαν για την κρουαζιέρα πραγματοποιούσαν διακοπές σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.154$, $p=0.009$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες ήρθαν στην Ελλάδα για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό, δε θα είχαν κανένα πρόβλημα εάν με το ίδιο χρηματικό ποσό που δαπάνησαν για την κρουαζιέρα πραγματοποιούσαν διακοπές σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$)

απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό επηρεάζεται σημαντικά από την εναλλακτική λύση διακοπών.

5.9.11 Μεταβλητές που επηρεάζουν την απόκτηση νέων εμπειριών

5.9.11.1 Τύπος καμπίνας

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν δμερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, επέλεξαν να διαμείνουν σε κανονική εξωτερική καμπίνα. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.008$, $p=0.048$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες ήρθαν στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, επέλεξαν να διαμείνουν σε κανονική εξωτερική καμπίνα. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η απόκτηση νέων εμπειριών, επηρεάζεται σημαντικά από τον τύπο καμπίνας.

5.9.11.2 Επανάληψη της κρουαζιέρας

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν δμερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, επέλεξαν να διαμείνουν σε κανονική εξωτερική καμπίνα. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.148$, $p=0.011$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες ήρθαν στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, επέλεξαν να διαμείνουν σε κανονική εξωτερική καμπίνα. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η απόκτηση νέων εμπειριών, επηρεάζεται σημαντικά από τον τύπο καμπίνας.

5.9.11.3 Γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν δμερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, ήθελαν επίσης να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.262$, $p=0.000$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες ήρθαν στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, ήθελαν επίσης να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση

ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η απόκτηση νέων εμπειριών, επηρεάζεται σημαντικά από τη γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων.

5.9.11.4 Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν δμερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, ήθελαν επίσης να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.241$, $p=0.000$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες ήρθαν στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, ήθελαν επίσης να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η απόκτηση νέων εμπειριών, επηρεάζεται σημαντικά από τη γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό.

5.9.11.5 Τρόπος πληροφόρησης της κρουαζιέρας

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν δμερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, πληροφορήθηκαν για τη συγκεκριμένη κρουαζιέρα κυρίως από ταξιδιωτικούς πράκτορες. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.185$, $p=0.027$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες ήρθαν στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, πληροφορήθηκαν για τη συγκεκριμένη κρουαζιέρα κυρίως από ταξιδιωτικούς πράκτορες. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η απόκτηση νέων εμπειριών, επηρεάζεται σημαντικά από τον τρόπο πληροφόρησης της κρουαζιέρας.

5.9.11.6 Επίσκεψη σε άλλο μέρος

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν δμερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, πραγματοποίησαν μέρος των διακοπών τους και σε άλλο μέρος στην Ελλάδα και κυρίως στην Αθήνα. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_b=0.353$, $p=0.000$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες ήρθαν στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, πραγματοποίησαν μέρος των διακοπών τους και σε άλλο μέρος στην Ελλάδα και κυρίως στην Αθήνα. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς,

συμπεραίνεται ότι η απόκτηση νέων εμπειριών, επηρεάζεται σημαντικά από την επίσκεψη και σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας.

5.9.11.7 Συνολικό κόστος διακοπών

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 8μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, δαπάνησαν κυρίως έως 500€ στις διακοπές τους. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_{b}=0.211$, $p=0.000$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες ήρθαν στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, δαπάνησαν κυρίως έως 500€ στις διακοπές τους. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η απόκτηση νέων εμπειριών, επηρεάζεται σημαντικά από το συνολικό κόστος διακοπών.

5.9.11.8 Διάρκεια διακοπών

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 8μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, πραγματοποίησαν πάνω από 16 ημέρες διακοπές. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_{b}=0.104$, $p=0.010$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες ήρθαν στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, πραγματοποίησαν πάνω από 16 ημέρες διακοπές. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η απόκτηση νέων εμπειριών, επηρεάζεται σημαντικά από τη διάρκεια των διακοπών.

5.9.11.9 Εθνικότητα

Οι επιβάτες που αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν 8μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, ήταν στην πλειοψηφία τους από τη Βόρεια Αμερική. Η συσχέτιση αυτή είναι θετική (Kendall, $\tau_{b}=0.163$, $p=0.000$) δηλαδή όσοι από τους επιβάτες ήρθαν στην Ελλάδα για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, ήταν στην πλειοψηφία τους από τη Βόρεια Αμερική. Σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ($\alpha = 0,05$) απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση ανεξαρτησίας (H_0). Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι η απόκτηση νέων εμπειριών, επηρεάζεται σημαντικά από την εθνικότητα.

Συμπερασματικά, οι επιβάτες που πραγματοποίησαν 8μερη κρουαζιέρα στα νησιά του Αιγαίου, ήταν στην πλειοψηφία τους Ευρωπαίοι πολίτες (40,9%), ηλικίας από 46-65 ετών (53,3%), γυναίκες (53,3%), παντρεμένοι (75,3%), με ετήσιο ατομικό εισόδημα

άνω των 50.001€ (25,8%). Από τους επιβάτες το 49,8% έχει πραγματοποιήσει ξανά κρουαζιέρα, το 73,2% δεν επισκέφθηκε την Ελλάδα αποκλειστικά και μόνο για την κρουαζιέρα, το 80,4% δεν έχει επισκεφθεί ξανά την Ελλάδα και το 89,7% δεν έχει πραγματοποιήσει πάλι κρουαζιέρα στην Ελλάδα.

Όσοι από τους επιβάτες που πραγματοποίησαν δμερη κρουαζιέρα στα νησιά του Αιγαίου με σκοπό να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους, αποφάσισαν να έρθουν για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό και να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, θεώρησαν πολύ σημαντική τη δυνατότητα επίσκεψης σε περισσότερα νησιά κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας και είχαν ετήσιο ατομικό εισόδημα πάνω από 30.001€. Όσοι πραγματοποίησαν δμερη κρουαζιέρα στα νησιά του Αιγαίου με σκοπό να επισκεφθούν προορισμούς με ιστορική σημασία, επισκέφθηκαν και κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας και κυρίως την Αθήνα, θεώρησαν θετική τη σχέση τιμής-ποιότητας των εκδρομών που προσφέρει η εταιρεία στα νησιά διέλευσης και θεώρησαν πάρα πολύ σημαντική τη δυνατότητα επίσκεψής τους σε αρχαιολογικούς χώρους. Όσοι αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν αυτό το ταξίδι επειδή τους το πρότειναν φίλοι/συγγενείς, ήρθαν για να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό και θεώρησαν ότι οι τιμές των εκδρομών που προσφέρει η εταιρεία στα λιμάνια διέλευσης ήταν κανονικές.

Όσοι επιβάτες επισκέφθηκαν την Ελλάδα και πραγματοποίησαν κρουαζιέρα με σκοπό να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό, ήρθαν για να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, επισκέφθηκαν και κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας και κυρίως την Αθήνα, δαπάνησαν έως 500€ συνολικά στις διακοπές τους και δε θα είχαν κανένα πρόβλημα εάν με το ίδιο χρηματικό ποσό που δαπάνησαν για την κρουαζιέρα πραγματοποιούσαν διακοπές σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας.

Τέλος, αυτοί που ήρθαν στην Ελλάδα για την κρουαζιέρα με σκοπό να αποκτήσουν νέες εμπειρίες, επέλεξαν να διαμείνουν σε κανονική εξωτερική καμπίνα, είχαν πραγματοποιήσει και στο παρελθόν κρουαζιέρα, ήρθαν για να γνωρίσουν νέους προορισμούς και ανθρώπους και τον ελληνικό πολιτισμό, πληροφορήθηκαν για την κρουαζιέρα κυρίως από ταξιδιωτικούς πράκτορες, επισκέφθηκαν και άλλο μέρος της Ελλάδας και κυρίως την Αθήνα, δαπάνησαν έως 500€ συνολικά στις διακοπές τους, έκαναν πάνω από 16 ημέρες διακοπές στην Ελλάδα και η πλειοψηφία ήταν από τη Βόρεια Αμερική

5.10 Στατιστικά μοντέλα πρόβλεψης για το σύνολο του δείγματος

Στην παρούσα διατριβή έγινε προσπάθεια να εκτιμηθούν παράγοντες που σχετίζονται με την κρουαζιεροπλοΐα στην Ελλάδα και κυρίως με την επιθυμία των επιβατών για δαπάνη κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας τους και να κατασκευαστούν μοντέλα πρόβλεψης. Η πλειοψηφία των ανεξάρτητων μεταβλητών που χρησιμοποιούνται στην παρούσα ανάλυση εμφανίζονται στη διεθνή βιβλιογραφία, παρόλα αυτά στη μοντελοποίηση των συγκεκριμένων παραγόντων παρατηρείται έλλειψη. Μέσω της ανασκόπησης της διεθνούς βιβλιογραφίας παρατηρείται ότι οι περισσότερες μεταβλητές χρησιμοποιούνται για την εξαγωγή αποτελεσμάτων βασιζόμενων σε περιγραφική ανάλυση και λίγες προσπάθειες έχουν καταγραφεί σχετικά με τη μελέτη οικονομετρικών μοντέλων (Brida and Seijas, 2012; Yang and Fik, 2014).

Δημιουργήθηκαν μία σειρά από μοντέλα που αναδεικνύουν τα εξής:

- Την τάση για μεγάλης διάρκειας κρουαζιέρα στα ελληνικά νησιά.
- Την τάση για μεγαλύτερο ύψος δαπάνης από τους επιβάτες στα λιμάνια διέλευσης των κρουαζιερόπλοιων.
- Την τάση για μεγαλύτερο ύψος δαπάνης από τους επιβάτες μέσα στο κρουαζιερόπλοιο.
- Την πρόβλεψη επιβάτες με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά να ανήκουν σε διάφορες εθνικότητες.
- Την τάση των επιβατών να πραγματοποιήσουν διακοπές στην Ελλάδα, αντί της κρουαζιέρας, με το ίδιο χρηματικό ποσό που τους κόστισε η κρουαζιέρα ως εναλλακτική λύση.
- Την πρόβλεψη εθνικότητας
- Τέλος, κατασκευάστηκε το τελικό μοντέλο πρόβλεψης (ΣΔ) που δηλώνει τους παράγοντες εκείνους που συμβάλλουν στην επιθυμία του επιβάτη να δαπανήσει κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας του.

Οι μεταβλητές που προέκυψαν από την ανάλυση είναι οι εξής:

- Διάρκεια κρουαζιέρας (**ΔΚ**)
- Ύψος δαπάνης στα λιμάνια διέλευσης (**ΔΛ**)
- Ύψος δαπάνης στο κρουαζιερόπλοιο (**ΔΚ**)
- Ευρωπαίος (**ΕΥ**) – Β. Αμερικάνος (**ΒΑ**)

- Εναλλακτική λύση (ΕΛ)

Για τις παραπάνω εξαρτημένες μεταβλητές χρησιμοποιήθηκαν διαφορετικές ανεξάρτητες μεταβλητές, οι οποίες αναλύονται στη συνέχεια.

Για την πρώτη εξαρτημένη μεταβλητή που είναι η διάρκεια κρουαζιέρας (ΔΚ), επιχειρήσαμε να αναλύσουμε τους παράγοντες εκείνους που επηρεάζουν τον επιβάτη ώστε να επιλέξει κρουαζιέρα μεγαλύτερης διάρκειας, στην προκειμένη περίπτωση κρουαζιέρα 8 ημερών έναντι 3 ημερών. Για την κατασκευή του μοντέλου, και ύστερα από πειράματα, καταλήξαμε στο καλύτερο μοντέλο του οποίου οι ανεξάρτητες μεταβλητές είναι το εισόδημα, η οικογενειακή κατάσταση, η επίσκεψη στην Ελλάδα μόνο για την κρουαζιέρα, το κόστος διακοπών και το ύψος δαπάνης στο κρουαζιερόπλοιο.

Χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της λογιστικής παλινδρόμησης (logistic regression) κατά την οποία ύστερα από αρκετές δοκιμές, καταλήξαμε στο κάτωθι μοντέλο, οι ανεξάρτητες μεταβλητές του οποίου είναι στατιστικά σημαντικές με $p < 0,05$.

5.10.1 Πιθανότητα να πραγματοποιήσει ένας επιβάτης 8μερη κρουαζιέρα έναντι 3μερης

$$\Delta K\rho_{i,t} = 0,257 + 0,896E_{i,t} - 1,223OK(3)_{i,t} + 0,830KE_{i,t} - 0,101K_{i,t} + 0,188\Delta K_{i,t}$$

$\Delta K\rho$ = Διάρκεια κρουαζιέρας

E = Εισόδημα ($p = 0,006 < 0,05$)

OK = Οικογενειακή Κατάσταση, (3): Χήρος/α ($p = 0,013 < 0,05$)

KE = Επίσκεψη στην Ελλάδα μόνο για την κρουαζιέρα ($p = 0,001 < 0,05$)

K = Κόστος ($p = 0,008 < 0,05$)

ΔK = Δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο ($p = 0,004 < 0,05$)

Αν όλες οι άλλες μεταβλητές παραμένουν σταθερές (*ceteris paribus*), τότε προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα. Αν αυξηθεί το εισόδημα των επιβατών κατά 1%, τότε η πιθανότητα να πραγματοποιήσει ο επιβάτης 8μερη κρουαζιέρα αυξάνεται κατά 89%. Ο επιβάτης που δήλωσαν χήροι/ες έχουν κατά 1,223 φορές μικρότερη πιθανότητα να πραγματοποιήσουν 8μερη κρουαζιέρα στην Ελλάδα σε

σχέση με τους επιβάτες που δήλωσαν ελεύθεροι/ες. Ο επιβάτης που επισκέπτεται την Ελλάδα αποκλειστικά και μόνο για να πραγματοποιήσει κρουαζιέρα έχει 83% περισσότερες πιθανότητες να πραγματοποιήσει δμερη κρουαζιέρα από αυτόν που έρχεται στην Ελλάδα για να επισκεφθεί και άλλα μέρη παράλληλα με την πραγματοποίηση κρουαζιέρας. Αν αυξηθεί το κόστος διακοπών του επιβάτη κατά 1% έχει 10% μικρότερες πιθανότητες να πραγματοποιήσει δμερη κρουαζιέρα. Τέλος, αν αυξηθεί κατά 1% το ύψος της δαπάνης στο κρουαζιερόπλοιο, τότε υπάρχει 18% μεγαλύτερη πιθανότητα ο επιβάτης να πραγματοποιήσει δμερη κρουαζιέρα.

Συνεπώς, η πιθανότητα πραγματοποίησης δμερης κρουαζιέρας επηρεάζεται θετικά από το εισόδημα του επιβάτη, το γεγονός ότι πραγματοποιεί επίσκεψη στην Ελλάδα αποκλειστικά και μόνο για την κρουαζιέρα και από το ύψος της δαπάνης στο κρουαζιερόπλοιο. Αρνητικά επηρεάζεται από την οικογενειακή κατάστασή του και από το κόστος των διακοπών του.

5.10.2 Παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης

$$\Delta\Lambda_{i,t} = -2,191 + 0,283\Delta\mathbf{K}_{i,t} + 0,249\Delta\Delta_{i,t} - 0,562\mathbf{E}\Lambda_{i,t} - 0,325\mathbf{I}\mathbf{I}\mathbf{N}_{i,t}$$

$\Delta\Lambda$ = Δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης

$\Delta\mathbf{K}$ = Δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο ($p = 0.001 < 0.05$)

$\Delta\Delta$ = Διάρκεια διακοπών ($p = 0.035 < 0.05$)

$\mathbf{E}\Lambda$ = Εναλλακτική λύση διακοπών ($p = 0.040 < 0.05$)

$\mathbf{I}\mathbf{I}\mathbf{N}$ = Επίσκεψη σε περισσότερα νησιά ($p = 0.010 < 0.05$)

Αν όλες οι άλλες μεταβλητές παραμένουν σταθερές (*ceteris paribus*), τότε προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα. Αν αυξηθεί κατά 1% το ύψος της δαπάνης του επιβάτη στο κρουαζιερόπλοιο, το ύψος της δαπάνης του επιβάτη στα λιμάνια διέλευσης θα αυξηθεί κατά 28%. Αν αυξηθεί η διάρκεια των διακοπών του επιβάτη κατά 1 ημέρα, τότε θα αυξηθεί το ύψος της δαπάνης στα λιμάνια διέλευσης κατά 25% περίπου. Οι επιβάτες που βλέπουν θετικά την πραγματοποίηση διακοπών σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας (αντί της κρουαζιέρας με το ίδιο χρηματικό ποσό), έχουν κατά 56% λιγότερες πιθανότητες να δαπανήσουν πάνω από 100€ στα λιμάνια

διέλευσης. Εάν, τέλος, οι επιβάτες επισκεφθούν έστω ένα νησί παραπάνω κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας, το ύψος της δαπάνης σε κάθε λιμάνι διέλευσης θα μειωθεί κατά 32%.

Συνεπώς, η πιθανότητα μεγαλύτερης δαπάνης στα λιμάνια διέλευσης των κρουαζιερόπλοιων επηρεάζεται θετικά από το ύψος της δαπάνης στο κρουαζιερόπλοιο και από τη διάρκεια των διακοπών. Αρνητικά επηρεάζεται από τη δυνατότητα των επιβατών να κάνουν διακοπές σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας, αντί της κρουαζιέρας, με το ίδιο χρηματικό ποσό και από τη δυνατότητα επίσκεψης σε περισσότερα νησιά.

5.10.3 Παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης των επιβατών στο κρουαζιερόπλοιο

$$\Delta K_{i,t} = 0,299 - 0,793TK(1)_{i,t} + 1,128TK(4)_{i,t} - 0,708\Delta\Lambda(1)_{i,t} - 0,785\Delta\Lambda(2)_{i,t} - 1,084\Delta\Lambda(3)_{i,t} - 0,770\Delta\Lambda(4)_{i,t} + 0,463EK_{i,t} + 0,463E\Lambda_{i,t}$$

ΔK = Δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο

TK = Τύπος καμπίνας, (1): Premium εσωτερική ($p = 0.049 < 0.05$), (4): Πολυτελείας ($p = 0.009 < 0.05$)

$\Delta\Lambda$ = Δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης, (1): 51-100€ ($p = 0.015 < 0.05$), (2): 101-150€ ($p = 0.010 < 0.05$), (3): 151-200€ ($p = 0.004 < 0.05$), (4): >201€ ($p = 0.029 < 0.05$)

EK = Εκδρομές ($p = 0.038 < 0.05$)

$E\Lambda$ = Εναλλακτική λύση διακοπών ($p = 0.017 < 0.05$)

Αν όλες οι άλλες μεταβλητές παραμένουν σταθερές (*ceteris paribus*), τότε προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα. Συγκεκριμένα, ο επιβάτης που διαμένει σε καμπίνα premium εσωτερική έχει κατά 79% λιγότερες πιθανότητες να ξοδέψει πάνω από 101€ στο κρουαζιερόπλοιο για προϊόντα και υπηρεσίες, ενώ αντίθετα ο επιβάτης που διαμένει σε καμπίνα πολυτελείας έχει 112% περισσότερες πιθανότητες να ξοδέψει πάνω από 101€ στο κρουαζιερόπλοιο. Ο επιβάτης που δαπανά από 51-100€ στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου έχει 70% λιγότερες πιθανότητες να δαπανήσει πάνω από 101€ στο πλοίο, ο επιβάτης που δαπανά από 101-150€ στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου έχει 78% λιγότερες πιθανότητες να

δαπανήσει πάνω από 101€ στο πλοίο, ο επιβάτης που δαπανά από 151-200€ στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου έχει κατά 1,084 φορές λιγότερες πιθανότητες να δαπανήσει πάνω από 101€ στο πλοίο, ενώ ο επιβάτης που δαπανά πάνω από 201€ στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου έχει 77% λιγότερες πιθανότητες να δαπανήσει πάνω από 101€ στο πλοίο. Ο επιβάτης που ακολουθεί στις εκδρομές που διοργανώνει η εταιρεία στα λιμάνια διέλευσης έχει 46% περισσότερες πιθανότητες να δαπανήσει πάνω από 101€ στο πλοίο και τέλος, ο επιβάτης που δε θα είχε πρόβλημα να κάνει διακοπές σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας, αντί της κρουαζιέρας, με το ίδιο χρηματικό ποσό, έχει 46% μεγαλύτερες πιθανότητες να δαπανήσει πάνω από 101€ στο πλοίο.

Συνεπώς, η πιθανότητα μεγαλύτερης δαπάνης στο κρουαζιερόπλοιο επηρεάζεται θετικά από τη διαμονή σε καμπίνα πολυτελείας, από την πραγματοποίηση των εκδρομών που προσφέρει η εταιρεία στα λιμάνια διέλευσης και από την εναλλακτική λύση διακοπών. Αρνητικά επηρεάζεται από τη διαμονή σε καμπίνα premium εσωτερική και από τη δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης.

5.10.4 Επιλογές εθνικοτήτων

(Ευρωπαίος πολίτης)

$$\begin{aligned} EY_{i,t} = & 4,250 - 0,191E_{i,t} + 0,674\Phi(1)_{i,t} + 2,749TK(2)_{i,t} - 0,672\Pi T(3)_{i,t} - 0,683KE_{i,t} - \\ & 0,716AE_{i,t} - 0,270K_{i,t} - 0,222\Delta\Lambda_{i,t} - 0,990\Delta K(1)_{i,t} - 0,764\Delta K(2)_{i,t} - 1,273\Delta K(3)_{i,t} - \\ & 1,247EK_{i,t} - 0,886\Delta\Lambda_{i,t} + 0,295\Pi X_{i,t} \end{aligned}$$

EY = Ευρωπαίος

E = Εισόδημα ($p = 0.013 < 0.05$)

Φ = Φύλο, (1): Γυναίκα ($p = 0.006 < 0.05$)

TK = Τύπος καμπίνας, (2): Κανονική εξωτερική ($p = 0.008 < 0.05$)

ΠT = Παρέα στο ταξίδι, (3): Με την οικογένεια ($p = 0.035 < 0.05$)

KE = Επίσκεψη στην Ελλάδα μόνο για την κρουαζιέρα ($p = 0.007 < 0.05$)

AE = Απόκτηση νέων εμπειριών ($p = 0.005 < 0.05$)

K = Κόστος διακοπών ($p = 0.000 < 0.05$)

ΔΛ = Δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης ($p = 0.014 < 0.05$)

ΔK = Δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο, (1): 51-100€ ($p = 0.009 < 0.05$), (2): 101-150€ ($p = 0.046 < 0.05$), (3): >201€ ($p = 0.002 < 0.05$)

EK = Εκδρομές ($p = 0.000 < 0.05$)

ΔΔ = Διάρκεια διακοπών ($p = 0.000 < 0.05$)

ΠX = Παραμονή περισσότερου χρόνου στα λιμάνια διέλευσης ($p = 0.005 < 0.05$)

Από το παραπάνω μοντέλο παρατηρούμε ότι οι ανεξάρτητες μεταβλητές «Φ, φύλο», «TK(2), τύπος καμπίνας» και η «ΠX, παραμονή περισσότερου χρόνου στα λιμάνια διέλευσης» επιδρούν θετικά στην επιλογή του Ευρωπαίου πολίτη. Οι μεταβλητές «E, εισόδημα», «ΠΤ(1), παρέα στο ταξίδι», «KE, επίσκεψη στην Ελλάδα μόνο για την κρουαζιέρα», «AE, απόκτηση νέων εμπειριών», «K, κόστος» «ΔΛ, δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης», «ΔK(1),(2),(3), δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο», «EK, εκδρομές» και «ΔΔ, διάρκεια κρουαζιέρας» επιδρούν αρνητικά επιλογή του Ευρωπαίου πολίτη.

(B. Αμερικανός πολίτης)

$$\mathbf{BA}_{i,t} = -4,391 + 0,240\mathbf{E}_{i,t} + 0,146\mathbf{TK}_{i,t} + 1,086\mathbf{ΠΤ}(1)_{i,t} + 0,602\mathbf{ΠΤ}(2)_{i,t} + 1,036\mathbf{ΠΤ}(3)_{i,t} + 0,519\mathbf{EπK}_{i,t} - 0,646\mathbf{KE}_{i,t} + 1,107\mathbf{EK}_{i,t} + 0,291\mathbf{ΔΔ}_{i,t}$$

BA = B. Αμερικανός

E = Εισόδημα ($p = 0.000 < 0.05$)

TK = Τύπος καμπίνας ($p = 0.049 < 0.05$)

ΠΤ = Παρέα στο ταξίδι, (1): Με φίλους ($p = 0.005 < 0.05$), (2): Με γκρουπ ($p = 0.033 < 0.05$), (3): Με την οικογένεια ($p = 0.000 < 0.05$)

EπK = Επανάληψη κρουαζιέρας ($p = 0.016 < 0.05$)

KE = Επίσκεψη στην Ελλάδα μόνο για την κρουαζιέρα ($p = 0.020 < 0.05$)

EK = Εκδρομές ($p = 0.000 < 0.05$)

ΔΔ = Διάρκεια διακοπών ($p = 0.003 < 0.05$)

Από το παραπάνω μοντέλο παρατηρούμε ότι όλες οι ανεξάρτητες μεταβλητές επιδρούν θετικά στην επιλογή του B. Αμερικανού πολίτη, εκτός από την ανεξάρτητη μεταβλητή «KE, επίσκεψη στην Ελλάδα μόνο για την κρουαζιέρα». Αν όλες οι άλλες μεταβλητές παραμένουν σταθερές (*ceteris paribus*), τότε προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα.

Σημειώνεται ότι το ίδιο σετ ανεξάρτητων μεταβλητών μελετήθηκε και στα δύο προαναφερθέντα υποσύνολα επιβατών. Ωστόσο, στα παραπάνω μοντέλα παρουσιάζονται μόνο οι στατιστικά σημαντικές μεταβλητές.

5.10.5 Παράγοντες που επηρεάζουν τη διάθεση των επιβατών να πραγματοποιήσουν εναλλακτικά διακοπές σε άλλο μέρος της Ελλάδας (με το ίδιο χρηματικό ποσό που τους κόστισε η κρουαζιέρα).

$$E\Lambda_{i,t} = 0,158 + 0,467H(3)_{i,t} - 0,783E(2)_{i,t} - 0,606E(3)_{i,t} - 1,111E(5)_{i,t} + 0,389E\Pi_{i,t} - 0,552\Delta\Lambda_{100,i,t} + 0,521\Delta K_{100,i,t}$$

$E\Lambda$ = Εναλλακτική λύση διακοπών

H = Ηλικία, (3): >66 ετών ($p = 0.034 < 0.05$)

E = Εισόδημα, (2): 20.001-30.000€ ($p = 0.013 < 0.05$), (3): 30.001-40.000€ ($p = 0.027 < 0.05$), (5): >50.001€ ($p = 0.000 < 0.05$)

$E\Pi$ = Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό ($p = 0.039 < 0.05$)

$\Delta\Lambda_{100}$ = Δαπάνη στα λιμάνια (άνω των 101€) ($p = 0.040 < 0.05$)

ΔK_{100} = Δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο (άνω των 101€) ($p = 0.008 < 0.05$)

Από το παραπάνω μοντέλο παρατηρούμε ότι οι ανεξάρτητες μεταβλητές « $H(4)$, ηλικία», η « $E\Pi$, γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό» και η « ΔK_{100} , δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο (άνω των 100€) επιδρούν θετικά στη διάθεση των επιβατών να πραγματοποιήσουν εναλλακτικά διακοπές σε άλλο μέρος της Ελλάδας (με το ίδιο χρηματικό ποσό που τους κόστισε η κρουαζιέρα). Οι μεταβλητές « $E(2),(3),(5)$, εισόδημα» επιδρούν αρνητικά στην εξαρτημένη μεταβλητή. Αν όλες οι άλλες μεταβλητές παραμένουν σταθερές (*ceteris paribus*), τότε προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα. Συγκεκριμένα, ο επιβάτης ηλικία άνω των 66 ετών, έχει κατά 46% μεγαλύτερες πιθανότητες να προτιμήσει να κάνει διακοπές σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας, αντί της κρουαζιέρας, με το ίδιο χρηματικό ποσό που του στοίχισε η κρουαζιέρα. Επιβάτης με εισόδημα από 20.001-30.000€ έχει κατά 78% λιγότερες πιθανότητες να επιλέξει την εναλλακτική λύση των διακοπών σε άλλο μέρος, αντί της κρουαζιέρας, με εισόδημα από 30.001-40.000€ έχει κατά 60% λιγότερες πιθανότητες

να επιλέξει την εναλλακτική λύση και με εισόδημα άνω των 50.001€ έχει κατά 1,111 φορές λιγότερες πιθανότητες να επιλέξει την εναλλακτική λύση. Ο επιβάτης που αποφάσισε να επισκεφθεί την Ελλάδα για να γνωρίσει τον ελληνικό πολιτισμό, έχει κατά 39% περισσότερες πιθανότητες να επιλέξει την εναλλακτική λύση διακοπών. Ο επιβάτης που δαπανά πάνω από 100€ στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου έχει κατά 55% λιγότερες πιθανότητες να επιλέξει την εναλλακτική λύση, ενώ αυτός που δαπανά πάνω από 100€ στο πλοίο έχει κατά 52% περισσότερες πιθανότητες να επιλέξει την εναλλακτική λύση διακοπών.

Συνεπώς, η πιθανότητα του να επιλέξει ένας επιβάτης να κάνει διακοπές σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας, με το ίδιο χρηματικό ποσό που του στοίχισε η κρουαζιέρα, επηρεάζεται θετικά από την ηλικία, την επιθυμία του για γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό και το ύψος της δαπάνης στο κρουαζιερόπλοιο.

5.11 Στατιστικά μοντέλα πρόβλεψης για την 3μερη κρουαζιέρα

5.11.1 Παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης

$$\Delta\Lambda_{i,t} = -1,493 - 0,527\Pi N_{i,t} - 1,702\Delta\Delta(1)_{i,t} + 1,246\Delta K_{100}_{i,t}$$

$\Delta\Lambda$ = Δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης

ΠN = Επίσκεψη σε περισσότερα νησιά ($p = 0.007 < 0.05$)

$\Delta\Delta$ = Διάρκεια διακοπών, (1): 8-11 ημέρες ($p = 0.016 < 0.05$)

ΔK_{100} = Δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο (άνω των 100€) ($p = 0.004 < 0.05$)

Από το παραπάνω μοντέλο παρατηρούμε ότι η ανεξάρτητη μεταβλητή « ΔK_{100} , δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο, άνω των 100€) επιδρά θετικά στο ύψος της δαπάνης στα λιμάνια διέλευσης των κρουαζιερόπλοιων. Οι μεταβλητές « ΠN , επίσκεψη σε περισσότερα νησιά» και « $\Delta\Delta(1)$, διάρκεια διακοπών» επιδρούν αρνητικά στην εξαρτημένη μεταβλητή. Αν όλες οι άλλες μεταβλητές παραμένουν σταθερές (*ceteris paribus*), τότε προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα. Συγκεκριμένα, αν αυξηθεί ο αριθμός των νησιών που προσεγγίζει το κρουαζιερόπλοιο κατά ένα, τότε, το ύψος της δαπάνης στα λιμάνια διέλευσης θα μειωθεί κατά 52%. Αν αυξηθεί η διάρκεια των

διακοπών κατά 1 ημέρα, τότε θα μειωθεί το ύψος της δαπάνης στα λιμάνια διέλευσης κατά 1,702 φορές. Τέλος, ο επιβάτης που δαπανά πάνω από 100€ στο κρουαζιερόπλοιο έχει κατά 1,246 φορές μεγαλύτερες πιθανότητες να ξοδέψει πάνω από 100€ και στα λιμάνια διέλευσης.

Συνεπώς, η πιθανότητα μεγαλύτερης δαπάνης στα λιμάνια διέλευσης των κρουαζιερόπλοιων επηρεάζεται θετικά από το ύψος της δαπάνης στο κρουαζιερόπλοιο και αρνητικά επηρεάζεται από την επίσκεψη σε περισσότερα νησιά και από τη διάρκεια των διακοπών.

5.11.2 Παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης των επιβατών στο κρουαζιερόπλοιο

$$\Delta K_{i,t} = 0,583 + 0,661E\Pi_{i,t} - 1,318\Delta\Lambda(1)_{i,t} - 1,656\Delta\Lambda(2)_{i,t} - 2,554\Delta\Lambda(3)_{i,t} - 1,212\Delta\Lambda(4)_{i,t} + 0,717E\mathbf{N}_{i,t} - 1,552\mathbf{H}(2)_{i,t}$$

ΔK = Δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο

$E\Pi$ = Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό ($p = 0.043 < 0.05$)

$\Delta\Lambda$ = Δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης, (1): 51-100€ ($p = 0.010 < 0.05$), (2): 101-150€ ($p = 0.002 < 0.05$), (3): 151-200€ ($p = 0.000 < 0.05$), (4): >201€ ($p = 0.035 < 0.05$)

$E\mathbf{N}$ = Εναλλακτική λύση διακοπών ($p = 0.033 < 0.05$)

\mathbf{H} = Ηλικία, (2): 46-65 ετών ($p = 0.007 < 0.05$)

Από το παραπάνω μοντέλο παρατηρούμε ότι οι ανεξάρτητες μεταβλητές «EΠ, γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό» και «EΝ, εναλλακτική λύση διακοπών» επιδρούν θετικά στην πιθανότητα να δαπανήσει ένας επιβάτης πάνω από 101€ στο κρουαζιερόπλοιο. Οι μεταβλητές «ΔΛ(1)(2),(3),(4), δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης» και η «H(2), ηλικία» επιδρούν αρνητικά στην εξαρτημένη μεταβλητή. Αν όλες οι άλλες μεταβλητές παραμένουν σταθερές (*ceteris paribus*), τότε προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα. Συγκεκριμένα, ο επιβάτης που αποφασίζει μνα επισκεφθεί την Ελλάδα για να γνωρίσει τον ελληνικό πολιτισμό, έχει κατά 66% περισσότερες πιθανότητες να δαπανήσει πάνω από 101€ στο κρουαζιερόπλοιο για προϊόντα και υπηρεσίες. Ο επιβάτης που δαπανά από 51-100€ στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου έχει 1,318 φορές λιγότερες πιθανότητες να δαπανήσει πάνω από

101€ στο πλοίο, ο επιβάτης που δαπανά από 101-150€ στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου έχει 1,656 φορές λιγότερες πιθανότητες να δαπανήσει πάνω από 101€ στο πλοίο, ο επιβάτης που δαπανά από 151-200€ στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου έχει 2,554 φορές λιγότερες πιθανότητες να δαπανήσει πάνω από 101€ στο πλοίο, ενώ ο επιβάτης που δαπανά πάνω από 201€ στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου έχει 1,212 φορές λιγότερες πιθανότητες να δαπανήσει πάνω από 101€ στο πλοίο. Ο επιβάτης που δε θα είχε πρόβλημα να κάνει διακοπές σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας, αντί της κρουαζιέρας, με το ίδιο χρηματικό ποσό, έχει 71% μεγαλύτερες πιθανότητες να δαπανήσει πάνω από 101€ στο πλοίο και τέλος ο επιβάτης ηλικίας 45-65 ετών έχει κατά 1,552 φορές λιγότερες πιθανότητες να δαπανήσει πάνω από 101€ στο πλοίο.

Συνεπώς, η πιθανότητα μεγαλύτερης δαπάνης στο κρουαζιερόπλοιο επηρεάζεται θετικά από τη γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό και από την εναλλακτική λύση των διακοπών.

5.11.3 Επιλογές εθνικοτήτων

(Ευρωπαίος πολίτης)

$$EY_{i,t} = 6.578 - 0.229E_{i,t} - 1.194\Phi_{i,t} - 0,288K_{i,t} - 1,613EK_{i,t} - 1,014TE_{i,t} - 0,832\Delta\Delta_{i,t}$$

EY = Ευρωπαίος

E = Εισόδημα ($p = 0.041 < 0.05$)

Φ = Φύλο ($p = 0.002 < 0.05$)

K = Κόστος διακοπών ($p = 0.002 < 0.05$)

EK = Εκδρομές ($p = 0.000 < 0.05$)

TE = Τιμή εκδρομών ($p = 0.006 < 0.05$)

ΔΔ = Διάρκεια διακοπών ($p = 0.000 < 0.05$)

Από το παραπάνω μοντέλο παρατηρούμε ότι οι ανεξάρτητες μεταβλητές «E, εισόδημα», «Φ, φύλο», «K, κόστος διακοπών», «EK, εκδρομές», «TE, τιμή εκδρομών» και «ΔΔ, διάρκεια διακοπών» επιδρούν αρνητικά στην επιλογή του Ευρωπαίου πολίτη.

(B. Αμερικανός πολίτης)

$$\mathbf{BA}_{i,t} = -2,770 + 0,237\mathbf{E}_{i,t} + 0,259\mathbf{TK}_{i,t} + 1,853\mathbf{ΠΤ}(1)_{i,t} + 0,850\mathbf{ΠΤ}(3)_{i,t} + 0,959\mathbf{EπK}_{i,t} \\ + 1,516\mathbf{EK}_{i,t} - 0,499\mathbf{ΠN}_{i,t}$$

BA = B. Αμερικανός

E = Εισόδημα ($p = 0.028 < 0.05$)

TK = Τύπος καμπίνας ($p = 0.049 < 0.05$)

ΠΤ = Παρέα στο ταξίδι, (1): Με φίλους ($p = 0.003 < 0.05$), (3): Με την οικογένεια ($p = 0.047 < 0.05$)

EπK = Επανάληψη κρουαζιέρας ($p = 0.006 < 0.05$)

EK = Εκδρομές ($p = 0.002 < 0.05$)

ΠN = Επίσκεψη σε περισσότερα νησιά ($p = 0.001 < 0.05$)

Από το παραπάνω μοντέλο παρατηρούμε ότι όλες οι ανεξάρτητες μεταβλητές επιδρούν θετικά στην επιλογή του B. Αμερικανού πολίτη.

5.11.4 Παράγοντες που επηρεάζουν τη διάθεση των επιβατών να πραγματοποιήσουν εναλλακτικά διακοπές σε άλλο μέρος της Ελλάδας (με το ίδιο χρηματικό ποσό που τους κόστισε η κρουαζιέρα)

$$\mathbf{EN}_{i,t} = -0,830 - 1,136\mathbf{E}(5)_{i,t} - 3,271\mathbf{TK}(5)_{i,t} - 0,984\mathbf{NΠ}_{i,t} + 0,903\mathbf{ΔK_100}_{i,t} + \\ 0,320\mathbf{ΔΔ}_{i,t} + 0,491\mathbf{ΠX}_{i,t}$$

EN = Εναλλακτική λύση διακοπών

E = Εισόδημα, (5): >50.001€ ($p = 0.030 < 0.05$)

TK = Τύπος καμπίνας, (5): Σουίτα ($p = 0.015 < 0.05$)

NΠ = Γνωριμία με νέους προορισμούς ($p = 0.004 < 0.05$)

ΔK_100 = Δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο (άνω των 100€) ($p = 0.008 < 0.05$)

ΔΔ = Διάρκεια διακοπών ($p = 0.033 < 0.05$)

ΠX = Παραμονή περισσότερου χρόνου στα λιμάνια διέλευσης ($p = 0.001 < 0.05$)

Οι ανεξάρτητες μεταβλητές « ΔK_100, δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο (άνω των 100€)», «ΔΔ, διάρκεια διακοπών» και «ΠX, παραμονή περισσότερου χρόνου στα

λιμάνια διέλευσης» επιδρούν θετικά στη διάθεση των επιβατών να πραγματοποιήσουν εναλλακτικά διακοπές σε άλλο μέρος της Ελλάδας (με το ίδιο χρηματικό ποσό που τους κόστισε η κρουαζιέρα). Οι μεταβλητές «E(5), εισόδημα», «TK(5), τύπος καμπίνας» και «ΝΠ, γνωριμία με νέους προορισμούς» επιδρούν αρνητικά στην εξαρτημένη μεταβλητή. Αν όλες οι άλλες μεταβλητές παραμένουν σταθερές (*ceteris paribus*), τότε προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα. Συγκεκριμένα, ο επιβάτης με ετήσιο ατομικό εισόδημα άνω των €50.001 έχει 1,136 φορές μικρότερη πιθανότητα να επιλέξει την εναλλακτική λύση διακοπών. Ο επιβάτης που επιλέγει σουίτα για τη διαμονή του στο κρουαζιερόπλοιο, έχει κατά 3,27 φορές λιγότερες πιθανότητες να επιλέξει την εναλλακτική λύση διακοπών, όπως λιγότερες πιθανότητες (κατά 98%) έχει ο επιβάτης που επιθυμεί να γνωρίσει νέους προορισμούς. Αντίθετα, ο επιβάτης που δαπανά πάνω από 100€ στο κρουαζιερόπλοιο για προϊόντα και υπηρεσίες, έχει 90% περισσότερες πιθανότητες να επιλέξει την εναλλακτική λύση των διακοπών. Αν αυξηθεί η διάρκεια των διακοπών κατά μία μέρα, ο επιβάτης έχει 32% περισσότερες πιθανότητες να επιλέξει την εναλλακτική λύση των διακοπών, όπως περισσότερες πιθανότητες (κατά 49%) έχει και ο επιβάτης ο οποίος επιθυμεί να παραμείνει περισσότερο χρόνο στα λιμάνια διέλευσης. Συνεπώς, η δαπάνη του επιβάτη πάνω από 100€ στο κρουαζιερόπλοιο, η διάρκεια των διακοπών και η παραμονή περισσότερου χρόνου στα λιμάνια διέλευσης, επηρεάζουν θετικά την εναλλακτική λύση των διακοπών.

5.12 Στατιστικά μοντέλα πρόβλεψης για την δμερη κρουαζιέρα

5.12.1 Παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης

$$\Delta\Lambda_{i,t} = -1,775 + 1,455\text{OK}(1)_{i,t} - 1,208\text{OK}(2)_{i,t} - 2,560\text{OK}(3)_{i,t} + 0,245\text{E}\Theta_{i,t} + 1,178\Delta\text{K}_{100,i,t}$$

$\Delta\Lambda$ = Δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης

OK = Οικογενειακή κατάσταση, (1): παντρεμένος/η ($p = 0.013 < 0.05$), (2): διαζευγμένος/η ($p = 0.005 < 0.05$), (3): χήρος/α ($p = 0.004 < 0.05$)

$\text{E}\Theta$ = Εθνικότητα ($p = 0.002 < 0.05$)

ΔK_{100} = Δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο (άνω των 100€) ($p = 0.000 < 0.05$)

Από το παραπάνω μοντέλο παρατηρούμε ότι οι ανεξάρτητες μεταβλητές «OK(1), οικογενειακή κατάσταση – παντρεμένος/η», «EΘ, εθνικότητα» και «ΔK_100, δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο, άνω των 100€) επιδρούν θετικά στο ύψος της δαπάνης στα λιμάνια διέλευσης των κρουαζιερόπλοιων, ενώ αντίθετα οι μεταβλητές «OK(2), οικογενειακή κατάσταση – διαζευγμένος/η» και «OK(3), οικογενειακή κατάσταση – διαζευγμένος/η» επιδρούν αρνητικά στην εξαρτημένη μεταβλητή. Αν όλες οι άλλες μεταβλητές παραμένουν σταθερές (*ceteris paribus*), τότε προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα. Συγκεκριμένα, ο επιβάτης που είναι παντρεμένος, έχει κατά 1,455 φορές περισσότερες πιθανότητες να δαπανήσει πάνω από 100€ στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου. Ο επιβάτης που δηλώνει διαζευγμένος ή χήρος έχει λιγότερες πιθανότητες να δαπανήσει πάνω από 100€ στα λιμάνια διέλευσης (κατά 1,208 και 2,56 φορές αντίστοιχα). Η εθνικότητα του επιβάτη επηρεάζει θετικά κατά 24% τη δαπάνη πάνω από 100€. Τέλος, ο επιβάτης που δαπανά πάνω από 100€ στο κρουαζιερόπλοιο, έχει κατά 1,178 φορές περισσότερες πιθανότητες να δαπανήσει πάνω από 100€ και στα λιμάνια διέλευσης.

Συνεπώς, ο επιβάτης που δηλώνει παντρεμένος, η εθνικότητά του και η διάθεση του να δαπανήσει πάνω από 100€ στο κρουαζιερόπλοιο επηρεάζουν θετικά το ύψος της δαπάνης στα λιμάνια διέλευσης.

5.12.2 Παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης των επιβατών στο κρουαζιερόπλοιο

$$\Delta K_{i,t} = -0,922 - 0,732E(3)_{i,t} + 1,034\Delta\Lambda_{100}_{i,t}$$

ΔK = Δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο

E = Εισόδημα, (3): 30.001-40.000€ ($p = 0.042 < 0.05$)

$\Delta\Lambda_{100}$ = Δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης (Πάνω από 100€) ($p = 0.000 < 0.05$)

Από το παραπάνω μοντέλο παρατηρούμε ότι η ανεξάρτητη μεταβλητή «E, εισόδημα» επιδρά αρνητικά στην πιθανότητα να δαπανήσει ένας επιβάτης πάνω από 101€ στο κρουαζιερόπλοιο, ενώ η μεταβλητή « $\Delta\Lambda_{100}$, δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης άνω των 100€» επιδρά θετικά στην πιθανότητα να δαπανήσει ένας επιβάτης πάνω από

101€ στο κρουαζιερόπλοιο. Αν όλες οι άλλες μεταβλητές παραμένουν σταθερές (*ceteris paribus*), τότε προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα. Συγκεκριμένα, αν αυξηθεί το εισόδημα κατά 1%, ο επιβάτης έχει κατά 73% λιγότερες πιθανότητες να δαπανήσει πάνω από 100€ στο κρουαζιερόπλοιο, ενώ ο επιβάτης που δαπανά πάνω από 100€ στα λιμάνια διέλευσης, έχει κατά 1,034 φορές περισσότερες πιθανότητες να δαπανήσει πάνω από 100€ στο κρουαζιερόπλοιο.

Συνεπώς, η πιθανότητα μεγαλύτερης δαπάνης στο κρουαζιερόπλοιο επηρεάζεται θετικά από τη δαπάνη άνω των 100€ στα λιμάνια διέλευσης και αρνητικά από το εισόδημα.

5.12.3 Επιλογές εθνικότητας

(Ευρωπαίος πολίτης)

$$EY_{i,t} = 5,091 - 0,194E_{i,t} - 1,187ΠΤ(1)_{i,t} - 0,876EπK_{i,t} - 1,038AE_{i,t} - 0,176K_{i,t} - 1,114ΔΛ_100_{i,t} + 0,819ΔK_100_{i,t} - 0,941EK_{i,t} - 0,935ΔΔ_{i,t}$$

EY = Ευρωπαίος

E = Εισόδημα ($p = 0.049 < 0.05$)

ΠΤ = Παρέα στο ταξίδι, (1): με φίλους ($p = 0.048 < 0.05$)

EπK = Επανάληψη κρουαζιέρας ($p = 0.004 < 0.05$)

AE = Απόκτηση νέων εμπειριών ($p = 0.001 < 0.05$)

K = Κόστος διακοπών ($p = 0.038 < 0.05$)

ΔΛ_100 = Δαπάνη στα λιμάνια (άνω των 100) ($p = 0.001 < 0.05$)

ΔK_100 = Δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο (άνω των 100) ($p = 0.014 < 0.05$)

EK = Εκδρομές ($p = 0.005 < 0.05$)

ΔΔ = Διάρκεια διακοπών ($p = 0.000 < 0.05$)

Από το παραπάνω μοντέλο παρατηρούμε ότι οι ανεξάρτητες μεταβλητές «E, εισόδημα», «ΠΤ, παρέα στο ταξίδι», «EπK, επανάληψη κρουαζιέρας», «AE, απόκτηση νέων εμπειριών», «K, Κόστος διακοπών», «ΔΛ_100, δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης (άνω των 100€)», «EK, εκδρομές» και «ΔΔ, διάρκεια διακοπών» επιδρούν αρνητικά στην επιλογή του Ευρωπαίου πολίτη. Θετικά επιδρούν η ανεξάρτητη μεταβλητή «ΔK_100, δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο (άνω των 100€)».

(B. Αμερικανός πολίτης)

$$\mathbf{BA}_{i,t} = -2,309 - 1,635\mathbf{H}(2)_{i,t} + 0,318\mathbf{E}_{i,t} - 1,187\mathbf{KE}_{i,t} + 1,022\mathbf{AE}_{i,t} - 0,798\mathbf{\Delta K}_{100,i,t} + 1,056\mathbf{EK}_{i,t} + 0,313\mathbf{\Delta\Delta}_{i,t} - 0,631\mathbf{EN}_{i,t}$$

BA = B. Αμερικανός

H = Ηλικία, (2): 46-65 ετών ($p = 0.023 < 0.05$)

E = Εισόδημα ($p = 0.003 < 0.05$)

KE = Επίσκεψη στην Ελλάδα μόνο για την κρουαζιέρα ($p = 0.001 < 0.05$)

AE = Απόκτηση νέων εμπειριών ($p = 0.001 < 0.05$)

\Delta K_{100} = Δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο (άνω των 100€) ($p = 0.008 < 0.05$)

EK = Εκδρομές ($p = 0.005 < 0.05$)

\Delta\Delta = Διάρκεια διακοπών ($p = 0.022 < 0.05$)

EN = Εναλλακτική λύση διακοπών ($p = 0.039 < 0.05$)

Από το παραπάνω μοντέλο παρατηρούμε ότι οι ανεξάρτητες μεταβλητές που επιδρούν θετικά στην επιλογή του B. Αμερικανού πολίτη, ενώ αρνητικά επιδρούν οι «H, ηλικία», «KE, επίσκεψη στην Ελλάδα μόνο για την κρουαζιέρα», «\Delta K_{100}, δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο (άνω των 100€)» και «EN, εναλλακτική λύση».

5.12.4 Παράγοντες που επηρεάζουν τη διάθεση των επιβατών να πραγματοποιήσουν εναλλακτικά διακοπές σε άλλο μέρος της Ελλάδας (με το ίδιο χρηματικό ποσό που τους κόστισε η κρουαζιέρα)

$$\mathbf{EN}_{i,t} = -1,238 + 0,167\mathbf{E}_{i,t} - 0,844\mathbf{KE}_{i,t} + 0,190\mathbf{\Delta K}_{i,t} + 0,593\mathbf{E\Pi}_{i,t} + 0,375\mathbf{\Pi X}_{i,t} - 0,688\mathbf{BA}_{i,t}$$

EN = Εναλλακτική λύση διακοπών

E = Εισόδημα ($p = 0.049 < 0.05$)

KE = Επίσκεψη στην Ελλάδα μόνο για την κρουαζιέρα ($p = 0.004 < 0.05$)

\Delta K = Δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο ($p = 0.037 < 0.05$)

E\Pi = Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό ($p = 0.021 < 0.05$)

\Pi X = Παραμονή περισσότερου χρόνου στα λιμάνια διέλευσης ($p = 0.001 < 0.05$)

BA = Πολίτης B. Αμερικής ($p = 0.048 < 0.05$)

Από το παραπάνω μοντέλο παρατηρούμε ότι οι ανεξάρτητες μεταβλητές «Ε, εισόδημα», «ΔΚ, δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο», «ΕΠ, γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό» και «ΠΧ, παραμονή περισσότερου χρόνου στα λιμάνια διέλευσης» επιδρούν θετικά στη διάθεση των επιβατών να πραγματοποιήσουν εναλλακτικά διακοπές σε άλλο μέρος της Ελλάδας (με το ίδιο χρηματικό ποσό που τους κόστισε η κρουαζιέρα). Οι μεταβλητές «ΚΕ, επίσκεψη στην Ελλάδα μόνο για την κρουαζιέρα» και «ΒΑ, Πολίτης Β. Αμερικής» επιδρούν αρνητικά στην εξαρτημένη μεταβλητή. Αν όλες οι άλλες μεταβλητές παραμένουν σταθερές (*ceteris paribus*), τότε προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα. Συγκεκριμένα, αν αυξηθεί το εισόδημα κατά 1%, τότε υπάρχουν κατά 16% περισσότερες πιθανότητες ο επιβάτης να επιλέξει την εναλλακτική λύση διακοπών. Ο επιβάτης που επιλέγει την Ελλάδα μόνο για την κρουαζιέρα, έχει κατά 84% λιγότερες πιθανότητες να επιλέξει την εναλλακτική λύση διακοπών. Αν αυξηθεί η δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο κατά 1%, τότε ο επιβάτης έχει 19% περισσότερες πιθανότητες να επιλέξει την εναλλακτική λύση διακοπών. Ο επιβάτης που έρχεται στην Ελλάδα για να γνωρίσει τον ελληνικό πολιτισμό, έχει 59% περισσότερες πιθανότητες να επιλέξει την εναλλακτική λύση διακοπών. Ο επιβάτης που επιθυμεί την παραμονή περισσότερου χρόνου στα λιμάνια διέλευσης, έχει 37% περισσότερες πιθανότητες να επιλέξει την εναλλακτική λύση διακοπών και τέλος ο επιβάτης που προέρχεται από τη Β. Αμερική έχει κατά 68% λιγότερες πιθανότητες να επιλέξει την εναλλακτική λύση διακοπών.

Συνεπώς, η εναλλακτική λύση διακοπών επηρεάζεται θετικά από το εισόδημα, τη δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο, τη γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό και την παραμονή περισσότερου χρόνου στα λιμάνια διέλευσης.

5.13 Τελικό μοντέλο πρόβλεψης

$$\Sigma\Delta_{i,t} = 1,745 + 0,029\text{ΑΕΠ}_{i,t} + 0,124\text{Ε}_{i,t} - 1,056\text{ΟΚ}(3)_{i,t} - 1,641\text{ΤΠ}(4)_{i,t} - 1,901\text{ΤΠ}(5)_{i,t} + 0,160\text{ΒΑ}_{i,t}$$

ΣΔ = Συνολική Δαπάνη

ΑΕΠ = Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (κατά κεφαλήν, έτος βάσης 2011) ($p = 0.009 < 0.05$)

Ε = Εισόδημα ($p = 0.046 < 0.05$)

ΟΚ = Οικογενειακή κατάσταση, (3): Χήρος/α ($p = 0.031 < 0.05$)

ΤΠ = Τρόπος πληροφόρησης για την κρουαζιέρα, (4): Μέσα κοινωνικής δικτύωσης (Π.χ. facebook) ($p = 0.027 < 0.05$), (5): Ιστοσελίδες με ταξιδιωτικές εμπειρίες (Π.χ. TripAdvisor) ($p = 0.040 < 0.05$)

ΒΑ = Πολίτες Β. Αμερικής ($p = 0.045 < 0.05$)

Από το τελικό μας μοντέλο παρατηρούμε ότι οι ανεξάρτητες μεταβλητές «ΑΕΠ, Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν», «Ε, εισόδημα», και «ΒΑ, Πολίτης Β. Αμερικής» επιδρούν θετικά στη διάθεση των επιβατών να δαπανήσουν κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας τους πάνω από 200€. Αν όλες οι άλλες μεταβλητές παραμένουν σταθερές (*ceteris paribus*), τότε προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα. Συγκεκριμένα, αν αυξηθεί το ΑΕΠ κατά μία μονάδα, τότε η επιθυμία του επιβάτη να δαπανήσει κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας του αυξάνεται κατά 3%. Αν αυξηθεί το εισόδημα του επιβάτη κατά 1%, τότε η επιθυμία του να δαπανήσει κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας του αυξάνεται κατά 12%. Ο χήρος έχει κατά 5% λιγότερες πιθανότητες να δαπανήσει από ό,τι ο ελεύθερος. Ο επιβάτης που ενημερώνεται για την κρουαζιέρα από τα κοινωνικά μέσα δικτύωσης ή από ιστοσελίδες σχετικές με ταξιδιωτικές εμπειρίες έχουν μικρότερες πιθανότητες να δαπανήσουν κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας τους πάνω από 200€ (κατά 1,641 και 1,901 φορές αντίστοιχα). Ο πολίτης της Β. Αμερικής έχει κατά 16% περισσότερες πιθανότητες να δαπανήσει κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας από επιβάτη άλλης εθνικότητας.

Πιο συγκεκριμένα, το εισόδημα επηρεάζει το ύψος της δαπάνης των επιβατών κρουαζιέρας καθώς όσο μεγαλύτερο είναι το ετήσιο ατομικό εισόδημα των επιβατών τόσο πιο πολλά τείνουν να ξοδέψουν κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας τους. Το εισόδημα, επίσης, επηρεάζει τη διάρκεια της κρουαζιέρας. Παρατηρήθηκε ότι όσο μεγαλύτερο είναι το εισόδημα των επιβατών, τόσο μεγαλύτερη είναι η πιθανότητα να πραγματοποιήσουν κρουαζιέρα μεγαλύτερης διάρκειας. Συγκεκριμένα, για ετήσιο ατομικό εισόδημα από €20.000 και άνω, η πλειοψηφία των επιβατών επέλεξε να πραγματοποιήσει 8μερη κρουαζιέρα, έναντι των επιβατών με εισόδημα έως €20.000 που επέλεξαν την 3μερη. Ομοίως, οι επιβάτες με υψηλότερα εισοδήματα τείνουν να επιλέγουν καλύτερες καμπίνες για τη διαμονή τους και κυρίως επιβάτες με εισόδημα άνω των €40.000 φαίνεται να επιλέγουν τέτοιου είδους καμπίνες. Επιβάτες με υψηλά εισοδήματα επιλέγουν να συνδυάσουν την κρουαζιέρα στην Ελλάδα με άλλου είδους διακοπές και ενδιαφέρονται κυρίως να γνωρίσουν νέους προορισμούς, με αποτέλεσμα να κάνουν αρκετές μέρες διακοπές στην Ελλάδα (άνω των 16 ημερών). Αξιοσημείωτο είναι ότι οι επιβάτες όλων των εισοδηματικών τάξεων έκαναν κράτηση εισιτηρίων μέσω οργανωμένων ταξιδιωτικών πρακτορείων σε αντιδιαστολή με τους ελάχιστους επιβάτες που προτίμησαν να κλείσουν εισιτήρια μεμονωμένα. Επιβάτες με ετήσιο ατομικό εισόδημα άνω των €40.000 δαπάνησαν πάνω από €200 πάνω στο κρουαζιερόπλοιο σε αντίθεση με τους επιβάτες των υπόλοιπων εισοδηματικών τάξεων. Η πραγματοποίηση εκδρομών στα νησιά διέλευσης που προσφέρει η εταιρεία φαίνεται να ενδιέφερε κυρίως τους επιβάτες υψηλού εισοδήματος οι οποίοι και θεώρησαν ότι η σχέση τιμής και ποιότητας των συγκεκριμένων εκδρομών ήταν πολύ θετική. Η συνολική διάρκεια διακοπών των επιβατών με υψηλό εισόδημα (άνω των €50.000) ήταν μεγάλη (άνω των 16 ημερών) σε αντίθεση με τους επιβάτες χαμηλών εισοδημάτων που πραγματοποίησαν μικρότερης διάρκειας διακοπές. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως οι επιβάτες με υψηλότερα εισοδήματα ήταν διαλλακτικοί στην πραγματοποίηση διακοπών σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας (αντί της κρουαζιέρας) με το ίδιο χρηματικό ποσό που τους στοίχισε η κρουαζιέρα. Οι επιβάτες αυτοί, δεν ήρθαν στην Ελλάδα αποκλειστικά και μόνο για την κρουαζιέρα, αλλά για να πραγματοποιήσουν διακοπές και σε άλλα μέρη της Ελλάδας, η πλειοψηφία τους προτίμησε την 8μερη κρουαζιέρα και ξόδεψαν πάνω από €100 στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου αλλά και πάνω στο πλοίο. Σημαντικό είναι να αναφέρουμε ότι

τους επιβάτες υψηλού εισοδήματος τους ενδιέφερε να επισκεφθούν αρχαιολογικούς χώρους, προέρχονται κυρίως από τη Βόρεια Αμερική και είναι παντρεμένοι.

Η οικογενειακή κατάσταση επηρεάζει το ύψος της δαπάνης κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας. Συγκεκριμένα, βάσει της ανάλυσής μας, το ύψος της δαπάνης επηρεάζεται πολύ από την οικογενειακή κατάσταση και ιδίως από τους επιβάτες οι οποίοι είναι παντρεμένοι. Η πλειοψηφία των επιβατών αυτής της οικογενειακής κατάστασης επέλεξαν να πραγματοποιήσουν 8μερη κρουαζιέρα, συνεπώς το ύψος της δαπάνης τους είναι μεγαλύτερο, δεν ήρθαν στην Ελλάδα μόνο για την κρουαζιέρα αλλά αποφάσισαν να επισκεφθούν και άλλα μέρη και ενημερώθηκαν για τη συγκεκριμένη κρουαζιέρα από ταξιδιωτικά γραφεία. Χαρακτηριστικό είναι ότι η πλειοψηφία δαπάνησε πάνω από €100 πάνω στο κρουαζιερόπλοιο, η ηλικιακή κατηγορία των περισσότερων ήταν από 46-65 ετών και το ετήσιο ατομικό τους εισόδημα άνω των €50.001.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, ο τρόπος πληροφόρησης της κρουαζιέρας επηρεάζει σημαντικά το ύψος της δαπάνης κατά τη διάρκειά αυτής. Η πλειοψηφία των επιβατών που πληροφορήθηκαν για την κρουαζιέρα από ταξιδιωτικό γραφείο, επέλεξαν να πραγματοποιήσουν το ταξίδι με την οικογένειά τους, ήρθαν για πρώτη φορά στην Ελλάδα και κίνητρό τους ήταν να μάθουν για τον ελληνικό πολιτισμό αλλά και τον ελληνικό τρόπο ζωής. Η συντριπτική πλειοψηφία των επιβατών που πληροφορήθηκαν για την κρουαζιέρα από ταξιδιωτικό γραφείο πραγματοποίησαν τις εκδρομές που προσέφερε η εταιρεία στα λιμάνια διέλευσης του πλοίου και η διάρκεια των διακοπών τους στην Ελλάδα ήταν άνω των 12 ημερών. Η μεγάλη πλειοψηφία των επιβατών αυτών ήταν παντρεμένοι και προερχόμενοι κυρίως από τη Βόρεια Αμερική.

Από την ανάλυση της έρευνας μας προέκυψε ότι οι επιβάτες που προέρχονται από τη Βόρεια Αμερική επιλέγουν να διαμείνουν σε καμπίνα υψηλής άνεσης συγκριτικά με τους υπόλοιπους λαούς, πραγματοποίησαν το ταξίδι με γκρουπ ή με την οικογένειά τους, είναι συνηθισμένοι σε αυτό το είδος διακοπών μιας και έχουν πραγματοποιήσει ξανά στο παρελθόν κρουαζιέρα, ενώ δεν ήρθαν στην Ελλάδα αποκλειστικά και μόνο για την κρουαζιέρα. Η πλειοψηφία των επιβατών αυτών πληροφορήθηκε για τη συγκεκριμένη κρουαζιέρα από ταξιδιωτικό γραφείο, όπως και μέσω αυτού έκανε κράτηση των εισιτηρίων του. Η συντριπτική πλειοψηφία των επιβατών αυτών

πραγματοποίησε τις εκδρομές που προσέφερε η εταιρεία στα λιμάνια διέλευσης των κρουαζιερόπλοιων και θεώρησε θετική τη σχέση μεταξύ τιμής και ποιότητας των εκδρομών. Οι περισσότεροι πραγματοποίησαν πάνω από 12 ημέρες διακοπές στην Ελλάδα, θεώρησαν αρκετά σημαντική τη δυνατότητα να επισκεφθούν όσο πιο πολλά νησιά μπορούσαν, να παραμείνουν περισσότερο χρόνο σε κάθε νησί διέλευσης αλλά και να επισκεφθούν αρχαιολογικούς χώρους. Η ηλικιακή τους κατηγορία κυμαίνεται από 46-65 ετών και το ετήσιο ατομικό τους εισόδημα άνω των €50.001.

Συνεπώς, η επιθυμία του επιβάτη να δαπανήσει χρηματικό ποσό κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας εξαρτάται από το κατά κεφαλήν ΑΕΠ, το εισόδημά του, την οικογενειακή του κατάσταση, τον τρόπο πληροφόρησης της κρουαζιέρας και από την εθνικότητά του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς ανάπτυξης του τουρισμού διεθνώς, κατέχοντας ένα σημαντικό μερίδιο στο παγκόσμιο τουρισμό. Ο κλάδος της κρουαζιέρας αποτελεί σήμερα τον ταχύτερα αναπτυσσόμενο τομέα της τουριστικής βιομηχανίας σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς από το 1980 και μετά, στη βιομηχανία της κρουαζιέρας επέρχεται μία αύξηση επιβατών κατά μέσο όρο 7,4% ετησίως. Από το 1999 έως το 2013 η ζήτηση για κρουαζιέρα παγκοσμίως υπερδιπλασιάστηκε και ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας στη Β. Αμερική αυξήθηκε κατά 101% και στην Ευρώπη κατά 240%. Κατά τη διάρκεια του 2013 περίπου 15 εκατομμύρια πληρώματα έφτασαν σε ευρωπαϊκά λιμάνια και δαπανήθηκαν περίπου €16 δις από τις γραμμές κρουαζιέρας, τους επιβάτες και το πλήρωμα, δημιουργώντας 339.417 θέσεις εργασίας. Κατά το ίδιο έτος τα άμεσα οικονομικά οφέλη της κρουαζιέρας στην Ευρώπη έφτασαν τα €3,8 δις για τα έξοδα των επιβατών και του πληρώματος στα λιμάνια τα οποία επισκέφθηκαν τα κρουαζιερόπλοια αλλά και στα λιμάνια επιβίβασης και αποβίβασης. Για την κατασκευή και συντήρηση των κρουαζιερόπλοιων σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία τα οφέλη έφτασαν τα €4,03 δις και €6,91 δις για καταναλωτικά προϊόντα και υπηρεσίες άμεσα σχετιζόμενες με την κρουαζιέρα.

Το σύνολο των επιβιβάσεων στα ευρωπαϊκά λιμάνια, ξεπέρασαν τα 25,5 εκατ. από το 2009-2013. Πιο συγκεκριμένα, το 2009 οι συνολικές επιβιβάσεις ανήλθαν στα 4.546.000 επιβάτες, το 2010 στα 4.938.000, το 2011 στα 5.151.000, το 2012 στα 5.370.000 και το 2013 στα 5.706.000. Παρατηρήθηκε, δηλαδή, αύξηση της τάξης του 25,5% από το 2009 έως και το 2013. Τα λιμάνια της Ιταλίας γνώρισαν αύξηση ως προς τις επιβιβάσεις επιβατών της τάξης του 25%, της Ισπανίας κατά 31%, του ηνωμένου Βασιλείου κατά 41% και της Γερμανίας κατά 169%. Η Ελλάδα γνώρισε πτώση στις επιβιβάσεις κατά 57%, όπως και η Δανία κατά 6%, ενώ αντίθετα η Γαλλία αύξησε τις επιβιβάσεις στα λιμάνια της κατά 127% από το 2009 έως το 2013. Το 2013, οι πρώτες δέκα χώρες στη διέλευση κρουαζιερόπλοιων, συγκέντρωσαν το 83% των επιβατών κρουαζιέρας. Τα ιταλικά λιμάνια συγκέντρωσαν περίπου 7 εκατ. επιβάτες, ενώ τα ισπανικά λιμάνια συγκέντρωσαν 5,2 εκατ. επιβάτες. Η Ελλάδα

συγκέντρωσε περίπου 4,6 εκατ. επιβάτες, ενώ στα γαλλικά λιμάνια οι επιβάτες έφτασαν πάνω από 2,4 εκατ. επιβάτες, ενώ η Νορβηγία ήταν ο κυριότερος προορισμός στη Βόρεια Ευρώπη με περίπου 3 εκατ. επιβάτες.

Η παρούσα διδακτορική διατριβή διερεύνησε τα χαρακτηριστικά εκείνα που επηρεάζουν την επιθυμία του επιβάτη να δαπανήσει υψηλό χρηματικό ποσό κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας. Συγκεκριμένα, πριν την κατασκευή του τελικού μας μοντέλου, δημιουργήθηκαν στατιστικά μοντέλα πρόβλεψης που τα διαχωρίσαμε σε τρεις κατηγορίες, σε όλο το δείγμα (507 επιβάτες), στο δείγμα που πραγματοποίησε 3μερη κρουαζιέρα (216 επιβάτες) και σε αυτό που πραγματοποίησε 8μερη κρουαζιέρα (291 επιβάτες). Στόχος μας ήταν να διερευνήσουμε τα χαρακτηριστικά των επιβατών αλλά και τη διάθεσή τους για δαπάνη, τόσο συνολικά, όσο και σε κάθε δρομολόγιο ξεχωριστά. Το ενδιαφέρον μας εστιάστηκε σε διαφορές και ομοιότητες ανάμεσα στις δύο μορφές κρουαζιέρας και παρατηρήσαμε ποιοι είναι εκείνοι οι παράγοντες που διαμορφώνουν συνήθειες τόσο στο σύνολο του δείγματος όσο και στην κάθε μορφή ξεχωριστά. Η έρευνα διενεργήθηκε σε επιβάτες κρουαζιερόπλοιων τα οποία είχαν ως λιμάνι αφετηρίας (home-port) το λιμάνι του Πειραιά και το ταξίδι τους περιλάμβανε λιμάνια του Αιγαίου, όπως Μύκονος, Πάτμος, Σαντορίνη, Ρόδος, Ηράκλειο αλλά και λιμάνια στα παράλια της Τουρκίας, όπως το Κουσάντασι. Στην παρούσα έρευνα εξαιρέσαμε, παρόλα αυτά, τα λιμάνια της Τουρκίας καθώς μας ενδιέφεραν αποκλειστικά οι καταναλωτικές συνήθειες των επιβατών μόνο στα ελληνικά νησιά.

Κατά την έρευνά μας θεωρήσαμε ιδιαίτερα σημαντικό να εξακριβώσουμε ποιες μεταβλητές επηρεάζονται μεταξύ τους και για το λόγο αυτό πραγματοποιήθηκε έλεγχος ανεξαρτησίας (χ^2) για το σύνολο των μεταβλητών του ερωτηματολογίου έτσι ώστε να υπάρχει μία πλήρης εικόνα. Μετά τον έλεγχο εντοπίσαμε ότι η διάρκεια της κρουαζιέρας (3μερη/8μερη) επηρεάζεται σημαντικά από τους εξής παράγοντες. Τον τύπο καμπίνας, όπου οι επιβάτες που επέλεξαν τις πιο ακριβές καμπίνες έκαναν κρουαζιέρα μεγαλύτερης διάρκειας. Όσοι από τους επιβάτες επισκέφθηκαν την Ελλάδα μόνο για την κρουαζιέρα, πραγματοποίησαν 8μερο ταξίδι. Όσοι δαπάνησαν πάνω από 201€ στο κρουαζιερόπλοιο ήταν αυτοί που επέλεξαν την 8μερη κρουαζιέρα, ενώ όσοι προτίμησαν την 3μερη δαπάνησαν έως 50€. Το ετήσιο ατομικό εισόδημα της πλειοψηφίας που επέλεξε να πραγματοποιήσει 8μερη κρουαζιέρα ήταν

άνω των 50.001€. Επιπρόσθετα, η οικογενειακή κατάσταση των επιβατών επηρεάζει σημαντικά τη διάρκεια της κρουαζιέρας. Οι μεταβλητές που επηρεάζουν τον τύπο καμπίνας είναι η πραγματοποίηση της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και στο παρελθόν, ο τρόπος κράτησης των εισιτηρίων (όσοι έκαναν κράτηση μέσω ταξιδιωτικών πρακτορείων επέλεξαν κανονική εξωτερική καμπίνα), το συνολικό κόστος διακοπών (εκτός κρουαζιέρας), το ύψος της δαπάνης στο κρουαζιερόπλοιο, η πραγματοποίηση εκδρομών στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου, η ηλικία, το ετήσιο ατομικό εισόδημα, η οικογενειακή κατάσταση του επιβάτη και η εθνικότητα.

Όσοι επιβάτες έχουν πραγματοποιήσει ξανά κρουαζιέρα σε κάποιο μέρος του κόσμου, αποφάσισαν να επισκεφθούν την Ελλάδα μόνο για την πραγματοποίηση της κρουαζιέρας, δήλωσαν ότι έχουν ξανακάνει κρουαζιέρα στην Ελλάδα, έχουν επισκεφθεί την Ελλάδα φίλοι και συγγενείς τους και είχαν ούτως ή άλλως θετική στάση. Επίσης, αποφάσισαν να επισκεφθούν την Ελλάδα για την απόκτηση νέων εμπειριών και την επίσκεψη σε αρχαιολογικούς χώρους. Οι μεταβλητές που επηρεάζουν την επανάληψη επίσκεψης στην Ελλάδα είναι η πραγματοποίηση της κρουαζιέρας στην Ελλάδα ξανά, η επίσκεψη προορισμών με ιστορική σημασία, η επιθυμία του επιβάτη να επισκεφθεί και άλλα μέρη της Ελλάδας (εκτός από αυτά που θα επισκεφθεί με την κρουαζιέρα) και η εθνικότητα. Η πλειοψηφία των επιβατών που έχουν επισκεφθεί ξανά την Ελλάδα είναι Γάλλοι και Β. Αμερικάνοι. Οι μεταβλητές που επηρεάζουν την επίσκεψη στην Ελλάδα για γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων είναι η επίσκεψη προορισμών με ιστορική σημασία, η πληροφόρηση για τον ελληνικό πολιτισμό, η απόκτηση νέων εμπειριών και η διάρκεια των διακοπών. Η γενική εικόνα είναι ότι οι επιβάτες έρχονται στην Ελλάδα για κρουαζιέρα με σκοπό να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό και να επισκεφθούν αρχαιολογικούς χώρους, να αποκτήσουν νέες εμπειρίες. Οι επιβάτες αυτοί προέρχονταν κυρίως από την Ευρώπη και τη Β. Αμερική, είχαν ηλικία από 46 έως 65 ετών, ήταν παντρεμένοι και είχαν ετήσιο ατομικό εισόδημα άνω των 50.001€.

Οι μεταβλητές που επηρεάζουν τα κίνητρα των επιβατών για την πραγματοποίηση της κρουαζιέρας είναι η γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων, η επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία, η πρότερη επίσκεψη φίλων/συγγενών, η γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό και η απόκτηση νέων εμπειριών. Αναφορικά με την 3μερη κρουαζιέρα, οι μεταβλητές που επηρεάζουν τη γνωριμία νέων προορισμών και

ανθρώπων και συσχετίζονται θετικά, είναι η επίσκεψη προορισμών με ιστορική σημασία, η γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό, η απόκτηση νέων εμπειριών, η επίσκεψη και σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας (εκτός από την επίσκεψη σε νησιά στα πλαίσια της κρουαζιέρας) και η διάρκεια των διακοπών. Η μεταβλητή που επηρεάζει την επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία και είναι συσχετιζόμενη θετικά είναι η επίσκεψη και σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας (εκτός από την επίσκεψη σε νησιά στα πλαίσια της κρουαζιέρας). Οι μεταβλητές που επηρεάζουν θετικά την πρότερη επίσκεψη φίλων/συγγενών είναι ο τρόπος πληροφόρησης της κρουαζιέρας, το ύψος της δαπάνης στο κρουαζιερόπλοιο και οι εκδρομές στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου. Οι μεταβλητές που επηρεάζουν τη γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό και συσχετίζονται θετικά είναι η πραγματοποίηση της κρουαζιέρας σε κάποιο μέρος του κόσμου στο παρελθόν, η απόκτηση νέων εμπειριών, το συνολικό κόστος των διακοπών (εκτός της κρουαζιέρας), η επιθυμία παραμονής περισσότερου χρόνου στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου και η οικογενειακή κατάσταση. Οι μεταβλητές που επηρεάζουν την απόκτηση νέων εμπειριών θετικά είναι η πραγματοποίηση κρουαζιέρας και στο παρελθόν σε κάποιο μέρος του κόσμου, η γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων, η γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό, η επίσκεψη και σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας πριν ή μετά την πραγματοποίηση της κρουαζιέρας, το συνολικό κόστος διακοπών (εκτός της κρουαζιέρας), το ύψος της δαπάνης στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου και η εθνικότητα.

Όσον αφορά στην 8μερη κρουαζιέρα, οι μεταβλητές που επηρεάζουν τη γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων και συσχετίζονται θετικά είναι η γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό, η απόκτηση νέων εμπειριών, η επιθυμία επίσκεψης σε περισσότερα νησιά κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας και το ετήσιο ατομικό εισόδημα. Οι μεταβλητές που επηρεάζουν την επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία είναι η επίσκεψη και σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας (Πριν ή μετά την πραγματοποίηση της κρουαζιέρας), η θετική σχέση τιμής – ποιότητας των εκδρομών που προσφέρει η εταιρεία στα λιμάνια διέλευσης και η επίσκεψη σε αρχαιολογικούς χώρους. Οι μεταβλητές που επηρεάζουν θετικά την πρότερη επίσκεψη φίλων/συγγενών είναι η γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό και η τιμή των εκδρομών. Οι μεταβλητές εκείνες που επηρεάζουν τη γνωριμία με τον ελληνικό

πολιτισμό είναι η απόκτηση νέων εμπειριών, η επίσκεψη και σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας (Πριν ή μετά την κρουαζιέρα), το συνολικό κόστος διακοπών (εκτός κρουαζιέρας) και η εναλλακτική λύση (η πρόθεση πραγματοποίησης διακοπών σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας –αντί της κρουαζιέρας– με το ίδιο χρηματικό ποσό που κόστισε η κρουαζιέρα). οι μεταβλητές που επηρεάζουν θετικά την απόκτηση νέων εμπειριών είναι ο τύπος της καμπίνας, η επανάληψη της κρουαζιέρας και στο παρελθόν σε κάποιο μέρος του κόσμου, η γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων, η γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό, ο τρόπος πληροφόρησης της κρουαζιέρας, η επίσκεψη και σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας (Πριν ή μετά την κρουαζιέρα), το συνολικό κόστος διακοπών (εκτός της κρουαζιέρας), η διάρκεια των διακοπών (συμπεριλαμβανομένης της κρουαζιέρας) και η εθνικότητα.

Στην προσπάθεια να εντοπιστούν οι παράγοντες εκείνοι που επηρεάζουν την επιθυμία του επιβάτη να δαπανήσουν κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας, δημιουργήθηκαν μια σειρά από μοντέλα πρόβλεψης τα συμπεράσματα των οποίων παρουσιάζονται στη συνέχεια. Τα στατιστικά αυτά μοντέλα πρόβλεψης αναδεικνύουν τους παράγοντες εκείνους που σχετίζονται με την τάση των επιβατών να πραγματοποιήσουν μεγάλης διάρκειας κρουαζιέρας, την τάση για μεγαλύτερο ύψος δαπάνης από τους επιβάτες τόσο στο κρουαζιερόπλοιο όσο και στα λιμάνια διέλευσης του πλοίου, την τάση των επιβατών να πραγματοποιήσουν διακοπές σε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας, αντί της κρουαζιέρας, με το ίδιο χρηματικό ποσό που τους κόστισε η κρουαζιέρα ως εναλλακτική λύση και η πρόβλεψη εθνικότητας. Το τελικό μοντέλο πρόβλεψης αναδεικνύει τους παράγοντες εκείνους που διαμορφώνουν την τελική επιθυμία του επιβάτη για δαπάνη κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας.

Η επιλογή του επιβάτη να πραγματοποιήσει κρουαζιέρα μεγάλης διάρκειας εξαρτάται από το εισόδημά του, την οικογενειακή του κατάσταση, την πραγματοποίηση επίσκεψης στην Ελλάδα αποκλειστικά και μόνο για την κρουαζιέρα, το κόστος των διακοπών του (εκτός κρουαζιέρας) και το ύψος της δαπάνης στο κρουαζιερόπλοιο. Ο επιβάτης που θα επιλέξει να πραγματοποιήσει 8μερη κρουαζιέρα έναντι της 3μερης έχει μεγαλύτερη πιθανότητα να το κάνει αν αυξηθεί το εισόδημά του έστω και 1%. Αν είναι παντρεμένος ή διαζευγμένος είναι, επίσης, σημαντικοί παράγοντες πραγματοποίησης κρουαζιέρας μεγάλης διάρκειας. Όσοι επιβάτες επιθυμούν να επισκεφθούν την Ελλάδα για να πραγματοποιήσουν αποκλειστικά και μόνο

κρουαζιέρα, επιλέγουν την κρουαζιέρα μεγάλης διάρκειας και για το λόγο αυτό φροντίζουν η διάρκεια των διακοπών τους να είναι άνω των 16 ημερών.

Η επιλογή του επιβάτη να δαπανήσει πάνω από 100€ στα λιμάνια διέλευσης εξαρτάται από το ύψος της δαπάνης στο κρουαζιερόπλοιο, τη διάρκεια των διακοπών, την εναλλακτική λύση διακοπών και την επιθυμία του επιβάτη για επίσκεψη σε περισσότερα νησιά κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα, ο επιβάτης που ξοδεύει πάνω από 100€ στο πλοίο έχει την τάση να ξοδέψει αντίστοιχο ποσό και στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου. Όσο μεγαλύτερη είναι η διάρκεια των διακοπών τόσο περισσότερα δαπανά ο επιβάτης στα λιμάνια. Εάν ο επιβάτης είχε τη δυνατότητα να επισκεφθεί περισσότερα νησιά, θα δαπανούσε λιγότερα χρήματα σε κάθε ένα λιμάνι διέλευσης.

Η επιλογή του επιβάτη να δαπανήσει πάνω από 100€ στο κρουαζιερόπλοιο εξαρτάται από τον τύπο της καμπίνας που θα επιλέξει, το ύψος της δαπάνης στα λιμάνια διέλευσης, τις εκδρομές και την εναλλακτική λύση. Πιο συγκεκριμένα, ο επιβάτης που επιλέγει να διαμείνει σε καμπίνα πολυτελείας έχει την τάση να ξοδεύει περισσότερα στο κρουαζιερόπλοιο, όπως και ο επιβάτης που δαπανά έως 200€ στα λιμάνια διέλευσης έχει την τάση να δαπανά πάνω από 100€ και στο κρουαζιερόπλοιο. Τέλος, ο επιβάτης που ακολουθεί στις εκδρομές¹⁸ που προσφέρει η εταιρεία στα λιμάνια διέλευσης έχει την τάση να ξοδεύει πάνω από 100€ στο κρουαζιερόπλοιο.

Ο επιβάτης του οποίου το εισόδημα αυξάνεται κατά 1% δεν προκύπτει να είναι Ευρωπαίος, όπως και ο επιβάτης ο οποίος πραγματοποιεί κρουαζιέρα με την οικογένειά του. Ο Ευρωπαίος επιβάτης συνήθως δεν έρχεται στην Ελλάδα μόνο για την κρουαζιέρα και γενικώς δεν ξοδεύει πολλά στο κρουαζιερόπλοιο. Αντίθετα, επιθυμεί την παραμονή περισσότερου χρόνου στα λιμάνια διέλευσης του κρουαζιερόπλοιου.

Ο επιβάτης από τη Β. Αμερική έχει την τάση να επιλέγει καλύτερη καμπίνα, να μην ταξιδεύει μόνος, να έχει πραγματοποιήσει ξανά κρουαζιέρα, να ακολουθεί στις εκδρομές που προσφέρει η εταιρεία στα λιμάνια διέλευσης και να κάνει διακοπές μακράς διάρκειας. Ο επιβάτης που δε θα είχε πρόβλημα αντί για κρουαζιέρα να κάνει διακοπές κάπου αλλού στην Ελλάδα (με το ίδιο χρηματικό ποσό) είναι ηλικίας άνω

¹⁸ Οι εκδρομές δεν περιλαμβάνονται στην τιμή του εισιτηρίου.

των 66 ετών, επιθυμεί να γνωρίσει τον ελληνικό πολιτισμό και συνήθως δαπανά στο κρουαζιερόπλοιο ποσό άνω των 100€. Οι παράγοντες που επιδρούν στην επιθυμία του επιβάτη να δαπανήσει κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας είναι το εισόδημά του, η οικογενειακή του κατάσταση, ο τρόπος πληροφόρησης για την κρουαζιέρα και η εθνικότητα. Πιο συγκεκριμένα, αν αυξηθεί το ΑΕΠ κατά 1%, τότε αυξάνεται και η επιθυμία του επιβάτη για δαπάνη, όπως αυξάνεται και η επιθυμία του όταν το ατομικό του εισόδημα αυξάνεται κατά 1%. Ο επιβάτης που δηλώνει ελεύθερος έχει μεγαλύτερες πιθανότητες να δαπανήσει κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας, όπως και ο επιβάτης που πληροφορήθηκε για την κρουαζιέρα από οργανωμένα ταξιδιωτικά πρακτορεία. Τέλος, η εθνικότητα παίζει μεγάλο ρόλο αφού οι επιβάτες που προέρχονται από τη Β. Αμερική έχουν περισσότερες πιθανότητες να δαπανήσουν κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας.

Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα μπορεί να αναπτυχθεί μέσω της αύξησης της ζήτησης διεθνώς αλλά και της προώθησης του home porting στα ελληνικά λιμάνια. Υποθέτοντας ότι το κατά κεφαλήν εισόδημα σε σταθερές τιμές διεθνώς θα αυξάνεται με μέσο ρυθμό 2% μέσα στα επόμενα 3 χρόνια, οι τιμές της κρουαζιέρας σε ονομαστικούς όρους θα παραμείνουν στα τρέχοντα επίπεδα και οι τιμές των ξενοδοχείων σε ονομαστικούς όρους θα συνεχίσουν να αυξάνονται με το μέσο μακροχρόνιο ρυθμό τους (3% ετησίως), εκτιμάται ότι η διεθνής ζήτηση θα ξεπεράσει τα 30 εκατ. επιβάτες το 2016.

Εάν η Ελλάδα διατηρήσει σταθερό το μερίδιό της στην παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας, μπορεί να επωφεληθεί από την αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης συγκεντρώνοντας 7,5 εκατ. επισκέψεις το 2016 (από 5 εκατ. επισκέψεις κατά μέσο όρο την τριετία 2009-2012). Η αυξημένη κίνηση επιβατών κρουαζιέρας, δύναται να αυξήσει τα ετήσια έσοδα του κλάδου της κρουαζιέρας κατά περίπου €300 εκατ. την επόμενη τριετία.

Με δεδομένο ότι οι δαπάνες των επιβατών και εταιρειών κρουαζιέρας είναι υψηλότερες στα λιμάνια εκκίνησης, η ενίσχυση του ρόλου των ελληνικών λιμένων ως βάσεις κρουαζιέρας θα ενίσχυε σημαντικά τα έσοδα του κλάδου στην ελληνική οικονομία. Το πρόσθετο άμεσο ετήσιο όφελος για την ελληνική οικονομία από τον κλάδο της κρουαζιέρας μπορεί να φθάσει έως και το €1,3 δις έως και το 2016, ανάλογα με το βαθμό ζήτησης και την ανάπτυξη του home porting.

Διεθνώς, ο έλεγχος των λιμανιών ανήκει σε κρατικούς φορείς, όμως η διαχείριση των τερματικών σταθμών κρουαζιέρας αναλαμβάνουν ιδιωτικές εταιρείες και κυρίως οι ίδιες οι εταιρείες κρουαζιέρας, υπογράφοντας πολυετείς συμβάσεις παραχώρησης. Η εφαρμογή μιας τέτοιας πολιτικής στα ελληνικά λιμάνια, οφείλει να διερευνηθεί για το κατά πόσο θα βελτιώνονταν οι διαδικασίες και τα συστήματα λειτουργίας. Επίσης, χρήζει διερεύνησης η αξιοποίηση της τεχνογνωσίας των συγκεκριμένων εταιρειών για την πραγματοποίηση των αναγκαίων επενδύσεων σε υποδομές.

Τα ελληνικά λιμάνια φαίνεται να υστερούν σε συστήματα κράτησης θέσεων πρόσδεσης (berth allocation) των κρουαζιερόπλοιων, όπως ισχύει στα περισσότερα μεσογειακά λιμάνια κρουαζιέρας. Ως αποτέλεσμα αυτού, τα πλοία εξυπηρετούνται βάσει της σειράς άφιξής τους στα λιμάνια. Το αποτέλεσμα είναι να αποθαρρύνονται οι εταιρείες κρουαζιέρας στην προσέγγισή τους στα ελληνικά λιμάνια, αφού είναι αδύνατον να υπάρχει έγκαιρος σχεδιασμός δρομολογίων.

Επιπρόσθετα, πολλά ελληνικά λιμάνια αδυνατούν να εξυπηρετήσουν μεγάλου μεγέθους κρουαζιερόπλοια, ενώ σε πολλά από αυτά παρατηρούνται ελλείψεις, όπως η απουσία σταθμών εξυπηρέτησης επιβατών. Εάν υπήρχε η δυνατότητα κατασκευής έργων, όπως εκβαθύνσεις των λιμένων, θα βελτιωνόταν η διέλευση των κρουαζιερόπλοιων και έτσι θα ενδυναμωνόταν η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών λιμένων. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι οι λιμένες της Πάτμου και της Σαντορίνης όπου εξαιτίας της έλλειψης θέσεων πρόσδεσης, οι επιβάτες φθάνουν στα λιμάνια με λέμβους. Επίσης, στο λιμάνι του Λαυρίου, αν και τα τελευταία χρόνια έχει αναδειχθεί αρκετά ως λιμάνι αφετηρίας κρουαζιερόπλοιων, δεν υπάρχουν θέσεις πρόσδεσης αποκλειστικά για τα κρουαζιερόπλοια με αποτέλεσμα τα πλοία αυτά να δένουν σε θέσεις πλοίων της ακτοπλοΐας.

Σημαντική, επίσης, είναι και η τήρηση κατάλληλων στοιχείων έτσι ώστε τα ελληνικά λιμάνια που δέχονται κρουαζιερόπλοια, να διατηρούν ομοειδή στοιχεία ως προς τους επιβάτες και τα πλοία. Είναι καλό να υπάρξει ένα ενιαίο σύστημα καταγραφής από μία κεντρική υπηρεσία, το οποίο να αποστέλλεται σε όλα τα ελληνικά λιμάνια, έτσι ώστε να υπάρχει ενιαία μορφή και να μπορεί να γίνεται ευκολότερα η επεξεργασία.

Σύμφωνα με την έρευνα που διεξήχθη στα πλαίσια της παρούσης διδακτορικής διατριβής, γίνεται αντιληπτό ότι η Ελλάδα θα μπορούσε να προσεγγίσει πολίτες της Β. Αμερικής, οι οποίοι, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, δαπανούν

περισσότερα στα λιμάνια διέλευσης από τους πολίτες άλλων χωρών, καθώς έχουν μεγαλύτερα ετήσια εισοδήματα αλλά και είναι περισσότερο μνημένοι στη διαδικασία της κρουαζιέρας ως μέσο διακοπών. Η ενίσχυση του brand name της Ελλάδας στις διεθνείς αγορές, η προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών με ναυλωμένες πτήσεις αλλά και η προώθηση πακέτων διαμονής στα ελληνικά ξενοδοχεία, θα μπορούσαν να βελτιώσουν τη θέση της Ελλάδας όσον αφορά στον τομέα της κρουαζιέρας με αποτέλεσμα να εισρέουν περισσότερα έσοδα στη χώρα. Οι εταιρείες κρουαζιέρας αλλά και οι αρμόδιοι κρατικοί φορείς θα μπορούσαν να επωφεληθούν από την παρούσα έρευνα και να προσεγγίσουν με μεθόδους μάρκετινγκ τους επιβάτες εκείνους που αποδεδειγμένα φάνηκε ότι δαπανούν περισσότερα κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας, μιας και ο τουρισμός είναι σημαντική πηγή εισροής εσόδων για τη χώρα μας.

Επιπρόσθετα, σχετικές έρευνες, τόσο σε επίπεδο ποιοτικής όσο και ποσοτικής ανάλυσης, θα μπορούσαν να δώσουν περισσότερο φως και σε άλλους παράγοντες που προσδιορίζουν τη ζήτηση για κρουαζιέρα. Τέλος, ο προσδιορισμός των αιτιών της μη ανάπτυξης της κρουαζιέρας στη χώρα μας κατά τη χειμερινή περίοδο, μπορεί ομοίως να αποτελέσει ένα νέο πεδίο έρευνας. Αντίστοιχη έρευνα θα μπορούσε, επίσης, να πραγματοποιηθεί σε περιόδους άνοιξης και θέρους, τα αποτελέσματα των οποίων θα μπορούσαν να συγκριθούν με τα αποτελέσματα της δικής μας έρευνας και να εξαχθούν αντίστοιχα συμπεράσματα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση

Αλουμανή, Μ. (2007) «Η αγορά των κρουαζιερόπλοιων», Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιά.

Βαρβαρέσος, Σ. (2000) «Τουρισμός: Έννοιες, Μεγέθη, Δομές», Αθήνα: Προπομπός.

Βικιλεξικό (2014) Καμποτάζ,

<http://el.wiktionary.org/wiki/%CE%BA%CE%B1%CE%BC%CF%80%CE%BF%CF%84%CE%AC%CE%B6>,

(Πρόσβαση Σεπτέμβριος 2014).

Γιαννακούρης, Π. και Κουκοβίνης, Β. (1998) «Ο Φόρος Προστιθέμενης Αξίας Ερμηνεία και Κωδικοποίηση του Ν.1642/1986 σε Συνδυασμό με ΚΒΣ & Κώδικα Τελών Χαρτοσήμου (Ν.2523/1997)», Αθήνα.

Γρηγορούδης, Ε. και Σίσκος, Ι. «Ποιότητα υπηρεσιών και μέτρηση ικανοποίησης του πελάτη» Αθήνα: Νέες Τεχνολογίες.

Δαναμπάσης, Α. (2010) «Το νομικό και θεσμικό πλαίσιο της κρουαζιέρας», Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Δαφέρμος, Β. (2005) «Κοινωνική στατιστική με το SPSS», Αθήνα: Ζήτη.

Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου (2014)

http://www.mykonosports.gr/index.php?MDL=pages&Alias=MENU_10,

(Πρόσβαση Ιούνιος 2014).

Διακομιχάλης, Μ. (2004) «Μεθοδολογικές προσεγγίσεις στην εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού», Πρακτικά 2ου Διεθνούς Συνεδρίου του ΤΕΙ Ηπείρου «Διευρυμένη Ευρώπη και Περιφερειακές Ανισότητες», Πρέβεζα.

Διακομιχάλης, Μ. (2006) «Ο Θαλάσσιος τουρισμός: Η εκτίμηση των επιδράσεων του στην ελληνική οικονομία μέσω του δορυφορικού λογαριασμού τουρισμού και της σύνδεσής του με το εθνολογιστικό σύστημα», Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Χίος.

Διακομιχάλης, Μ. (2009) «Ο θαλάσσιος τουρισμός και οι οικονομικές επιδράσεις του», Πειραιάς: Σταμούλης.

Δροσόπουλος, Τ. (2011) «Βιοποικιλότητα και υποβρύχιος τουρισμός», http://karterial.blogspot.gr/2011/07/blog-post_27.html

- (Πρόσβαση Ιανουάριος 2014).
- Εθνική Τράπεζα (2012). Κλαδική Μελέτη: Κρουαζιέρα, https://www.nbg.gr/greek/the-group/press-office/e-spot/reports/Documents/Cruise_August_2012.pdf, (Πρόσβαση Ιανουάριος 2014).
- Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ) (2014) Παροχή Στατιστικών Στοιχείων, <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>, (Πρόσβαση Ιούλιος 2014).
- Ένωση Λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε.) (2014α) Στοιχεία 2010-2011 Λιμένων Κρουαζιέρας, <http://www.elime.gr/images/stories/Documents/Anakoimoseis/SymperasmataKrouazieras/StatistikaErotimatologiouKrouazieras.pdf>, (Πρόσβαση Ιούνιος 2014).
- Ένωση Λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε.) (2014β) Στατιστικά Στοιχεία, <http://www.elime.gr/index.php/2011-09-16-07-14-33/98-2011-09-16-07-40-21>, (Πρόσβαση Ιούνιος 2014).
- Ένωση Λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε.) (2014γ) Επιτροπή Λιμένων Κρουαζιέρας, http://www.elime.gr/images/stories/Documents/EnosiLimenonKrouazieras/EPI_TROI_LIMENON_KROUAZIERAS.pdf, (Πρόσβαση Σεπτέμβριος 2014).
- Ένωση Λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε.) (2014δ) Γενικά συμπεράσματα από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων για την επάρκεια των υποδομών λιμένων κρουαζιέρας, <http://www.elime.gr/images/stories/Documents/Anakoimoseis/SymperasmataKrouazieras/SymperasmataErotimatologionKorresFinal.pdf>, (Πρόσβαση Σεπτέμβριος 2014).
- Ηγουμενάκης, Ν. Γ. (1997) «Τουριστική Οικονομία», Αθήνα: Interbooks.
- Ηγουμενάκης, Ν. Γ., Κραβαρίτης, Κ. Ν. και Λύτρας Π. Ν. (1999) «Εισαγωγή στον Τουρισμό», Αθήνα: Interbooks.
- Θεοδωρόπουλος, Σ. (1998) «Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα», Πρακτικά 1ου Πανελληνίου συνεδρίου Ασφάλειας θαλασσιών μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, σσ. 257-267.

- Κιτρίνου, Ε, Διακομιγάλης, Μ. & Πολυδωροπούλου, Α. (2002) «Ο ρόλος των ακτοπλοϊκών μεταφορών στην ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών της Ελλάδας», Πρακτικά, Β΄ Διεθνές Συνέδριο Ναυτικής Ιστορίας – Γεωπολιτική της Θάλασσας: Ιστορική εξέλιξη, Σύγχρονη διάσταση, Μελλοντικές προοπτικές.
- Κισσάβου, Α. (2011) «Βουτιά στον καταδυτικό τουρισμό», http://www.eleftheria.gr/index.asp?cat=7&aid=32627#.UvuRSfl_uSo (Πρόσβαση Ιανουάριος 2014).
- Κιόχος, Π. (1997) «Μεθοδολογία διεξαγωγής ερευνών», Αθήνα: Σταμούλης.
- Κομίλης, Π. & Βαγιονής, Ν. (1999) «Τουριστικός Σχεδιασμός – μέθοδοι και Πρακτικές αξιολόγησης», Αθήνα Προπομπός.
- Κολτσιδόπουλος, Γ. Δ. (2005) «Τουρισμός: Θεωρητική προσέγγιση», Αθήνα: Έλλην.
- Κριθάρα, Μ. (2006) «Προοπτικές Θαλάσσιου τουρισμού στην Κρήτη», ΤΕΙ Κρήτης.
- Λαγκαδινού, Α. (2007) «Τουριστικό προϊόν κρουαζιέρας: Ανάλυση – ανάπτυξη και μελέτη της παγκόσμιας και της ελληνικής αγοράς», Διπλωματική εργασία, Διοίκηση Τουριστικών Επιχειρήσεων, ΕΑΠ, Πάτρα.
- Λαγός, Δ. (2005) «Τουριστική Οικονομική», Αθήνα: Κριτική.
- Λαγός, Δ. και Λιαργκόβας, Π. (2003) «Τουριστική Οικονομία» Αθήνα: Ο.Ε.Δ.Β.
- Λάζος, Γ. (1998) «Το πρόβλημα της ποιοτικής έρευνας στις κοινωνικές επιστήμες», Αθήνα: Παπαζήση.
- Λιμενικό Ταμείο Ν. Χανίων (Σούδα) (2014) <http://www.ltnx.gr/>, (Πρόσβαση Ιούνιος 2014).
- Λύτρας, Π. (2002) «Η κοινωνία της αναψυχής», Αθήνα: Interbooks.
- Μάλλιαρης, Π. (1990) «Εισαγωγή στο μάρκετινγκ», Πειραιάς: Σταμούλης.
- Μιχαηλίδης, Μ. (2009) «Εναλλακτικές μορφές τουρισμού: Θαλάσσιος τουρισμός – Κρουαζιέρες», Διπλωματική εργασία, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο Πατρών.
- Μοίρα, Π. (2000) «Τουριστική Γεωγραφία: Ασία», Πειραιάς: Σταμούλης.
- Μοίρα, Π. (2001) «Τουριστική Γεωγραφία: Αφρική, Αμερική, Ωκεανία», Πειραιάς: Σταμούλης.
- Μπένος, Β. (1984) «Ανάλυση και τεχνική της δειγματοληψίας», Πειραιάς: Καραμπερόπουλος.

- Μυλωνόπουλος, Δ. και Μοίρα, Π. (2005) «Θαλάσσιος τουρισμός», Αθήνα: Interbooks.
- Νόμος (2012) «Ελληνική Νομική Βάση»,
<http://lawdb.intrasoftnet.com/>,
(Πρόσβαση Σεπτέμβριος, 2014).
- Ξενή, Μ. (2014) «Λογιστική Παλινδρόμηση & Διαχωριστική Ανάλυση»,
Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πατρών.
- Οργανισμός Λιμένος Βόλου (Ο.Λ.Β.) (2014α)
<http://www.port-volos.gr/cgi-bin/pages/index.pl?arlang=Greek>,
(Πρόσβαση Σεπτέμβριος, 2014).
- Οργανισμός Λιμένος Βόλου (Ο.Λ.Β.) (2014β) Διακίνηση Κρουαζιερόπλοιων και
Εθνικότητα Τουριστών,
<http://www.port-volos.gr/ftp/2014/kincriuse2000-2013.pdf>,
(Πρόσβαση Σεπτέμβριος, 2014).
- Οργανισμός Λιμένος Βόλου (Ο.Λ.Β.) (2014γ) Λίστα Αφίξεων Κρουαζιερόπλοιων,
<http://www.port-volos.gr/ftp/2014/2014Krouazieroploia.pdf>,
(Πρόσβαση Σεπτέμβριος, 2014).
- Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου (Ο.Λ.Η.) (2014α)
<http://www.porthraklion.gr/index.php/el/organization/news/organismos-limenos-hrakleiou/>,
(Πρόσβαση Σεπτέμβριος, 2014).
- Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου (Ο.Λ.Η.) (2014β) Μικρές Παρεμβάσεις Μεγάλα
Αποτελέσματα,
<http://www.porthraklion.gr/files/8913/8505/6234/Dolapsakis.pdf>,
(Πρόσβαση Σεπτέμβριος, 2014).
- Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.) (2014α) Στατιστικά Στοιχεία,
http://www.thpa.gr/?option=com_k2&view=itemlist&task=category&id=101:2013&Itemid=805&lang=el,
(Πρόσβαση Ιούνιος 2014).
- Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.) (2014β) Επιβάτες,
<https://www.thpa.gr/index.php?lang=el&Itemid=796>,
(Πρόσβαση Ιούνιος 2014).
- Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας (Ο.Λ.ΚΕ.) (2014α) Στατιστικά,

- <http://corfuport.gr/el/corfuport/statistics.html>,
(Πρόσβαση Σεπτέμβριος 2014).
- Οργανισμός Λιμένος Πατρών (Ο.Λ.ΠΑ.) (2014)
<http://www.patrasport.gr/>,
(Πρόσβαση Ιούνιος 2014).
- Οργανισμός Λιμένος Πατρών (Ο.Λ.ΠΑ.) (2014β) Τουρισμός Κρουαζιέρας,
http://www.patrasport.gr/?section=1863&language=el_GR,
(Πρόσβαση Ιούνιος 2014).
- Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) (2014α) Στατιστικά,
<http://www.olp.gr/el/stats>,
(Πρόσβαση Ιούνιος 2014).
- Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) (2014β) Κρουαζιερόπλοια,
<http://www.olp.gr/el/cruise-greece/cruise-programme>,
(Πρόσβαση Ιούνιος 2014).
- Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) (2014γ) Παρουσίαση,
<http://www.olp.gr/el/cruise-greece/cruise-info>,
(Πρόσβαση Ιούνιος 2014).
- Παπαδημητρίου, Ε. (1996) «Μεταφορές και άρση της απομόνωσης του νησιωτικού χώρου», Πρακτικά, 2η ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών, Ακτοπλοία και Αερομεταφορές – ανταγωνισμός και Συμπληρωματικότητα, Πανεπιστήμιο Πειραιά, σσ. 155-173.
- Παρασκευόπουλος, Ι. (1993) «Μεθοδολογία επιστημονικής έρευνας», Τόμος Β, Αθήνα: Glorybook-Economist.
- Πετράκης, Μ. «Έρευνα μάρκετινγκ, θεωρία και πράξη», Αθήνα: Σταμούλης.
- Ρήγας, Κ. (2007) «Διερεύνηση των σχέσεων ανταγωνισμού και συμπληρωματικότητας της αεροπορικής και ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης στον ελληνικό χώρο», Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιά.
- Ροδιακή (2010) «Χαμόγελα για την άρση του καμποτάζ»,
<http://www.rodiaki.gr/article/33073/xamogela-gia-thn-arsh-toy-kampotaz>,
(Πρόσβαση Σεπτέμβριος 2014).
- Σαμπράκος, Ε. (2013) «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών», 3^η εκδ., Πειραιάς: Σταμούλης.

- Σερέμελης, Α. (2007) «Marketing, Management & Quality in Cruise Industry», Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιά.
- ΣΕΤΕ (2015) «Η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2014 - συνοπτική απεικόνιση βασικών μεγεθών», http://sete.gr/media/2005/simasia_tourismou_sete_intelligence_report.pdf, (Πρόσβαση Μάρτιος 2015)
- Σταθακόπουλος, Β. (2001) «Μέθοδοι έρευνας αγοράς», Αθήνα: Σταμούλης.
- Stochasis (2011) «Κλαδικές Στοχεύσεις: Εναλλακτικός Τουρισμός», <http://www.stochasis.com/el/enallaktikos-tourismos>, (Πρόσβαση Σεπτέμβριος 2014).
- Σφακιανάκης, Μ. (2000) «Εναλλακτικές μορφές τουρισμού», Αθήνα: Έλλην.
- Τσάρτας, Π. (1996) «Τουρίστες, Ταξίδια, Τόποι: Κοινωνιολογικές Προσεγγίσεις στον Τουρισμό», Αθήνα: Εξάντας.
- Χαρδούβελης, Γ. (2006) «Τουρισμός και ελληνική οικονομία», Οικονομία και Αγορές: Eurobank Research, Τεύχος 8, σελ. ι.
- Χριστοδούλου, Α. (2013) «Εξωτερικές Οικονομίες (ρύποι και ατυχήματα) της ναυτιλίας», Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιά.
- Ψαράυτης, Χ.Ν. (2006) «Ελληνική Ακτοπλοΐα και cabotage», Αθήνα: Ίδρυμα Ευγενίδου.

Ξενόγλωσση

- Aaker, D., Kumar, V. and Day, G. (1995) "Marketing Research", New York: John Wiley & Sons.
- Andriotis, K. & Agiomirgianakis, G. (2010) Cruise Visitors' Experience in a Mediterranean Port of Call. International Journal of Tourism Research, 12(4), pp. 390-404.
- Ardahaey, F. (2009) Economic Impacts of Tourism Industry, International Journal of Business and Management, 9 August, pp. 206-215.
- Ashcroft, C. (2005) "Overview of the global cruise industry", in European Cruise Council (Ed.), The ECC 2004/2005 annual review. UK: Ashcroft & Associates Ltd.
- Anon, (2008) "Typology of Cruise Products". In: Cruises. s.l.:s.n., pp. 129-147.

- Ben-Akiva, M. and Boccara, B. (1995) Discrete choice models with latent choice sets, *International Journal of Research in Marketing*, 12, pp. 9-24.
- Bickman, L., Rog, D. J., and Hedrick, T. E. (1998) "Applied Research Design: A Practical Approach", *Handbook of Applied Social Research Methods*, eds. L. Bickman and D. J. Rog. Thousand. Oaks, CA: Sage.
- Bowman, J. L. and Ben-akiva, M. (2001) Activity-based disaggregate travel demand model system with activity schedules, *Transportation Research Part A*, 35, pp. 1-28.
- Boyd, L. (2009) Brief history of the passenger ship industry, *The Seagull*, 1(1), pp. 1-2.
- B.R.E.A (2001) "Contribution of the North Cruise Industry to the Florida Economy", Florida, U.S.A: Florida- Caribbean Cruise Association.
- Briassoulis, H. (1991) Methodological issues. Tourism input–output analysis, *Annals of Tourism Research*, 18, pp. 485-495.
- Brida, J. and Zapata, S. (2008) "The Impacts of the Cruise Industry on Tourism Destinations", Monza, Italy: University of Bolzano.
- Brida, J., Pulina, M., Riano, E. & Zapata, S. (2011) Cruisers Passengers' Experience Embarking in a Caribbean Homeport. The case study of Cartagena de Indias, *Ocean and Coastal Management*, October, pp. 135-145.
- Brida, J. and Seijas, M. N. (2012) "Cruise visitors' experience in Uruguay: an empirical survey study", *Documento de Investigación Nro. 72*, Facultad de Administración y Ciencias Sociales Universidad ORT Uruguay.
- Briggs, S. (2001) "Successful Tourism Marketing: A Practical Handbook", Kogan Page Publishers.
- Bull, A. (1996) The Economics of Cruising: An Application to the Short Ocean Cruise Market, *Journal of Tourism Studies*, 7(2), pp. 28-35.
- Business Research & Economic Advisors (2012) "Economic Contribution of cruise tourism to the destination economies. A Survey-based Analysis of the Impacts of Passenger, Crew and Cruise Line Spending", Vol. 1, Aggregate Analysis, Prepared for Florida-Caribbean Cruise Association.
- Chin, C. B. N. (2008) "Cruising in the global economy: Profits, pleasure and work at sea", England: Ashgate.

- COM (2003) 595 τελικό της 22ας Δεκεμβρίου 2003 «Ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3577/92».
- Cordell, H. K., McDonald, B. L., Teasley, R. J. (1999) “Outdoor recreation participation trends”, in Cordell HK (ed.), *Outdoor recreation in American life: a national assessment of demand and supply trends*. Champaign IL: Sagamore Publishing, pp. 219-322.
- Cruise Line International Association (CLIA) (2004) “Married baby boomers heart of cruise market”, according to TNS PLOG RESEARCH ANALYSIS. New York.
- Cruise Lines International Association (CLIA) (2004) “The Cruise Industry: An overview”.
- Cruise Line International Association (CLIA) (2006) “Cruise Industry Source Book”, New York.
- Cruise Lines International Association (CLIA) (2011) “The Overview” 2011.
- Cruise Lines International Association (CLIA) (2011) “Cruise Market Profile Study”, Miami, U.S.A: Cruise Lines International Association.
- Cruise Lines International Association (CLIA) (2013) “The Cruise Industry” Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe.
- Cruise Lines International Association (CLIA) (2014) “The Cruise Industry” Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe.
- Davidoff, D. M. (1993) “Contact: Customer Service in the Hospitality and Tourism Industry”, Prentice Hall PTR.
- Diakomihalis, M. (2007) Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and Prospects, *Research in Transportation Economics*, 21, pp. 419-455.
- Dickinson, B. and Vladimir, A. (1997) “Selling the sea: An inside Look at the Cruise industry”, UK: Wiley & Sons.
- Douglas, N. and Douglas, N. (2004) Cruise ship passenger spending patterns in Pacific island ports, *International Journal of Tourism Research*, 6(4), pp. 251-261.
- Dwyer L. and Forsyth P. (1996). Economic impacts of cruise tourism in Australia. *Journal of Tourism Studies* 7(2), pp. 36–43.
- Dwyer, L. and Forsyth, P. (1998) Economic significance of tourism, *Annals of Tourism Research*, 25, pp. 393-415.

- Dwyer, L., Forsyth, P. and Spurr, R. (2004) Evaluating tourism's effects: New and old approaches, *Tourism Management*, 25, pp. 307-317.
- European Cruise Council & Euroyards (ECC) (2010) "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe".
- European Cruise Council (ECC) (2011) "The Cruise Industry: A Leader in Europe's Economic Recovery" Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe.
- European Cruise Council (ECC) (2011/2012) "Making a real social and economic contribution to Europe's economy".
- European Cruise Council (ECC) (2012) "The Cruise Industry" Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe.
- Florida Caribbean Cruise Association (F-CCA) (2002) "Cruise Industry Profiles – Highligh Issue – 2002", Florida.
- Florida Caribbean Cruise Association (F-CCA) (2007) "Cruise Industry Overview – 2007", Florida.
- Florida-Caribbean Cruise Association (F-CCA) (2010) "Cruise Industry Overview", Pembroke Pines, USA.
- Florida-Caribbean Cruise Association (F-CCA) (2011) "Cruise Industry Overview", Pembroke Pines, USA.
- Fujii, S. and Garling, T. (2003) Application of Attitude theory for improved predictive accuracy of stated preference methods in travel demand analysis, *Transportation Research Part A*, 37, pp. 389-402.
- G. P. Wild (International) Ltd. (2000) "International Cruise Market Monitor", Vol. 6, London.
- Gibbons B., Dingle D., and Hooper S. (2007) "UK Report – Economic Impact", Brussels: European Cruise Industry Inaugural Conference.
- Hall, M. C. (2001) Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier?, *Ocean and Coastal Management*, 44 (9-10), pp. 601-618.
- Henthorne, T.L. (2000) An analysis of expenditures by cruise ship passengers in Jamaica, *Journal of Travel Research* 38(3), pp. 246–250.
- Hobson, J. S. P. (1993) Analysis of the US cruise line industry, *Tourism Management*, 13, pp. 453-462.

- Hollander, M. and Wolfe, D. A. (1999) "Nonparametric statistical methods", New York: John Willey & Sons.
- Hudman, L. and Jackson, R. (2003) "Geography of Travel and Tourism", 4th ed., U.S.: Thomson Learning.
- Izmir Chamber of Commerce (2011) "Best International Project: Cruise Shipping Tourism In Izmir", Izmir, Turkey: Izmir Chamber of Commerce.
- Kendall, L. (1986) "The business of shipping". Centreville MD: Cornell Maritime Press.
- Kennedy, P. A. (1993) "Guide to Econometrics", Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.
- Kester, J.G.C. (2003). Cruise tourism, *Tourism Economics* 9(3), pp. 337–350.
- Klein, R. A. (2005) "Cruise ship squeeze: Gabriola Island", BC: New Society Publishers.
- Kwak, S. J., Yoo, S. H. and Chang, J. I. (2005) The role of the maritime industry in the Korean national economy: An input–output analysis, *Marine Policy*, 29, pp. 371-383.
- Lagos, D. (1999) "Exploratory forecasting methodologies for tourism demand", *Ekistics*, pp. 394-396.
- Levy, S. J. (2005) The evolution of qualitative research in consumer behavior, *Journal of Business Research*, 58, pp. 341-347.
- Livas, P. C. (1994) "Input output analysis" Piraeus: Stamoulis.
- Lundberg, D. E. (1990) "The tourist business", 6th ed., New York: Van Nostrand-Reinhold.
- McKee, D.L. (1998). Cruise tourism: Assessing its structural and environmental costs. *Caribbean Affairs* 8(1), pp. 135-147.
- Medcruise (2004) "Year book – Mediterranean Ports, Improving Services and Enhancing Security", Barcelona.
- MedCruise Yearbook (2013/2014) "A Directory of Cruise Ports & Professionals in the Mediterranean and Adjoining Seas".
- Miller, M. L. and Auyong, J. (1991) Coastal zone tourism: a potent force affecting environment and society, *Marine Policy*, 15(2), pp. 75-99.
- Miller, M. (1993) The rise of coastal and marine tourism, *Ocean & Coastal Management*, 21 (1-3), pp. 183-199.

- Milne, S. S. (1987) "Differential Multipliers", *Annals of Tourism Research*, 14(4), pp. 499-515.
- Morrison, A. M., Yang, C. H., O Leary, J. T. & Nadkarni, N. (2003) Comparative Profiles of Travellers on Cruises and Land-Based Resort Vacations, *Journal of Tourism Studies* 14(1), pp. 99-111.
- Mumby, P. J. (2002) Statistical power of non-parametric tests: A quick guide for designing sampling strategies, *Marine Pollution Bulletin*, 44, pp. 85-87.
- OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) (2000) "Measuring the role of tourism in OECD economies", France: The OECD manual on tourism satellite accounts and employment.
- OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) (2002) "Regulatory issues in international maritime transports", Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Orams, M. (1999) "Marine tourism: development, impacts and management", London: Routledge.
- Papadopoulou, G. and Sambracos, E. (2014a) Recent evolution of cruise activities in European ports of embarkation: A Quantitative approach, *Archives of Economic History*, XXVI(1), pp. 7-26.
- Papadopoulou, G. and Sambracos, E. (2014b) The economic significance of cruise tourism: An overview in the Mediterranean market, *Revista Turismo & Desenvolvimento (Journal of Tourism & Development)*, 21/22(5), pp. 93-94.
- Papatheodorou, A. (2001) Why people travel to different places?, *Annals of Tourism Research*, 28(1), pp. 164-179.
- Pattullo, P. (1996) "Last Resorts: The cost of tourism in the Caribbean", Jamaica: Ian Randle Publishers.
- Peisley, T. (1995) The cruise ship industry to the 21st century, *Travel and Tourism Analyst*, 2, pp. 4-25.
- Preston, J. (2001) Integrating transport with socio-economic activity – A research agenda for the new Millennium, *Journal of Transport Geography*, 9, pp. 13-24.
- Psaraftis, H. (2006) "Greek Coastal Shipping and Cabotage", Athens: Eugenides Foundation Publications.
- Rao, P. R. S. S. (2000) "Sampling methodologies with applications", New York: Chapman & Hall.

- Rodrigue, J. P. and Notteboom, T. (2013) The geography of cruises: Itineraries, not destinations, *Applied Geography*, 38, pp. 31-42.
- Sambracos, E. (2001) "The Contribution of Coastal Shipping in the Regional Development of the Greek Islands. The case of the Southern Aegean Region", *Essays in Honour of the Late Professor D. Kodosakis*, University of Piraeus.
- Sambracos, E. and Papadopoulou, G. (2013) "The Economic impact of cruise: A European approach", *Proceedings of the International Conference on Tourism (ICOT), Trends, Impacts and Policies on Sustainable Tourism Development*, Limassol, Cyprus, 5-8 June.
- Sanders, H. D. (1995) "Statistics – A first course", New York: McGraw-Hill.
- Seidl, A., Guiliano, F. and Pratt, L. (2006) Cruise Tourism and Economic Development in Central America and the Caribbean: The case of Costa Rica, *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 4(2), pp. 213-224.
- Sekaran, U. (2000) "Research Methods for Business", New York: John Wiley & Sons.
- Sen, J. (1996) "Social Accounting Matrix and its implications for macroeconomic planning", *Development Project Planning Center (DPPC)*, Bradford University, Bradford, UK.
- Shackley, M. (1996) "Wildlife tourism", London: International Thomson Business Press.
- Simonoff, J. (2003) "Analyzing Categorical Data", New York: Springer.
- Sinclair, T. M. and Stabler, M. (1997) "The economics of tourism", New York: Routledge.
- Sprent, P. and Smeeton, N. C. (2001) "Applied nonparametric statistical methods", New York: Chapman & Hall.
- Styliadis, T. (2012) "Greek Sea is not in Crisis. An institutional approach of the economic impact cruise ships have on local societies: the case of two Ionian Islands", Thesis, Erasmus University Rotterdam.
- Stynes, J. (1997) "Economic Impact of Tourism: A Handbook for Tourism Professionals", Chicago, U.S.A: Tourism Research Laboratory at the University of Illinois at Urbana-Champaign.
- Toh, R., Rivers, M., & Ling, T. (2005) Room occupancies: cruise lines out-do the hotels, *International Journal of Hospital Management*, 24(1), pp. 121-135.

- United Nations Environment Programme (UNEP) (2009) “Sustainable Coastal Tourism. An integrated planning and management approach”, <http://www.unep.fr/shared/publications/pdf/DTIx1091xPA-SustainableCoastalTourism-Planning.pdf> (assessed January 2014).
- Vaggelas, G. (2011) "Cruise Tourism: Economic Benefits, Sustainable Development and Port-City", Genoa, Italy: Plan Bleu Regional Seminar – Tourism and sustainable development in the Mediterranean 2011.
- Vina, L. and Ford, J. (1998) Economic impact of proposed cruise ship business, *Annals of Tourism Research*, 25, pp. 205–221.
- Vogel, M. (2009) “Onboard revenue: The secret of the cruise industry’s success?”, in A. Papathanassis (Ed.), *Cruise sector growth: Managing emerging markets, human resources, processes and systems*, pp. 3-15, Wiesbaden: Gabler.
- Weaver, A. (2005) The McDonaldization thesis and cruise shipping, *Annals of Tourism Research*, 32(2), pp. 346-366.
- Wilkinson, P. (1999) Caribbean cruise tourism: Delusion? Illusion? *Tourism Geographies*, 1, pp. 261-282.
- Wind Rose Network (2014) *The Cruise Industry: Demographic Profiles*, <http://www.windrosenetwork.com/The-Cruise-Industry-Demographic-Profiles.html> (assessed September 2014).
- Wood, R. E. (2000) Caribbean cruise tourism: globalization at sea, *Annals of Tourism Research*, 27(2), pp. 345-370.
- World Tourism Organisation (2003) «Tourism Market Trends 2002 – World Overview & Tourism Topics», Madrid.
- Yang, Y. and Fik, T. (2014) Spatial effects in regional tourism growth, *Annals of Tourism Research*, Vol. 46, pp. 144–162.
- Zhou, D., Yanagida, F., Chakravorty, U. and Leung, P. (1997) Estimating the economic impacts from tourism, *Annals of Tourism Research*, 24(1), pp. 76-89.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Παράρτημα Α: Ερωτηματολόγιο

Σας παρακαλούμε πολύ όπως συμπληρώσετε το κάτωθι ερωτηματολόγιο, το οποίο θα μας βοηθήσει να αξιοποιήσουμε τις δικές σας εμπειρίες αναφορικά με την κρουαζιέρα. Το ερωτηματολόγιο είναι ανώνυμο και η συμπλήρωσή του δε διαρκεί πάνω από 10 λεπτά. Ευχαριστούμε πολύ για τη συμβολή σας!

1. Σε ποια θέση ταξιδεύετε; (Σημειώστε με X την απάντηση που σας αντιπροσωπεύει)

Standard Inside	Premium Inside	Standard Outside	Premium Outside	Deluxe	Suite
-----------------	----------------	------------------	-----------------	--------	-------

2. Ταξιδεύετε: (Μπορείτε να δώσετε πάνω από μία απάντηση)

Μόνος	Με φίλους	Με group	Με την οικογένειά σας
-------	-----------	----------	-----------------------

3. Σημειώστε με X την απάντηση που σας αντιπροσωπεύει. (Μπορείτε να δώσετε πάνω από μία απάντηση)

Έχω πραγματοποιήσει πάλι κρουαζιέρα	Έχω έρθει στην Ελλάδα μόνο για την κρουαζιέρα
Έχω έρθει πάλι στην Ελλάδα	Έχω πραγματοποιήσει ξανά κρουαζιέρα στην Ελλάδα

4. Θα θέλατε να μας πείτε ποιος ήταν ο λόγος που αποφασίσατε να επισκεφτείτε την Ελλάδα;

Γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων	Επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική διάσταση	Έχουν έρθει φίλοι/συγγενείς
Να γνωρίσω τον ελληνικό πολιτισμό και/ή τον ελληνικό τρόπο ζωής	Απόκτηση νέων εμπειριών	Να επισκεφτώ την οικογένειά μου

5. Από πού πληροφορηθήκατε για τη συγκεκριμένη κρουαζιέρα;

Από ταξιδιωτικό γραφείο/tour operator	Από την ιστοσελίδα της εταιρείας	Από φίλους/συγγενείς
Από τα ΜΜΕ	Από ιστοσελίδες κοινωνικής δικτύωσης (Π.χ. facebook)	Από διάφορες ιστοσελίδες που μεταδίδουν ταξιδιωτικές εντυπώσεις (Π.χ. TripAdvisor)

6. Ήρθατε στην Ελλάδα:

Οργανωμένα μέσω πρακτορείου	Κλείσατε μόνοι σας εισιτήρια
-----------------------------	------------------------------

7. Εάν επισκεφθήκατε ή έχετε σκοπό να επισκεφθείτε κάποιο άλλο μέρος της Ελλάδας σε αυτό το ταξίδι σας (είτε αυτοτελώς, είτε ως μέρος του πακέτου) θα θέλατε να μας πείτε ποιο είναι αυτό και πόσο σας έχει κοστίσει;

Τοποθεσία	Αριθμός Διανυκτερεύσεων	Συνολικό κόστος σε € (ή σε άλλο νόμισμα-παρακαλώ προσδιορίστε)
--------------------------------------	--	---

8. Πόσα ξοδέψατε σε υπηρεσίες και αγορές... (ατομικά);

i. Στα ελληνικά λιμάνια προσέγγισης του κρουαζιερόπλοιου;

Μέχρι €50	¹ €51-100	€101-150	€151-200	Πάνω από €200 (Πόσα περίπου; _____)
-----------	----------------------	----------	----------	--

ii. Πάνω στο κρουαζιερόπλοιο;

Μέχρι €50	¹ €51-100	€101-150	€151-200	Πάνω από €200 (Πόσα περίπου; _____)
-----------	----------------------	----------	----------	--

9. Παρακαλώ κυκλώστε την απάντηση που σας αντιπροσωπεύει:

i. Κάνατε χρήση των οργανωμένων εκδρομών που προσφέρει η εταιρεία σε κάθε προορισμού; *Ναι Όχι*

ii. Μπορείτε να σχολιάσετε την τιμή τους;
Ακριβή Κανονική Φθηνή

iii. Μείνατε ικανοποιημένος/η από τη σχέση τιμής/ποιότητας; *Ναι Όχι*

10. Πόσες συνολικά μέρες σκοπεύετε να περάσετε στον τόπο διακοπών σας (συμπεριλαμβανομένης της κρουαζιέρας);

4-7 ημέρες	8-11 ημέρες	12-15 ημέρες	Πάνω από 16 ημέρες
------------	-------------	--------------	--------------------

11. Με το ίδιο χρηματικό ποσό που σας κόστισε η συγκεκριμένη κρουαζιέρα και ίδιο αριθμό ημερών, θα σκεφτόσασταν σαν εναλλακτική λύση να πάτε διακοπές σε κάποια περιοχή της Ελλάδας; *Ναι Όχι*

12. Παρακαλώ βαθμολογήστε τους παρακάτω παράγοντες αναφορικά με τη συγκεκριμένη κρουαζιέρα, κυκλώνοντας από το 5 έως το 1, ανάλογα με το πόσο σημαντικοί είναι για εσάς.

	Πάρα πολύ σημαντικός	Πολύ σημαντικός	Αρκετά σημαντικός	Λίγο σημαντικός	Καθόλου σημαντικός
Να δω όσο το δυνατόν περισσότερα νησιά	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)
Μεγαλύτερη κατά το δυνατόν παραμονή σε κάθε νησί	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)
Επίσκεψη σε αρχαιολογικούς χώρους και άλλα αξιοθέατα	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)

13. Θα θέλατε να προσδιορίσετε σε ποια ηλικιακή κατηγορία ανήκετε;

18-25	26-45	46-65	66+
-------	-------	-------	-----

14. Αν δε σας ενοχλεί, θα θέλατε να καθορίσετε που κυμαίνεται το ετήσιο εισόδημά σας;

(Προσωπικό ετήσιο εισόδημα σε € ή άλλο νόμισμα – παρακαλώ προσδιορίστε)

Έως €10.000	€10.001-20.000	€20.001-30.000	€30.001-40.000	€40.001-50.000	€50.001 και άνω
-------------	----------------	----------------	----------------	----------------	-----------------

15. Θα θέλατε να μας πείτε ποια είναι η οικογενειακή σας κατάσταση;

Άγαμος/η	Έγγαμος/η	Διαζευγμένος/	Χήρος/α
----------	-----------	---------------	---------

16. Ποια είναι η εθνικότητά σας;

17. Ποιο είναι το φύλο σας;

Άνδρας	Γυναίκα
--------	---------

Παράρτημα Β: SPSS Output

3μερη κρουαζιέρα

Μεταβλητές που επηρεάζουν τη γνωριμία νέων προορισμών και ανθρώπων

Επίσκεψη προορισμών με ιστορική σημασία

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	6,115 ^a	1	,013		
Continuity Correction ^b	5,386	1	,020		
Likelihood Ratio	6,018	1	,014		
Fisher's Exact Test				,015	,011
Linear-by-Linear Association	6,087	1	,014		
N of Valid Cases	216				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 24,87.

b. Computed only for a 2x2 table

Correlations

		Meet new destinations and people	Visit destinations with historic significance
Meet new destinations and people	Correlation Coefficient	1,000	,168 [*]
	Sig. (2-tailed)	.	,014
Kendall's tau_b	N	216	216
	Visit destinations with historic significance		
Visit destinations with historic significance	Correlation Coefficient	,168 [*]	1,000
	Sig. (2-tailed)	,014	.
	N	216	216

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	7,620 ^a	1	,006		
Continuity Correction ^b	6,860	1	,009		
Likelihood Ratio	7,691	1	,006		
Fisher's Exact Test				,007	,004
Linear-by-Linear Association	7,585	1	,006		
N of Valid Cases	216				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 38,77.

b. Computed only for a 2x2 table

Correlations

		Meet new destinations and people	Learn about the Greek culture and/or the Greek way of living
Meet new destinations and people	Correlation Coefficient	1,000	,188**
	Sig. (2-tailed)	.	,006
Kendall's tau_b	N	216	216
	Learn about the Greek culture and/or the Greek way of living	Correlation Coefficient	,188**
	Sig. (2-tailed)	,006	.
	N	216	216

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Απόκτηση νέων εμπειριών

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	12,394 ^a	1	,000		
Continuity Correction ^b	11,417	1	,001		
Likelihood Ratio	12,470	1	,000		
Fisher's Exact Test				,001	,000
Linear-by-Linear Association	12,337	1	,000		
N of Valid Cases	216				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 36,57.

b. Computed only for a 2x2 table

Correlations

		Meet new destinations and people	Gain new experiences
Meet new destinations and people	Correlation Coefficient	1,000	,240**
	Sig. (2-tailed)	.	,000
Kendall's tau_b	N	216	216
	Correlation Coefficient	,240**	1,000
Gain new experiences	Sig. (2-tailed)	,000	.
	N	216	216

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Επίσκεψη σε άλλο μέρος της Ελλάδας

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15,819 ^a	7	,027
Likelihood Ratio	17,087	7	,017
Linear-by-Linear Association	,010	1	,920
N of Valid Cases	216		

a. 12 cells (75,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,10.

Correlations

		Meet new destinations and people	Place_1st choice
Meet new destinations and people	Correlation Coefficient	1,000	,018
	Sig. (2-tailed)	.	,783
Kendall's tau_b	N	216	216
Place_1st choice	Correlation Coefficient	,018	1,000
	Sig. (2-tailed)	,783	.
	N	216	216

Διάρκεια διακοπών

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10,929 ^a	3	,012
Likelihood Ratio	10,802	3	,013
Linear-by-Linear Association	8,511	1	,004
N of Valid Cases	216		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 13,90.

Correlations

		Meet new destinations and people	Vacation Days
Meet new destinations and people	Correlation Coefficient	1,000	,186**
	Sig. (2-tailed)	.	,003
Kendall's tau_b	N	216	216
	Correlation Coefficient	,186**	1,000
Vacation Days	Sig. (2-tailed)	,003	.
	N	216	216

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Μεταβλητές που επηρεάζουν την επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία

Επίσκεψη σε άλλο μέρος της Ελλάδας

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15,462 ^a	7	,031
Likelihood Ratio	16,123	7	,024
Linear-by-Linear Association	2,010	1	,156
N of Valid Cases	216		

a. 12 cells (75,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,94.

Correlations

	Visit destinations with historic significance	Place_1st choice
Correlation Coefficient	1,000	,104
Sig. (2-tailed)	.	,116
N	216	216
Correlation Coefficient	,104	1,000
Sig. (2-tailed)	,116	.
N	216	216

Μεταβλητές που επηρεάζουν τη επίσκεψη φίλων/συγγενών στην Ελλάδα

Τρόπος πληροφόρησης κρουαζιέρας

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13,829 ^a	5	,017
Likelihood Ratio	13,145	5	,022
Linear-by-Linear Association	3,479	1	,062
N of Valid Cases	216		

a. 5 cells (41,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,58.

Correlations

	Friends/relatives have already come	Cruise Information
Correlation Coefficient	1,000	,150 [*]
Sig. (2-tailed)	.	,019
N	216	216
Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	,150 [*]
	Cruise Information	Sig. (2-tailed)
		,019
	N	216
		216

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Δαπάνη στο κρουαζιερόπλοιο

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10,945 ^a	4	,027
Likelihood Ratio	15,403	4	,004
Linear-by-Linear Association	1,180	1	,277
N of Valid Cases	216		

a. 3 cells (30,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2,14.

Correlations

		Friends/relatives have already come	Cruise Spend
	Correlation Coefficient	1,000	,053
Friends/relatives already come	Sig. (2-tailed)	.	,387
	N	216	216
Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	,053	1,000
Cruise Spend	Sig. (2-tailed)	,387	.
	N	216	216

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	6,016 ^a	1	,014		
Continuity Correction ^b	4,793	1	,029		
Likelihood Ratio	5,357	1	,021		
Fisher's Exact Test				,031	,018
Linear-by-Linear Association	5,989	1	,014		
N of Valid Cases	216				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5,35.

b. Computed only for a 2x2 table

Correlations

		Friends/relatives have already come	Excursions
Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	1,000	,167*
	Friends/relatives have already come		
	Sig. (2-tailed)	.	,014
	N	216	216
	Excursions		
	Correlation Coefficient	,167*	1,000
Kendall's tau_b	Sig. (2-tailed)	,014	.
	N	216	216

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Μεταβλητές που επηρεάζουν τη γνώριμία με τον ελληνικό πολιτισμό

Επανάληψη της κρουαζιέρας

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	5,342 ^a	1	,021		
Continuity Correction ^b	4,732	1	,030		
Likelihood Ratio	5,365	1	,021		
Fisher's Exact Test				,029	,015
Linear-by-Linear Association	5,318	1	,021		
N of Valid Cases	216				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 52,51.

b. Computed only for a 2x2 table

Correlations

	Learn about the Greek culture and/or the Greek way of living	Already been on a cruise before
Correlation Coefficient	1,000	,157
Sig. (2-tailed)	.	,021
N	216	216
Correlation Coefficient	,157	1,000
Sig. (2-tailed)	,021	.
N	216	216

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Απόκτηση νέων εμπειριών

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	16,930 ^a	1	,000		
Continuity Correction ^b	15,826	1	,000		
Likelihood Ratio	17,174	1	,000		
Fisher's Exact Test				,000	,000
Linear-by-Linear Association	16,852	1	,000		
N of Valid Cases	216				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 49,07.

b. Computed only for a 2x2 table

Correlations

	Learn about the Greek culture and/or the Greek way of living	Gain new experiences
Correlation Coefficient	1,000	,280**
Sig. (2-tailed)	,000	,000
N	216	216
Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	,280**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	216

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Συνολικό κόστος διακοπών

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	35,931 ^a	11	,000
Likelihood Ratio	44,469	11	,000
Linear-by-Linear Association	,160	1	,689
N of Valid Cases	216		

a. 16 cells (66,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,49.

Correlations

		Learn about the Greek culture and/or the Greek way of living	Cost in total
Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	1,000	,073
	Learn about the Greek culture and/or the Greek way of living Sig. (2-tailed)	.	,238
	N	216	216
	Correlation Coefficient	,073	1,000
Cost in total	Sig. (2-tailed)	,238	.
	N	216	216

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Παραμονή περισσότερου χρόνου στα λιμάνια διέλευσης

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14,172 ^a	4	,007
Likelihood Ratio	15,054	4	,005
Linear-by-Linear Association	12,838	1	,000
N of Valid Cases	216		

a. 2 cells (20,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4,42.

Correlations

	Learn about the Greek culture and/or the Greek way of living	Stay more time in each island
Correlation Coefficient	1,000	,217**
Sig. (2-tailed)	.	,000
N	216	216
Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	,217**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	216

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Οικογενειακή κατάσταση

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12,554 ^a	3	,006
Likelihood Ratio	13,097	3	,004
Linear-by-Linear Association	8,409	1	,004
N of Valid Cases	216		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 7,36.

Correlations

	Learn about the Greek culture and/or the Greek way of living	Marital Status
Correlation Coefficient	1,000	,214**
Sig. (2-tailed)	.	,001
N	216	216
Correlation Coefficient	,214**	1,000
Sig. (2-tailed)	,001	.
N	216	216

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Μεταβλητές που επηρεάζουν την απόκτηση νέων εμπειριών

Επανάληψη της κρουαζιέρας

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	9,915 ^a	1	,002		
Continuity Correction ^b	9,074	1	,003		
Likelihood Ratio	9,996	1	,002		
Fisher's Exact Test				,002	,001
Linear-by-Linear Association	9,869	1	,002		
N of Valid Cases	216				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 49,54.

b. Computed only for a 2x2 table

Correlations

		Gain new experiences	Already been on a cruise before
Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	1,000	,214**
	Gain new experiences Sig. (2-tailed)	.	,002
	N	216	216
	Correlation Coefficient	,214**	1,000
	Already been on a cruise before Sig. (2-tailed)	,002	.
	N	216	216

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	12,394 ^a	1	,000		
Continuity Correction ^b	11,417	1	,001		
Likelihood Ratio	12,470	1	,000		
Fisher's Exact Test				,001	,000
Linear-by-Linear Association	12,337	1	,000		
N of Valid Cases	216				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 36,57.

b. Computed only for a 2x2 table

Correlations

		Gain new experiences	Meet new destinations and people
Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	1,000	,240**
	Gain new experiences Sig. (2-tailed)	.	,000
	N	216	216
	Correlation Coefficient	,240**	1,000
	Meet new destinations and people Sig. (2-tailed)	,000	.
	N	216	216

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	16,930 ^a	1	,000		
Continuity Correction ^b	15,826	1	,000		
Likelihood Ratio	17,174	1	,000		
Fisher's Exact Test				,000	,000
Linear-by-Linear Association	16,852	1	,000		
N of Valid Cases	216				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 49,07.

b. Computed only for a 2x2 table

Correlations

	Gain new experiences	Learn about the Greek culture and/or the Greek way of living
Correlation Coefficient	1,000	,280**
Gain new experiences Sig. (2-tailed)	.	,000
N	216	216
Kendall's tau_b		
Learn about the Greek culture and/or the Greek way of living Correlation Coefficient	,280**	1,000
Sig. (2-tailed)	,000	.
N	216	216

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Επίσκεψη σε άλλο μέρος της Ελλάδας

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	18,197 ^a	7	,011
Likelihood Ratio	21,653	7	,003
Linear-by-Linear Association	12,759	1	,000
N of Valid Cases	216		

a. 12 cells (75,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,39.

Correlations

		Gain new experiences	Place_1st choice
Gain new experiences	Correlation Coefficient	1,000	,264**
	Sig. (2-tailed)	.	,000
Kendall's tau_b	N	216	216
	Correlation Coefficient	,264**	1,000
Place_1st choice	Sig. (2-tailed)	,000	.
	N	216	216

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Συνολικό κόστος διακοπών

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	44,245 ^a	11	,000
Likelihood Ratio	56,161	11	,000
Linear-by-Linear Association	1,691	1	,194
N of Valid Cases	216		

a. 16 cells (66,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,46.

Correlations

		Gain new experiences	Cost in total
Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	1,000	,143*
	Gain new experiences Sig. (2-tailed)	.	,021
	N	216	216
	Correlation Coefficient	,143*	1,000
	Cost in total Sig. (2-tailed)	,021	.
	N	216	216

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Δαπάνη στα λιμάνια διέλευσης

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	16,099 ^a	4	,003
Likelihood Ratio	16,819	4	,002
Linear-by-Linear Association	,860	1	,354
N of Valid Cases	216		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 12,04.

Correlations

		Gain new experiences	Ports Spend
	Correlation Coefficient	1,000	,025
	Sig. (2-tailed)	.	,688
Kendall's tau_b	N	216	216
	Correlation Coefficient	,025	1,000
Ports Spend	Sig. (2-tailed)	,688	.
	N	216	216

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Εθνικότητα

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12,122 ^a	5	,033
Likelihood Ratio	13,143	5	,022
Linear-by-Linear Association	3,017	1	,082
N of Valid Cases	216		

a. 4 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,93.

Correlations

	Gain new experiences	Nationality_continents
Correlation Coefficient	1,000	,077
Gain new experiences Sig. (2-tailed)	.	,224
N	216	216
Kendall's tau_b		
Correlation Coefficient	,077	1,000
Nationality_continents Sig. (2-tailed)	,224	.
N	216	216

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

8μερη κρουαζιέρα

Μεταβλητές που επηρεάζουν τη γνώριμία νέων προορισμών και ανθρώπων

Γνώριμία με τον ελληνικό πολιτισμό

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	5,285 ^a	1	,022		
Continuity Correction ^b	4,748	1	,029		
Likelihood Ratio	5,295	1	,021		
Fisher's Exact Test				,023	,015
Linear-by-Linear Association	5,267	1	,022		
N of Valid Cases	291				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 55,41.

b. Computed only for a 2x2 table

Correlations

	Meet new destinations and people	Learn about the Greek culture and/or the Greek way of living
Correlation Coefficient	1,000	,135*
Sig. (2-tailed)	.	,022
N	291	291
Kendall's tau_b		
Correlation Coefficient	,135*	1,000
Sig. (2-tailed)	,022	.
N	291	291

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	20,047 ^a	1	,000		
Continuity Correction ^b	18,982	1	,000		
Likelihood Ratio	20,160	1	,000		
Fisher's Exact Test				,000	,000
Linear-by-Linear Association	19,978	1	,000		
N of Valid Cases	291				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 51,42.

b. Computed only for a 2x2 table

Correlations

		Meet new destinations and people	Gain new experiences
Meet new destinations and people	Correlation Coefficient	1,000	,262**
	Sig. (2-tailed)	.	,000
Gain new experiences	N	291	291
	Correlation Coefficient	,262**	1,000
Meet new destinations and people	Sig. (2-tailed)	,000	.
	N	291	291

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Επίσκεψη σε περισσότερα νησιά

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9,690 ^a	4	,046
Likelihood Ratio	9,945	4	,041
Linear-by-Linear Association	1,775	1	,183
N of Valid Cases	291		

a. 2 cells (20,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2,39.

Correlations

		Meet new destinations and people	See as many islands if this possible
Meet new destinations and people	Correlation Coefficient	1,000	,071
	Sig. (2-tailed)	.	,183
Kendall's tau_b	N	291	291
	Correlation Coefficient	,071	1,000
See as many islands if this possible	Sig. (2-tailed)	,183	.
	N	291	291

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11,135 ^a	5	,049
Likelihood Ratio	11,184	5	,048
Linear-by-Linear Association	,000	1	,987
N of Valid Cases	291		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 7,18.

Correlations

		Meet new destinations and people	Annual Income Range
	Correlation Coefficient	1,000	,004
	Sig. (2-tailed)	.	,938
Kendall's tau_b	N	291	291
	Correlation Coefficient	,004	1,000
	Sig. (2-tailed)	,938	.
	N	291	291

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Μεταβλητές που επηρεάζουν την επίσκεψη σε προορισμούς με ιστορική σημασία

Επίσκεψη σε άλλο μέρος

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	25,742 ^a	8	,001
Likelihood Ratio	27,360	8	,001
Linear-by-Linear Association	,064	1	,800
N of Valid Cases	291		

a. 11 cells (61,1%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,25.

Correlations

		Visit destinations with historic significance	Place_1st choice
	Correlation Coefficient	1,000	,025
	Sig. (2-tailed)	.	,664
Kendall's tau_b	N	291	291
	Correlation Coefficient	,025	1,000
	Sig. (2-tailed)	,664	.
	N	291	291

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Σχέση τιμής – ποιότητας των εκδρομών

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	7,345 ^a	1	,007		
Continuity Correction ^b	6,566	1	,010		
Likelihood Ratio	7,058	1	,008		
Fisher's Exact Test				,008	,006
Linear-by-Linear Association	7,320	1	,007		
N of Valid Cases	291				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 21,82.

b. Computed only for a 2x2 table

Correlations

		Visit destinations with historic significance	Value for Money
Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	1,000	,159**
	Visit destinations with historic significance Sig. (2-tailed)		,007
	N	291	291
	Correlation Coefficient	,159**	1,000
Value for Money	Sig. (2-tailed)	,007	
	N	291	291

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Επίσκεψη σε αρχαιολογικούς χώρους

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14,651 ^a	4	,005
Likelihood Ratio	13,890	4	,008
Linear-by-Linear Association	13,030	1	,000
N of Valid Cases	291		

a. 2 cells (20,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,00.

Correlations

	Visit destinations with historic significance	Visit archaeological sites and other attractions
Correlation Coefficient	1,000	,186**
Visit destinations with historic significance Sig. (2-tailed)	.	,001
N	291	291
Kendall's tau_b		
Correlation Coefficient	,186**	1,000
Visit archaeological sites and other attractions Sig. (2-tailed)	,001	.
N	291	291

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Μεταβλητές που επηρεάζουν την επίσκεψη φίλων/συγγενών

Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	4,789 ^a	1	,029		
Continuity Correction ^b	3,982	1	,046		
Likelihood Ratio	4,846	1	,028		
Fisher's Exact Test				,034	,023
Linear-by-Linear Association	4,772	1	,029		
N of Valid Cases	291				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 14,33.

b. Computed only for a 2x2 table

Correlations

	Friends/relatives have already come	Learn about the Greek culture and/or the Greek way of living
Correlation Coefficient	1,000	,128
Sig. (2-tailed)	.	,029
N	291	291
Correlation Coefficient	,128	1,000
Sig. (2-tailed)	,029	.
N	291	291

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Τιμή εκδρομών

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11,239 ^a	2	,004
Likelihood Ratio	7,197	2	,027
Linear-by-Linear Association	4,262	1	,039
N of Valid Cases	291		

a. 2 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,10.

Correlations

		Friends/relatives have already come	Excursions' Price
Friends/relatives already come	Correlation Coefficient	1,000	,112
	Sig. (2-tailed)	.	,055
Kendall's tau_b	N	291	291
Excursions' Price	Correlation Coefficient	,112	1,000
	Sig. (2-tailed)	,055	.
	N	291	291

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Μεταβλητές που επηρεάζουν τη γνώριμία με τον ελληνικό πολιτισμό

Απόκτηση νέων εμπειριών

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	16,861 ^a	1	,000		
Continuity Correction ^b	15,905	1	,000		
Likelihood Ratio	17,009	1	,000		
Fisher's Exact Test				,000	,000
Linear-by-Linear Association	16,803	1	,000		
N of Valid Cases	291				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 61,62.

b. Computed only for a 2x2 table

Correlations

	Learn about the Greek culture and/or the Greek way of living	Gain new experiences
Correlation Coefficient	1,000	,241**
Sig. (2-tailed)	.	,000
N	291	291
Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	,241**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	291

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Επίσκεψη σε άλλο μέρος της Ελλάδας

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	33,235 ^a	8	,000
Likelihood Ratio	39,440	8	,000
Linear-by-Linear Association	21,876	1	,000
N of Valid Cases	291		

a. 14 cells (77,8%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,48.

Correlations

		Learn about the Greek culture and/or the Greek way of living	Place_1st choice
Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	1,000	,310**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000
	N	291	291
	Correlation Coefficient	,310**	1,000
	Place_1st choice	Sig. (2-tailed)	,000
	N	291	291

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Συνολικό κόστος διακοπών

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	49,445 ^a	10	,000
Likelihood Ratio	56,141	10	,000
Linear-by-Linear Association	2,575	1	,109
N of Valid Cases	291		

a. 12 cells (54,5%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,96.

Correlations

		Learn about the Greek culture and/or the Greek way of living	Cost in total
Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	1,000	,118*
	Learn about the Greek culture and/or the Greek way of living Sig. (2-tailed)	.	,027
	N	291	291
	Correlation Coefficient	,118*	1,000
Cost in total	Sig. (2-tailed)	,027	.
	N	291	291

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Εναλλακτική λύση

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	6,861 ^a	1	,009		
Continuity Correction ^b	6,257	1	,012		
Likelihood Ratio	6,897	1	,009		
Fisher's Exact Test				,010	,006
Linear-by-Linear Association	6,838	1	,009		
N of Valid Cases	291				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 62,10.

b. Computed only for a 2x2 table

Correlations

	Learn about the Greek culture and/or the Greek way of living	Alternative
Correlation Coefficient	1,000	,154**
Sig. (2-tailed)	.	,009
N	291	291
Correlation Coefficient	,154**	1,000
Sig. (2-tailed)	,009	.
N	291	291

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Μεταβλητές που επηρεάζουν την απόκτηση νέων εμπειριών

Τύπος καμπίνας

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11,186 ^a	5	,048
Likelihood Ratio	12,375	5	,030
Linear-by-Linear Association	,038	1	,845
N of Valid Cases	291		

a. 2 cells (16,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,33.

Correlations

		Gain new experiences	Travelling Class
Gain new experiences	Correlation Coefficient	1,000	,008
	Sig. (2-tailed)	.	,876
Kendall's tau_b	N	291	291
	Correlation Coefficient	,008	1,000
Travelling Class	Sig. (2-tailed)	,876	.
	N	291	291

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	6,403 ^a	1	,011		
Continuity Correction ^b	5,820	1	,016		
Likelihood Ratio	6,427	1	,011		
Fisher's Exact Test				,013	,008
Linear-by-Linear Association	6,381	1	,012		
N of Valid Cases	291				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 64,28.

b. Computed only for a 2x2 table

Correlations

		Gain new experiences	Already been on a cruise before
Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	,100	,148*
	Gain new experiences Sig. (2-tailed)		,012
	N	291	291
	Correlation Coefficient	,148*	,100
Already been on a cruise before	Gain new experiences Sig. (2-tailed)	,012	
	N	291	291
	Correlation Coefficient	,100	,148*

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	20,047 ^a	1	,000		
Continuity Correction ^b	18,982	1	,000		
Likelihood Ratio	20,160	1	,000		
Fisher's Exact Test				,000	,000
Linear-by-Linear Association	19,978	1	,000		
N of Valid Cases	291				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 51,42.

b. Computed only for a 2x2 table

Correlations

		Gain new experiences	Meet new destinations and people
Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	1,000	,262**
	Gain new experiences		,000
	Sig. (2-tailed)		
	N	291	291
	Correlation Coefficient	,262**	1,000
	Meet new destinations and people		,000
	Sig. (2-tailed)		
	N	291	291

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Γνωριμία με τον ελληνικό πολιτισμό

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	16,861 ^a	1	,000		
Continuity Correction ^b	15,905	1	,000		
Likelihood Ratio	17,009	1	,000		
Fisher's Exact Test				,000	,000
Linear-by-Linear Association	16,803	1	,000		
N of Valid Cases	291				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 61,62.

b. Computed only for a 2x2 table

Correlations

	Learn about the Greek culture and/or the Greek way of living	Gain new experiences
Correlation Coefficient	1,000	,241**
Sig. (2-tailed)	,000	,000
N	291	291
Correlation Coefficient	,241**	1,000
Sig. (2-tailed)	,000	,000
N	291	291

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Τρόπος πληροφόρησης της κρουαζιέρας

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12,604 ^a	5	,027
Likelihood Ratio	12,632	5	,027
Linear-by-Linear Association	9,031	1	,003
N of Valid Cases	291		

a. 2 cells (16,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,33.

Correlations

		Gain new experiences	Cruise Information
Gain new experiences	Correlation Coefficient	1,000	,185**
	Sig. (2-tailed)	.	,001
Kendall's tau_b	N	291	291
	Correlation Coefficient	,185**	1,000
Cruise Information	Sig. (2-tailed)	,001	.
	N	291	291

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Επίσκεψη σε άλλο μέρος

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	38,986 ^a	8	,000
Likelihood Ratio	46,792	8	,000
Linear-by-Linear Association	33,333	1	,000
N of Valid Cases	291		

a. 14 cells (77,8%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,44.

Correlations

		Gain new experiences	Place_1st choice
Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	1,000	,353**
	Gain new experiences Sig. (2-tailed)	.	,000
Kendall's tau_b	N	291	291
	Correlation Coefficient	,353**	1,000
	Place_1st choice Sig. (2-tailed)	,000	.
	N	291	291

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Συνολικό κόστος διακοπών

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	63,131 ^a	10	,000
Likelihood Ratio	72,728	10	,000
Linear-by-Linear Association	4,276	1	,039
N of Valid Cases	291		

a. 12 cells (54,5%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,89.

Correlations

		Gain new experiences	Cost in total
Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	1,000	,211**
	Gain new experiences	Sig. (2-tailed)	,000
	N	291	291
	Correlation Coefficient	,211**	1,000
	Cost in total	Sig. (2-tailed)	,000
	N	291	291

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11,439 ^a	3	,010
Likelihood Ratio	11,716	3	,008
Linear-by-Linear Association	3,809	1	,051
N of Valid Cases	291		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 31,03.

Correlations

		Gain new experiences	Vacation Days
Gain new experiences	Correlation Coefficient	1,000	,104
	Sig. (2-tailed)	.	,053
Kendall's tau_b	N	291	291
	Correlation Coefficient	,104	1,000
Vacation Days	Sig. (2-tailed)	,053	.
	N	291	291

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Εθνικότητα

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	28,399 ^a	5	,000
Likelihood Ratio	28,764	5	,000
Linear-by-Linear Association	5,424	1	,020
N of Valid Cases	291		

a. 4 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,33.

Correlations

	Gain new experiences	Nationality_continents
Correlation Coefficient	1,000	,163**
Gain new experiences Sig. (2-tailed)	.	,003
N	291	291
Correlation Coefficient	,163**	1,000
Nationality_continents Sig. (2-tailed)	,003	.
N	291	291

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Μοντέλα πρόβλεψης

Στατιστικά μοντέλα πρόβλεψης για το σύνολο του δείγματος

Πιθανότητα να πραγματοποιήσει ένας επιβάτης δμερη κρουαζιέρα έναντι 3μερης

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
Income	,896	,327	7,503	1	,006	2,450	1,290	4,652
maritalstatus(3)	-1,223	,490	6,221	1	,013	,294	,113	,770
frequency_2	,830	,253	10,747	1	,001	2,294	1,396	3,769
cost	-,101	,038	7,001	1	,008	,904	,839	,974
Cruisepend	,188	,065	8,211	1	,004	1,206	1,061	1,371
Constant	,257	,421	,374	1	,541	1,294		

a. Variable(s) entered on step 1: income, maritalstatus, frequency_2, cost, cruisepend.

Παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
Cruisepend	,283	,089	10,179	1	,001	1,327	1,115	1,579
Daysintotal	,249	,118	4,436	1	,035	1,282	1,017	1,616
Step 1 ^a Alternative	-,562	,274	4,214	1	,040	,570	,333	,975
Moreislands	-,325	,127	6,556	1	,010	,722	,563	,927
Constant	-2,191	,637	11,822	1	,001	,112		

a. Variable(s) entered on step 1: cruisepend, daysintotal, alternative, moreislands, staymoretime.

Παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης των επιβατών στο κρουαζιερόπλοιο

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
cabin			8,186	5	,146			
cabin(1)	-,793	,403	3,877	1	,049	,453	,206	,996
cabin(4)	1,128	,435	6,734	1	,009	,324	,138	,759
portspend			10,180	4	,037			
portspend(1)	-,708	,291	5,936	1	,015	,492	,279	,871
Step 1 ^a portspend(2)	-,785	,304	6,649	1	,010	,456	,251	,828
portspend(3)	-1,084	,381	8,073	1	,004	,338	,160	,715
portspend(4)	-,770	,353	4,751	1	,029	,463	,231	,925
excursions	,463	,223	4,298	1	,038	1,588	1,026	2,459
alternative	,463	,193	5,746	1	,017	1,589	1,088	2,321
Constant	,299	,475	,396	1	,529	1,348		

a. Variable(s) entered on step 1: cabin, portspend, excursions, alternative.

Επιλογές εθνικότητας – Ευρωπαίος

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
income	-,191	,077	6,203	1	,013	,826	,711	,960
gender(1)	,674	,247	7,463	1	,006	1,961	1,210	3,180
Cabin			12,647	5	,027			
cabin(2)	2,749	1,030	7,119	1	,008	15,633	2,074	117,803
withwhom			5,984	3	,112			
withwhom(3)	-,672	,319	4,444	1	,035	,510	,273	,954
frequency_1	-,683	,253	7,321	1	,007	,505	,308	,828
reason_5	-,716	,257	7,771	1	,005	,489	,295	,808
Cost	-,270	,065	17,378	1	,000	,764	,673	,867
Step 1 ^a portspend	-,222	,091	5,993	1	,014	,801	,670	,957
cruisespend			15,170	4	,004			
cruisespend(1)	-,990	,376	6,914	1	,009	,372	,178	,777
cruisespend(2)	-,764	,382	3,995	1	,046	,466	,220	,985
cruisespend(3)	-1,273	,420	9,175	1	,002	,280	,123	,638
excursions	-1,247	,281	19,634	1	,000	,287	,165	,499
daysintotal	-,886	,117	57,303	1	,000	,412	,328	,519
staymoretime	,295	,104	8,014	1	,005	1,343	1,095	1,647
Constant	4,250	,929	20,927	1	,000	70,098		

a. Variable(s) entered on step 1: income, gender, cabin, withwhom, frequency_1, frequency_4, reason_5, cost, portspend, cruisespend, excursions, daysintotal, staymoretime.

Επιλογές εθνικοτήτων – Β. Αμερικάνος

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
income	,240	,069	12,250	1	,000	1,272	1,112	1,455
Cabin	,146	,074	3,836	1	,049	1,157	1,000	1,338
withwhom			19,010	3	,000			
withwhom(1)	1,086	,383	8,042	1	,005	2,963	1,399	6,277
withwhom(2)	,602	,283	4,541	1	,033	1,826	1,050	3,177
Step 1 ^a withwhom(3)	1,036	,264	15,463	1	,000	2,819	1,682	4,724
frequency_1	,519	,215	5,828	1	,016	1,680	1,102	2,560
frequency_2	-,646	,277	5,444	1	,020	,524	,305	,902
excursions	1,107	,286	14,951	1	,000	3,027	1,727	5,306
daysintotal	,291	,097	9,045	1	,003	1,337	1,107	1,616
Constant	-4,391	,509	74,430	1	,000	,012		

a. Variable(s) entered on step 1: income, cabin, withwhom, frequency_1, frequency_2, excursions, daysintotal.

Παράγοντες που επηρεάζουν τη διάθεση των επιβατών να πραγματοποιήσουν εναλλακτικά διακοπές σε άλλο μέρος της Ελλάδας (με το ίδιο χρηματικό ποσό που τους κόστισε η κρουαζιέρα).

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
age			5,545	3	,136			
age(3)	,467	,220	4,513	1	,034	1,595	1,037	2,453
income			15,903	5	,007			
income(2)	-,783	,317	6,103	1	,013	,457	,246	,851
income(3)	-,606	,275	4,867	1	,027	,546	,319	,935
income(5)	-1,111	,308	12,998	1	,000	,329	,180	,602
reason_4	,389	,188	4,267	1	,039	1,475	1,020	2,133
p_spend_100	-,552	,269	4,226	1	,040	,576	,340	,975
c_spend_100	,521	,197	6,977	1	,008	1,684	1,144	2,480
Constant	,158	,450	,123	1	,726	1,171		

a. Variable(s) entered on step 1: age, income, reason_4, p_spend_100, c_spend_100.

Στατιστικά μοντέλα πρόβλεψης για την 3μερη κρουαζιέρα

Παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
moreislands	-,527	,196	7,253	1	,007	,591	,402	,866
daysintotal			5,936	3	,115			
Step 1 ^a daysintotal(1)	-1,702	,705	5,830	1	,016	,182	,046	,726
c_spend_100	1,246	,438	8,098	1	,004	3,476	1,474	8,197
Constant	-1,493	,927	2,595	1	,107	,225		

a. Variable(s) entered on step 1: moreislands, daysintotal, c_spend_100.

Παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης των επιβατών στο κρουαζιερόπλοιο

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
reason_4	,661	,327	4,095	1	,043	1,936	1,021	3,672
portspend			14,852	4	,005			
portspend(1)	-1,318	,511	6,641	1	,010	,268	,098	,729
portspend(2)	-1,656	,543	9,308	1	,002	,191	,066	,553
portspend(3)	-2,554	,729	12,269	1	,000	,078	,019	,325
portspend(4)	-1,212	,576	4,429	1	,035	,298	,096	,920
alternative	,717	,336	4,556	1	,033	2,049	1,060	3,958
age			7,556	3	,056			
age(2)	-1,552	,574	7,321	1	,007	,212	,069	,652
Constant	,583	,657	,788	1	,375	1,791		

a. Variable(s) entered on step 1: reason_4, portspend, alternative, age, frequency_1, frequency_2, frequency_3, frequency_4.

Επιλογές εθνικότητας – Ευρωπαίος

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
income	-,229	,112	4,182	1	,041	,795	,638	,991
gender	-1,194	,387	9,543	1	,002	,303	,142	,646
cost	-,288	,095	9,189	1	,002	,750	,622	,903
Step 1 ^a excursions	-1,613	,445	13,136	1	,000	,199	,083	,477
price	-1,014	,370	7,509	1	,006	,363	,176	,749
daysintotal	-,832	,176	22,322	1	,000	,435	,308	,614
Constant	6,578	1,064	38,247	1	,000	719,372		

a. Variable(s) entered on step 1: income, gender, cost, excursions, price, daysintotal.

Επιλογές εθνικοτήτων – Β. Αμερικάνος

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
income	,237	,108	4,816	1	,028	1,267	1,026	1,565
cabin	,259	,132	3,867	1	,049	1,296	1,001	1,678
withwhom			11,233	3	,011			
withwhom(1)	1,853	,619	8,947	1	,003	6,376	1,894	21,468
Step 1 ^a withwhom(3)	,850	,428	3,953	1	,047	2,341	1,012	5,412
frequency_1	,959	,347	7,647	1	,006	2,610	1,322	5,151
excursions	1,516	,494	9,426	1	,002	4,555	1,730	11,989
moreislands	-,499	,155	10,315	1	,001	,607	,448	,823
Constant	-2,770	,872	10,084	1	,001	,063		

a. Variable(s) entered on step 1: income, cabin, withwhom, frequency_1, excursions, moreislands.

Παράγοντες που επηρεάζουν τη διάθεση των επιβατών να πραγματοποιήσουν εναλλακτικά διακοπές σε άλλο μέρος της Ελλάδας (με το ίδιο χρηματικό ποσό που τους κόστισε η κρουαζιέρα).

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
income			10,432	5	,064			
income(5)	-1,136	,523	4,719	1	,030	,321	,115	,895
cabin			8,446	5	,133			
cabin(5)	-3,271	1,346	5,904	1	,015	,038	,003	,531
Step 1 ^a reason_1	-,984	,344	8,159	1	,004	,374	,190	,734
c_spend_100	,903	,343	6,937	1	,008	2,467	1,260	4,831
daysintotal	,320	,150	4,559	1	,033	1,378	1,027	1,849
staymoretime	,491	,145	11,464	1	,001	1,633	1,229	2,169
Constant	-,830	1,332	,389	1	,533	,436		

a. Variable(s) entered on step 1: income, cabin, reason_1, c_spend_100, daysintotal, staymoretime.

Στατιστικά μοντέλα πρόβλεψης για την δμερη κρουαζιέρα

Παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
maritalstatus			11,680	3	,009			
maritalstatus(1)	1,455	,587	6,137	1	,013	,233	,074	,738
maritalstatus(2)	-1,208	,435	7,709	1	,005	,299	,127	,701
Step 1 ^a maritalstatus(3)	-2,560	,897	8,139	1	,004	,077	,013	,449
nationality_cont	,245	,077	10,066	1	,002	1,278	1,098	1,487
c_spend_100	1,178	,276	18,265	1	,000	3,249	1,893	5,578
Constant	-1,775	,597	8,853	1	,003	,169		

a. Variable(s) entered on step 1: maritalstatus, nationality_cont, c_spend_100.

Παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος της δαπάνης των επιβατών στο κρουαζιερόπλοιο

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
income			9,783	5	,082			
Step 1 ^a								
income(3)	-,732	,361	4,120	1	,042	,481	,237	,975
p_spend_100	1,034	,264	15,340	1	,000	2,813	1,677	4,721
Constant	-,922	,434	4,515	1	,034	,398		

a. Variable(s) entered on step 1: income, p_spend_100.

Επιλογές εθνικοτήτων – Ευρωπαίος

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
income	-,194	,099	3,865	1	,049	,823	,679	,999
withwhom			5,454	3	,141			
withwhom(1)	-1,187	,599	3,920	1	,048	,305	,094	,988
frequency_1	-,876	,307	8,172	1	,004	,416	,228	,759
reason_5	-1,038	,322	10,416	1	,001	,354	,188	,665
Step 1 ^a cost	-,176	,085	4,300	1	,038	,838	,710	,990
p_spend_100	-1,114	,332	11,269	1	,001	,328	,171	,629
c_spend_100	,819	,333	6,044	1	,014	2,269	1,181	4,359
excursions	-,941	,336	7,858	1	,005	,390	,202	,753
daysintotal	-,935	,149	39,375	1	,000	,393	,293	,526
Constant	5,091	,883	33,217	1	,000	162,601		

a. Variable(s) entered on step 1: income, withwhom, frequency_1, reason_5, cost, p_spend_100, c_spend_100, excursions, daysintotal.

Επιλογές εθνικότητας – Β. Αμερικάνος

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
age			6,017	3	,111			
age(2)	-1,635	,718	5,177	1	,023	,195	,048	,797
income	,318	,107	8,792	1	,003	1,374	1,114	1,695
frequency_2	-1,187	,374	10,089	1	,001	,305	,147	,635
reason_5	1,022	,297	11,847	1	,001	2,779	1,553	4,972
c_spend_100	-,798	,300	7,082	1	,008	,450	,250	,810
excursions	1,065	,378	7,935	1	,005	2,900	1,383	6,083
daysintotal	,313	,136	5,255	1	,022	1,367	1,046	1,787
alternative	-,631	,305	4,276	1	,039	,532	,292	,968
Constant	-2,309	,792	8,500	1	,004	,099		

a. Variable(s) entered on step 1: age, income, frequency_2, reason_5, c_spend_100, excursions, daysintotal, alternative.

Παράγοντες που επηρεάζουν τη διάθεση των επιβατών να πραγματοποιήσουν εναλλακτικά διακοπές σε άλλο μέρος της Ελλάδας (με το ίδιο χρηματικό ποσό που τους κόστισε η κρουαζιέρα).

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for	
							EXP(B)	
							Lower	Upper
income	,167	,086	3,771	1	,049	1,182	,998	1,400
frequency_2	-,844	,294	8,231	1	,004	,430	,242	,765
reason_4	,593	,257	5,347	1	,021	1,810	1,095	2,993
Step 1 ^a cruisespend	,190	,091	4,353	1	,037	1,209	1,012	1,446
staymoretime	,375	,114	10,921	1	,001	1,456	1,165	1,818
namerica_other	-,688	,349	3,894	1	,048	,502	,254	,995
Constant	-1,238	,726	2,911	1	,088	,290		

a. Variable(s) entered on step 1: income, frequency_2, reason_4, cruisespend, portspend, staymoretime, namerica_other, europe_other, gender, maritalstatus.

Τελικό μοντέλο πρόβλεψης

$\Sigma\Delta$ = Συνολική Δαπάνη

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
income	,124	,062	3,994	1	,046	1,132
maritalstatus(3)	-1,056	,490	4,637	1	,031	,348
GDP_per_capita	,029	,011	6,881	1	,009	,971
informed			8,936	5	,112	
informed(4)	-1,641	,740	4,917	1	,027	,194
informed(5)	-1,901	,928	4,197	1	,040	,149
namerica_other	,160	,231	,068	1	,045	,942
Constant	1,805	,753	5,742	1	,017	6,077

a. Variable(s) entered on step 1: income, maritalstatus, GDP_per_capita, informed, namerica_other.