

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ στη

ΝΑΥΤΙΑ

Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΚΑΙ Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΗΣ

ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ

ΕΝΔΟΧΩΡΑ ΤΟΥΣ

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Σαμαράς Απόστολος

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Νοέμβριος 2012

Copyright Σαμαράς Απόστολος 2012

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved

«Δήλωση Αυθεντικότητας»

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

Ο δηλών

Σαμαράς Απόστολος

Σελίδα τριμελούς εξεταστικής επιτροπής

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

Τα μέλη της επιτροπής ήταν

Παρδάλη Αγγελική (Επιβλέπουσα Καθηγήτρια)

Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

Χλωμούσης Κωνσταντίνος

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΚΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια των σπουδών μου στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιά. Με την ολοκλήρωσή της, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά όλους όσους με στήριξαν και μου συμπαραστάθηκαν προκειμένου να ολοκληρώσω τις σπουδές μου.

Ειδικότερα θα ήθελα να ευχαριστήσω την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή και την επιβλέπουσα καθηγήτριά μου Κυρία Παρδάλη Αγγελική, που μου έδωσε την ευκαιρία να ασχοληθώ με το συγκεκριμένο θέμα καθώς και για τις πληροφορίες που μου παρείχε κατά τη διάρκεια της συγγραφής της εργασίας μου.

Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον ΟΛΠ, και ειδικότερα την κυρία Ντάλιου Διονυσία από το Τμήμα Κρουαζιέρας και τον κύριο Περδικάκη Κωνσταντίνο από τη Διεύθυνση Εξυπηρέτησης Πλοίων και προϊστάμενο του Τμήματος Προσόρμισης και την εταιρεία Hellenic Cruise Lines, και ειδικότερα την κυρία Φουλίδου Μαργαρίτα και τους κυρίους capt. Κουμπενά Γεώργιο, Τζιρκώτη Αλέξανδρο και Πολυδώρου Μάριο, για τις πληροφορίες που μου παρείχαν για την πραγματοποίηση της εργασίας.

Τέλος, θα ήθελα να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στην οικογένεια μου και τους δικούς μου ανθρώπους για την συμπαράσταση και την υπομονή που έδειξαν όλο αυτό το διάστημα.

Σαμαράς Απόστολος

Πειραιάς, Νοέμβριος 2012

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

• ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ο ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	1
ο ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	2
ο ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	3
• ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΠΤΩΣΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΠΤΩΣΕΩΝ.....	4
ο 1.1. Η ΕΠΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΝΔΟΧΩΡΑ.....	4
ο 1.2. Η ΕΠΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΝΔΟΧΩΡΑ.....	5
ο 1.3. ΟΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΠΤΩΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΝΔΟΧΩΡΑ... 10	
▪ 1.3.1. ΟΙ ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΣΤΕΣ..... 11	
• 1.3.1.1. Η ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΙΣΡΟΩΝ – ΕΚΡΟΩΝ..... 13	
• 1.3.1.2. Η ECONOMIC BASE ANALYSIS..... 15	
• 1.3.1.3. Η ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΣΤΗΣ ΤΟΥ KEYNES..... 18	
• 1.3.1.4. ΚΡΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΣΤΩΝ..... 20	
▪ 1.3.2. ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ COMPUTABLE GENERAL EQUILIBRIUM..... 23	
▪ 1.3.3. ΤΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΑ ΜΟΝΤΕΛΑ (INTEGRATED MODELS).... 29	
• ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ..... 32	
ο 2.1. ΟΡΙΣΜΟΙ..... 32	
ο 2.2. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ..... 36	
ο 2.3. Η ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ..... 41	
▪ 2.3.1. Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ..... 41	
▪ 2.3.2. Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΓΟΡΑ..... 47	
▪ 2.3.3. Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ..... 49	
▪ 2.3.4. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ..... 54	

• ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	62
○ 3.1. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗ Β.ΑΜΕΡΙΚΗ.....	62
○ 3.2. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ...63	
○ 3.3. Η ΑΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	73
• ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	78
○ 4.1. Η ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....	78
○ 4.2. Η ΖΗΤΗΣΗ	82
▪ 4.2.1. ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....	82
▪ 4.2.2. ΤΑ ΠΛΟΙΑ	91
▪ 4.2.3. ΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ.....	93
○ 4.3. Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ.....	96
▪ 4.3.1. ΟΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	96
▪ 4.3.2. ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.....	98
○ 4.4. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ.....	104
▪ 4.4.1. Η ΑΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ.....	104
• 4.4.1.1. Η ΑΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ.....	104
• 4.4.1.2. Η ΑΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ.....	108
• 4.4.1.3. Η ΑΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....	109
• 4.4.1.4. Η ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	113
▪ 4.4.2. Η ΕΜΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ.....	114
▪ 4.4.3. Η ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ	117
• ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	121
• ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	124

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.1.: Επιπτώσεις του Θαλάσσιου Τουρισμού.....	5
Πίνακας 1.2.: Πρότυπος πίνακας εισροών-εκροών.....	14
Πίνακας 1.3.: Οι διαφορές ανάμεσα στα μοντέλα εισροών – εκροών και των CGE μοντέλα.....	26
Πίνακας 2.1.: Βασικά Μεγέθη Παγκόσμιας Κρουαζιέρας 2010.....	42
Πίνακας 2.2.: Η χωρητικότητα των κρουαζιερόπλοιων ανά εταιρεία αναλυτικά.....	44
Πίνακας 2.3.: Μεριδίο Αγοράς ανά εταιρεία.....	46
Πίνακας 2.4.: Ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας ανά προορισμό.....	48
Πίνακας 2.5.: Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας που αποβιβάστηκαν στην Ευρώπη.....	49
Πίνακας 2.6.: Αριθμός τουριστών κρουαζιέρας στην Ευρώπη.....	49
Πίνακας 2.7.: Ευρωπαίοι επιβάτες κρουαζιέρας ανά προορισμό 2011.....	52
Πίνακας 2.8.: Τα κορυφαία 10 λιμάνια της Μεσογείου σε αριθμό επιβατών κρουαζιέρας.....	53
Πίνακας 2.9.: Κατάπλοι Κρουαζιερόπλοιων στου Κυριότερους Ελληνικούς Λιμένες 2004-2009.....	58
Πίνακας 2.10.: Επιβάτες Κρουαζιερόπλοιων στους Ελληνικούς Λιμένες 2009.....	59
Πίνακας 3.1.: Η άμεση οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στις ΗΠΑ – 2009.....	63
Πίνακας 3.2.: Οι οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στην Ευρώπη (2008-2011).....	64
Πίνακας 3.3.: Η άμεση οικονομική επίπτωση στην Ευρώπη ανά χώρα (2011).....	65
Πίνακας 3.4.: Οι άμεσες οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας στην Ευρώπη ανά κλάδο της οικονομίας (2011).....	66
Πίνακας 3.5.: Η κατανομή των άμεσων δαπανών κρουαζιέρας στην Ευρώπη (2011).....	67
Πίνακας 3.6.: Οι συνολικές οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας ανά κλάδο της οικονομίας (2011).....	69
Πίνακας 3.7.: Έξοδα ανά επιβάτη κρουαζιέρας που αποβιβάζεται σε ενδιάμεσα λιμάνια.....	71
Πίνακας 3.8.: Έξοδα ανά επιβάτη κρουαζιέρας που αποβιβάζεται ή επιβιβάζεται σε λιμάνια επιβίβασης/αποβίβασης.....	72
Πίνακας 3.9.: Ακαθάριστα έσοδα παραγόμενης στην Ελλάδα κρουαζιέρας και δαπάνη τουριστών στο πλοίο και στο λιμάνι για τα έτη 1990-2004.....	74
Πίνακας 4.1.: Αφίξεις ανά εταιρεία στο λιμάνι του Πειραιά για τα έτη 2011 & 2012.....	84

Πίνακας 4.2.: Συνολική Χωρητικότητα ανά εταιρεία στο λιμάνι του Πειραιά για τα έτη 2011 & 2012.....	87
Πίνακας 4.3.: Χωρητικότητα ανά όμιλο εταιρειών στο για τα έτη 2011 & 2012.....	89
Πίνακας 4.4.: Κατανομή Χωρητικότητας Πλοίων στο λιμάνι του Πειραιά για τα έτη 2011 & 2012.....	92
Πίνακας 4.5.: Ετήσια Μεταβολή Επιβατικής Κίνησης Κρουαζιέρας στο Λιμάνι του Πειραιά.....	96
Πίνακας 4.6.: Οι παρεχόμενες υπηρεσίες στα επιβατηγά λιμάνια.....	99
Πίνακας 4.7.: Ο διαχωρισμός των κύριων υπηρεσιών στα επιβατηγά λιμάνια.....	100
Πίνακας 4.8.:Οι δαπάνες των επιβατών στο λιμάνι του Πειραιά.....	106
Πίνακας 4.9.:Κατανομή Δαπανών Επιβατών στο Λιμάνι του Πειραιά.....	107
Πίνακας 4.10.: Οι δαπάνες των πληρωμάτων στο λιμάνι του Πειραιά.....	109
Πίνακας 4.11: Οι δαπάνες των εταιρειών στο λιμάνι του Πειραιά.....	110
Πίνακας 4.12.: Έξοδα Louise Hellenic Cruises στον ΟΛΠ 2011.....	113
Πίνακας 4.13.: Οι συνολικές δαπάνες στο λιμάνι του Πειραιά.....	114
Πίνακας 4.14.: Η προστιθέμενη αξία από την κρουαζιέρα στο λιμάνι του Πειραιά....	116
Πίνακας 4.15.: Η απασχόληση από την κρουαζιέρα στο λιμάνι του Πειραιά.....	116
Πίνακας 4.16.: Οι συνολικές δαπάνες στο λιμάνι του Πειραιά	117
Πίνακας 4.17.: Η οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στο λιμάνι της Βαρκελώνης συγκριτικά με τον Πειραιά.....	119

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1.1. : Πολλαπλασιαστικές Επιπτώσεις του Κλάδου της Κρουαζιέρας.....	8
Διάγραμμα 1.2.: Άμεσες και Έμμεσες Οικονομικές Επιπτώσεις.....	9
Διάγραμμα 1.3.: Βασικά βήματα στην ανάλυση των πολλαπλασιαστών.....	12
Διάγραμμα 1.4.: «Κουβάς με απώλειες» Μοντέλο για την τοπική οικονομία.....	17
Διάγραμμα 1.5.: Η ισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και την πραγματική ζήτηση για αγαθά και υπηρεσίες.....	19
Διάγραμμα 1.6.: Οι Αρχικές λιμενικές επιπτώσεις.....	22
Διάγραμμα 1.7.: Κυκλική ροή σε μία κλειστή οικονομία.....	23
Διάγραμμα 1.8.: Μοντέλο αποτύπωσης ροών στην ανοιχτή οικονομία.....	27
Διάγραμμα 2.1.: Ο Θαλάσσιος Τουρισμός.....	33

Διάγραμμα 2.2.: Τμηματοποίηση του θαλάσσιου τουρισμού	34
Διάγραμμα 2.3.: Επιβάτες Κρουαζιέρας σε Παγκόσμιο Επίπεδο 1990-2011	43
Διάγραμμα 2.4.: Η χωρητικότητα των κρουαζιερόπλοιων ανά εταιρεία συνοπτικά.....	44
Διάγραμμα 2.5.: Χωρητικότητα πλοίων ανά προορισμό.....	50
Διάγραμμα 2.6.: Μηνιαία πληρότητα της χωρητικότητας των κρουαζιερόπλοιων ανά προορισμό.....	51
Διάγραμμα 2.6.: Τμηματοποίηση του θαλάσσιου τουρισμού σύμφωνα με την ελληνική αγορά.....	53
Διάγραμμα 2.7.: Αφίξεις με κρουαζιέρα στην Ελλάδα 1996-2007.....	56
Διάγραμμα 2.8.: Ποσοστά Αφίξεων με Κρουαζιερόπλοια στην Ελλάδα 1996-2007....	57
Διάγραμμα 2.9.: Ποσοστό Κατάπλων Κρουαζιερόπλοιων στους Κυριότερους Ελληνικούς Λιμένες το 2009.....	58
Διάγραμμα 2.10.: Ποσοστό Συνόλου Επιβατών στους Κυριότερους Ελληνικούς Λιμένες το 2009.....	60
Διάγραμμα 3.1.: Η παγκόσμια άμεση συνεισφορά της κρουαζιέρας και η σημασία της Β. Αμερικής (2008-2011) σε εκ \$.....	62
Διάγραμμα 3.2.: Κατανομή των θέσεων εργασίας στην Ευρώπη ανά κλάδο (2011).....	68
Διάγραμμα 3.3.: Συνολικό οικονομικό αποτέλεσμα από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Ευρώπη (2005-2011) (σε δις €).....	70
Διάγραμμα 4.1.: Αφίξεις πλοίων ανά εταιρεία στο λιμάνι του Πειραιά το 2011.....	83
Διάγραμμα 4.2.: Συνολική Χωρητικότητα ανά εταιρεία στο λιμάνι του Πειραιά 2011.....	86
Διάγραμμα 4.3.: Συνολική Χωρητικότητα Κρουαζιερόπλοιων ανά Όμιλο στο λιμάνι του Πειραιά για τα έτη 2011 & 2012.....	90
Διάγραμμα 4.4.: Διακύμανση αφίξεων πλοίων ανά μήνα στο λιμάνι του Πειραιά για τα έτη 2011 & 2012.....	91
Διάγραμμα 4.5.: Κατανομή Χωρητικότητας Πλοίων στο λιμάνι του Πειραιά για τα έτη 2011 & 2012 (σε αριθμό επιβατών).....	93
Διάγραμμα 4.6.: Ετήσια Μεταβολή Επιβατικής Κίνησης Κρουαζιέρας στο Λιμάνι του Πειραιά.....	95
Διάγραμμα 4.7.: Η Σύθεση του Κόστους της Κρουαζιέρας για το 2011.....	111

Διάγραμμα 4.8.: Οι συνολικές δαπάνες στο λιμάνι του Πειραιά χωρισμένη στους επιβάτες homeport και στους επιβάτες transit.....	114
Διάγραμμα 4.9.: Η οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στο λιμάνι της Βαρκελώνης συγκριτικά με τον Πειραιά το 2009.....	120

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 2.1.: Ο περίπλους της γης (χωρισμένο σε τμηματικά ταξίδια).....	38
Χάρτη 4.1.: Τα σχέδια επέκτασης για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας στον ΟΛΠ...97	

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κλάδος της κρουαζιέρας συνδέεται άμεσα με τη ναυτιλία, την τουριστική οικονομική δραστηριότητα γενικότερα και το θαλάσσιο τουρισμό ειδικότερα, αφού δεν προσφέρει μόνο μεταφορικές υπηρεσίες αλλά και υπηρεσίες διαμονής και αναψυχής.

Η Ελλάδα, και ειδικότερα το λιμάνι του Πειραιά, προσελκύουν κάθε χρόνο εκατοντάδες χιλιάδες επιβάτες κρουαζιέρας φέρνοντας τη χώρα μας στην τρίτη θέση των ευρωπαϊκών προορισμών του κλάδου, κάτω από την Ιταλία και την Ισπανία.

Η οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας είναι αποτέλεσμα του αθροίσματος της άμεσης οικονομικής επίπτωσης, δηλαδή των αμοιβών για τις υπηρεσίες που παρέχονται στα πλοία, στις εταιρείες διαχείρισης των πλοίων, στους επιβάτες και στα πληρώματα που αποβιβάζονται στο λιμάνι, και της έμμεσης οικονομικής επίπτωσης που προκύπτει από την περαιτέρω κυκλοφορία των αμοιβών αυτών στην οικονομία. Για τη μέτρηση της επίπτωσης του κλάδου στον Πειραιά αξιοποιούνται στοιχεία για την κίνηση των επιβατών κρουαζιέρας την τελευταία δεκαετία και για την ανά επιβάτη δαπάνη στις παραπάνω δαπάνες. Ο Πειραιάς συγκεντρώνει το 57% της άμεσης οικονομικής επίπτωσης στην Ελλάδα. Αυτή όμως παραμένει μικρή συγκριτικά με άλλα ευρωπαϊκά λιμάνια και άλλες χώρες που προσανατολίζονται στην αξιοποίηση και των άλλων, εκτός των δαπανών των επιβατών, σχετικών με την κρουαζιέρα βιομηχανιών.

Λέξεις-κλειδιά: οικονομική επίπτωση, κρουαζιέρα, λιμάνια και ενδοχώρα, Πειραιάς.

ABSTRACT OF THE STUDY

Cruise sector is directly linked with shipping industry, tourism in general and marine tourism specifically, as it does not only offer transport services but accommodation and recreation as well.

Greece, and in particular the port of Piraeus, attracts every year hundreds of thousands cruisers, bringing our country in the third place among cruise destinations in Europe, under Italy and Spain.

The economic impact of the cruise industry is the result of the sum of the direct economic impact, meaning the expenditures for the services provided to the ships, to the ship management companies, to the passengers and the crews who disembark at the port, and the indirect economic impact which is a result of the further spending of those fees in the economy. In order to measure the impact of the industry in Piraeus, data for cruise passenger traffic in the last decade is used as well as elements for the per passenger expenditures on the above mentioned expenditures. Piraeus concentrates 57% of the direct economic impact in Greece. This impact remains small, compared to other ports and other countries which focus not only on passengers' expenditures but also on the other industries related with cruise.

Keywords: economic impact, cruise, ports and their inland, Piraeus

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Με αφορμή το γεγονός ότι η Ελλάδα αποτελεί έναν από τους κυριότερους προορισμούς των επιβατών κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, στα πλαίσια αυτής της εργασίας θα γίνει μία προσπάθεια να καταγραφεί η οικονομική επίπτωση του κλάδου στα λιμάνια και την ενδοχώρα τους. Στόχος της εργασίας, πέρα της γενικότερης παρουσίασης των οικονομικών επιπτώσεων της κρουαζιέρας, είναι η καταγραφή της κίνησης κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι του Πειραιά, των εταιρειών που το χρησιμοποιούν ως λιμάνι αφετηρία και των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Ο κλάδος της κρουαζιέρας είναι ο μοναδικός τουριστικός κλάδος που δεν έχει πληγεί σημαντικά από τη διεθνή οικονομική κρίση. Στην εργασία αυτή θα γίνει αρχικά μία προσπάθεια ανάλυσης της αγοράς της κρουαζιέρας καθώς και η καταγραφή της οικονομικής επίπτωσης του κλάδου στην παγκόσμια και την ευρωπαϊκή οικονομία με τη συλλογή και την επεξεργασία στοιχείων από έγκυρες πηγές, έρευνες και οργανισμούς.

Στην Ελλάδα, τον τρίτο σε αριθμό επιβατών ευρωπαϊκό προορισμό, δεν έχει γίνει συγκεκριμένη καταγραφή της συνεισφοράς του κλάδου στην οικονομία της ενδοχώρας. Σκοπός της εργασίας είναι, αξιοποιώντας τη διεθνή πείρα από την καταγραφή των επιπτώσεων στην οικονομία, να διενεργηθεί μία έρευνα για το λιμάνι του Πειραιά με στόχο την καταγραφή των συνολικών επιπτώσεων (άμεσων και έμμεσων) καθώς και την κατηγοριοποίησή των εσόδων ανά κλάδο που επωφελείται. Για την εξαγωγή συμπερασμάτων γίνεται προσπάθεια να συγκριθεί η οικονομική επίπτωση στον Πειραιά με τη συνεισφορά του κλάδου σε άλλα ευρωπαϊκά λιμάνια.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Για την πραγματοποίηση της εργασίας σε ένα λιμάνι είναι αρχικά απαραίτητη η καταγραφή των υπηρεσιών που προσφέρει η λιμενική αρχή στο πλοίο και τους επιβάτες, καθώς και η τιμολόγησή τους. Σημαντικό ρόλο παίζουν και οι υπόλοιπες προσφερόμενες υπηρεσίες στις εταιρείες του κλάδου από εξωτερικούς προμηθευτές όπως επίσης και τα φορολογικά έσοδα του κράτους. Η κατανάλωση των επιβατών και των πληρωμάτων στην ενδοχώρα, οι εκδρομές και τα έξοδα διαμονής και μεταφοράς είναι ένα σημαντικό μέρος της οικονομικής επίπτωσης.

Στο αρχικό πλάνο της διπλωματικής εργασίας ήταν και η διεξαγωγή μελέτης περίπτωσης (case study) για κάποιο λιμάνι της ελληνικής επικράτειας που παρουσιάζει σημαντική δραστηριότητα στον κλάδο της κρουαζιέρας, ιδιαίτερα για το λιμάνι του Πειραιά. Η μελέτη αυτή είχε προγραμματιστεί να στηριχτεί σε ερωτηματολόγια στους επιβάτες, το πλήρωμα και τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη χώρα μας.

Ωστόσο οι δυσκολίες που εμφανίστηκαν στην περίοδο της διεξαγωγής της έρευνας δεν επέτρεψαν την πραγματοποίηση της έρευνας με ερωτηματολόγια. Πιο συγκεκριμένα, ήταν δύσκολο να συγκεντρωθεί ένα ασφαλές δείγμα μέσα από το σύνολο των επιβατών που αποβιβάζονται στο λιμάνι του Πειραιά. Η δυσκολία αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι από τη μία δεν αποβιβάζονται όλοι οι επιβάτες και τα μέλη των πληρωμάτων σε ένα λιμάνι, ενώ από την άλλη συνήθως οργανώνονται εκδρομές απευθείας από το πλοίο στην ενδοχώρα, γεγονός που δυσκολεύει την προσέγγιση των επιβατών. Επιπλέον δυσκολία δημιούργησε το γεγονός ότι ο χρόνος στον οποίο θα μπορούσε να διεξαχθεί η έρευνα περιοριζόταν στον Οκτώβρη, μήνα στον οποίο αν και υπάρχουν αρκετές αφίξεις πλοίων στο λιμάνι του Πειραιά, αλλά η πληρότητα είναι μικρή και το δείγμα μη αντιπροσωπευτικό καθώς αυτά τα δρομολόγια καλύπτονται από εταιρείες που το καλοκαίρι δραστηριοποιούνται στη Μεσόγειο πριν μεταφέρουν τα πλοία τους στην Καραϊβική για τη χειμερινή περίοδο. Για το λόγο αυτό, για τη διεξαγωγή της διπλωματικής εργασίας έγινε συλλογή και επεξεργασία στοιχείων από έγκυρες πηγές, έρευνες και οργανισμούς τόσο για την ανάλυση της αγοράς όσο και για την εκτίμηση της οικονομικής επίπτωσης στον Πειραιά.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Στο Κεφάλαιο 1, για την ανάλυση της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας στην ενδοχώρα, αρχικά γίνεται παρουσίαση της γενικότερης επίπτωσης των λιμανιών και των μεθόδων μέτρησής της στη διεθνή βιβλιογραφία.

Στη συνέχεια, στο Κεφάλαιο 2, παρουσιάζεται η κρουαζιέρα ως κλάδος του θαλάσσιου τουρισμού, ενός είδους τουρισμού ο οποίος παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη σε παγκόσμιο επίπεδο και οποίος κατέχει σημαντική θέση στην ελληνική αγορά. Παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά και οι ιδιαιτερότητες της κλάδου καθώς η κρουαζιέρα συνδυάζει τα στοιχεία της μεταφοράς, του τουρισμού και της διαμονής. Στην εργασία γίνεται μία προσπάθεια ανάλυσης της αγοράς σε παγκόσμιο, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο.

Στο Κεφάλαιο 3 γίνεται η παρουσίαση της οικονομικής επίπτωσης σε παγκόσμιο επίπεδο, στην Ευρώπη και την Ελλάδα με τη συλλογή και την επεξεργασία στοιχείων από έγκυρες πηγές, έρευνες και οργανισμούς.

Στο Κεφάλαιο 4, αφού πρώτα γίνεται μία καταγραφή της ζήτησης και της προσφοράς στο λιμάνι του Πειραιά, με την καταγραφή της κίνησης των επιβατών, των κρουαζιερόπλοιων, των εταιρειών που το χρησιμοποιούν ως λιμάνι αφετηρίας και των υποδομών και των προσφερόμενων υπηρεσιών, αξιοποιούνται στοιχεία των ερευνών και της κίνησης για την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικών με την οικονομική επίπτωση του κλάδου στο λιμάνι του Πειραιά. Τα αποτελέσματα αυτά συγκρίνονται με τα αντίστοιχα αποτελέσματα ενός από τα μεγαλύτερα λιμάνια υποδοχής κρουαζιερόπλοιων, αυτό της Βαρκελώνης.

Τέλος, γίνεται εξαγωγή συμπερασμάτων για την επίπτωση της κρουαζιέρας στην ενδοχώρα του Πειραιά, ενώ γίνονται και προτάσεις για την καλύτερη αξιοποίηση των δυνατοτήτων της χώρας στην ανάπτυξη του κλάδου.

1.Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

1.1. Η ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΝΔΟΧΩΡΑ

Η λειτουργία ενός λιμανιού έχει σημαντική συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, καθώς οδηγεί στη δημιουργία εισοδήματος για την περιοχή και θέσεων εργασίας. Παράλληλα, η κίνηση στο λιμάνι δημιουργεί περαιτέρω επιπτώσεις σε άλλους κλάδους της οικονομίας, ενώ πέρα από τις οικονομικές επιπτώσεις πρέπει να σημειωθούν και οι αρνητικές συνέπειες, όπως η ρύπανση και η συμφόρηση στην τοπική κοινωνία, οι οποίες δημιουργούν την ανάγκη για περιορισμό της ανάπτυξης ενός λιμανιού.¹ Η συμβολή των λιμένων στην οικονομία μίας περιφέρειας συνοψίζεται στις παρακάτω κατηγορίες²:

- Επιπτώσεις από την βελτιωμένη πρόσβαση. Μεταξύ αυτών των επιπτώσεων μπορούμε να εξετάσουμε όλες αυτές που απορρέουν από την ύπαρξη του λιμανιού ως κόμβου μεταφοράς. Απορρέουν από τη μείωση του κόστους μεταφοράς, από τη μεταφόρτωση των φορτίων από ένα μέσο μεταφοράς σε ένα άλλο και την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της εφοδιαστικής αλυσίδας και των κέντρων logistics.
- Επιπτώσεις στη βιομηχανική δομή της περιφέρειας. Η σύνδεση ανάμεσα στα λιμάνια και τη βιομηχανία μίας περιοχής συμβάλλει σημαντικά καθώς τα λιμάνια θεωρούνται ως οι διαμεσολαβητές στην ανάπτυξη των βιομηχανικών περιοχών
- Επιπτώσεις στην απασχόληση. Παραδοσιακά, η λιμενική βιομηχανία μπορεί να θεωρηθεί ως μία βιομηχανία εντάσεως εργασίας. Τα τελευταία όμως χρόνια, με την εξέλιξη της τεχνολογίας και τις αλλαγές στην οικονομική και κοινωνική δομή των λιμανιών, οι λιμενικές δραστηριότητες θεωρούνται ανέφικτες χωρίς τη χρήση των γερανών και των εμπορευματοκιβωτίων. Οι αλλαγές αυτές επηρέασαν σημαντικά την απασχόληση στα λιμάνια, τόσο ποιοτικά όσο και ποσοτικά, μετατρέποντας τις λιμενικές δραστηριότητες από εντάσεως εργασίας σε εντάσεως κεφαλαίου. Το γεγονός αυτό, καθώς και η μετεγκατάσταση της βαριάς βιομηχανίας από τις

¹ Bureau of Transport Economics of Australia, (2000) *Regional Impact of Ports* σελ xi

² Michele Acciaro, (2008) The role of ports in the development of Mediterranean islands: the case of Sardinia, *International Journal of Transport Economics* 2008 October σελ 298-300

ανεπτυγμένες χώρες στις αναπτυσσόμενες μείωσαν σημαντικά τις επιπτώσεις των λιμανιών στην απασχόληση.

- Επιπτώσεις στην ανάπτυξη των μητροπολιτικών και αστικών περιοχών. Η παρουσία του λιμανιού θεωρείται ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες στην ανάπτυξη αυτών των περιοχών καθώς η συγκέντρωση βιομηχανικών και οικονομικών δραστηριοτήτων σε μία περιοχή, όπως και το πλεονέκτημα της προσβασιμότητας της ενδοχώρας ευνόησαν την ανάπτυξη των περιοχών αυτών.

1.2. Η ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΝΔΟΧΩΡΑ

Οι κυριότερες επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού χωρίζονται σε οικονομικές, περιβαλλοντικές, κοινωνικές και πολιτισμικές, μπορούν να συνοψιστούν στον παρακάτω πίνακα. Αυτές οι επιπτώσεις³, είτε θετικές είτε αρνητικές, συμβάλλουν σημαντικά στην ανάπτυξη ή μη μιας περιοχής.

Πίνακας 1.1.: Επιπτώσεις του Θαλάσσιου Τουρισμού

1	Οικονομικές Επιπτώσεις	
	<p>Θετικές</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αύξηση των φορολογικών εσόδων από την κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών από τους τουρίστες • Αύξηση των θέσεων απασχόλησης στις περιοχές • Αύξηση του οικογενειακού εισοδήματος των κατοίκων • Βελτίωση των υποδομών 	<p>Αρνητικές</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αύξηση των τιμών των αγαθών και υπηρεσιών λόγω της αύξησης της ζήτησης • Άνιση κατανομή των οικονομικών ωφελειών στους κατοίκους • Διαρροή εσόδων σε επιχειρήσεις εκτός περιοχής • Εποχικά εισοδήματα για τους εργαζόμενους

³ Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του*, Εκδ. Σταμούλης, σελ 223

2	Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	
	<p>Θετικές</p> <ul style="list-style-type: none"> • Μεγαλύτερο ενδιαφέρον για την προστασία και τη διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος, των ιστορικών και οικιστικών αξιοθέατων που προσελκύουν επισκέπτες • Αυξημένη περιβαλλοντική ευαισθησία και επαγρύπνηση 	<p>Αρνητικές</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αλλοίωση/επιβράδυνση του φυσικού περιβάλλοντος, της χλωρίδας και της πανίδας • Ρύπανση/επιβάρυνση λιμανιών • Αλλαγές στη συμπεριφορά θαλάσσιων ζώων και ψαριών λόγω της ανθρώπινης παρουσίας • Αλλαγές στη σύνθεση και την πυκνότητα ειδών ζωικού βασιλείου • Ηχορρύπανση από τα σκάφη και τα πλοiάρια • Ρύπανση της θάλασσας και του αέρα
3	Κοινωνικο-πολιτισμικές Επιπτώσεις	
	<p>Θετικές</p> <ul style="list-style-type: none"> • Γνωριμία και εκτίμηση για άλλους πολιτισμούς τόσο από τους επισκέπτες όσο και από τους κατοίκους • Βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και της ποιότητας ζωής των κατοίκων λόγω της αύξησης των εισοδημάτων τους • Μεγαλύτερη επιχειρηματική δραστηριότητα, αίσθηση της ιδιοκτησίας και συνεργασίας των επιχειρηματιών του κλάδου για συνεισφορά στην τουριστική αξιοποίηση της περιοχής 	<p>Αρνητικές</p> <ul style="list-style-type: none"> • Συνωστισμός ανθρώπων σε πολυσύχναστες περιοχές, γεγονός που δρα αρνητικά στις εμπειρίες (εντυπώσεις) των επισκεπτών • «Εκτοπισμός» των κατοίκων από διάφορες δραστηριότητες λόγω της μείωσης του ελεύθερου χρόνου τους και της αξιοποίησης των περιοχών σύμφωνα με τις «επιταγές» των επισκεπτών • Αλλαγή του τρόπου ζωής των ντόπιων, καθώς εγκαταλείπουν συνήθειες και παραδοσιακούς τρόπους απασχόλησης για δουλειές προσαρμοσμένες στις ανάγκες του

	<p>τουρισμού</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αλλαγή στα ήθη και έθιμα του τόπου, καθώς οι κάτοικοι αποκτούν συνήθειες από τους επισκέπτες
--	---

Πηγή: Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιπτώσεις του*, Εκδ. Σταμούλης σελ 223

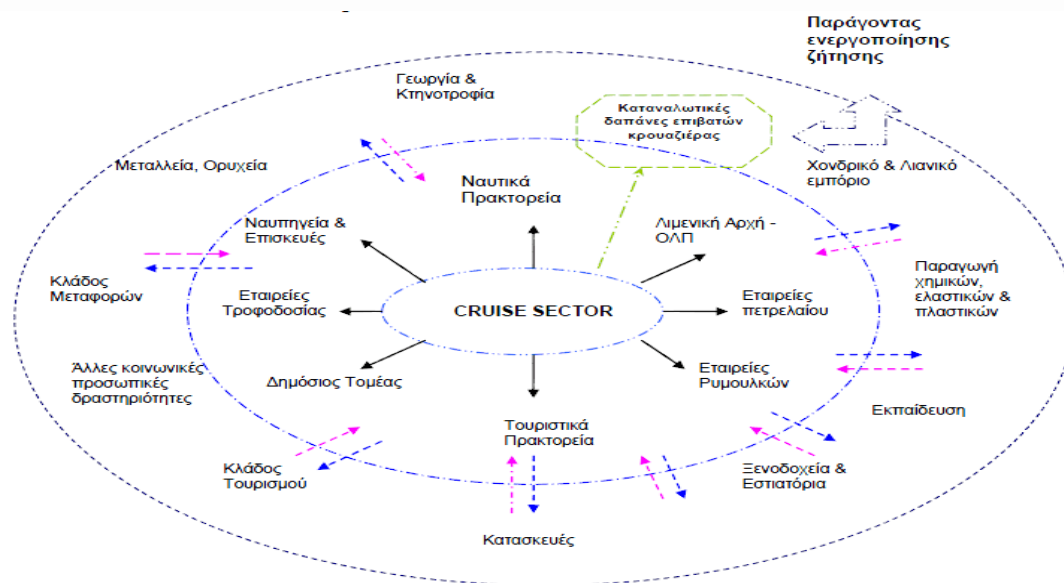
Στο πλαίσιο αυτής της εργασίας θα γίνει καταγραφή των οικονομικών επιπτώσεων του κλάδου. Η κρουαζιέρα έχει σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις στα λιμάνια τα οποία επισκέπτονται τα κρουαζιερόπλοια αλλά και στην ενδοχώρα τους συνολικότερα⁴. Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, η συμβολή των λιμένων στην ανάπτυξη μίας περιοχής είναι σημαντική, αφού έχει άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις. Οι άμεσες επιπτώσεις προέρχονται από τις απευθείας συναλλαγές που έχουν οι προμηθευτές με τα κρουαζιερόπλοια, τους επιβάτες και τα πληρώματα. Τα έξοδα που σχετίζονται με τα πλοία, περιλαμβάνουν τα έξοδα των λιμένων, τα έξοδα για καύσιμα, νερά και συντήρηση. Τα έξοδα των επιβατών, περιλαμβάνουν όλα εκείνα που δεν έχουν άμεση σχέση με την κρουαζιέρα, όπως οι φόροι, τα σουβενίρ, οι εκδρομές στις ακτές, το φαγητό και το ποτό, μεταφορές κλπ. Τέλος τα έξοδα των πληρωμάτων περιλαμβάνουν ανάμεσα στα άλλα εστιατόρια, τα αναλώσιμα αγαθά, τις μεταφορές και τις δραστηριότητες αναψυχής.

Οι πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις χωρίζονται στις έμμεσες και τις «προκαλούμενες». Οι έμμεσες προκαλούνται από τις συναλλαγές των έμμεσων προμηθευτών, όπως αγαθά από άλλες εταιρείες. Οι «προκαλούμενες» είναι αποτέλεσμα των εξόδων που κάνουν οι παραλήπτες των άμεσων και των έμμεσων επιπτώσεων εξαιτίας των αυξημένων εσόδων τους. Οι πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις⁵ κατευθύνονται σε όλους τους εμπλεκόμενους με την κρουαζιέρα, όπως οι εταιρείες τροφοδοσίας, τα πρακτορεία, οι εταιρείες πετρέλευσης, τα ναυπηγεία, αλλά και σε κλάδους που φαινομενικά δεν έχουν άμεση σχέση με την κρουαζιέρα, όπως η γεωργία και η κτηνοτροφία, τα μεταλλεία και οι μεταφορές.

⁴ European Commission Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries (2009), *Tourist Facilities in Ports, The Economic Factor*, σελ 7-8

⁵ Stefanidaki Ev., *Cruise multiplier effects and social perception as determinant factor of local development*, Department of Shipping, Trade and Transport University of the Aegean σελ 4

Διάγραμμα 1.1. : Πολλαπλασιαστικές Επιπτώσεις του Κλάδου της Κρουαζιέρας



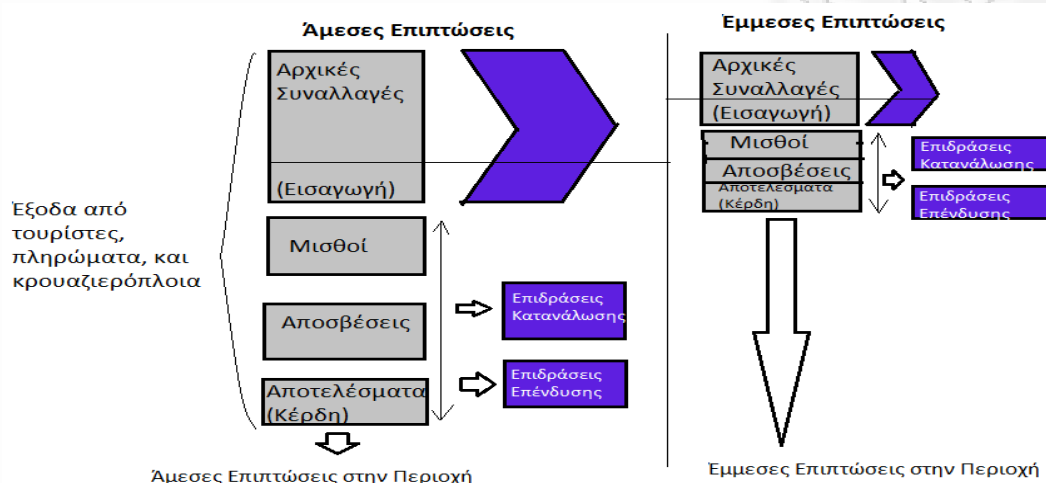
Πηγή: Stefanidaki Evaggelia, *Cruise multiplier effects and social perception as determinant factor of local development* Department of Shipping, Trade and Transport University of the Aegean σελ 5

Τα άμεσα έξοδα των επιβατών, των πληρωμάτων και των πλοίων καταλήγουν σε πολλές βιομηχανίες (ξενοδοχεία, λιανικές πωλήσεις, εστιατόρια, προμηθευτές φαγητού κλπ)⁶. Κάθε μία από αυτές πρέπει να κάνει συναλλαγές αγαθών και υπηρεσιών με τους δικούς της προμηθευτές. Επομένως, το ποσό που ξοδεύεται από ένα τουρίστα σε μία από αυτές τις βιομηχανίες δεν αντανακλάται μόνο στο ποσό των άμεσων επιπτώσεων σε αυτή, καθώς ένα σημαντικό μέρος αυτού του ποσού ξοδεύεται έμμεσα στους προμηθευτές της. Δεν είναι το ποσό που ξοδεύεται που πρέπει να αξιολογηθεί ως η άμεση οικονομική επίπτωση της βιομηχανίας αλλά το ποσό της προστιθέμενης αξίας που παράγεται από αυτή. Ως προστιθέμενη αξία ορίζεται η αξία που προστίθεται στα προϊόντα και τις υπηρεσίες, ως αποτέλεσμα της παραγωγικής διαδικασίας σε μία εταιρεία ενώ υπολογίζεται όταν από τις πωλήσεις της εταιρείας αφαιρεθούν τα έξοδα συναλλαγών για αγορά από τους προμηθευτές της. Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζονται οι ροές των οικονομικών επιπτώσεων, ξεκινώντας από τα έξοδα των τουριστών, των πληρωμάτων και των πλοίων. Το άθροισμα των μισθών, των

⁶ European Commission Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries (2009), *Tourist Facilities in Ports, The Economic Factor*, σελ 7-8

αποσβέσεων και των αποτελεσμάτων στην αριστερή στήλη του διαγράμματος αντανακλά την προστιθέμενη αξία που παράγεται (την άμεση οικονομική επίπτωση) ενώ στη δεξιά στήλη παρουσιάζεται η έμμεση οικονομική επίπτωση, όπως αναλύεται παρακάτω.

Διάγραμμα 1.2.: Άμεσες και Έμμεσες Οικονομικές Επίπτώσεις



Πηγή: European Commission Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, (2009) *Tourist facilities in ports The economic factor* σελ 8

Οι συναλλαγές με τους προμηθευτές της βιομηχανίας οδηγούν σε νέες συναλλαγές αυτών των προμηθευτών με τους δικούς τους. Αυτή η διαδικασία συνεχίζεται σε όλη την αλυσίδα αξίας. Οι έμμεσες οικονομικές επιπτώσεις εκφράζονται από το άθροισμα του συνόλου της προστιθέμενης αξίας σε όλα τα ενδιάμεσα στάδια. Οι θέσεις εργασίας δημιουργούνται ως αποτέλεσμα της παρουσίας των κρουαζιερόπλοιων σε ένα λιμάνι και των επιπλέον υπηρεσιών που αυτό χρειάζεται από τη λιμενική αρχή, όπως π.χ. το πιλοτάρισμα, η υπηρεσίες ασφάλειας και η προμήθεια καυσίμων. Επιπλέον, καθώς οι τουρίστες και τα πληρώματα καταναλώνουν προϊόντα και υπηρεσίες στην ακτή, δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας στην ενδοχώρα⁷.

⁷ European Commission Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, (2009) *Tourist facilities in ports The economic factor* σελ 6 -20

1.3. ΟΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΝΔΟΧΩΡΑ

Με τον όρο οικονομική επίπτωση⁸ γίνεται αναφορά στα αποτελέσματα μίας οικονομικής δραστηριότητας σε ένα οικονομικό σύστημα (μία οικονομική περιφέρεια), μετρημένα σε χρηματικές μονάδες και θέσεις εργασίας. Συνήθως, η επίπτωση μίας οικονομικής δραστηριότητας επεκτείνεται πέρα από την αρχική ροή εισροών, εκροών και απασχόλησης. Η παραγωγή μίας μονάδας προϊόντος απαιτεί την εισροή συντελεστών παραγωγής από άλλες παραγωγικές μονάδες της οικονομικής περιφέρειας, οι οποίες με τη σειρά τους απαιτούν την εισροή άλλων από τους προμηθευτές τους. Οι προμηθευτές με τη σειρά τους προχωρούν σε αγοραπωλησία αγαθών και υπηρεσιών με άλλες επιχειρήσεις. Επιπλέον, τα νοικοκυριά ξοδεύουν το μισθό που παίρνουν ως ανταπόδοση της εργασίας τους, γεγονός που οδηγεί στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στην περιφέρεια. Ως αποτέλεσμα αυτών των συνεχόμενων ροών μεταξύ των τοπικών επιχειρήσεων και των νοικοκυριών, η συνολική επίπτωση στην οικονομία ξεπερνάει τον αρχικό γύρο εκροών, εισοδήματος και εργασίας από την αρχική δραστηριότητα. Δεν πρέπει ωστόσο να ξεχνάμε ότι υπάρχουν «διαρροές» στην επανάληψη αυτών των ροών στην τοπική οικονομία. Αυτές οι διαρροές⁹ εμφανίζονται είτε με την αποταμίευση από την πλευρά των εταιρειών και των εργαζομένων ποσών που δεν επανατοποθετούνται στην αγορά είτε με την κατανάλωση προϊόντων και υπηρεσιών τα οποία δεν παράγονται μέσα στην τοπική οικονομία αλλά συνεισφέρουν στην αύξηση της τοπικής ζήτησης.

Για τη μέτρηση της οικονομικής επίπτωσης χρησιμοποιούνται διάφορες τεχνικές, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά της κάθε δραστηριότητας αλλά και τη δυνατότητα πρόσβασης στις κατάλληλες πληροφορίες, σε δεδομένο χρόνο και αριθμό πηγών πληροφόρησης. Οι τεχνικές αυτές είναι:

- Η ανάλυση των πολλαπλασιαστών, η οποία περιλαμβάνει την ανάλυση εισροών-εκροών, την «economic base» μέθοδο και τον πολλαπλασιαστή του Keynes.
- Ολοκληρωμένα μοντέλα, τα οποία περιλαμβάνουν την ανάλυση εισροών – εκροών και οικονομετρικές τεχνικές για την ανάλυση της ανταπόκρισης της οικονομίας σε εξωτερικές αλλαγές με την πάροδο του χρόνου.

⁸ Bureau of Transport Economics of Australia, (2000) *Regional Impact of Ports* σελ 9-20

⁹ Randall J.E., (1988): Economic development and non- marine initiatives at American seaports, *Maritime Policy and Management*, 15, 3, 225-240

- Το «Computable General Equilibrium (CGE) modeling», που απεικονίζει την αντίδραση των οικονομικών μεταβολών σε εξωτερικά σοκ.

1.3.1. ΟΙ ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΣΤΕΣ

Σε γενικές γραμμές, οι πολλαπλασιαστές είναι δείκτες που απεικονίζουν τη συνολική αλλαγή στο επίπεδο μιας οικονομίας ως αποτέλεσμα της αρχικής αλλαγής μίας άλλης δραστηριότητας. Τα μοντέλα αυτά χρησιμοποιούνται κατά βάση στην αξιολόγηση των οικονομικών επιπτώσεων ενός λιμανιού στην ενδοχώρα. Από την άλλη πλευρά τα ολοκληρωμένα μοντέλα και τα CGE μοντέλα, αν και είναι πιο εξειδικευμένα και μπορούν να απεικονίσουν καλύτερα την αλλαγή των μεγεθών μίας οικονομίας, έχουν περιορισμένη χρήση στην εκτίμηση περιφερειακών επιπτώσεων καθώς απαιτούν μεγαλύτερο όγκο πληροφοριών και μεγαλύτερο κόστος.

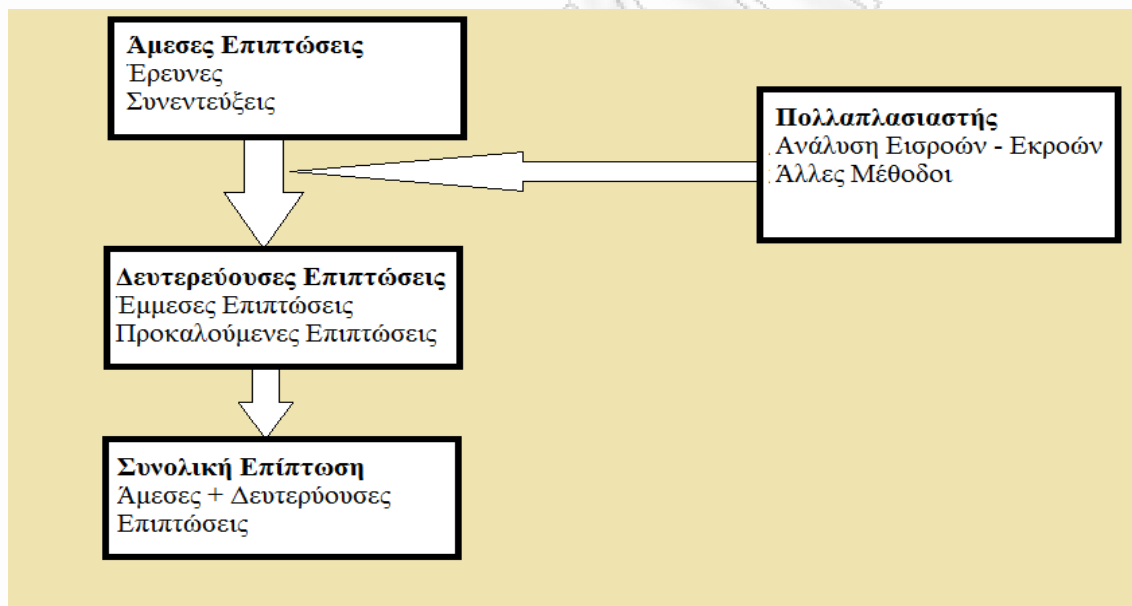
Για την ανάλυση των πολλαπλασιαστικών επιπτώσεων μίας δραστηριότητας ακολουθούνται ορισμένα στάδια με στόχο να μετρηθεί η συνολική επίπτωση μέσα από το άθροισμα των άμεσων (direct effects) και των δευτερευουσών επιπτώσεων (flow-on effects). Οι άμεσες επιπτώσεις περιλαμβάνουν τον αρχικό κύκλο παραγωγής, απασχόλησης και πωλήσεων που πηγάζουν από αυτή τη δραστηριότητα (π.χ. λιμάνι) και μετρούνται μέσα από την έρευνα σχετικών πληροφοριών και τη διαδικασία των συνεντεύξεων. Οι άμεσες επιπτώσεις που προκαλεί ο θαλάσσιος τουρισμός γενικότερα, και τα λιμάνια ειδικότερα, είναι αποτέλεσμα της χρηματικής δαπάνης των τουριστών για την απόκτηση αγαθών και υπηρεσιών με σκοπό την ικανοποίηση των τουριστικών τους αναγκών και επιθυμιών¹⁰. Αυτή η τουριστική δαπάνη μετατρέπεται σε ακαθάριστο εισόδημα για τις επιχειρήσεις του κλάδου, το οποίο με τη σειρά του διανέμεται με τη μορφή της αποζημίωσης των εργαζομένων και ακαθάριστου λειτουργικού πλεονάσματος ή μικτού εισοδήματος επιχειρήσεων. Τα εισοδήματα αυτά κυκλοφορούν ξανά στην οικονομία μέσω των δαπανών που διενεργούν οι εργαζόμενοι και οι επιχειρηματίες και μετατρέπονται σε εισόδημα άλλων κλάδων.

Δευτερεύουσες είναι εκείνες οι δραστηριότητες της περιφέρειας που σχετίζονται με τα έξοδα στην αρχική δραστηριότητα και χωρίζονται σε δύο υποκατηγορίες, τις

¹⁰ Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του*, Εκδ. Σταμούλης, σελ 235

έμμεσες επιπτώσεις (indirect), που είναι αποτέλεσμα της αγοράς εισροών από τις επιχειρήσεις, και τις «προκαλούμενες» επιπτώσεις (induced) που προέρχονται από την κατανάλωση των νοικοκυριών. Οι δευτερεύουσες επιπτώσεις, οι οποίες γίνονται δυσκολότερα αντιληπτές από ότι οι άμεσες ενεργοποιούνται από τότε που οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι τουρίστες για την αγορά τουριστικών προϊόντων σε ορισμένο προορισμό και χρόνο, κυκλοφορούν και επανακυκλοφορούν στην οικονομία με τη μορφή της αλυσίδας δαπάνη - εισόδημα – δαπάνη. Η συνολική επίπτωση του αρχικού εισοδήματος είναι λοιπόν πολύ μεγαλύτερη από αυτή που αποδίδεται από την πρώτη εκτίμηση. Ο υπολογισμός των δευτερευουσών επιπτώσεων γίνεται με τη χρήσης των πολλαπλασιαστών.

Διάγραμμα 1.3.: Βασικά βήματα στην ανάλυση των πολλαπλασιαστών



Πηγή: Bureau of Transport Economics of Australia, (2000) *Regional Impact of Ports* σελ 12

Η συνεισφορά ενός λιμανιού στην τοπική οικονομία μπορεί να μετρηθεί καλύτερα σε όρους προστιθέμενης αξίας για το παραγόμενο λιμενικό προϊόν. Δυστυχώς, σε πολλές περιπτώσεις δεν αποτυπώνονται ακόμα και σε επίπεδο κρατών ξεχωριστό λογαριασμό ανά κλάδο¹¹. Είναι απαραίτητο λοιπόν να παρουσιαστούν πρωταρχικά

¹¹ Gripaios P. and Gripaios R., (1995): The impact of a port on its local economy: the case of Plymouth. *Maritime Policy and Management*, 22, 1, 13-23

στοιχεία σχετικά με την απασχόληση για τη μέτρηση της οικονομικής επίπτωσης του λιμανιού. Ακόμα και σε αυτή την περίπτωση όμως υπάρχουν κατηγορίες απασχολούμενων που δεν μπορούν να καταγραφούν εργαζόμενοι σε κλάδους που έμμεσα σχετίζονται με τις λιμενικές δραστηριότητες και τους αυτοαπασχολούμενους του κλάδου. Με την εξαγωγή συμπερασμάτων για τη μέση απασχόληση στις σχετικές με το λιμάνι δραστηριότητες, και το συνδυασμό τους με το κατά κεφαλή εισόδημα, μπορεί να εξαχθεί συμπέρασμα για τη συνολική άμεση επίπτωση του λιμανιού στην τοπική οικονομία.

Εάν δεν είναι δυνατό να προσδιοριστεί ο τοπικός πολλαπλασιαστής που σχετίζεται με το εξεταζόμενο λιμάνι, μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο εθνικός πολλαπλασιαστής για τη μέτρηση των επιπτώσεων, παίρνοντας πάντα υπ' όψη τις επιπλέον διαρροές λόγω των ειδικών της περιοχής. Είναι ενδεικτικό ότι σε πολλά λιμάνια μπορεί να υπάρχουν θέσεις αποθήκευσης πετρελαίου για την προμήθεια των πλοίων αλλά δεν υπάρχουν διυλιστήρια, γεγονός που οδηγεί στην προμήθεια διυλισμένου πετρελαίου από άλλες περιοχές της χώρας, και συνεπώς αύξησης της δραστηριότητας σε εκείνη την περιοχή.

Οι βασικές μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την προετοιμασία αυτών των πολλαπλασιαστών είναι, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, η ανάλυση εισροών-εκροών, η «economic base» ανάλυση και ο πολλαπλασιαστής του Keynes.

1.3.1.1. Η ανάλυση εισροών - εκροών

Η ανάλυση εισροών εκροών, η οποία αναπτύχθηκε από τον Wassily Leontief¹² είναι η πιο λεπτομερής μέθοδος και αυτή που χρησιμοποιείται κυρίως για την ανάλυση των οικονομικών επιπτώσεων μιας περιφέρειας. Ωστόσο, είναι και η πιο ακριβή και απαιτητική, από πλευράς όγκου πληροφοριών, μέθοδος ενώ απαιτεί και υψηλό βαθμό εξειδίκευσης. Βασίζεται σε πίνακες που απεικονίζουν τις συναλλαγές μεταξύ διαφόρων τομέων της οικονομίας και περιγράφουν τις αγοραπωλησίες που πραγματοποιούνται μεταξύ των παραγωγών και των καταναλωτών σε μία οικονομία¹³. Οι πίνακες αυτοί

¹² Leontief W.M (1936) Quantitative input and output relation in the economic system of the United States *Rev. Econ. Statist.* 18: 105-25

¹³ Input-Output Model http://en.wikipedia.org/wiki/Input-output_model

κατασκευάζονται¹⁴ με την απεικόνιση είτε των ροών ανάμεσα στους αγοραστές και τους πωλητές (τελικές και ενδιάμεσες) είτε των ίδιων των μονάδων εκροών, χρησιμοποιώντας τους περιφερειακούς λογαριασμούς¹⁵.

Πίνακας 1.2.: Πρότυπος πίνακας εισροών-εκροών

	Προς	Συναλλασσόμενοι κλάδοι			Τελική Ζήτηση		Συνολικά Έσοδα
		1	2	3			
Από							
Παραγωγικοί κλάδοι	1	X11	X12	X13	C1	I1	X1
	2	X21	X22	X23	C2	I2	X2
	3	X31	X32	X33	C3	I3	X3
Προστιθέμενη Αξία	Εργασία	L1	L2	L3	LC	LI	L
	Λοιπή Π.Α.	V1	V2	V3	VC	VI	V
Συνολικές Δαπάνες		X1	X2	X3	C	I	X

Πηγή: Wen-Huei Chang, (2001) *Variations in multipliers and related economic ratios for recreation and tourism impact analysis*, Department of Park, Recreation and Tourism Resources σελ 19

Ένας πίνακας εισροών-εκροών έχει την παραπάνω μορφή¹⁶. Αποτελείται από τέσσερις υποπίνακες οι οποίοι απεικονίζουν τις ροές μεταξύ των επιχειρήσεων, την τελική ζήτηση, τις αρχικές εισροές στην παραγωγή και τις αρχικές εισροές στην τελική ζήτηση. Κάθε στήλη και κάθε γραμμή του πάνω αριστερά υποπίνακα αντιπροσωπεύει ένα κλάδο της οικονομίας. Οι στήλες δείχνουν το ποσό των εισροών που χρησιμοποιούνται από κάθε τομέα ενώ οι γραμμές δείχνουν το ποσό των εκροών που κάθε κλάδος προσφέρει στους υπόλοιπους. Στον πάνω δεξιά υποπίνακα, παρουσιάζονται οι καταναλώσεις που έχουν τα νοικοκυριά και οι άλλες επιχειρήσεις

¹⁴ Input-Output Tables

http://www.oecd.org/document/3/0,3746,en_2649_34445_38071427_1_1_1_1,00.html

¹⁵ Input-Output Analysis <http://www.sfu.ca/~heaps/368/368IO.pdf>

¹⁶ Wen-Huei Chang, (2001) *Variations in multipliers and related economic ratios for recreation and tourism impact analysis*, Department of Park, Recreation and Tourism Resources

και φορείς (κυβερνητικά έξοδα, επενδύσεις και εξαγωγές) από κάθε κλάδο της οικονομίας, δημιουργώντας μαζί με τις προαναφερόμενες ροές ανάμεσα στους κλάδους την τελική ζήτηση. Στον κάτω αριστερά υποπίνακα βλέπουμε τις πληρωμές που κάνει ο κάθε κλάδος στο προσωπικό και άλλες επιχειρήσεις ως προστιθέμενη αξία ενώ στον κάτω δεξιά πίνακα παρουσιάζονται η προστιθέμενη αξία και οι μισθοί που παράγονται ως αποτέλεσμα της τελικής ζήτησης από τα νοικοκυριά και τους άλλους φορείς.

Οι πίνακες εισροών-εκροών κατασκευάζονται με διάφορους τρόπους, όπως:

- Με τη συλλογή δεδομένων από τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο χώρο του λιμένα, από τις Στατιστικές Υπηρεσίες μιας χώρας και από τους τοπικούς και κρατικούς οργανισμούς του δημοσίου τομέα
- Με την εφαρμογή διάφορων στατιστικών και μεθόδων εκτίμησης, που δεν απαιτούν κάποια εργασία και
- Με το συνδυασμό των δύο ανωτέρω τρόπων

Με άλλα λόγια, ένας πίνακας εισροών-εκροών είναι μία απλή μαθηματική παρουσίαση της παραγωγής μιας οικονομίας που παρατηρείται σε ένα συγκεκριμένο χρονικό σημείο. Στηρίζεται στην υπόθεση ότι καμία σημαντική αλλαγή δεν πραγματοποιείται στην οικονομία από τη μία χρονική περίοδο στην άλλη. Επομένως ο πίνακας θα παραμείνει σχετικά αμετάβλητος κατά την περίοδο αυτή.

1.3.1.2. «Economic Base Analysis»

Με βάση την ανάλυση «economic base»¹⁷, η περιφέρεια χωρίζεται στις εξαγωγικές (βασικές) βιομηχανίες και τις υπόλοιπες (όχι βασικές) βιομηχανίες. Οι εξαγωγές περιλαμβάνουν τα αγαθά και τις υπηρεσίες που παρέχονται έξω από την περιφέρεια και τα έξοδα εντός της περιφέρειας από ξένους ως προς αυτή. Το επίπεδο της περιφερειακής οικονομικής δραστηριότητας καθορίζεται από το επίπεδο των εξαγωγικών βιομηχανιών. Ο πολλαπλασιαστής αυτής της μεθόδου είναι το πηλίκο του συνολικού εισοδήματος προς το βασικό εισόδημα, με την απασχόληση να είναι η μονάδα που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση.

¹⁷ Matthew Fischer and Assoc. Inc. (2006), *Economic Base Analysis and Rural Development Strategy for Oxford County Ontario*, Economic Development Solutions σελ 5

Η απασχόληση (T) στην περιφέρεια είναι το σύνολο της απασχόλησης στη βασική βιομηχανία (B) και η απασχόληση στη μη βασική (NB) ενώ η ροπή προς απασχόληση συνολικά είναι σταθερή (c), δηλαδή:

$$\text{Συνολική απασχόληση(T)} = \text{Βασική Απασχόληση(B)} + \text{Μη βασική Απασχόληση(NB)}$$

Από τις σχέσεις $T = B + NB$ και

$$NB = c * T \text{ καταλήγουμε στη σχέση:}$$

$$T = [1 / (1 - c)] * B, \text{ όπου } c = \text{σταθερά}$$

Δηλαδή καταλήγουμε $T = k * B$, $k = 1 / (1 - c) = \text{πολλαπλασιαστής απασχόλησης}$

Σύμφωνα με τη θεωρία αυτή, η τοπική οικονομία είναι δυνατότερη όταν αναπτύσσει τους τομείς που δεν συνδέονται στενά μόνο με αυτή. Ο Klosteman Richard¹⁸ τόνιζε ότι «Η μέθοδος αυτή βασίζεται σε ένα απλό μοντέλο, το οποίο υποθέτει ότι ο βασικός βιομηχανικός τομέας είναι η κύρια αιτία της τοπικής οικονομικής ανάπτυξης και η οικονομικής βάση της τοπικής οικονομίας (the economic base of the local economy).»

Για την καλύτερη κατανόηση του τρόπου που αντιλαμβάνεται την οικονομία η Economic Base Theory, η οικονομική δραστηριότητα μίας περιφέρειας μοιάζει με ένα κουβά ο οποίος αναδύει το νερό μέσα του¹⁹. Το νερό, το οποίο προέρχεται από τις βασικές οικονομικές δραστηριότητες οι οποίες εισάγουν πλούτο στην περιφέρεια, με την περιστροφή του, ανακατανέμεται στους παραγωγούς και τους καταναλωτές της περιφέρειας. Υπάρχουν όμως τρύπες στον κάδο μέσω των οποίων το νερό διαρρέει, αφού δεν καταναλώνουν όλοι παραγωγικές δυνάμεις μόνο από την περιφέρεια αλλά γίνονται και εισαγωγές, ενώ ταυτόχρονα υπάρχουν και φόροι που δεν πηγαίνουν στην τοπική οικονομία. Κάθε περιοχή βιώνει σε κάποιο βαθμό αυτή τη διαρροή. Η διαδικασία αυτή είναι συνεχής και δυναμική.

¹⁸ Klosteman Richard (1990) *Community Analysis and Planning Techniques*, Rowman & Littlefield Publishers σελ 115

¹⁹ Matthew Fischer and Assoc. Inc. (2005), *Economic Base Analysis for the District of Maple Ridge BC*, Economic Development Solutions σελ 9-10

Διάγραμμα 1.4.: «Κουβάς με απώλειες» Μοντέλο για την τοπική οικονομία



Πηγή: Matthew Fischer and Assoc. Inc. (2005), *Economic Base Analysis for the District of Maple Ridge BC*, Economic Development Solutions σελ 9

Για να είναι μία περιφερειακή οικονομία υγιής και αναπτυσσόμενη, η εισροή πλούτου πρέπει να υπερβαίνει τις διαρροές. Για να αυξηθεί το επίπεδο του πλούτου πρέπει είτε να αυξηθεί η εισροή με την προσέλκυση νέων επενδύσεων και την αύξηση των εξαγωγών είτε να περιοριστούν οι διαρροές, συμπληρώνοντας τα κενά στους τομείς της βιομηχανίας και των υπηρεσιών που είναι απαραίτητο.

Η προσέγγιση αυτή δεν χρησιμοποιείται ευρέως για την περιφερειακή επίπτωση του τουρισμού²⁰. Ένας λόγος είναι διότι ο τουρισμός αποτελεί μέρος διαφόρων τομέων της οικονομίας και δύσκολα σχετίζεται άμεσα με τομείς των βασικών ή μη βασικών βιομηχανιών. Επιπλέον, η παραδοχή ότι όλοι οι τύποι των εξαγωγών έχουν τα ίδια πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα και η υπόθεση ότι η περιφερειακή ανάπτυξη οφείλεται αποκλειστικά στις πωλήσεις προς εξαγωγή, δεν υιοθετούνται εύκολα από τους κλάδους του τουρισμού και των υπηρεσιών αναψυχής.

²⁰ Wen-Huei Chang, (2001) *Variations In Multipliers and Related Economic Ratios for Recreation and Tourism Impact Analysis*, Department of Park, Recreation and Tourism Resources σελ 22

1.3.1.3. Ο πολλαπλασιαστής του Keynes

Ο πολλαπλασιαστής του Keynes²¹ προέρχεται από ένα μακροοικονομικό μοντέλο το οποίο εκφράζει την περιφερειακή οικονομία ως μία συνάρτηση της κατανάλωσης, των επενδύσεων, των κρατικών εξόδων, των εξαγωγών και των εισαγωγών. Χρησιμοποιείται σε πολλές μελέτες της οικονομικής επίπτωσης καθώς είναι πιο ευέλικτος από την ανάλυση economic base, εξαιτίας της δυνατότητας που δίνει στον αναλυτή να συμπεριλάβει στη μελέτη του τις εισαγωγές. Ωστόσο, το γεγονός ότι δημιουργεί μόνο έναν πολλαπλασιαστή για όλες τις βιομηχανίες της περιφέρειας και όχι για κάθε μία ξεχωριστά, καθώς και η απαίτηση για πολλές πληροφορίες και εξειδίκευση από την πλευρά του αναλυτή δημιουργούν προβλήματα στην ευρύτερη χρήση του πολλαπλασιαστή.

Το Κεϋνσιανό μοντέλο της περιφερειακής οικονομίας αντιπροσωπεύεται από τη σχέση αιτιότητας ανάμεσα στις μεταβλητές που επηρεάζουν η μία την άλλη στη διασφάλιση της οικονομικής ισορροπίας στην αγορά των αγαθών και των υπηρεσιών. Σύμφωνα με την οικονομική θεωρία, η ζήτηση για αγαθά και υπηρεσίες (D) ισούται με την προσφορά (Y). Στη δομή του μοντέλου η ζήτηση ορίζεται ως το σύνολο της ζήτησης για κατανάλωση (C), επένδυση (I) και εξαγωγές (X).

Επομένως, η σχέση $Y = D$ μετατρέπεται σε $Y = C + I + X$.

Εξετάζοντας τον ανοιχτό χαρακτήρα των οικονομιών, πρέπει να προστεθούν και οι εισαγωγές προϊόντων και υπηρεσιών (M) που προορίζονται για κατανάλωση εντός της περιφέρειας ενώ επιπλέον πρέπει να προστεθεί και η παρέμβαση από την πλευρά του κράτους με τη μορφή μεταβιβάσεων και επιδοτήσεων (G). Οι αλλαγές αυτές δίνουν τη νέα σχέση:

$$Y = C + I + G + X - M$$

Λαμβάνοντας υπ' όψη ότι οι επενδύσεις, οι κυβερνητικές δαπάνες και οι εξαγωγές καθορίζονται, και το γεγονός ότι η κατανάλωση και οι εισαγωγές εξαρτώνται

²¹ Matei, L. & Anghlescu, S, (2010) *Keynesian Substation Of The Marketing Policies In Local Development*, National School of Political Studies and Public Administration (Romania) σελ 2-5

από γραμμικές εξισώσεις της αυτόνομης και της οριακής ροής, η παραπάνω συνάρτηση παίρνει την παρακάτω μορφή:

$$Y = C_o + Y_o + G_o + X_o - M_o + [c(1-t) - m(1-t)] Y$$

ή

$$Y [1 - (1-t)(c-m)] = C_o + Y_o + G_o + X_o - M_o$$

ή:

$$Y = \frac{1}{1 - (1-t)(c-m)} (C_o + I_o + G_o + X_o - M_o)$$

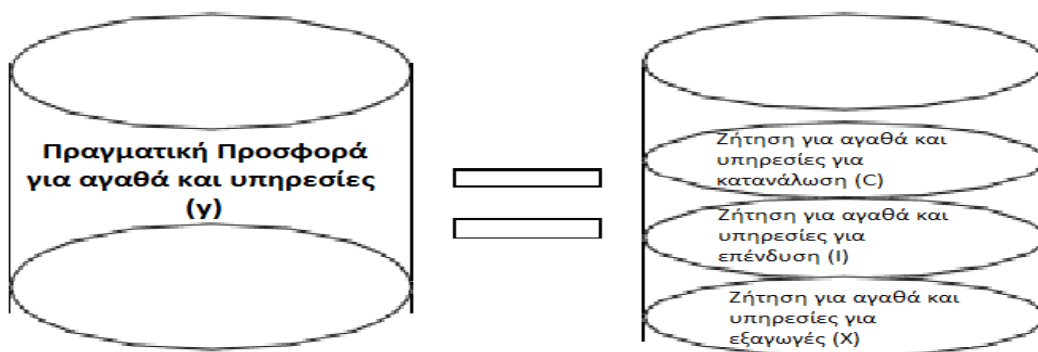
Αντικαθιστώντας την έκφραση $\frac{1}{1 - (1-t)(c-m)} = k$, στην (1.13), έχουμε:

$$Y = k (C_o + Y_o + G_o + X_o - M_o)$$

όπου k αντιπροσωπεύει τον τοπικό πολλαπλασιαστή μιας «ένεσης» των δαπανών.

Σχηματικά, το μοντέλο αυτό παρουσιάζεται ως εξής:

Διάγραμμα 1.5.: Η ισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και την πραγματική ζήτηση για αγαθά και υπηρεσίες



Πηγή: Matei, L. & Anghlescu, S, (2010) *Keynesian Substation Of The Marketing Policies In Local Development*, National School of Political Studies and Public Administration (Romania) σελ 3

Η βασική λοιπόν μεταβλητή του μοντέλου αυτού αντιπροσωπεύεται από την οριακή ροπή προς κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών σε τοπικό επίπεδο (c-m), ενώ η αξία του πολλαπλασιαστή αυξάνεται με την αύξηση της οριακής ροπής προς κατανάλωση και μειώνεται με την αύξηση της φορολογίας (t)

1.3.1.4. Κριτική των Πολλαπλασιαστών

Η πιο σημαντική κριτική που έχει αναπτυχθεί για αυτές τις μεθόδους μέτρησης εστιάζει στο γεγονός ότι η επιλογή επιμέρους βιομηχανικών κατηγοριών δεν αντικατοπτρίζει το πραγματικό λειτουργικό προφίλ του λιμανιού²². Ακόμα και μία ευρεία καταγραφή του οικονομικού ρόλου του λιμανιού περιορίζεται στις επιχειρησιακές υπηρεσίες (π.χ. πλοήγηση, τελωνειακές υπηρεσίες, διαχείριση φορτίων), τις βοηθητικές υπηρεσίες (π.χ. αποθήκευση) και τις υπηρεσίες του ναυτιλιακού κλάδου. Όλες αυτές οι λειτουργίες σχετίζονται με το εμπόριο και τη θάλασσα και ως εκ τούτου δεν συμπεριλαμβάνονται συγκεκριμένες μη θαλάσσιες δραστηριότητες.

Η βιομηχανική δραστηριότητα στην περιοχή γύρω από το λιμάνι είναι η κυριότερη μη θαλάσσια δραστηριότητα στην οποία πρέπει να επικεντρωθεί η έρευνα. Η παραδοσιακή συμβίωση ανάμεσα στα λιμάνια και τη βιομηχανική δραστηριότητα σε αυτά έχει τις ρίζες της στην προσπάθεια των επιχειρήσεων να μειώσουν τα κόστη προμήθειας και διανομής, με την τοποθέτησή τους σε σημεία διασύνδεσης των μέσων μεταφοράς. Ωστόσο η δέσμευση αυτή ελέγχεται όταν είναι γνωστό ότι η ζήτηση για μία θέση στην περιοχή του λιμανιού είναι τόσο μεγάλη που ανεβάζει πολύ τις τιμές σε αυτή την περιοχή. Ταυτόχρονα με την ολοένα και μεγαλύτερη επέκταση της βιομηχανικής παραγωγής δημιουργεί την ανάγκη για μεγάλες εκτάσεις γης σε φθηνότερες τιμές, γεγονός που οδηγεί στην απομάκρυνση της βιομηχανικής περιοχής από τα λιμάνια.

Οι μελετητές την οικονομικής επίπτωσης των λιμανιών αντιμετωπίζουν δύο συγκεκριμένα εμπόδια στον υπολογισμό της αρχικής επίπτωσης των λιμανιών²³. Πρώτον πρέπει να εντοπίσουν και να εξετάσουν πολλές εταιρείες που σχετίζονται με το λιμάνι, γεγονός που περιπλέκεται εξαιτίας της διαφορετικής λειτουργίας από λιμάνι σε

²² Randall J.E., (1988): Economic development and non- marine initiatives at American seaports, *Maritime Policy and Management*, 15, 3, 225-240

²³ Youchum, G.R. and Agarwal, V.B., (1988): Static and changing port economic impacts, *Maritime Policy and Management*, 15, 2, 157-171

λιμάνι. Δεύτερον, οφείλουν να εξετάσουν την εξάρτηση της κάθε εταιρείας από την παρουσία του λιμανιού, σε ποιο βαθμό δηλαδή επεκτείνει τις δραστηριότητές του με τη βοήθεια του λιμανιού.

Για την καλύτερη καταγραφή της οικονομικής επίπτωσης ενός λιμανιού στην τοπική οικονομία, είναι απαραίτητο να υπολογιστούν όλες οι βιομηχανίες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, συμπεριλαμβάνοντας συνολικά την απασχόληση, το εισόδημα και τα φορολογικά έσοδα που προκύπτουν από τη δραστηριοποίησή τους.

Η κυριότερη σύνδεση ανάμεσα σε ένα λιμάνι και την τοπική οικονομία είναι η απασχόληση σε εταιρείες που σχετίζονται με το θαλάσσιο εμπόριο και τις δραστηριότητες του λιμανιού. Χωρίζονται σε αυτές που προσφέρουν υπηρεσίες μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων προώθησης των αγαθών και μεταφοράς τους οδικών και μέσω τρένου, και σε αυτές που προσφέρουν λιμενικές υπηρεσίες, όπως πλοήγηση, φορτοεκφόρτωση, εφοδιασμός, ρυμούλκηση, δρομολόγηση και άλλες λειτουργίες που απαιτούνται για την κίνηση του θαλάσσιου εμπορίου διαμέσου των προβλητών.

Η δεύτερη σύνδεση του λιμανιού με την τοπική οικονομία είναι μέσω των επιχειρήσεων που προσελκύονται στην περιοχή εξαιτίας της παρουσίας του λιμανιού. Αυτές οι επιχειρήσεις χωρίζονται σε αυτές που εξάγουν αγαθά και σε αυτές που εισάγουν, αξιοποιώντας τις εγκαταστάσεις του λιμανιού.

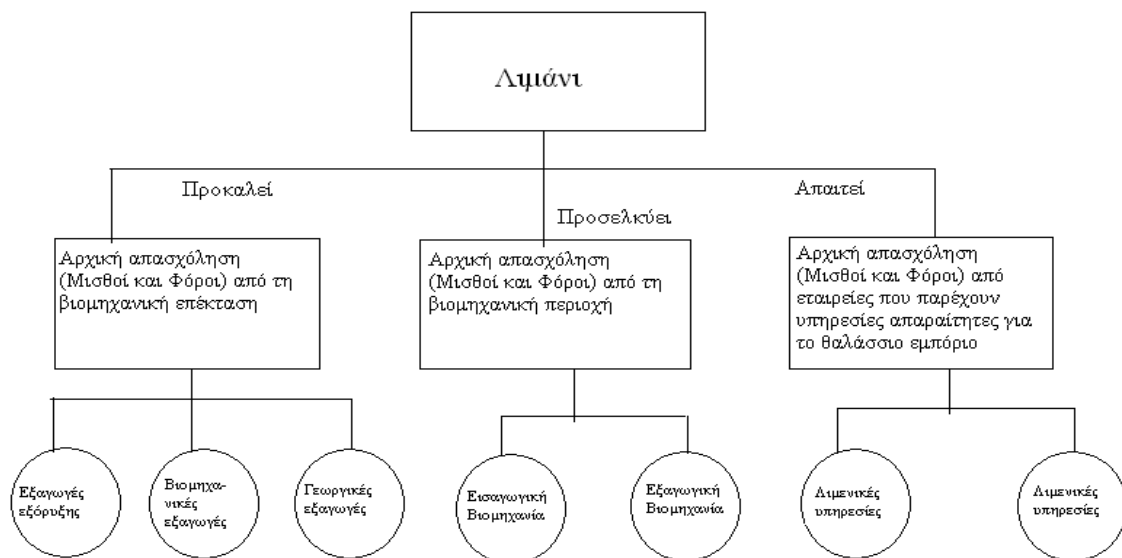
Η τρίτη σύνδεση του λιμανιού με την τοπική οικονομία προέρχεται από τις επιχειρήσεις της περιοχής που έχουν επεκτείνει τη δραστηριότητά του, δηλαδή τη ζήτηση των προϊόντων τους, εξαιτίας της παρουσίας του λιμανιού. Οι εταιρείες αυτές αξιοποιούν τα μειωμένα έξοδα προμήθειας και διανομής που προσφέρει η εγγύτητά τους με το λιμάνι. Παρ' όλα αυτά είναι δύσκολο να εξεταστεί ο βαθμός εξάρτησης αυτών των εταιρειών από το λιμάνι.

Οι μελέτες της οικονομικής επίπτωσης των λιμανιών συναντούν την αδυναμία ότι δεν μπορούν να προσφέρουν κατευθυντήριες γραμμές για την οργάνωση των λιμανιών καθώς αγνοούνται τα αποτελέσματα των αλλαγών στην κρατική επένδυση και της τεχνολογικής προόδου. Σωστά σημειώνεται από τον S.Chang²⁴ « Οι Μελέτες της Οικονομικής Επίπτωσης των Λιμανιών είναι στατικές και σε αυτές τις μελέτες

²⁴ Chang S., (1978), In defense of port impact studies. *Transportation Journal*, 17,σελ. 79-85;

ερευνάται η οικονομική επίπτωση των λειτουργιών του λιμανιού για ένα μόνο χρόνο, για τη διάρκεια του οποίου συλλέγονται πληροφορίες».

Διάγραμμα 1.6.: Οι Αρχικές λιμενικές επιπτώσεις



Πηγή: Youchum, G.R. and Agarwal, V.B., (1988): Static and changing port economic impacts. *Maritime Policy and Management*, 15, 2, σελ 158

Εκτός από την εξέταση των συνδέσεων των βιομηχανιών με το λιμάνι είναι απαραίτητη η οργάνωση και η ταυτοποίηση των λειτουργικών δραστηριοτήτων που απαιτούνται στο λιμάνι. Τα λιμάνια διαφέρουν όχι μόνο στο μέγεθος αλλά και στο μείγμα των φορτίων που φορτοεκφορτώνονται σε αυτά. Διαφορετικές είναι οι απαιτήσεις για τα λιμάνια που διαχειρίζονται επιβάτες.

Για την εκτίμηση των επιπτώσεων των αλλαγών²⁵ στην ποσότητα των μεταφερόμενων φορτίων μέσω του λιμανιού και του μείγματος των προϊόντων χρησιμοποιείται η ανάλυση εισροών – εκροών, η οποία όπως έχει τονιστεί μοντελοποιεί τη δομή ανάμεσα στις βιομηχανικές δραστηριότητες σε μία τοπική οικονομία σε μία συγκεκριμένη χρονική στιγμή, με τέτοιο τρόπο ώστε να συμπεριλαμβάνονται οι πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις.

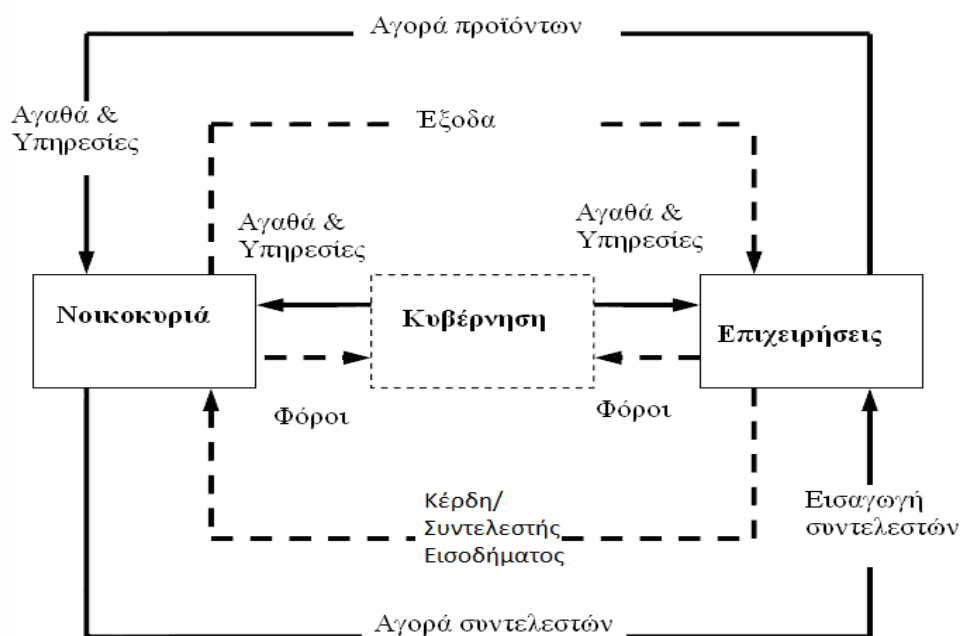
²⁵ Warf, B. and Cox, J. (1989): The changing economic impacts of the port of New York. *Maritime Policy and Management*, 16, 1, 3-11

1.3.2. TO MONTELO «COMPUTABLE GENERAL EQUILIBRIUM»

Το βασικό εννοιολογικό σημείο εκκίνησης για ένα μοντέλο CGE είναι η κυκλική ροή του εμπορεύματος σε μια κλειστή οικονομία²⁶. Οι κύριοι παράγοντες αυτής της ροής είναι τα νοικοκυριά, που κατέχουν τους συντελεστές παραγωγής και είναι και οι τελικοί καταναλωτές των παραγόμενων εμπορευμάτων και οι επιχειρήσεις που νοικιάζουν τους συντελεστές παραγωγής από τα νοικοκυριά για την παραγωγή των αγαθών και των υπηρεσιών που στο τέλος θα καταναλώσουν τα νοικοκυριά.

Οι ροές αυτές απεικονίζονται καλύτερα στο παρακάτω διάγραμμα:

Διάγραμμα 1.7.: Κυκλική ροή σε μία κλειστή οικονομία



Πηγή: Ian Sue Wing (2004), *Computable General Equilibrium Models and Their Use in Economy-Wide Policy Analysis*, MIT Joint Program on the Science and Policy of Global Change σελ 29

Επίσης, απεικονίζεται και η κυβέρνηση που συχνά έχει παθητικό ρόλο για τη συλλογή των φόρων και την εκταμίευση των εσόδων της στα νοικοκυριά και τις

²⁶ Ian Sue Wing (2004), *Computable General Equilibrium Models and Their Use in Economy-Wide Policy Analysis*, MIT Joint Program on the Science and Policy of Global Change Technical Note σελ 4

επιχειρήσεις. Ξεκινώντας από την προμήθεια συντελεστών παραγωγής προς τις επιχειρήσεις οδηγούμαστε στην προμήθεια αγαθών προς τα νοικοκυριά. Ταυτόχρονα όμως βλέπουμε και τη ροή των πληρωμών που λαμβάνουν τα νοικοκυριά για την προμήθεια συντελεστών παραγωγής, οι οποίες στη συνέχεια χρησιμοποιούνται για την πληρωμή των αγαθών που αυτά αγοράζουν.

Οι βασικές υποθέσεις ενός τέτοιου μοντέλου είναι:

- i. Η Εκκαθάριση της Αγοράς
- ii. Το Μηδενικό Συνολικό Κέρδος και
- iii. Η Ισοροπία του Εισοδήματος

Η ισοροπία στις ροές του παραπάνω σχήματος οδηγούν στη διατήρηση της ισοροπίας τόσο των προϊόντων όσο και της αξίας. Ισοροπία στα προϊόντα, η οποία ισχύει ακόμα και όταν η οικονομία δεν βρίσκεται σε ισοροπία, σημαίνει ότι όλοι οι συντελεστές παραγωγής που διαθέτουν τα νοικοκυριά απορροφούνται από την αγορά ενώ καταναλώνονται όλα τα προϊόντα που παράγονται. Η ισοροπία στην αξία αντανακλά τη λογιστική αρχή της δημοσιονομικής ισοροπίας, που για κάθε δραστηριότητα στην οικονομία η αξία των δαπανών πρέπει να εξισορροπείται με την αξία των εισοδημάτων. Δεν μπορεί ούτε το προϊόν ούτε η αξία να εξαφανιστούν καθώς η μεταβίβαση της αγοραστικής δύναμης δεν μπορεί παρά να πραγματοποιείται με την αντίστροφη μεταφορά αγαθών και υπηρεσιών και αντίστροφα. Για κάθε προϊόν και για κάθε συντελεστή παραγωγής λοιπόν ικανοποιείται η συνθήκη *εκκαθάρισης της αγοράς* καθώς η ζήτηση ισορροπεί με την προσφορά.

Η διατήρηση της αξίας, όπως αναλύθηκε παραπάνω, σημαίνει ότι το σύνολο των εσόδων από την παραγωγή των αγαθών διατίθενται είτε στα νοικοκυριά και τις υπόλοιπες βιομηχανίες για την παροχή συντελεστών παραγωγής είτε στην κυβέρνηση για φόρους. Η αξία μιας μονάδας κάθε αγαθού είναι ίση με το άθροισμα των αξιών όλων των συντελεστών παραγωγής που χρησιμοποιήθηκαν για την παραγωγή του. Με τον τρόπο αυτό η διατήρηση της αξίας οδηγεί στην ικανοποίηση της υπόθεσης του *μηδενικού συνολικού κόστους*.

Τέλος, το γεγονός ότι οι διαθέσιμοι παραγωγικοί πόροι απασχολούνται πλήρως, αφού κανένας συντελεστής παραγωγής δεν μένει σε αδράνεια και τα νοικοκυριά

χρησιμοποιούν το εισόδημά τους για να αγοράσουν προϊόντα (κάποιο μέρος χρησιμοποιείται για σκοπούς αποταμίευσης) αντικατοπτρίζει την αρχή της ισοσκελίσης του προϋπολογισμού, γνωστή ως *ισορροπία του εισοδήματος*.

Τα μοντέλα CGE είναι αυστηρές και πρωτοποριακές ποσοτικές μέθοδοι για την αξιολόγηση των επιπτώσεων συνολικά σε μία οικονομία από οικονομικά και πολιτικά γεγονότα. Λόγω της φύσης τους, αυτά τα μοντέλα είναι πολύ χρήσιμα για το σχεδιασμό της πολιτικής και των μεταρρυθμίσεων. Συνδυάζονται τα πλεονεκτήματα των οικονομετρικών μοντέλων, των πινάκων εισροών εκροών και της μήτρας κοινωνικής λογιστικής (SAM - Social Accounting Matrix), ενισχύοντας τη θεωρητική βάση της προσπάθειας μοντελοποίησης και επομένως δίνοντας τη δυνατότητα περισσότερο αξιόπιστων αναλύσεων. Δίνεται με την τεχνική αυτή η δυνατότητα για μεγαλύτερη ευελιξία και συνέπεια και, κατά συνέπεια, μπορεί να οδηγήσει σε λιγότερο «προκατειλημμένες» εκτιμήσεις σε σύγκριση με τις υπόλοιπες τεχνικές. Δίνεται η δυνατότητα να αλλάζουν οι τιμές των εισροών ανάλογα με τη συμπεριφορά των οικονομικών παραγόντων. Ενσωματώνεται μία ποικιλία από ευέλικτες συναρτήσεις που επιτρέπουν στους παραγωγούς να υποκαταστήσουν ακριβούς συντελεστές παραγωγής με φθηνότερους ενώ υπάρχουν περιορισμοί σχετικοί με τη διαθεσιμότητα των πρωτογενών εισροών και των διατμηματικών σχέσεων.

Τα μοντέλα αυτά είναι περισσότερο θεωρητικά θεμελιωμένα σε σύγκριση με αυτά του πίνακα εισροών εκροών που καθορίζεται από τη ζήτηση, αφού αντικατοπτρίζονται οι περιορισμοί στην παραγωγική ικανότητα της περιφέρειας. Αν και γίνεται αντιληπτό ότι με τον πίνακα εισροών εκροών και τη μήτρα κοινωνικής λογιστικής γίνεται καλύτερη αντιμετώπιση των θεμάτων κατανομής του εισοδήματος και είναι ευκολότερα στην εφαρμογή, τα μοντέλα CGE παρέχουν την απαιτούμενη ευελιξία για τη βελτίωση της ανάλυσης και την υπερνίκηση των περιορισμών των υπόλοιπων τεχνικών.

Οι διαφορές ανάμεσα στα μοντέλα αυτά και τους πίνακες εισροών εκροών μπορούν να αποτυπωθούν συνοπτικά στον παρακάτω πίνακα

Πίνακας 1.3.: Οι διαφορές ανάμεσα στα μοντέλα εισροών – εκροών και των CGE μοντέλα

<u>Πίνακας Εισροών – Εκροών</u>	<u>CGE Μοντέλα</u>
Γραμμικές Συναρτήσεις	Μη Γραμμικές Συναρτήσεις
Καθορισμένοι Συντελεστές (Σταθερή Τεχνολογία)	Ιεραρχικές Συναρτήσεις Παραγωγής που επιτρέπουν την αντικατάσταση ανάμεσα στις εισροές εξαιτίας στις αλλαγές στις τιμές
Καμία Επίπτωση στην Τιμή	Όλες οι τιμές προσαρμόζονται στη νέα ισοροπία
Προσαρμογή των Ποσοτήτων	Προσαρμογή των Ποσοτήτων και των Τιμών
Χωρίς Περιορισμούς στην Προσφορά (Εξαρτώμενη από τη Ζήτηση)	Η Ζήτηση και η Προσφορά αλληλεπιδρούν και οι περιορισμοί της προσφοράς επιβάλλονται όπου είναι απαραίτητο

Πηγή: Guy R. West (1995), Comparison of Input-Output + Econometrics and Computable General Equilibrium Impact Models at the Regional Level, *Economic System Research Vol 7, No 2*, , σελ 211

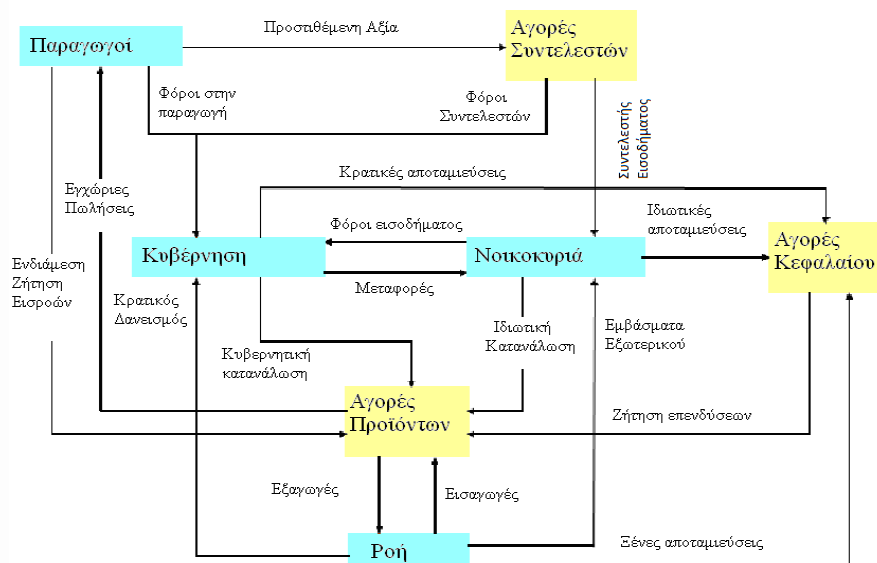
Η ανάλυση με τη χρησιμοποίηση αυτών των μοντέλων έχει εφαρμοστεί σε ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, τα οποία περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων την κατανομή του εισοδήματος, την εμπορική πολιτική, τη στρατηγική ανάπτυξη, τους φόρους, τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη και τις διαρθρωτικές αλλαγές. Έχουν χρησιμοποιηθεί για να αποτυπώσουν τα αποτελέσματα των πολιτικών και οικονομικών εξωτερικών αλλαγών σε εθνικό επίπεδο.

Αναπαράγει, με τον πλέον ρεαλιστικό τρόπο, τη συνολική δομή της οικονομίας και επομένως τη φύση όλων των οικονομικών συναλλαγών ανάμεσα στους φορείς της οικονομίας (παραγωγικοί κλάδοι, νοικοκυριά, κυβέρνηση)²⁷. Επιπλέον, σε σύγκριση με άλλες διαθέσιμες τεχνικές, καταγράφει ένα ευρύτερο σύνολο οικονομικών επιπτώσεων

²⁷ Understanding a Computable General Equilibrium Model, <http://www.iadb.org>

που προκύπτουν από εξωτερικές αλλαγές ή από την εφαρμογή μιας συγκεκριμένης πολιτικής μεταρρύθμισης. Παρ' όλα αυτά, η υιοθέτηση αυτής της τεχνικής σε περιφερειακό επίπεδο είναι σπάνια.

Διάγραμμα 1.8.: Μοντέλο αποτύπωσης ροών στην ανοιχτή οικονομία



Πηγή: <http://services.iadb.org/wmsfiles/images/0x0/-672.PNG>

Είναι καλύτερα εξοπλισμένα μοντέλα για να αξιολογήσουν τις εξωτερικές επιδράσεις των οποίων οι επιπτώσεις αναμένεται να είναι περίπλοκες, να μεταδίδονται από περισσότερα από ένα κανάλια και να υλοποιούνται όχι μόνο σε ένα αλλά σε διαφορετικούς γύρους. Με τα μοντέλα γενικής ισορροπίας, ο αναλυτής μπορεί να αναλύσει την επίπτωση της μεταβολής των φόρων και των δασμών όχι μόνο όσον αφορά τη μεταβολή των εισαγωγών αλλά και τη συλλογή των φόρων από την κυβέρνηση, την απασχόληση, τις εμπορικές ροές και άλλες μεταβλητές. Είναι η καλύτερη επιλογή, αν οι οικονομικές και πολιτικές μεταβολές που πρέπει να αξιολογηθούν αναμένεται να έχουν συνέπειες στο σύνολο της οικονομίας.

Τα μοντέλα αυτά περιλαμβάνουν την παραγωγή σε ένα επίπεδο συγκέντρωσης που επιτρέπει την ανάλυση μιας δομικής αλλαγής και επίσης αποτυπώνει την άρρηκτη σχέση ανάμεσα στην παραγωγή, τη ζήτηση και το εμπόριο σε μία γενική ισορροπία που ενσωματώνει μηχανισμούς της αγοράς και λειτουργίες μέσα από ερεθίσματα στην τιμή.

Για την υιοθέτηση ενός τέτοιου μοντέλου θεωρείται δεδομένο ότι όλοι οι τομείς του λειτουργούν ανταγωνιστικά και κάτω από σταθερές αποδόσεις κλίμακας καθώς επίσης και το γεγονός ότι όλα τα έσοδα που δημιουργούνται από την οικονομική δραστηριότητα διανέμεται στους καταναλωτές και χωρίζεται σε κατανάλωση και αποταμιεύσεις. Η τελική ζήτηση για τα αγαθά κατανέμεται ανάμεσα στα νοικοκυριά, την κυβέρνηση και τις επενδύσεις. Για τα νοικοκυριά η συνάρτηση της ζήτησης σχετίζεται με τα έσοδα ενώ η ζήτηση από την πλευρά της κυβέρνησης και των επενδύσεων θεωρείται σταθερή και δεδομένη. Βλέπουμε επίσης ότι τα αγαθά διαχωρίζονται σε εγχώρια και εισαγόμενα για τον καθορισμό των διαφορετικών συναρτήσεων.

Με τα μοντέλα αυτά γίνεται καλύτερη μοντελοποίηση οικονομικών μεταβλητών όπως το ισοζύγιο πληρωμών και η συναλλαγματική ισοτιμία. Η διαθεσιμότητά τους για τα λιμάνια μειώνεται εξαιτίας της προσήλωσης των προϋπαρχόντων μοντέλων στην εθνική ή πολιτειακή επίπτωση, κάτι που οδηγεί στην έλλειψη κατάλληλων περιφερειακών λογαριασμών. Επιπλέον, περιλαμβάνουν αυτά τα μοντέλα ορισμένες αυστηρές υποθέσεις, όπως ο τέλει ανταγωνισμός και η εκκαθάριση της αγοράς, περιορισμοί που δεν ανταποκρίνονται στις περιφερειακές οικονομίες. Αυτά τα μοντέλα είναι πολύ εκτεθειμένα στο πλήθος των πληροφοριών που θα συλλεχθούν και απαιτούν πολλές πηγές. Το μεγάλο άνοιγμα των περιφερειακών οικονομιών και οι συνθήκες της τοπικής γενικής ισορροπίας είναι λιγότερο πιθανό να μείνουν σταθερές. Συνήθως επικρατεί μερική ισορροπία ενώ η μετατόπιση από μία κατάσταση ανισορροπίας σε μία άλλη είναι πιθανή εξαιτίας των εξωτερικών παραγόντων.

Αν και αναγνωρίζεται συνολικά η χρησιμότητα των μοντέλων CGE, ωστόσο αντιμετωπίζονται με μία καχυποψία από κάποια μέλη της παγκόσμιας κοινότητας ως το «μαύρο κουτί», τα αποτελέσματα του οποίου δεν μπορούν να εντοπιστούν λογικά με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των παραμέτρων του, της βάσης δεδομένων και τη μέθοδο λύσης. Αυτή η καχυποψία στηρίζεται στο γεγονός ότι τα μοντέλα αυτά περιέχουν μεγάλο αριθμό μεταβλητών και παραμέτρων και είναι δομικά περίπλοκα. Αν και αυτή η άποψη περιέχει κάποια δόση αλήθειας είναι ενδεικτική της παρανόησης που υπάρχει λόγω του μεγέθους και της φαινομενικής πολυπλοκότητας των μοντέλων. Το πραγματικό πρόβλημα είναι ότι οι περισσότερες από τις πληροφορίες δεν ανακοινώνονται με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι προσιτές στο ευρύ κοινό.

1.3.3. ΤΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΑ ΜΟΝΤΕΛΑ (INTEGRATED MODELS)

Το παραδοσιακό μοντέλο εισροών εκροών είναι στατικό²⁸. Εάν υπάρχει μία εξωγενής αλλαγή στην οικονομία, η αντίδραση γίνεται αντιληπτή από την τελική ζήτηση στις ενδιάμεσες και στις αρχικές εισροές. Αλλά, δεν υπάρχει τρόπος να παρατηρηθεί η αντίστροφη πορεία από τις αρχικές εισροές στην τελική ζήτηση εάν υπάρξουν αλλαγές, για παράδειγμα, στο ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα, στο επίπεδο των φόρων ή στα κυβερνητικά έξοδα. Αυτές οι αλλαγές δεν μπορούν να παρουσιαστούν στα κλασικά μοντέλα, οπότε απαιτούνται μοντέλα που ανάμεσα στα άλλα θα συμπεριλαμβάνουν και τις δομικές αλλαγές της οικονομίας στη διάρκεια του χρόνου λόγω εξωτερικών «σοκ».

Τα ολοκληρωμένα μοντέλα επιχειρούν να μοντελοποιήσουν τη δυναμική πορεία της οικονομίας στο χρόνο, η οποία μπορεί να αποτελεί μια διαχρονική αιτία ανισορροπιών. Με τον τρόπο αυτό τα ολοκληρωμένα μοντέλα μας δίνουν μία περισσότερο ρεαλιστική εικόνα των δυναμικών χαρακτηριστικών της δομής και των αλλαγών της οικονομίας.

Συνδυάζουν τα μοντέλα εισροών εκροών με οικονομετρικές τεχνικές κυρίως σε δραστηριότητες σχετικές με τον τουρισμό και το περιβάλλον. Διατηρούν τον αναλυτικό επιμερισμό των μοντέλων εισροών εκροών και ολοκληρώνονται με τη χρήση ενός συστήματος ενδογενών μη γραμμικών οικονομετρικών σχέσεων για να επιτυγχάνεται και η ανάλυση των εξωτερικών γεγονότων, επιτρέποντας την καταγραφή των σωρευτικών επιπτώσεων που προκύπτουν μέσα από το πέρασμα των χρόνων. Μπορούν να καταγράψουν οριακές αλλαγές στην πορεία του χρόνου που προκύπτουν από τις αλλαγές των τιμών, της τεχνολογίας και των αποδόσεων κλίμακας. Η καταγραφή των αλλαγών στις τιμές δεν λαμβάνει υπ' όψη τους αυστηρούς περιορισμούς των CGE μοντέλων, όπως ο τέλει ανταγωνισμός, η τέλεια γνώση και η πλήρης εκκαθάριση των αγορών. Η κατασκευή ενός τέτοιου μοντέλου απαιτεί πολλές πληροφορίες, πηγές και εξειδίκευση, σίγουρα περισσότερες από τα μοντέλα εισροών.

Τα ολοκληρωμένα μοντέλα δεν είναι νέα στη μελέτη της οικονομικής επίπτωσης σε μία περιφέρεια. Η μελέτη τους είχε ήδη ξεκινήσει από το 1977, οπότε και ο

²⁸ Guy R. West and Randall W. Jackson (1998), Input-Output + econometric and econometric + Input-Output: model differences or different models, *JPAR* 28, 1, σελ 33

Glickman²⁹ πρότεινε τον συνδυασμό των θετικών στοιχείων των δύο εργαλείων, και ο Conway³⁰ είχε κατασκευαστεί παρόμοια μοντέλα για την μελέτη της περιφερειακής ανάπτυξης. Πιο πρόσφατα, ο Rey³¹ το 1998 μελέτησε προηγούμενα μοντέλα και πρότεινε την ταξινόμηση των ολοκληρωμένων στρατηγικών σε μοντέλα σύζευξης, ενσωμάτωσης και σύνδεσης. Το πώς είναι συνδεδεμένα τα μοντέλα εισροών εκροών με τα οικονομετρικά εξαρτάται από τους στόχους του αναλυτή. Υπάρχουν από τη μία μοντέλα που κυριαρχούνται από τα μοντέλα εισροών εκροών και χρησιμοποιούν οικονομετρικές εξισώσεις για να γίνει η σύνδεση ανάμεσα στους προσδιοριστικούς παράγοντες και την τελική ζήτηση (IO + EC models) και από την άλλη, μοντέλα που ξεκινούν από τα οικονομετρικά μοντέλα για μια περιφέρεια και αντικαθίστανται τα αποτελέσματα από έναν πίνακα εισροών εκροών (EC + IO models). Και οι δύο τύποι μοντέλων στοχεύουν στο συνδυασμό των πλεονεκτημάτων των δύο τεχνικών, δηλαδή τον αναλυτικό επιμερισμό και τις δομημένες πληροφορίες των μοντέλων εισροών εκροών και το δυναμικό πλαίσιο των οικονομετρικών μοντέλων.

Κατά την κατασκευή ενός μοντέλου, οι αναλυτές αξιολογούν το περιβάλλον στο οποίο θα δράσουν και στο οποίο θα εφαρμοστεί το μοντέλο. Τρεις είναι οι κυριότεροι παράγοντες που παίρνονται υπ' όψιν σε αυτή τη διαδικασία, η οικονομική θεωρία, η πρόσβαση σε πληροφορίες και η οικονομική δομή της περιφέρειας. Η οικονομική θεωρία εξετάζει την ισχύ της αντιληπτής εγκυρότητας, η οποία βασίζεται στην αντίληψη της πραγματικότητας, ενώ οι δύο τελευταίοι παράγοντες καθορίζουν την εγκυρότητα της μοντελοποίησης, δηλαδή το κατά πόσο το μοντέλο αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα που έρχεται να παρουσιάσει. Η οικονομική δομή της περιφέρειας παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στο σχεδιασμό του μοντέλου και την επιλογή ενός τύπου από τους δύο που αναφέρονται παραπάνω.

Για τις περιοχές οι οποίες στηρίζονται στον πρωτογενή τομέα (αγροτική παραγωγή, ορυκτό πλούτο και ενεργειακές πηγές) και έχουν καλά προσδιορισμένα αγροτικά πρότυπα είναι κατάλληλα τα μοντέλα που αρχίζουν με τη χρήση μοντέλων

²⁹ Glickman N.J., (1977) *Econometric Analysis of Regional Systems: Explorations in Model Building and Policy Analysis*, New York: Academic Press

³⁰ Conway R.S. Jr, (1979) The Simulation Properties of a Regional Interindustry Econometric Model, *Papers of the Regional Science Association*, 43, pp 45-57

³¹ Rey S.J. (1998) The Performance of Alternative Integration Strategies for Combining Regional Econometric and Input-Output Models, *International Regional Science Review*, 21, no 1, pp 1-36

εισροών εκροών, καθώς είναι ευκολότερη η χρήση βάσης δεδομένων από τη συγκεκριμένη περιοχή αλλά και η διασύνδεσή της με τις άλλες περιφέρειες. Αντιθέτως, για τις περιφέρειες με περισσότερο ανεπτυγμένη οικονομία απαιτούνται μοντέλα με λιγότερη γεωγραφική ιδιαιτερότητα αλλά με πιο ισχυρή εθνική διασύνδεση, καθώς οι οικονομικές επιδόσεις της περιφέρειας στηρίζονται σε μεγάλο βαθμό από την πορεία της εθνικής οικονομίας.

Υπάρχει ακόμα ένας παράγοντας πολύ σημαντικός για την επιλογή ανάμεσα στους δύο τύπους μοντέλων, οι στόχοι του αναλυτή. Για τους αναλυτές που προέχει ο τμηματικός διαχωρισμός των διαφόρων δραστηριοτήτων για την καταγραφή κυρίως των επιπτώσεων, η επιλογή των IO + EC μοντέλων είναι αναγκαία. Αντίθετα, στα μοντέλα EC + IO ο πίνακας των εισροών εκροών δεν εμφανίζεται άμεσα αλλά επηρεάζει έμμεσα το σχηματισμό των παραμέτρων των οικονομετρικών εξισώσεων. Εδώ κυρίως στόχος είναι η προβλεπτική ικανότητα του μοντέλου.

Η χρήση των ολοκληρωμένων μοντέλων είναι μία αποτελεσματική μέθοδος για τη μέτρηση των οικονομικών επιπτώσεων μιας εξωγενούς επίπτωσης με το συνδυασμό των πινάκων εισροών εκροών και των οικονομετρικών μοντέλων. Ανάλογα όμως με το ποιο από τα δύο αποτελεί τη βάση της οικονομική ανάλυσης τα ολοκληρωμένα μοντέλα χωρίζονται σε δύο διαφορετικούς τύπους, οι οποίοι αν και έχουν τους ίδιους στόχους χρησιμοποιούνται ανάλογα με τις ανάγκες της έρευνας και τα δεδομένα που έχει ο αναλυτής στη διάθεσή του.

Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε ότι μελετώντας τα δύο μοντέλα γίνεται ξεκάθαρο ότι οι θεωρητικές προσεγγίσεις είναι μόνο η μία πλευρά για την επιλογή του μοντέλου ανάλυσης. Τα οικονομικά μοντέλα μπορούν να γίνουν περισσότερο κατανοητά με τη μελέτη ολόκληρου του περιβάλλοντος στο οποίο «τοποθετούνται». Για το λόγο αυτό παρατηρούνται και σημαντικές διαφοροποιήσεις στις τεχνικές που χρησιμοποιούνται και στον τρόπο επίλυσής τους.

2.0 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

2.1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Ο καθηγητής Michael Hall χρησιμοποιεί τον παρακάτω ορισμό, «ο θαλάσσιος τουρισμός συνδέεται κλειστά με τον παράκτιο τουρισμό, περιλαμβάνοντας επιπλέον τις τουριστικές δραστηριότητες που συνδέονται με τον ωκεανό, όπως το ψάρεμα ανοιχτής θαλάσσης και οι κρουαζιέρες»³².

Σύμφωνα με τον Mark Orams ο θαλάσσιος τουρισμός³³ «αποτελείται από ένα μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων (από παρακολούθηση θεαμάτων με θαλάσσια θηλαστικά και παραθαλάσσιους περίπατους μέχρι τη χρήση κρουαζιερόπλοιων και δραστηριότητες yachting) οι οποίες έχουν ως βάση ή επικεντρώνονται στο θαλάσσιο περιβάλλον, και των οποίων η κατανάλωση και η χρήση απαιτεί από τον καταναλωτή να ταξιδέψει μακριά από τον τόπο διαμονής του».

Η ICAP αναφέρει στην κλαδική της μελέτη για τους τουριστικούς λιμένες το 2009 ότι «με τον όρο Θαλάσσιος Τουρισμός³⁴ αναφερόμαστε συνήθως στην ειδική εκείνη μορφή τουρισμού στην οποία η θάλασσα αποτελεί το βασικό κριτήριο διάκρισης, την ειδοποιό διαφορά σε σχέση με τον μαζικό – παραθεριστικό τουρισμό αλλά και με όλες τις άλλες ειδικές εναλλακτικές μορφές τουρισμού (χειμερινός, θρησκευτικός, συνεδριακός τουρισμό κλπ)».

Ο θαλάσσιος τουρισμός θεωρείται ένας αρκετά περίπλοκος κλάδος καθώς συνδέεται πολλαπλώς με άλλες οικονομικές δραστηριότητες. Στον όρο θαλάσσιος τουρισμός³⁵ μπορούμε να συμπεριλάβουμε κάθε τουριστική δραστηριότητα που συνδέεται άμεσα με τη θάλασσα και τις ακτές. Πιο συγκεκριμένα, «αναφερόμαστε σε αυτόν ως την ειδική μορφή τουρισμού με την επιλογή της οποίας ο καταναλωτής-τουρίστας αποφασίζει να περάσει τον περισσότερο ή και όλο το χρόνο των διακοπών του «εν πλω», επιλέγοντας ως τόπο διαμονής και ψυχαγωγίας ένα πλοίο, που προσφέρει

³² Hall M., (2001) Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier? *Ocean and coastal management*, 44 (9-10) σελ 2

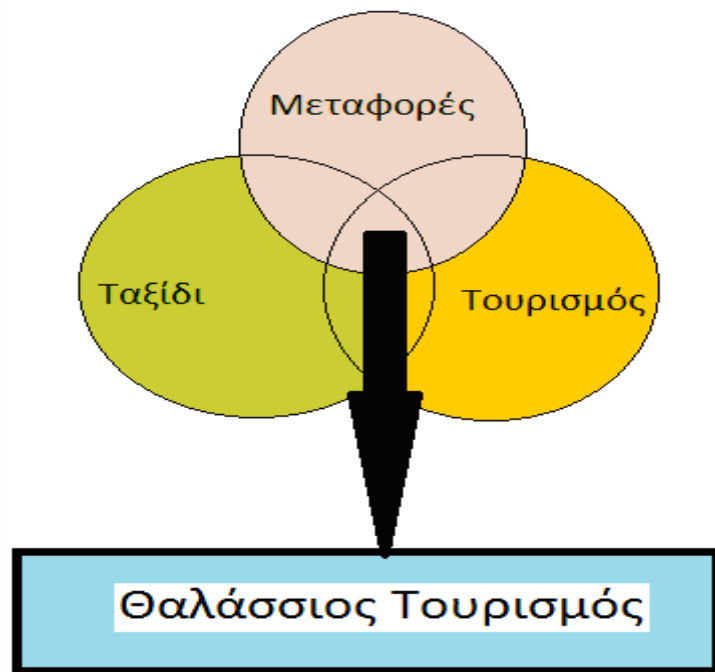
³³ Orams M., (1999) *Marine Tourism: development, impacts and management*, Routledge, London

³⁴ ICAP (2009) *Τουριστικοί Λιμένες, Κλαδική Μελέτη* σελ 2

³⁵ Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του*, Εκδ. Σταμούλης, σελ 42-44

ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα θαλάσσιας περιήγησης, ή ένα σκάφος, στο οποίο μπορεί να συναποφασίσει για το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησης που θα εκτελεστεί. Και στις δύο περιπτώσεις το πλοίο ή το σκάφος είναι ταυτόχρονα και μέσο μετακίνησης»(Διακομιχάλης 2009).

Διάγραμμα 2.1.: Ο Θαλάσσιος Τουρισμός



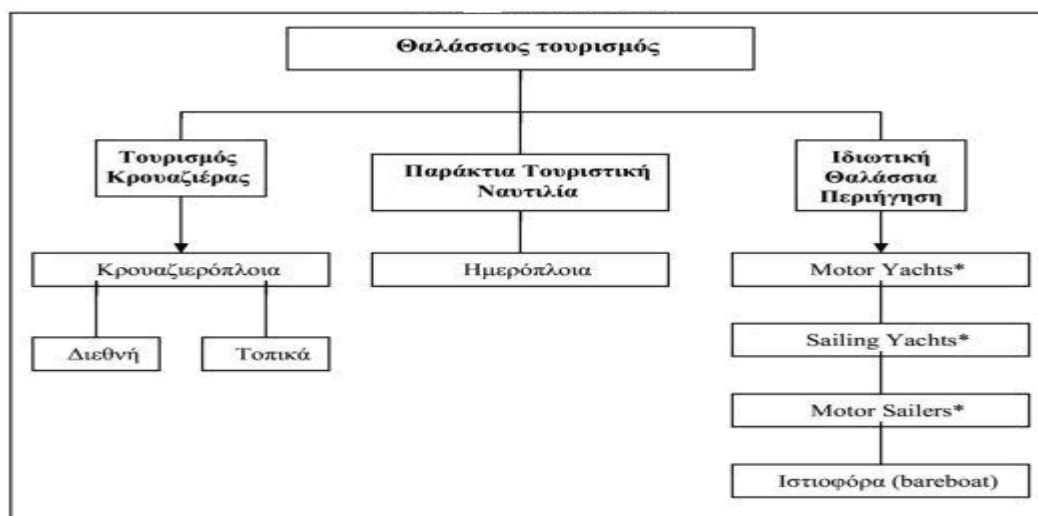
Πηγή: Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του*, Εκδ. Σταμούλης, σελ 44

Οι κυριότερες μορφές θαλάσσιου τουρισμού³⁶ είναι:

- i. Η κρουαζιέρα
- ii. Η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση (yachting) και
- iii. Η παράκτια τουριστική ναυτιλία, δηλαδή η ημερήσια κρουαζιέρα.

³⁶ Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του*, Εκδ. Σταμούλης, σελ 49

Διάγραμμα 2.2.: Τμηματοποίηση του θαλάσσιου τουρισμού



Πηγή: Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του*, Εκδ. Σταμούλης σελ 51

Η κρουαζιέρα χωρίζεται και αυτή σε διεθνή και τοπική ανάλογα με το αν περιορίζεται σε εθνικό επίπεδο ή εκτείνεται σε διεθνή όρια. Με τον όρο Τουρισμός Κρουαζιέρας εννοούμε³⁷ «την επιλογή ενός κατάλληλα διαμορφωμένου πλοίου που μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας όσο και ως μέσο μετακίνησης, σύμφωνα με ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα, από ένα άτομο-τουρίστα, το οποίο αποδέχεται την ένταξή του σε ένα κοινό περιβάλλον, με ένα σύνολο ατόμων που συμμετέχουν στο κοινό πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησης, με σκοπό την αναψυχή».

Πιο συγκεκριμένα, η κρουαζιέρα σχετίζεται άμεσα με τον κλάδο των μεταφορών, του τουρισμού και των ταξιδιών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα κρουαζιερόπλοια δεν αποτελούν μόνο τα μέσα μεταφοράς από το λιμάνι αναχώρησης στο σημείο προορισμού του επιβάτη, αλλά προσφέρουν το τουριστικό προϊόν συνολικά.

Όπως σημείωσε και ο Dowling R³⁸, «σήμερα τα κρουαζιερόπλοια αποτελούν τον προορισμό για τους επιβάτες με τα λιμάνια και τις γύρω τουριστικές περιοχές να έχουν δευτερεύουσα σημασία. Ο σκοπός των εταιρειών κρουαζιέρας είναι η

³⁷ Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του*, Εκδ. Σταμούλης, σελ 62

³⁸ Dowling, R. K., (2006). "The cruising industry". In: Dowling, R.K. (Ed.), *Cruise ship tourism*, pp. 3-17. CAB international, Oxfordshire σελ 8.

ικανοποίηση των απαιτήσεων του κάθε επιβάτη ξεχωριστά. Όπως και για κάθε άλλο τουρίστα, έτσι και για τον επιβάτη της κρουαζιέρας η ικανοποίησή του εξαρτάται από τις προσδοκίες του, την ικανοποίηση ή όχι αυτών των προσδοκιών, την απόδοση, τα συναισθήματα και την αίσθηση των ίσων παροχών. Εάν ένας επιβάτης δεν έχει μείνει ικανοποιημένος από μία προηγούμενη του εμπειρία σε ένα λιμάνι, αυτό παίζει σημαντικό ρόλο στην μελλοντική απόφαση της εταιρείας για αλλαγή του δρομολογίου».

Ένα κρουαζιερόπλοιο αντιπροσωπεύει και τους τέσσερις κλάδους³⁹ της τουριστικής βιομηχανίας, τη μεταφορά, τη διαμονή (συμπεριλαμβανομένων του φαγητού και του ποτού), τις δραστηριότητες και τους ταξιδιωτικούς πράκτορες. Με τον τρόπο αυτό ανταγωνίζεται τους κλασσικούς ταξιδιωτικούς προορισμούς, τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα, όπως οι αεροπορικές μεταφορές. Αποτελώντας πλωτά ξενοδοχεία, προσφέρουν υπηρεσίες διαμονής ενώ όλο και περισσότερα κρουαζιερόπλοια προσφέρουν αναβαθμισμένες υπηρεσίες διασκέδασης, καθώς είναι γνωστό ότι μία σημαντική μειοψηφία των επιβατών επιλέγει να μην επισκεφθεί καθόλου τα λιμάνια που επισκέπτεται το πλοίο.

Η ειδοποιός διαφορά του κλάδου της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας⁴⁰ είναι ότι «προσφέρεται από πλοία τα οποία είναι στο σύνολό τους ημερόπλοια, δηλαδή εκτελούν πλόες πάντα και μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας, διότι δεν έχουν τις προδιαγραφές (καμπίνες επιβατών, εστιατόρια κλπ) για ταξίδια κατά τη διάρκεια της νύχτας ή και για ταξίδια μεγάλης εμβέλειας, τα οποία είναι πολύωρα και πολύ κουραστικά για τους επιβάτες».

Τέλος, όσον αφορά την ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση (yachting)⁴¹ «παρέχει στον περιηγητή ιδιαίτερη αμεσότητα με τη θάλασσα στο βαθμό που συνδυάζει από τη μία πλευρά την εμπειρία πλοήγησης και διακυβέρνησης του σκάφους σε προορισμούς προσωπικής επιλογής και από την άλλη την αμεσότητα με το υγρό στοιχείο».

³⁹ Brida Juan Gabriel & Aguirre Sandra Zapata, *Cruise Tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmental Impacts*, *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, Vol. 1, No. 3, σελ. 205-226

⁴⁰ Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2006) Η Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία στην Ελλάδα και οι Οικονομικές Επιδράσεις της, 8^ο Πανελλήνιο Συνέδριο της Ελληνικής Εταιρείας Οικονομικής Ιστορίας, Επιχειρηματικότητα και Ανταγωνιστικότητα στη Σύγχρονη Οικονομία, 17/19 Μαρτίου 2006, Καλαμάτα. Αθήνα: Αρχαίον Οικονομικής Ιστορίας, σελ 225

⁴¹ Λεκάκου Μ., Τζαννάτος Ε., (1998) «Κρουαζιεροπλοία και Ιστιοπλοία: Ένα νέο τουριστικό προϊόν για το Αιγαίο Πέλαγος», Θερινός Κύκλος Διαλέξεων, Παν. Αιγαίου, τμήμα ΝΑ.Μ.Ε. Χίος

Σύμφωνα με ένα άλλο ορισμό, με τον όρο «Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση»⁴² που προσφέρει η χρήση σκαφών αναψυχής (yachting) εννοούμε την εκμίσθωση ενός σκάφους για να χρησιμοποιηθεί τόσο ως τόπος διανομής και ψυχαγωγίας όσο και ως μέσο μετακίνησης, από μία ομάδα ατόμων που έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν και να διαμορφώσουν από κοινού το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησής τους, με σκοπό την αναψυχή τους». Η αγορά του yachting προσφέρει σκάφη διαφόρων τύπων που μπορούν να επιλέξουν οι καταναλωτές, ανάλογα με τις προτιμήσεις και την οικονομική τους δυνατότητα, όπως είδαμε και στο διάγραμμα 2.2., με τις κυριότερες κατηγορίες να είναι οι εξής:

1. Ιστιοφόρα (Sailing Yachts). Είναι τα σκάφη αναψυχής που έχουν ως κύριο μέσο κίνησης τα πανιά και ναυλώνονται με πλήρωμα.
2. Ιστιοφόρα χωρίς πλήρωμα (Bareboats). Κύριο μέσο πρόωσης είναι τα πανιά και ναυλώνονται χωρίς πλήρωμα.
3. Παραδοσιακά καΐκια (Motor Sailers). Συνήθως πρόκειται για μετασκευασμένα αλιευτικά ή εμπορικά καΐκια.
4. Πολυτελή καΐκια (Luxury Motor Sailers). Κινούνται με πανιά και με μηχανή.
5. Μηχανοκίνητα μικρά (Motor Yachts).
6. Θαλαμηγοί ή Mega Yachts. Μέσο πρόωσης είναι η μηχανή και στο σύνολό τους νοικιάζονται με πλήρωμα.
7. Μεγάλα μηχανοκίνητα καΐκια. Ουσιαστικά αποτελούν μικρά κρουαζιερόπλοια που εκτελούν προκαθορισμένες κρουαζιέρες.

2.2. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Το πρώτο ταξίδι μεταφοράς επιβατών⁴³ που έχει καταγραφεί στη ναυτιλιακή ιστορία και αποτέλεσε την απαρχή της Κρουαζιέρας, πραγματοποιήθηκε από τις ΗΠΑ στη Μ. Βρετανία το 1918 από την εταιρεία Black Ball Line, με έδρα τη Νέα Υόρκη. Μετά το 1950 η επιβατηγός ναυτιλία έδωσε έμφαση όχι μόνο στις γραμμές μεταφοράς

⁴² Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιπτώσεις του*, Εκδ. Σταμούλης, 147-149

⁴³ Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιπτώσεις του*, Εκδ. Σταμούλης, σελ 63

αλλά και στην κρουαζιέρα. Ένας από τους κυριότερους λόγους αυτής της στροφής⁴⁴ ήταν και η ανάπτυξη των αεροπορικών γραμμών, οι οποίες κάλυπταν γρηγορότερα, και πολλές φορές φτηνότερα, τις παραδοσιακές υπερατλαντικές και όχι μόνο γραμμές. Η επιβατηγός ναυτιλία έστρεψε λοιπόν την προσοχή της στα ταξίδια που προσέφεραν όχι μόνο μεταφορά αλλά και αναψυχή.

Η στροφή αυτή προς την κρουαζιέρα απαιτούσε τη μετατροπή των ήδη υπάρχοντων πλοίων αλλά και τη ναυπήγηση νέων για την παροχή τουριστικών υπηρεσιών. Τα πρώτα κρουαζιερόπλοια⁴⁵ είχαν τη δυνατότητα μεταφοράς 650-680 επιβατών ενώ τη δεκαετία του 1980, όπου σημειώθηκε η πρώτη σημαντική αύξηση στη ζήτηση της κρουαζιέρας, δόθηκε η δυνατότητα ναυπήγησης μεγαλύτερων πλοίων με δυνατότητα μεταφοράς έως και 3800 επιβατών. Σήμερα, παρατηρείται ότι οι εταιρείες κρουαζιέρας επιλέγουν διαφόρων τύπων πλοία ανάλογα με το είδος της κρουαζιέρας που θέλουν να προσφέρουν στους επιβάτες αλλά και τις δυνατότητες πρόσδεσης στα διάφορα λιμάνια. Για τις κρουαζιέρες μαζικού τουρισμού χρησιμοποιούνται πολύ μεγάλα πλοία για να αξιοποιήσουν τις οικονομίες κλίμακας, δένοντας σε μεγάλα λιμάνια που μπορούν να τα υποδεχτούν. Αντίθετα, οι κρουαζιέρες εκείνες που είτε προσφέρονται σε μικρότερο εύρος πελατών, προσφέροντας πιο εξειδικευμένες υπηρεσίες, είτε αναγκάζονται να δέσουν σε λιμάνια με έλλειψη μεγάλων προβλητών πρόσδεσης, χρησιμοποιούν μικρότερα πλοία.

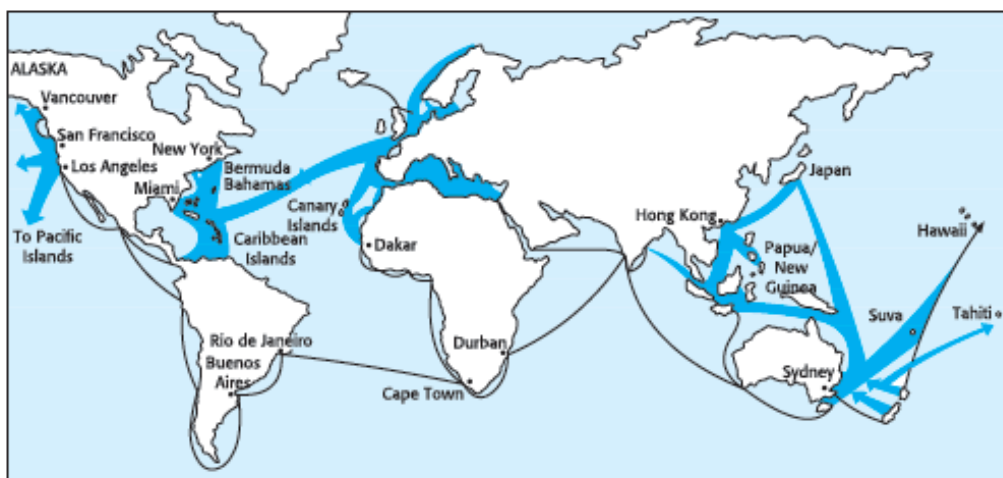
Οι κυριότερες γραμμές κρουαζιέρας είναι οι παρακάτω:

- Φλόριντα, Καραϊβική, Βερμούδες και Μπαχάμες, συμπεριλαμβανομένων και των παράκτιων πόλεων στη Βόρεια, Νότια και Κεντρική Αμερική
- Δυτική Ακτή του Μεξικού, ΗΠΑ (ιδιαίτερα η Αλάσκα), Καναδάς και η Διώρυγα του Παναμά
- Μεσόγειος, χωρισμένη σε Ανατολικό και Δυτικό τμήμα
- Νησιά του Ειρηνικού Ωκεανού και Άπω Ανατολή
- Βαλτική Θάλασσα, πρωτεύουσες Βόρειας Ευρώπης και δυτική ακτή Νορβηγίας
- Δυτική Αφρική και νησιά Ατλαντικού Ωκεανού όπως τα Κανάρια, τα νησιά Μαδέρας και οι Αζόρες

⁴⁴ Rodriguez Jeau-Paul and Notteboom Theo, (2012) *The Geography of Cruise Shipping: Itineraries, Capacity Deployment and Ports of Call IAME 2012 Conference* σελ 3

⁴⁵ Holloway J Christopher with Taylor Neil, (2006) *The Business of Tourism Seventh Edition*, Pearson Education σελ 352-360

Χάρτης 2.1.: Ο περίπλους της γης (χωρισμένο σε τμηματικά ταξίδια)



Πηγή: Holloway J Christopher with Neil Taylor, (2006) *The Business of Tourism Seventh Edition*, Pearson Education σελ 354

Από τις διαδρομές αυτές η περισσότερη κίνηση συγκεντρώνεται στην Καραϊβική και τη Μεσόγειο ενώ ακολουθούν οι διαδρομές της Σκανδιναβίας και της Βαλτικής. Πρέπει να σημειωθεί η περιοδική ζήτηση που παρατηρείται στον κλάδο της κρουαζιέρας όπως και συνολικότερα στην τουριστική βιομηχανία. Το πλεονέκτημα όμως των εταιρειών κρουαζιέρας σε σύγκριση με τις υπόλοιπες επιχειρήσεις του τουριστικού κλάδου είναι η δυνατότητα επανατοποθέτησης των πλοίων ανάλογα με τη ζήτηση. Με τον τρόπο αυτό τους δίνεται η δυνατότητα να εκμεταλλευτούν την κορύφωση της ζήτησης, η οποία εμφανίζεται σε διαφορετικές στιγμές σε κάθε μία από τις διαδρομές που αναφέρθηκαν παραπάνω.

Οι εταιρείες του κλάδου σχεδιάζουν την εκμετάλλευση νέων περιοχών με στόχο να τονώσουν τη ζήτηση. Για τον προσδιορισμό αυτών των νέων περιοχών εξετάζονται ορισμένα δεδομένα, όπως οι κλιματολογικές συνθήκες και οι λιμενικές εγκαταστάσεις για την υποδοχή των πλοίων και την εξυπηρέτηση των επιβατών. Επιπλέον, σημαντικό ρόλο παίζει και η δυνατότητα εύκολης πρόσβασης των λιμανιών με αυτοκινητόδρομους και αεροδρόμια και οι ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις για τη διαμονή των επιβατών πριν και μετά την έναρξη του ταξιδιού. Για την καλύτερη εκτίμηση των νέων προορισμών, οι εταιρείες της κρουαζιέρας λαμβάνουν σημαντικά υπ' όψιν τη γνώμη των πελατών τους. Προχωρούν στη συμπλήρωση ερωτηματολογίων για το τι τους άρεσε και τι όχι στους προορισμούς που επισκέφτηκαν.

Τα υψηλά επίπεδα και η ποικιλία των υπηρεσιών που προσφέρονται πάνω στο πλοίο είναι ένας πολύ κρίσιμος παράγοντας για την επιτυχία και τη φήμη της εταιρείας και της γραμμής. Πολλές εταιρείες επικεντρώνονται και διαφημίζουν συγκεκριμένες προσφερόμενες υπηρεσίες όπως το φαγητό, η διασκέδαση και οι εκδρομές στους τόπους προορισμού.

Η κρουαζιέρα είναι ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα της παγκοσμιοποίησης συνδυάζοντας όλα τα χαρακτηριστικά του όρου⁴⁶. Η φυσική κίνηση των προσώπων, το διεθνές κεφάλαιο το οποίο μπορεί να επανατοποθετηθεί οπουδήποτε ανά πάσα στιγμή, τα πληρώματα τα οποία προέρχονται από διαφορετικές χώρες, η έλλειψη εμποδίων, διεθνών αλλά και τοπικών κανονισμών, όπως και η ελεύθερη επιλογή των θαλάσσιων διαδρομών για τη μεγιστοποίηση του κέρδους αποτελούν τους κύριους πυλώνες πάνω στους οποίους λειτουργεί ο κλάδος. Αυτός ο χαρακτήρας του κλάδου της κρουαζιέρας έχει οδηγήσει σε όλο και μεγαλύτερη διεθνοποίηση των ιδιοκτητών κρουαζιερόπλοιων αλλά και στη συγκέντρωση και συγκεντροποίηση του κλάδου, με την αγορά να συγκεντρώνεται σε τρεις κυρίως παγκόσμιους παίκτες.

Το τουριστικό προϊόν⁴⁷ που προσφέρει η κρουαζιέρα χαρακτηρίζεται από υψηλή πολυπλοκότητα, αφού συνδυάζει τα χαρακτηριστικά της τυπικής υπηρεσίας μεταφοράς διαμέσου θαλάσσης ενώ ταυτόχρονα προσφέρει στους επιβάτες υπηρεσίες και δραστηριότητες ενός πολυτελούς ξενοδοχείου, εν πλω και δραστηριότητες στα ενδιάμεσα λιμάνια.

Ταυτόχρονα, στην ίδια αγορά (γεωγραφική περιοχή) λειτουργούν πολλές εταιρείες, προσφέροντας διαφορετικών ειδών ταξίδια, στοχεύοντας σε πελάτες με διαφορετικό προφίλ και απαιτήσεις. Περισσότερα και μεγαλύτερα πλοία μπαίνουν στην αγορά για να ικανοποιήσουν την αυξανόμενη ζήτηση σε αναδυόμενες περιοχές, οι οποίες απειλούν την πρωτοκαθεδρία των ήδη ανεπτυγμένων προορισμών.

Στην περίοδο όμως της κρίσης, με τον ρυθμό ανάπτυξης του αριθμού των νέων επιβατών να είναι μικρότερη, σημαντικό ρόλο παίζει πλέον η μείωση του λειτουργικού κόστους της κάθε εταιρείας, με έμφαση σε ένα νέο παράγοντα αποτελεσματικότητας, τη

⁴⁶ Brida Juan Gabriel & Aguirre Sandra Zapata, *Cruise Tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmental Impacts*, International Journal of Leisure and Tourism Marketing, Vol. 1, No. 3, σελ. 205-226 σελ 6

⁴⁷ Diakomihalis M.N. & Stefanidaki E. (2011) Cruise Ship Supply Chain: A Field Study On Outsourcing Decisions, *International Journal of Decision Sciences, Risk and Management 2011* - Vol. 3, No.3/4 σελ2

διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας. Μία από τις σημαντικότερες διαφορές ανάμεσα στην κρουαζιέρα και τις κλασικές μορφές τουρισμού είναι ότι οι συντελεστές παραγωγής της κρουαζιέρας παρέχονται στην εταιρεία από διάφορες χώρες⁴⁸. Κανονικά, ένας παραδοσιακός τουριστικός προορισμός προσελκύει όλους τους συντελεστές παραγωγής του, εκτός από το επενδύσιμο κεφάλαιο, από τη χώρα στην οποία βρίσκεται. Αυτοί οι περιορισμοί δεν υπάρχουν στην κρουαζιέρα. Οι εταιρείες κρουαζιέρας λειτουργούν ως πολυεθνικές εταιρείες όπου οι πηγές δεν προέρχονται κατ' ανάγκη από μία συγκεκριμένη χώρα. Ενώ η εποχικότητα του κλάδου οδηγεί στη μεταφορά της τουριστική κίνησης από την Καραϊβική, κατά τη διάρκεια του χειμώνα, στην Ευρώπη, και ιδιαίτερα στη Μεσόγειο, κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, η περίπλοκη δομή των διαδρομών της κρουαζιέρας απαιτεί τη συνεργασία και το συγχρονισμό πολλών προμηθευτών, κατασκευαστών και άλλων επαγγελματιών σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές.

Ο τρόπος πραγματοποίησης των δαπανών ενός επιβάτη κρουαζιερόπλοιου είναι διαφορετική από αυτή του απλού τουρίστα⁴⁹. Οι λόγοι για αυτή τη διαφοροποίηση είναι δύο. Πρώτον, ένας επιβάτης κρουαζιέρας κάνει πολλές επισκέψεις σε διαφορετικούς προορισμούς κατά τη διάρκεια ενός δρομολογίου. Καθώς το κρουαζιερόπλοιο παρέχει τη διαμονή και τις σχετικές υπηρεσίες (φαγητό και ποτό) κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, οι δαπάνες σε έναν προορισμό καθορίζονται κυρίως από το τι ο προορισμός έχει να προσφέρει (χώροι επίσκεψης, καταστήματα κλπ). Δεύτερον, σε κάθε ταξίδι υπάρχει ένα συγκεκριμένο σημείο επιβίβασης και αποβίβασης. Σε αυτά τα λιμάνια, ο τουρίστας της κρουαζιέρας ξοδεύει περισσότερο χρόνο σε σύγκριση με τα υπόλοιπα λιμάνια, ενώ ένας σημαντικός αριθμός επιβατών πριν την επιβίβαση ή μετά την αποβίβαση κάνει μία διανυκτέρευση σε κάποιο ξενοδοχείο της περιοχής, κάτι το οποίο αυξάνει σημαντικά τα έξοδα σε αυτά τα λιμάνια. Η CLIA υπολογίζει ότι 40% των επιβατών στις ΗΠΑ ξοδεύει στην περιοχή του λιμανιού μία ή περισσότερες νύχτες πριν ή μετά την κρουαζιέρα.

Υπάρχουν δύο στοιχεία που πρέπει να προσεχθούν, το γεγονός ότι τα τουριστικά έξοδα διαφέρουν ανά περιοχή και το γεγονός ότι δεν καταλήγουν όλα αυτά τα έξοδα στην περιοχή του λιμανιού. Παρατηρείται ότι στις δημοφιλέστερες περιοχές

⁴⁸ Brida Juan Gabriel & Aguirre Sandra Zapata, *Cruise Tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmental Impacts*, *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, Vol. 1, No. 3, σελ.. 205-226

⁴⁹ European Commission Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, (2009) *Tourist facilities in ports The economic factor* σελ 10-15

όλες οι υπηρεσίες είναι περισσότερο ακριβές αλλά και η διάθεση για έξοδα από την πλευρά των τουριστών για περισσότερα έξοδα είναι μεγαλύτερη. Επιπλέον, υπάρχουν λιμάνια τα οποία δεν συγκρατούν μεγάλο μέρος των επιβατών στην περιοχή τους καθώς δεν παρουσιάζουν κάποιο ιδιαίτερο τουριστικό ενδιαφέρον αλλά αποτελούν την πύλη εισόδου για άλλες περιοχές. Χαρακτηριστικό τέτοιο λιμάνι είναι αυτό της Civitavecchia, το οποίο εξυπηρετεί τους τουρίστες με προορισμό τη Ρώμη.

2.3. Η ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

2.3.1 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Οι κυριότεροι παράγοντες προσδιορισμού της ζήτησης στην αγορά των κρουαζιερόπλοιων είναι η τιμή, η διάρκεια του ταξιδιού και ο προορισμός. Το ενδιαφέρον για την κρουαζιέρα έχει σημειώσει σημαντική άνοδο τα τελευταία χρόνια σε όλο και μεγαλύτερες ομάδες πληθυσμού. Παρά τις πολλές δυνατότητες που δίνει η κρουαζιέρα στους επιβάτες της, με την προσφορά υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, με την ταυτόχρονη μετακίνηση ανάμεσα σε περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος και εναλλαγή τοπίων, πολλοί επιβάτες διστάζουν να κάνουν ένα ταξίδι με κρουαζιερόπλοιο. Η κυριότερη αιτία είναι η υψηλή τιμή αυτής της μορφής αναψυχής και η πεποίθηση που υπάρχει ότι απευθύνεται σε περιορισμένα τμήματα του πληθυσμού με διαφορετικές προσδοκίες από τις διακοπές τους.

Εκτιμάται ότι η κρουαζιέρα αντιπροσωπεύει περίπου το 2% της παγκόσμιας αγοράς τουρισμού με αυξανόμενη τάση, λόγω της αύξησης της δημοτικότητάς της, γεγονός που δίνει ολοένα και μεγαλύτερες δυνατότητες ανάπτυξης της αγοράς. Ως απόρροια της σημαντικής ανόδου της ζήτησης των τελευταίων ετών, το μερίδιο των κλινών σε κρουαζιερόπλοια στις συνολικές τουριστικές κλίνες αυξήθηκε στο 0,9% το 2010 από το 0,6% το 2000⁵⁰. Καθώς η πληρότητα και οι ημερήσιες διανυκτερεύσεις είναι υψηλότερες στα κρουαζιερόπλοια σε σχέση με τα ξενοδοχεία, η συνεισφορά στη ζήτηση του παγκόσμιου τουρισμού άγγιξε το 3% το 2010 από 1,9% το 2000. Επιπλέον, λόγω των εσόδων ανά διανυκτέρευση στην κρουαζιέρα (με την απόκλιση αυτή ωστόσο

⁵⁰ Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, (Αύγουστος 2012) *Κλαδική Μελέτη: Κρουαζιέρα*

να συρρικνώνεται διαχρονικά), η συνεισφορά της κρουαζιέρας στις συνολικές τουριστικές εισπράξεις ήταν 3,6% το 2010 από 2,7% το 2000.

Πίνακας 2.1.: Βασικά Μεγέθη Παγκόσμιας Κρουαζιέρας 2010

	Κρουαζιέρα	Τουρισμός	% στον τουρισμό	
	2010	2010	2010	2000
Τουρίστες(εκατ)	18,9	940	2,0%	1,4%
Δυναμικότητα (εκατ. κλίνες)	0,4	46	0,9%	0,6%
Ζήτηση (εκατ νύχτες)	140	4720	3,0%	1,9%
Μέση Διάρκεια Διαμονής (νύχτες)	7	5		
Συνολικά Έσοδα (\$ δις)	33	919	3,6%	2,7%
Έσοδα/νύχτα/επιβάτη (\$)	236	195		

Πηγή: Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, (Αύγουστος 2012) *Κλαδική Μελέτη: Κρουαζιέρα* σελ 1

Η αγορά της κρουαζιέρας έχει σημειώσει σημαντική αύξηση τα τελευταία 20 χρόνια. Παγκοσμίως, η αγορά της κρουαζιέρας έχει μέση ετήσια αύξηση 8,35% από το 1990 έως το 2010. Είναι ενδεικτικό το γεγονός ότι ο αριθμός των επιβατών της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας σχεδόν πενταπλασιάστηκε αυτά τα 20 χρόνια ανερχόμενος από τους 3.774.000 επιβάτες το 1990 σε 18.421.000. Κινητήριες δυνάμεις αυτής της ανόδου είναι η αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος σε σταθερές τιμές παγκοσμίως, η οποία αυξήθηκε κατά 22% από το 1995 και συνέβαλλε κατά 60% στην αύξηση της ζήτησης, καθώς και η συγκράτηση των τιμών στα πακέτα κρουαζιέρας (κυρίως λόγω οικονομικών κλίμακας) σε σύγκριση με τις τιμές των ξενοδοχείων, με συμβολή κατά 40% στην αύξηση της ζήτησης στον κλάδο.⁵¹

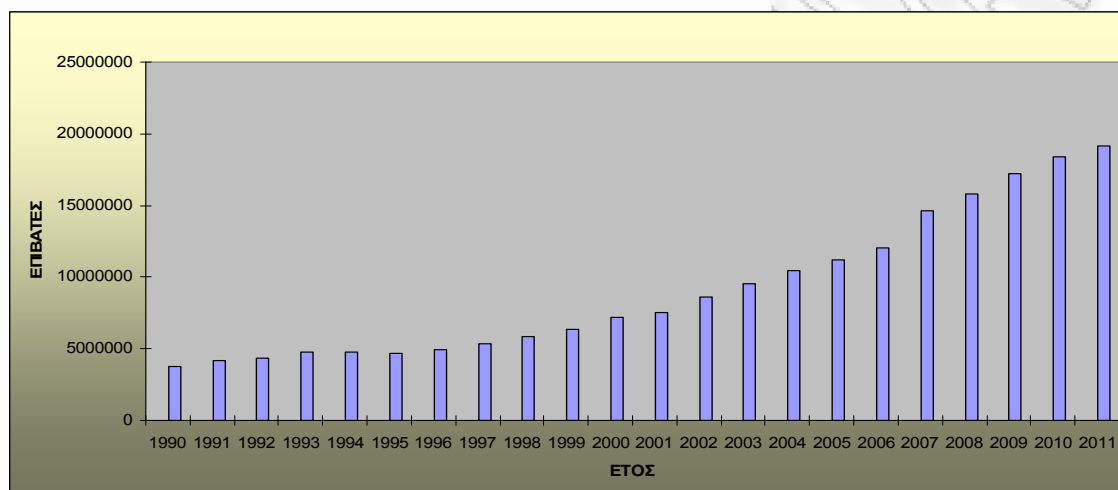
Σημαντική ήταν η ανάπτυξη της αγοράς τα τελευταία χρόνια, κυρίως εξαιτίας της μεγάλης ζήτησης από την αγορά της Αμερικής αλλά και τη σταθερή ανοδική πορεία στην Ευρωπαϊκή αγορά⁵². Η ζήτηση τονώθηκε κυρίως από τις ανταγωνιστικές τιμές της αγοράς, καθώς οι εταιρείες του κλάδου εισήγαγαν μέσα στη διετία 2009-2010 21 νέα πλοία με χωρητικότητα 60.000 κλινών, παρά την κρίση η οποία χτυπάει και τον κλάδο της κρουαζιέρας. Αυτή η αύξηση επιτεύχθηκε παρά το γεγονός ότι η παγκόσμια αγορά

⁵¹ Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, (Αύγουστος 2012) *Κλαδική Μελέτη: Κρουαζιέρα*

⁵² European Cruise Council (2011) *2011/21012 Report* σελ 12-13

χαρακτηριζόταν από μικρά περιθώρια κέρδους και υψηλή πίεση. Στην Ευρώπη μειώθηκαν σημαντικά τα δρομολόγια και η απασχόληση των πλοίων λόγω της κρίσης και των γεγονότων της «Αραβικής Άνοιξης» στη Βόρεια Αφρική ενώ και στην Ασία ο σεισμός και το τσουνάμι της Ιαπωνίας δημιούργησαν προβλήματα στα δρομολόγια.

Διάγραμμα 2.3.: Επιβάτες Κρουαζιέρας σε Παγκόσμιο Επίπεδο 1990-2011



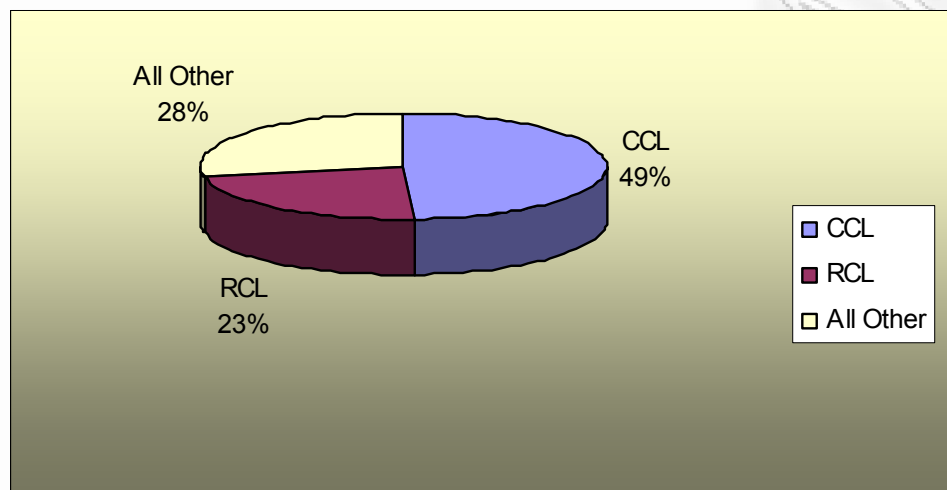
Πηγή: <http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>

Οι στρατηγικές που έχουν υιοθετηθεί έως σήμερα από τις εταιρείες του κλάδου στοχεύουν κυρίως στην ικανοποίηση των απαιτήσεων των πελατών. Με τον τρόπο αυτό στοχεύουν στην ολοένα και μεγαλύτερη αύξηση του μεριδίου που κατέχουν στην αγορά. Με τη ναυπήγηση νέων μεγαλύτερων πλοίων, τα ονομαζόμενα “Mega-ships” αυξάνεται όχι μόνο η μεταφορική ικανότητα αλλά ταυτόχρονα μειώνεται το μέσο κόστος ανά επιβάτη με την αξιοποίηση των οικονομιών κλίμακας. Η αξιοποίηση της παραγωγικής ικανότητας των πλοίων θα πρέπει να βασίζεται σε σωστές στρατηγικές μάρκετινγκ και τη διαφοροποίηση του προϊόντος, ανάλογα με το τμήμα της αγοράς στο οποίο απευθύνεται κάθε εταιρεία.

Υπολογίζεται ότι το 2011 η παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας μετέφερε 19,2 εκ. επιβάτες με αύξηση 4,1% σε σύγκριση με το 2010, ενώ εκτιμάται ότι μέχρι το 2015 ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας θα κυμαίνεται στα 22εκ.. Η συνολική χωρητικότητα των 256 κρουαζιερόπλοιων που δραστηριοποιούνται στην παγκόσμια αγορά ανέρχεται σε 425.780 κλίνες. Η δύο μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου, η Carnival Cruise Lines

(CCL) και η Royal Cruise Lines (RCL) έχουν στη διάθεσή τους 143 από αυτά τα πλοία, με το 72% της συνολικής χωρητικότητας⁵³.

Διάγραμμα 2.4.: Η χωρητικότητα των κρουαζιερόπλοιων ανά εταιρεία συνοπτικά



Πηγή: <http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>

Πίνακας 2.2.: Η χωρητικότητα των κρουαζιερόπλοιων ανά εταιρεία αναλυτικά

Parent	Brand	Passeng..	Ship Co..
CCL	Carnival	62.000	24
	Princess	36.780	16
	Costa Cruises	36.480	17
	Holland America	23.110	15
	AIDA	15.900	8
	P&O Cruises	14.970	7
	P&O Cruises Australia	6.910	4
	Cunard	6.690	3
	Ibero Cruises	4.610	3
	Seabourn	1.970	6
	Total	209.420	103
	RCL	Royal Caribbean	62.220
Celebrity		24.320	11
Pullmantur		6.480	4
CDF		1.830	1
Azamara		1.420	2
Total		96.270	40
All Other	MSC Cruises	27.750	12
	Norwegian*	26.280	11
	Disney	8.510	4
	Thomson Cruises	7.150	5
	Star Cruises*	7.100	4
	Hurtigruten	5.310	13
	Louis Cruises	4.730	5
	Fred Olsen	3.970	4
	TUI Cruises***	3.780	2
	Oceania Cruises**	3.290	4
	Phoenix Reisen	2.600	6
	Silversea	2.060	6
	Crystal	2.060	6
	Classic International Cruises	2.000	5
	Regent Seven Seas**	1.890	3
	Saga Cruises & Sprit of Adv..	1.880	3
	All Leisure Holidays	1.550	3
	Cruise & Maritime Voyages	1.450	2
	Hapaq-Lloyd	1.180	4
	Ocean Star Cruises	1.140	1
	Ponant Cruises	910	5
	Celebration Cruise Line	890	1
	Discovery World Cruises	700	1
	Windstar	600	3
	Star Clippers Cruises	560	3
	Paul Gauquin (PGC)	320	1
	SeaDream Yacht Club	220	2
	Pearl Seas Cruises	210	1
	Total	120.090	113
	Grand Total	425.780	256

Πηγή: <http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>

⁵³ <http://www.cruisemarketwatch.com/>

Η αγορά της κρουαζιέρας χαρακτηρίζεται επίσης από την ολιγοπωλιακή της φύση και από τη συγκέντρωση, με τις συγχωνεύσεις που έγιναν τα προηγούμενα χρόνια να δείχνουν το δρόμο⁵⁴. Χαρακτηριστικότερο παράδειγμα είναι η εξαγορά της P&O Princess Cruises από την Carnival Corporation το 2003. Σήμερα⁵⁵, οι τέσσερις μεγαλύτερες εταιρείες (Carnival Lines, Royal Caribbean, Norwegian Cruise Line και MSC Cruises) μετρούν το 84,4% της παγκόσμιας αγοράς.

Υπάρχουν ισχυρά εμπόδια εισόδου στην αγορά⁵⁶, όπως και σε κάθε αγορά η οποία χαρακτηρίζεται από μονοπωλιακή συγκέντρωση. Αυτά τα εμπόδια εκφράζονται με περιορισμούς στην έκδοση άδειας, τις υψηλές απαιτήσεις αρχικής τοποθέτησης κεφαλαίων και τις αυξανόμενες οικονομίες κλίμακας. Επομένως, η αγορά της κρουαζιέρας έχει ολιγοπωλιακή δομή, με τις κύριες εταιρείες να καθορίζουν την προσφορά. Αυτές οι εταιρείες παίρνουν στρατηγικές αποφάσεις για τις επενδύσεις σε νέα πλοία, με στόχο όχι μόνο την αύξηση του δικού τους μεριδίου αλλά και την ταυτόχρονη εισαγωγή εμποδίων σε νέους ανταγωνιστές. Με τον τρόπο αυτό επιδιώκουν την εκμετάλλευση της ολοένα και αυξανόμενης ζήτησης για κρουαζιέρα.

Για να γίνει αυτό, οι εταιρείες κρουαζιέρας αξιοποιούν όχι μόνο το μεταξύ τους ανταγωνισμό αλλά και τη συνεργασία. Ο ανταγωνισμός εκφράζεται μέσα από τη διαφοροποίηση του παρεχόμενου προϊόντος και τη στρατηγική του marketing. Για παράδειγμα η Carnival διαφοροποιείται ως προς την τιμή, προσπαθώντας να προσελκύσει το μαζικό τουρισμό, ενώ η Cunard προσφέρει περισσότερο πολυτελείς διακοπές, προσελκύνοντας πελάτες που επιζητούν το κάτι διαφορετικό. Η συνεργασία των εταιρειών εκφράζεται μέσα από διεθνείς συνεταιρισμούς, όπως η CLIA (Cruise Line International Association) και η PSA (Passenger Shipping Association).

Η αγορά της κρουαζιέρας χαρακτηρίζεται από υψηλό βαθμό συγκέντρωσης, με λίγες δυνατές εταιρείες να καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την πορεία της αγοράς⁵⁷. Αυτή η συγκέντρωση έχει ως αποτέλεσμα να οξύνεται ο ανταγωνισμός ανάμεσα στις εταιρείες. Στην προηγούμενη φάση της ανάπτυξης του κλάδου, ο ανταγωνισμός

⁵⁴ Lekakou Maria, Pallis Athanasios and Vaggelas George, (2009) Is this a home-port? An analysis of the cruise industry's selection criteria *IAME 2009 Conference* σελ 3

⁵⁵ <http://www.cruisemarketwatch.com/>

⁵⁶ Brida Juan Gabriel & Aguirre Sandra Zapata, Cruise Tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmental Impacts, *International Journal of Leisure and Tourism Marketing, Vol. 1, No. 3*, σελ. 205-226

⁵⁷ Vaggelas Georgios, Lagoudis Ioannis (2010) Analysing the Supply Chain Strategy of the Cruise Industry: The Case of a Small Cruise Company, *IAME 2012 Conference* σελ 2

επικεντρωνόταν κυρίως στην κάθετη (σε όρους ποιότητας) και οριζόντια (σε όρους ποικιλίας και υπηρεσιών) διαφοροποίηση, με την κυριαρχία τεσσάρων διαστάσεων ανταγωνισμού, το πλοίο, το χρόνο του ταξιδιού, τον προορισμό και τη διαδικασία κράτησης. Οι παράγοντες αυτοί καθόριζαν σε μεγάλο βαθμό το μερίδιο της αγοράς που κάθε εταιρεία απολάμβανε, προσελκύοντας όλο και περισσότερους καινούργιους επιβάτες.

Πίνακας 2.3.: Μερίδιο Αγοράς ανά εταιρεία

Parent	Brand	Drop
CCL	Carnival	21.1%
	Costa Cruises	7.2%
	Princess	6.4%
	AIDA	4.4%
	Holland America	3.7%
	P&O Cruises	1.9%
	P&O Cruises Australia	1.9%
	Ibero Cruises	1.3%
	Cunard	1.0%
	Seabourn	0.3%
	Total	49.2%
RCL	Royal Caribbean	17.0%
	Celebrity	4.7%
	Pullmantur	1.6%
	CDF	0.3%
	Azamara	0.2%
Total	23.8%	
All Other	Norwegian*	7.1%
	MSC Cruises	5.8%
	Disney	2.9%
	Star Cruises*	1.8%
	Thomson Cruises	1.5%
	Hurtigruten	1.3%
	Louis Cruises	1.0%
	TUI Cruises***	0.8%
	Phoenix Reisen	0.5%
	Fred Olsen	0.5%
	Classic International Cruises	0.4%
	Saga Cruises & Sprit of Adventure	0.4%
	Silversea	0.4%
	Oceania Cruises**	0.3%
	All Leisure Holidays	0.3%
	Cruise & Maritime Voyages	0.3%
	Crystal	0.3%
	Regent Seven Seas**	0.3%
	Hapag-Lloyd	0.2%
	Ocean Star Cruises	0.2%
	Ponant Cruises	0.2%
	Celebration Cruise Line	0.2%
	Windstar	0.1%
	Discovery World Cruises	0.1%
	Paul Gauquin (PGC)	0.1%
	SeaDream Yacht Club	0.1%
	Pearl Seas Cruises	0.0%
Star Clippers Cruises	0.0%	
Total	27.0%	
Grand Total	100.0%	

Πηγή: <http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>

Παρά την ύφεση στη ζήτηση για κρουαζιέρα που έχει προκαλέσει η παγκόσμια οικονομική κρίση, μακροπρόθεσμα αναμένεται ο κλάδος να διατηρήσει την ανοδική του πορεία. Τα προηγούμενα χρόνια η κρουαζιέρα χαρακτηριζόταν ως «υπηρεσία» η οποία καταναλωνόταν κυρίως από επιβάτες μεγαλύτερους σε ηλικία αλλά και με υψηλότερα εισοδήματα. Τα τελευταία χρόνια αυτή η τάση έχει αλλάξει με τις τιμές να

πέφτουν αισθητά από την πλευρά των εταιρειών κρουαζιέρας εξαιτίας της κατασκευής μεγαλύτερων και πιο αποτελεσματικών πλοίων. Τα έξοδα ανά επιβάτη μειώθηκαν αισθητά, με τις οικονομίες κλίμακας να παίζουν σημαντικό ρόλο για αυτή την εξέλιξη. Το «νεκρό σημείο» λοιπόν, στο οποίο εξισώνονται τα έσοδα ανά πελάτη με τα έξοδα, είναι μικρότερο. Εκτός από τη μείωση των τιμών, οι εταιρείες κρουαζιέρας κινούνται στην κατεύθυνση της διαφοροποίησης του προϊόντος με στόχο να στοχεύσουν σε διαφορετικές ομάδες πληθυσμού.

Η αύξηση της ζήτησης, τόσο στους παλαιούς όσο και σε νέους προορισμούς, έχει οδηγήσει σε γιγαντισμό τον πλοίων και σε αύξηση της προσφοράς από την πλευρά των εταιρειών. Υπολογίζεται ότι το 2020 ο αριθμός των διαθέσιμων κλινών θα κυμαίνεται κοντά στις 321.000⁵⁸. Η τάση κατασκευής πλοίων μεγαλύτερης χωρητικότητας αναμένεται να συνεχιστεί, δεδομένου ότι υπάρχουν παραγγελίες για 24 πλοία στο διάστημα 2012-2016, μέσης χωρητικότητας 2.800 επιβατών⁵⁹. Τα νέα και μεγαλύτερα πλοία προσφέρουν μεγαλύτερο εύρος δραστηριοτήτων πάνω στο πλοίο ενώ οι εταιρείες κρουαζιέρας δίνουν τη δυνατότητα παράκτιων δραστηριοτήτων στους τόπους προορισμού και στα ενδιάμεσα λιμάνια. Υπάρχει ο αντίλογος ότι με τον τρόπο αυτό οι εταιρείες συγκεντρώνουν όλο και μεγαλύτερο μέρος της αγοράς μειώνοντας σημαντικά την οικονομική επίπτωση που έχει ο κλάδος της κρουαζιέρας στην ενδοχώρα.

2.3.2. Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Η τουριστική βιομηχανία της κρουαζιέρας απολαμβάνει τα τελευταία τριάντα χρόνια μία δυναμική ανάπτυξη, η οποία προέρχεται παραδοσιακά από τη ζήτηση της Βόρειας Αμερικής⁶⁰. Τα τελευταία όμως 10 χρόνια, όπως παρουσιάζεται και στον παρακάτω πίνακα, η ζήτηση από την Ευρώπη έχει μεγαλύτερη δυναμική. Η συνολική ζήτηση για τον κλάδο της κρουαζιέρας σχεδόν διπλασιάστηκε, από 9,73εκ επιβάτες στις

⁵⁸ Port-Net Study 04-5 (2007) *Challenges and Future Trends: Ports and Passengers in Europe – The Baltic Range (Tallinn, Riga, Klaipeda and Kaliningrad)* σελ 6

⁵⁹ Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, (Αύγουστος 2012) *Κλαδική Μελέτη: Κρουαζιέρα* σελ 3

⁶⁰ European Cruise Council (2011) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2011 Edition* σελ 2-8

αρχές της δεκαετίας σε 20,6 εκ επιβάτες (111% αύξηση)⁶¹. Ο κλάδος του τουρισμού έφτασε συνολικά τους 980εκ τουρίστες, με την αύξηση το ίδιο χρονικό διάστημα να ανέρχεται στο 43%. Παρ' όλο που σε απόλυτο αριθμό ο αριθμός των επιβατών από τη Βόρεια Αμερική ανέβηκε κατά 66%, το μερίδιο της αγοράς που αντιστοιχεί στη Βόρεια Αμερική έπεσε από 71% το 2000 σε 59% το 2010.

Πίνακας 2.4.: Ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας ανά προορισμό

Περιοχή	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Εκατομμύρια Επιβάτες								
Β. Αμερική	6,88	9,96	10,38	10,45	10,29	10,40	11,11	11,50
Ευρώπη	2,07	3,15	3,44	4,05	4,46	5,00	5,54	6,18
Υποσύνολο	8,95	13,11	13,82	14,50	14,75	15,40	16,65	17,68
Υπόλοιπος								
Κόσμος	0,78	1,21	1,29	1,37	1,45	2,18	2,25	2,91
Συνολικό	9,73	14,32	15,11	15,87	16,20	17,58	18,90	20,59

Πηγή: European Cruise Council 2011 *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2011* σελ 8 και European Cruise Council 2012 *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012* σελ 12.

Το 2011 δραστηριοποιήθηκαν στην Ευρωπαϊκή αγορά 41 Ευρωπαϊκές εταιρείες με 120 κρουαζιερόπλοια, χωρητικότητας 143.200 κλίνες, ενώ 76 επιπλέον πλοία από μη Ευρωπαϊκές εταιρείες εκτέλεσαν ταξίδια στην Ευρώπη, έχοντας χωρητικότητα 97.000 επιπλέον κλίνες. Ο αριθμός των Ευρωπαίων επιβατών σημείωσε σημαντική αύξηση κατά 9% φτάνοντας τους 6,2εκ., ποσοστό 30% της παγκόσμιας αγοράς ενώ υπολογίζεται ότι ο αριθμός των επιβατών που ξεκίνησαν το ταξίδι τους από κάποιο ευρωπαϊκό λιμάνι ανήλθε σε 5,6εκ. Η αύξηση αυτή οδήγησε σε σημαντική αύξηση και του αριθμού των επισκέψεων των επιβατών σε ευρωπαϊκά λιμάνια, κατά 9,7% σε σύγκριση με το 2010, σε 28,1 εκ ενώ ο αριθμός των επισκέψεων των πληρωμάτων έφτασε τα 14,3εκ.

⁶¹ European Cruise Council (2012) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012 Edition* σελ 12

Δεν υπάρχουν σημάδια επιβράδυνσης στην ανάπτυξη του κλάδου και στον αυξανόμενο ρυθμό των επιβατών, Ευρωπαίων και μη Ευρωπαίων, που κάνουν ταξίδια στον ευρωπαϊκό χώρο. Υπάρχουν προβλέψεις ότι ο αριθμός των Ευρωπαίων θα διπλασιαστεί μέχρι το τέλος της δεκαετίας, ξεπερνώντας τον αριθμό των επιβατών από τις ΗΠΑ, που για χρόνια είχε την ηγετική θέση στην αγορά του κλάδου. Η αύξηση των Ευρωπαίων που έκαναν ταξίδι με κρουαζιερόπλοιο μέσα στη διετία 2010-2011, αύξησε και τον αριθμό των επιβατών που ξεκίνησαν το ταξίδι τους από ευρωπαϊκό λιμάνι κατά 14,87% από 4,84 εκ το 2009 σε 5,28εκ το 2010 και 5,56εκ το 2011. Από αυτούς, οι 4,8 εκ, δηλαδή 85%, ήταν Ευρωπαίοι. Παρατηρείται επιπλέον ότι αυξήθηκε σημαντικά και ο αριθμός των συνολικών επιβατών που ξεκίνησαν το ταξίδι τους από ένα από τα 250 ευρωπαϊκά λιμάνια που δραστηριοποιούνται στον κλάδο. Η αύξηση αυτή ανήλθε στους 27,8εκ επιβάτες, αριθμός μεγαλύτερος κατά 17% από τους 23,78 εκ. του 2009.

Πίνακας 2.5.: Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας που αποβιβάστηκαν στην Ευρώπη

	2007	2008	2009	2010	2011	Αύξηση 2007-2011
Εκατομμύρια Επιβάτες						
Συνολικό	4,29	4,69	4,84	5,28	5,56	29,60%

Πηγή: European Cruise Council (2008 - 2012) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2008 – 2012*, Ίδια Επεξεργασία

Πίνακας 2.6.: Αριθμός τουριστών κρουαζιέρας στην Ευρώπη

	2007	2008	2009	2010	2011	Αύξηση 2007-2011
Εκατομμύρια Επιβάτες						
Συνολικό	18,82	21,71	23,78	25,20	27,80	47,72%

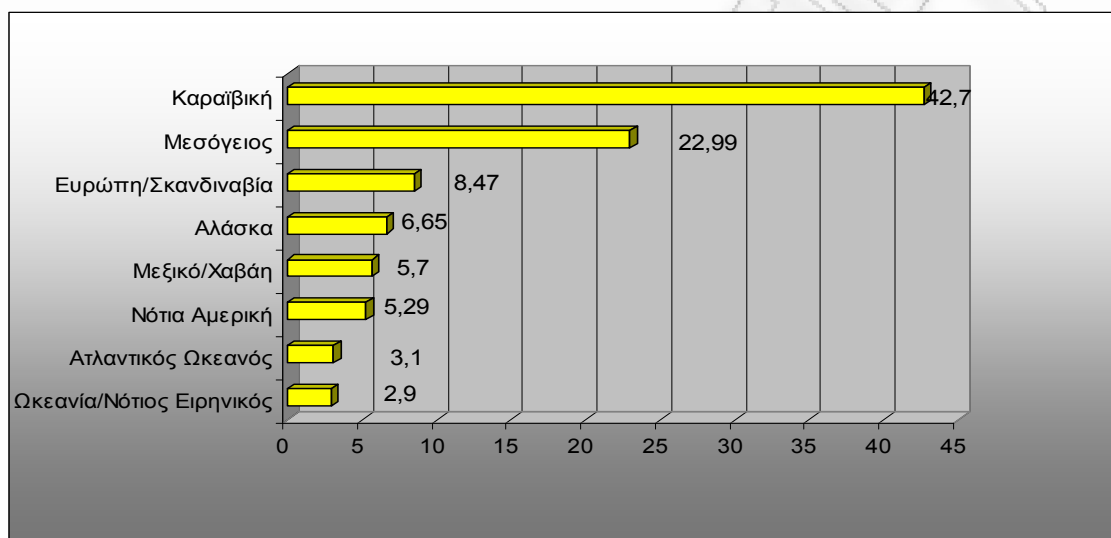
Πηγή: European Cruise Council (2008 - 2012) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2008 – 2012*, Ίδια Επεξεργασία

2.3.3. Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Η Καραϊβική είναι η παραδοσιακή περιοχή προορισμού των επιβατών κρουαζιέρας. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι παραδοσιακά οι περισσότεροι

επιβάτες της κρουαζιέρας προέρχονται από τις ΗΠΑ⁶². Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια οι χώρες της Μεσογείου αξιοποιούν τα πλεονεκτήματά τους, προσελκύοντας μεγάλο μέρος της αγοράς, ιδιαίτερα τους μήνες του καλοκαιριού. Συνολικά, οι δύο αυτοί προορισμοί μετρούν πάνω από το 70% της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων, μετρημένη σε «κλινομήρες»⁶³.

Διάγραμμα 2.5.: Χωρητικότητα πλοίων ανά προορισμό (σε εκατομμύρια κλινομήρες)



Πηγή: Rodriguez Jeau-Paul and Notteboom Theo, (2012) *The Geography of Cruise Shipping: Itineraries, Capacity Deployment and Ports of Call IAME 2012 Conference* σελ 6

Σε αντίθεση με την περίπτωση της Καραϊβικής, όπου κυριαρχεί το τρίπτυχο «διασκέδαση – ήλιος – θάλασσα», η κρουαζιέρα στη Μεσόγειο προσφέρει πολλές εναλλακτικές στους επιβάτες της⁶⁴. Εκτός από το προαναφερόμενο τρίπτυχο προσφέρεται ταυτόχρονα μία μεγάλη ποικιλία πολιτισμικών και ιστορικών περιηγήσεων αφού στις ακτές της Μεσογείου μπορεί ο επιβάτης να επισκεφτεί ιστορικά μνημεία από την Ελληνική, την Αιγυπτιακή και τη Ρωμαϊκή εποχή. Για αυτούς τους λόγους τα λιμάνια της Μεσογείου είναι ένας δημοφιλής προορισμός των εταιρειών

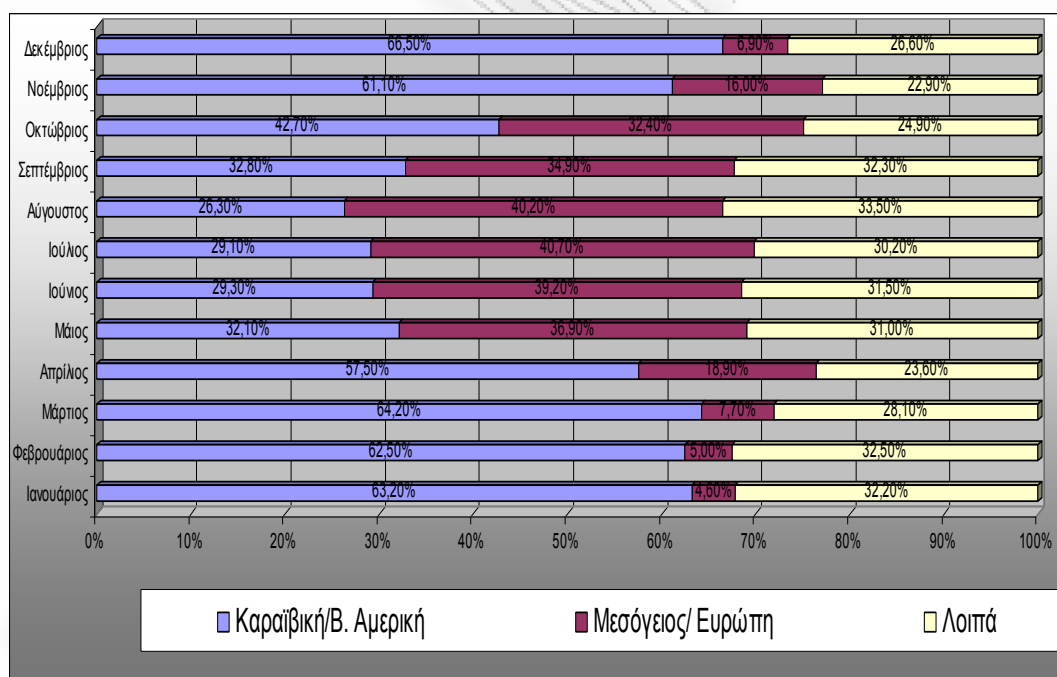
⁶² Lekakou Maria, Pallis Athanasios and Vaggelas George, (2009) *Is this a home-port? An analysis of the cruise industry's selection criteria IAME 2009 Conference* σελ 5

⁶³ Jeau-Paul Rodriguez and Theo Notteboom, (2012) *The Geography of Cruise Shipping: Itineraries, Capacity Deployment and Ports of Call IAME 2012 Conference* σελ 6

⁶⁴ Lekakou Maria, Pallis Athanasios and Vaggelas George, (2009) *Is this a home-port? An analysis of the cruise industry's selection criteria IAME 2009 Conference* σελ 6

κρουαζιέρας. Για να μπορέσουν τα λιμάνια να διαχειριστούν την αυξανόμενη ζήτηση, αναπτύσσουν και αναβαθμίζουν της υποδομές τους. Στόχος είναι να αποτελούν σημεία αφετηρίας για τις εταιρείες κρουαζιέρας και όχι απλά λιμάνια προορισμού. Στη Δυτική Μεσόγειο αυτό έχει επιτευχθεί σε λιμάνια της Ιταλίας (Βενετία, Γένοβα, Σαβόνα, Civitavecchia) και της Ισπανίας (Βαρκελώνη, Βαλένθια, Πάλμα, Μαγιόρκα). Στην Ανατολική Μεσόγειο λίγα λιμάνια αποτελούν homeports. Ο Πειραιάς είναι ένα από αυτά, για τα πλοία με ελληνική σημαία για τις εταιρείες της περιοχής (Louis Cruises και Majestic Cruises). Η Καραϊβική και η Μεσόγειος μπορούν να γίνουν αντιληπτές ως δύο συμπληρωματικές αγορές αφού οι εταιρείες κρουαζιέρας απασχολούν τα πλοία τους στην Καραϊβική το χειμώνα, ενώ το καλοκαίρι τα επανατοποθετούν στη Μεσόγειο⁶⁵. Η μηνιαία πληρότητα της χωρητικότητας των πλοίων φαίνεται και από τον παρακάτω πίνακα, αναδεικνύοντας την εποχικότητα του κλάδου.

Διάγραμμα 2.6.: Μηνιαία πληρότητα της χωρητικότητας των κρουαζιερόπλοιων ανά προορισμό



Πηγή: Rodriguez Jeau-Paul and Notteboom Theo, (2012) *The Geography of Cruise Shipping: Itineraries, Capacity Deployment and Ports of Call IAME 2012 Conference* σελ 7

⁶⁵ Jeau-Paul Rodriguez and Theo Notteboom, (2012) *The Geography of Cruise Shipping: Itineraries, Capacity Deployment and Ports of Call IAME 2012 Conference* σελ 6

Η σημασία της Μεσογείου για την ευρωπαϊκή κρουαζιέρα αναδεικνύεται από το γεγονός ότι οι τρεις πρώτες χώρες στη λίστα του προορισμού των επιβατών κρουαζιέρας είναι η Ιταλία, η Ισπανία και η Ελλάδα, οι οποίες συγκεντρώνουν το 58,7% των επιβατών στην Ευρώπη⁶⁶.

Πίνακας 2.7.: Ευρωπαίοι επιβάτες κρουαζιέρας ανά προορισμό 2011

Χώρα	Επιβάτες	Μερίδιο Αγοράς
Ιταλία	6.471.000	23,0%
Ισπανία	5.255.000	18,7%
Ελλάδα	4.780.000	17,0%
Γαλλία	2.167.000	7,7%
Νορβηγία	1.947.000	6,9%
Πορτογαλία	1.069.000	3,8%
Δανία	483.000	1,7%
Σουηδία	517.000	1,8%
Ηνωμένο Βασίλειο	648.000	2,3%
Εσθονία	443.000	1,6%
Μάλτα	445.000	1,6%
Γιβραλτάρ	329.000	1,2%
Φινλανδία	356.000	1,3%
Γερμανία	315.000	1,1%
Κύπρος	259.000	0,9%
Ιρλανδία	160.000	0,6%
Πολωνία	83.000	0,3%
Ισλανδία	137.000	0,5%
Βέλγιο-Λουξεμβούργο	311.000	1,1%
Υπόλοιπη Ε.Ε. + 3	229.000	0,8%
Ε.Ε. + 3	26.404.000	93,9%
Υπόλοιπη Ευρώπη	1.707.000	6,1%
Σύνολο	28.111.000	100,0%

Πηγή: European Cruise Council 2012 *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012* σελ 17

⁶⁶ European Cruise Council (2011) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2011 Edition* σελ 9-12

Στη Μεσόγειο, η λεκάνη της οποίας εκτείνεται σε περίπου 2.200 μίλια από το Γιβραλτάρ ως τη Μαύρη Θάλασσα και το Σουέζ, το 2010 εκτελούσαν ταξίδια 162 κρουαζιερόπλοια με συνολική χωρητικότητα 190.114 κλίνες (μέσος όρος 1.174 κλίνες ανά πλοίο). Από αυτά 110 ανήκαν σε ευρωπαϊκές εταιρείες, με χωρητικότητα 122.232 κλίνες, και 52 από Βορειοαμερικανικές εταιρείες, με χωρητικότητα 67.882 κλίνες. Συνολικά, αυτά τα πλοία είχαν μεταφορική ικανότητα 3,47εκ επιβατών σε 2.841 ταξίδια, προσφέροντας, με ένα μέσο όρο ταξιδιών 8 διανυκτερεύσεων, 27,69εκ. pax-nights. Αναμενόταν ότι το 2011 η χωρητικότητα αυτή θα αυξανόταν σε 33,8 pax-nights, με τάσεις περαιτέρω ανάπτυξης το 2012.

Τα περισσότερα από τα Μεσογειακά λιμάνια με τη μεγαλύτερη κίνηση συγκαταλέγονται σε εκείνα με το μεγαλύτερο τουριστικό ενδιαφέρον. Τα λιμάνια της Βαρκελώνης, της Βενετίας, της Μαγιόρκας και του Πειραιά συμπληρώνουν μαζί με τη Civitavecchia (το λιμάνι που εξυπηρετεί τη Ρώμη) τα πέντε πρώτα λιμάνια της Μεσογείου. Τα λιμάνια αυτά εκτός από ενδιάμεσους σταθμούς, αποτελούν και σημαντικά λιμάνια επιβίβασης/αποβίβασης. Στον παρακάτω πίνακα συνοψίζονται τα λιμάνια της Μεσογείου με τη μεγαλύτερη κίνηση σε χιλιάδες επιβατών.

Πίνακας 2.8.: Τα κορυφαία 10 λιμάνια της Μεσογείου σε αριθμό επιβατών κρουαζιέρας

	Επιβίβαση	Αποβίβαση	Ενδιάμεσος Σταθμός	Συνολικά
Βαρκελώνη	750.000	750.000	1.158.000	2.658.000
Civitavecchia	460.000	460.000	1.480.000	2.400.000
Βενετία	722.000	726.000	338.000	1.786.000
Πειραιάς	280.000	280.000	1.000.000	1.560.000
Πάλμα				
Μαγιόρκα	294.000	294.000	841.000	1.429.000
Νάπολι	62.000	62.000	1.030.000	1.154.000
Ντουμπρόβνικ	9.000	8.000	968.000	985.000
Λιβόρνο	18.000	18.000	947.000	983.000
Σαντορίνη	0	0	962.000	962.000
Σαβόνα	300.000	300.000	250.000	850.000

Πηγή: European Cruise Council 2012 *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012* σελ 13

2.3.4. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα άρχισε από το 1930⁶⁷. Η Ελλάδα εθεωρείτο από τότε ως ένας από τους πιο δημοφιλείς προορισμούς της Μεσογείου. Από τις πρώτες Ελληνικές εταιρείες κρουαζιέρας ήταν η ΑΚΤΕΛ, η οποία προσέφερε κρουαζιέρες στη Μεσόγειο από το 1935 μέχρι το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ενώ η ΕΛΜΕΣ (Ελληνικές Μεσογειακές Γραμμές), προερχόμενη από την ΑΚΤΕΛ συνέχισε τη δραστηριότητα στην ακτοπλοΐα και την κρουαζιέρα μετά το τέλος του πολέμου.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου 1983 – 1997 ο αριθμός των επισκεπτών Κρουαζιέρας στην Ελλάδα παρουσίασε διακυμάνσεις, αλλά σε μέση ετήσια βάση κυμάνθηκε γύρω στο 5,5% επί του συνόλου των αφίξεων τουριστών. Οι αφίξεις των επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα, αν και αποτελούν μικρό ποσοστό του συνόλου των αφίξεων τουριστών, δε διαφοροποιούνται από την παγκόσμια εικόνα. Οι διακυμάνσεις αφίξεων είναι ενδεικτικές της επίπτωσης που ασκούν στη ζήτηση εξωγενείς παράγοντες, όπως η οικονομική κατάσταση που επικρατεί στις χώρες προέλευσης των επισκεπτών, διενέξεις και κοινωνικο-πολιτικές αστάθειες σε γειτονικές χώρες, ταξιδιωτικές οδηγίες κλπ.

Οι κρουαζιέρες που προσφέρονται στον ελληνικό χώρο εντάσσονται στην κατηγορία των διεθνών κρουαζιερών, και συγκεκριμένα των Μεσογειακών. Τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν είτε τον κύριο προορισμό, με συμπληρωματικούς προορισμούς λιμάνια της Ιταλίας, της Τουρκίας, της Κύπρου και της Αιγύπτου, είτε τον συμπληρωματικό προορισμό για ταξίδια κρουαζιέρας της Ανατολικής Μεσογείου, με προσέγγιση λίγων ή ακόμα και ενός λιμανιού.

Η αγορά της κρουαζιέρας στην Ελλάδα αντιπροσωπεύει περισσότερο από το 1/3 της ευρωπαϊκής αγοράς θαλάσσιου τουρισμού και τη μεγαλύτερη αγορά της Ανατολικής Μεσογείου, μία αγορά στην οποία δεν κυριαρχούν ιδιαίτερα τα χαρακτηριστικά του μαζικού τουρισμού⁶⁸. Η επιθετική στρατηγική που υιοθετήθηκε τα προηγούμενα χρόνια με στόχο τον εκσυγχρονισμό των πλοίων και την αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών συνέβαλε στην αύξηση της ζήτησης στην ελληνική αγορά,

⁶⁷ Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του*, Εκδ. Σταμούλης, σελ 63

⁶⁸ Lekakou Maria, Pallis Athanasios, Papadopoulou Maria, (2004) *Plan Cruising? The State of the Cruise Industry in Greece and EU Policy Developments IAME 2004 Conference* σελ 2-5

όπως άλλωστε και στην παγκόσμια αγορά του κλάδου. Οι εταιρείες του κλάδου που δραστηριοποιούνται στην ελληνική αγορά δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στην προσέλκυση νέων πελατών με την προσφορά υπηρεσιών «ειδικού ενδιαφέροντος» και συνδυάζοντας το ταξίδι με πολιτιστικά, αθλητικά και φυσικά ενδιαφέροντα.

Οι θαλάσσιες κρουαζιέρες στην Ελλάδα πραγματοποιούνται στο Αιγαίο και στο Ιόνιο πέλαγος, κυρίως κατά την τουριστική περίοδο Απριλίου-Νοεμβρίου, περίοδο στην οποία όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η κίνηση του κλάδου μεταφέρεται από την Καραϊβική στη Μεσόγειο. Οι οργανωμένες κρουαζιέρες που προσφέρονται στις ελληνικές θάλασσες, ανάλογα με την αφετηρία και τις προσεγγίσεις τους, κατηγοριοποιούνται στις παρακάτω τρεις κατηγορίες⁶⁹:

- i. Κρουαζιέρες εσωτερικού: Διεξάγονται εντός της ελληνικής επικράτειας με κύρια αφετηρία το λιμάνι του Πειραιά και προσεγγίσεις μόνο ελληνικών λιμένων.
- ii. Μικτές κρουαζιέρες: Έχουν αφετηρία ελληνικά λιμάνια αλλά προσεγγίζουν και λιμένες άλλων χωρών, εκτός των ελληνικών (Κύπρος, Τουρκία, Ιταλία, Αίγυπτος, Ισραήλ, Κροατία)
- iii. Μεσογειακές κρουαζιέρες: Έχουν αφετηρία λιμάνια άλλων χωρών αλλά προσεγγίζουν μεταξύ άλλων και ελληνικά λιμάνια

Η κρουαζιεροπλοΐα στην Ελλάδα προσφέρεται με⁷⁰:

- Σύγχρονα μεγάλου μεγέθους πλοία, με αφετηρία τον Πειραιά ή ξένα λιμάνια που εκτελούν περιηγήσεις προσεγγίζοντας εθνικά λιμάνια ή και άλλων γειτονικών χωρών
- Μικρότερα πλοία, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, τα οποία έχουν αφετηρία ελληνικά λιμάνια και εκτελούν περιηγήσεις μικρότερων αποστάσεων από ότι η κύρια κρουαζιεροπλοΐα σε προορισμούς εντός της χώρας επί το πλείστον.

Κρουαζιερόπλοια με ελληνική η και ξένη σημαία πραγματοποιούν 3ήμερες, 4ήμερες 7ήμερες και πολυήμερες κρουαζιέρες σε ελληνικά λιμάνια και λιμάνια άλλων χωρών της Ανατολικής Μεσογείου.

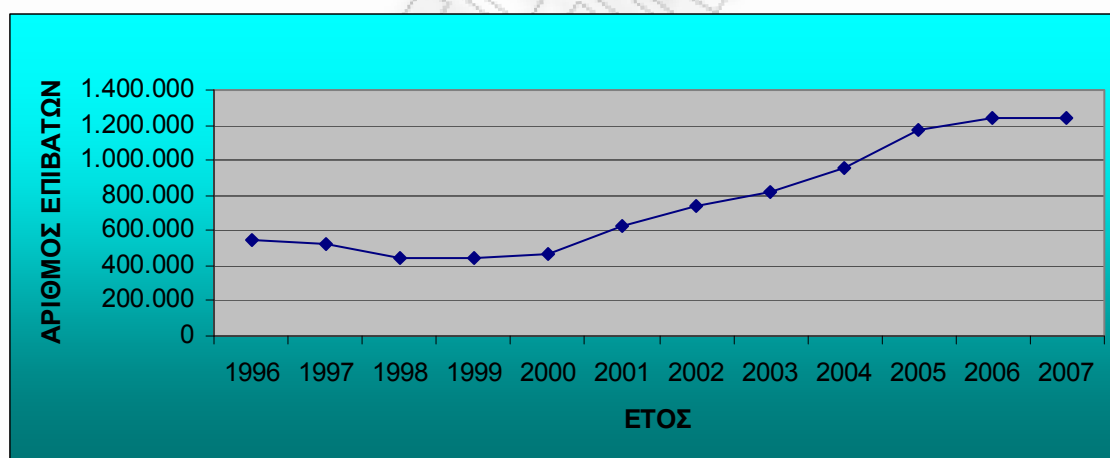
⁶⁹ Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του*, Εκδ. Σταμούλης, σελ 95-96

⁷⁰ Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του*, Εκδ. Σταμούλης, σελ 85

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ οι αφίξεις ξένων επιβατών με κρουαζιερόπλοια στα ελληνικά λιμάνια για το χρονικό διάστημα 1981-1998 σημείωσαν μείωση σε ποσοστό 9,3% από 482.760 το 1981 σε 447.776 επιβάτες το 1998. Η μεγαλύτερη πτώση σημειώθηκε το 1991, με μόλις 253.131 επιβάτες, μία μείωση που αποδόθηκε στον πόλεμο του Περσικού Κόλπου. Από το 1999 όμως έως το 2004 η κρουαζιέρα σημείωσε σημαντική αύξηση με τον αριθμό των επιβατών κρουαζιέρας να ανέρχεται το 2004 σε 954.791⁷¹. Το 2007 ο αριθμός των ξένων επιβατών που έφτασαν με κρουαζιερόπλοιο στην Ελλάδα ανήλθε σε 1.236.802⁷². Από το 2007 και έπειτα δεν υπάρχει από την πλευρά της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής ξεχωριστή καταγραφή των τουριστών που φτάνουν στη χώρα μας με κρουαζιερόπλοια, καθώς η κατηγορία αυτή έχει ενταχθεί στην ευρύτερη κατηγορία των αφίξεων με πλοία.

Ακολουθώντας τις παγκόσμιες τάσεις της αγοράς οι αφίξεις με κρουαζιερόπλοια στην Ελλάδα υπερδιπλασιάστηκε από το 2000 και έπειτα⁷³. Στο παρακάτω διάγραμμα δίνεται ο ρυθμός αύξησης των επιβατών κρουαζιέρας από το 1996 έως το 2007.

Διάγραμμα 2.7.: Αφίξεις με κρουαζιέρα στην Ελλάδα 1996-2007



Πηγή: Στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ

Η σημασία τη κρουαζιέρας για τον ελληνικό τουρισμό αναδεικνύεται και από τα υψηλά σχετικά ποσοστά αφίξεων αλλοδαπών τουριστών με κρουαζιερόπλοια σε

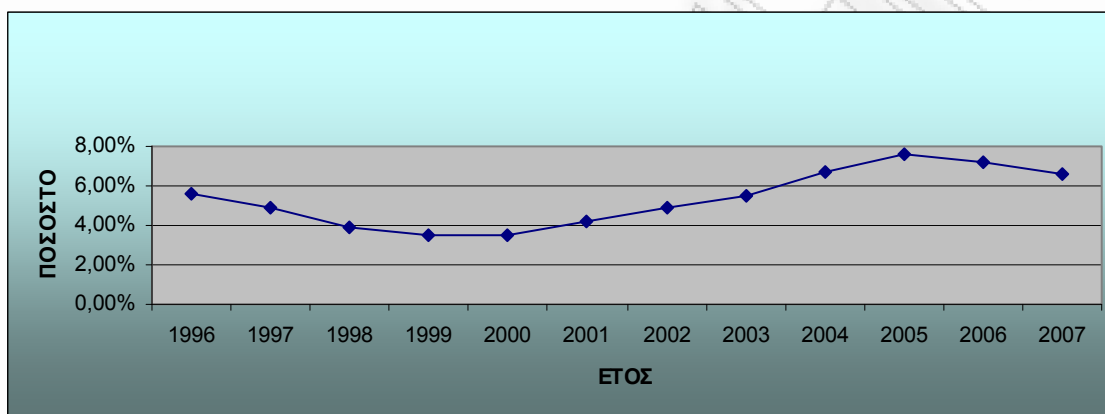
⁷¹ Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του*, Εκδ. Σταμούλης, σελ 84-86

⁷² Στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ

⁷³ Ακαδημία Τουριστικών Ερευνών και Μελετών (ΑΤΕΜ), (2010) *Ελληνικός Τουρισμός: Εξαμηνιαία Έκθεση Ανάλυσης των Τουριστικών Τάσεων*, Τεύχος 4 Ιούλιος 2010 σελ 27-29

σύγκριση με το σύνολο των τουριστών που φτάνουν στην Ελλάδα. Από το 1996 και μετά, το ποσοστό των τουριστών που έφτασαν στην Ελλάδα μέσω κρουαζιέρας παρουσιάζει διακυμάνσεις με μέσο όρο 5,35%. Ξεκινώντας το 1996 με ποσοστό συμμετοχής 5,61% ακολούθησε τα επόμενα χρόνια μία πτωτική πορεία έως το 2000, οπότε και το ποσοστό των τουριστών του κλάδου έφτασε μέχρι και το 3,48%, για να ανακάμψει σημαντικά την τελευταία δεκαετία φτάνοντας έως και το 7,59% το 2005.

Διάγραμμα 2.8.: Ποσοστά Αφίξεων με Κρουαζιερόπλοια στην Ελλάδα 1996-2007



Πηγή: Στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ

Περνώντας στο θέμα των ελλιμενισμών, την πενταετία 2004-2009 ⁷⁴ παρατηρείται ότι 10 ελληνικά λιμάνια συγκεντρώνουν το 83% έως 87% του συνόλου των ελλιμενισμών της χώρας. Με την πάροδο του χρόνου παρατηρούμε ότι τα περισσότερα λιμάνια έχουν ανοδική πορεία. Λόγω του μικρού τους μεγέθους, τα περισσότερα ελληνικά λιμάνια δεν μπορούν να υποδεχτούν μεγάλου μεγέθους σκάφη. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Σαντορίνης ⁷⁵, όπου οι τουρίστες επισκέπτονται το νησί με μικρά πλωτά μέσα, αφού δεν υπάρχει λιμάνι που να μπορεί να υποδεχτεί τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια.

⁷⁴ Στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ

⁷⁵ Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Εργαστήριο Τουριστικών Ερευνών και Μελετών, (Χίος 2010) *Η Σημασία του Τουρισμού για την Ελληνική Οικονομία/ Κοινωνία & Προτάσεις Πολιτικής για την Τουριστική Ανάπτυξη*, Σελ 199

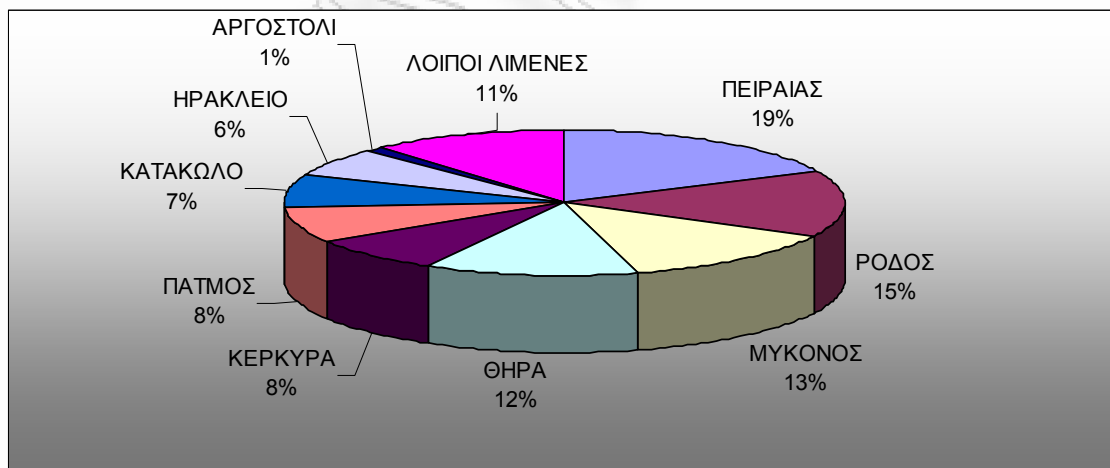
Πίνακας 2.9.: Κατάπλοι Κρουαζιερόπλοιων στους Κυριότερους Ελληνικούς Λιμένες 2004-2009

Λιμένες	2004	2005	2006	2007	2008	2009	ΠΟΣΟΣΤΟ 2009
Σύνολο	1.495	2.947	3.614	5.068	4.530	4.590	
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	941	545	654	874	864	818	17,82%
ΡΟΔΟΣ	-	466	644	722	661	672	14,64%
ΜΥΚΟΝΟΣ	-	220	519	646	-	611	13,31%
ΘΗΡΑ	135	451	-	644	658	558	12,16%
ΚΕΡΚΥΡΑ	329	-	334	350	404	375	8,17%
ΠΑΤΜΟΣ	-	312	421	524	492	363	7,91%
ΚΑΤΑΚΩΛΟ	-	241	243	285	326	329	7,17%
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	-	239	254	354	302	285	6,21%
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	3	42	22	37	48	61	1,33%
ΛΟΙΠΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	87	431	523	632	775	518	11,29%

Πηγή: Στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ

Στο παρακάτω διάγραμμα μπορούμε να δούμε ότι οι τέσσερις κυριότεροι προορισμοί (Πειραιάς, Ρόδος, Μύκονος και Θήρα) συγκέντρωσαν το 2009 το 59% του συνολικού αριθμού των κατάπλων κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα.

Διάγραμμα 2.9.: Ποσοστό Κατάπλων Κρουαζιερόπλοιων στους Κυριότερους Ελληνικούς Λιμένες το 2009



Πηγή: Στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ

Η ανάγκη δημιουργίας σύγχρονων και ικανών υποδομών, κυρίως σε καθιερωμένους τουριστικούς προορισμούς και σε προορισμούς οι οποίοι παρουσιάζουν

χαρακτηριστικά ανάπτυξης, αναδεικνύεται και από τον παρακάτω πίνακα⁷⁶, στον οποίο παρουσιάζεται ο αριθμός των επιβατών που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται στα ελληνικά λιμάνια καθώς και των διερχόμενων από αυτά λιμάνια.

Πίνακας 2.10.: Επιβάτες Κρουαζιερόπλοιων στους Ελληνικούς Λιμένες 2009

ΛΙΜΕΝΕΣ	Επιβ/ντες	Διερχόμενοι	Αποβ/ντες	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΝΑ ΛΙΜΑΝΙ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	193.388	1.004.374	195.347	1.393.109	24,30%
ΡΟΔΟΣ	136	767.356	383	767.875	13,40%
ΜΥΚΟΝΟΣ	0	729.078	0	729.078	12,72%
ΚΑΤΑΚΩΛΟ	9	701.182	9	701.200	12,23%
ΘΗΡΑ	0	671.086	0	671.086	11,71%
ΚΕΡΚΥΡΑ	24.289	488.750	25.005	538.044	9,39%
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	90.411	315.970	82.078	488.459	8,52%
ΠΑΤΜΟΣ	0	134.468	0	134.468	2,35%
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	7	88.668	3	88.678	1,55%
ΝΑΥΠΛΙΟ	19	35.620	30	35.669	0,62%
ΒΟΛΟΣ	1	31.892		31.893	0,56%
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΡΗΤΗΣ	0	30.773	0	30.773	0,54%
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	0	28.756	0	28.756	0,50%
ΧΙΟΣ	19	11.083	15	11.117	0,19%
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	0	8.145	0	8.145	0,14%
ΙΤΕΑ	1	7.195	5	7.201	0,13%
ΣΥΡΟΣ	0	7.068	4	7.072	0,12%
ΠΑΡΟΣ	0	6.905	0	6.905	0,12%
ΡΕΘΥΜΝΟ	4	5.757	354	6.115	0,11%
ΜΗΛΟΣ	0	4.810	0	4.810	0,08%
ΥΠΟΛΟΙΠΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	98	41301	87	41486	0,72%
ΣΥΝΟΛΟ	308.382	5.120.237	303.320	5.731.939	

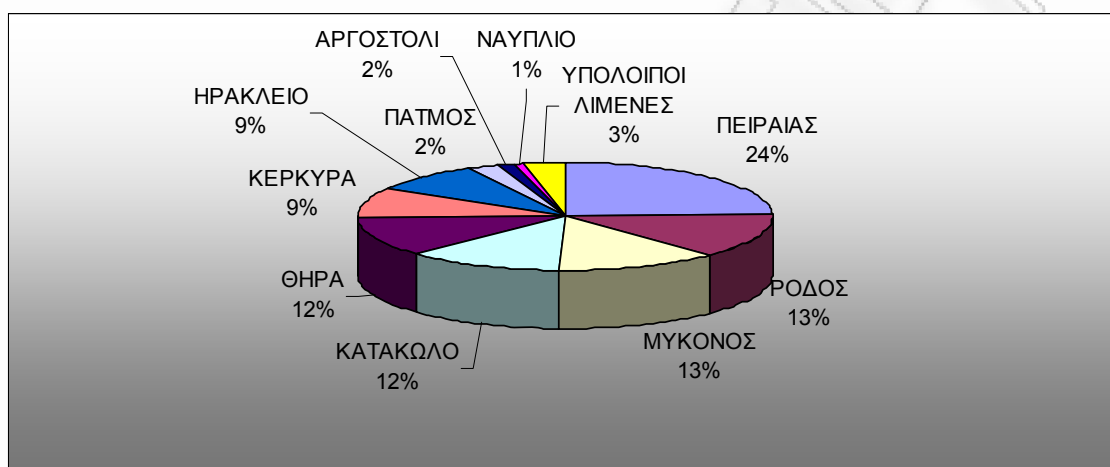
Πηγή: Στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ

Παρατηρούμε ότι οι 20 μεγαλύτεροι λιμένες υποδοχής κρουαζιερόπλοιων υποδέχτηκαν το 2009 το 99% των επιβατών κρουαζιέρας. Μόνο 8 από αυτούς υποδέχονται περισσότερους από 100.000 επιβάτες το καθένα, με τους περισσότερους από αυτούς μάλιστα να αποβιβάζονται από πλοία που χρησιμοποιούν τα ελληνικά λιμάνια ως ενδιάμεσους σταθμούς και όχι λιμάνια αφετηρίας/προορισμού. Μάλιστα, οι

⁷⁶ Στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ

δέκα κυριότεροι από τους ελληνικούς λιμένες συγκέντρωσαν το 2009 περισσότερο από το 96% επί του συνόλου των επιβατών της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, με τους μισούς από αυτούς να διέρχονται ή να επιβιβάζονται/αποβιβάζονται από τον Πειραιά, τη Μύκονο και τη Ρόδο.

Διάγραμμα 2.10.: Ποσοστό Συνόλου Επιβατών στου Κυριότερους Ελληνικούς Λιμένες το 2009



Πηγή: Στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ

Ο Πειραιάς αποτελεί την κύρια πύλη για την Αθήνα και την ευρύτερη περιοχή, μία τουριστική περιοχή με ιστορική και πολιτιστική σημασία, καθώς επίσης και αφετηρία για τα νησιά του Αιγαίου που παρουσιάζουν εξαιρετικό τουριστικό ενδιαφέρον⁷⁷. Αξιοποιώντας το διαχωρισμό των χαρακτηριστικών που καθορίζουν την ελκυστικότητα ενός λιμανιού, που έγινε σε προηγούμενο κεφάλαιο, παρατηρείται ότι όσον αφορά τις ιδιαίτερες συνθήκες της περιοχής του λιμανιού (situation factors), ο Πειραιάς συγκεντρώνει όλα τα απαραίτητα στοιχεία για την ανάπτυξη του λιμανιού των κρουαζιερόπλοιων. Το νέο αεροδρόμιο βοήθησε σημαντικά στη λύση ενός σοβαρού προβλήματος των παλαιότερων χρόνων, που αφορούσε τη σύνδεση των διαφορετικών μέσων, ικανοποιώντας εκείνους τους επιβάτες που ξεκινούσαν το ταξίδι τους από τον Πειραιά φτάνοντας στην Αθήνα αεροπορικά από μία άλλη χώρα. Η ανάπτυξη της απευθείας σύνδεσης των ξένων τουριστών με τα ελληνικά νησιά με πτήσεις charter

⁷⁷ Lekakou Maria, Pallis Athanasios, Vaggelas George, (2009) The potential of Piraeus as a major Mediterranean Cruise Home-Port: A selection criteria 4th International Conference on Tourism, 2009, Rhodes, Greece σελ 7

αποτελεί έναν παράγοντα καθυστέρησης της κρουαζιέρας. Η μακρινή απόσταση του Πειραιά με την κύρια ευρωπαϊκή αγορά προέλευσης των επιβατών είναι ένας ακόμα σημαντικός παράγοντας. Αν και η Ελλάδα βρίσκεται κοντά στην Ιταλία, η οποία αποτελεί πηγή τουριστών κρουαζιέρας, πρέπει να προσέξουμε το γεγονός ότι η Ιταλία έχει και εκείνη πολλά λιμάνια που αποτελούν αφετηρία ταξιδιών κρουαζιέρας ενώ και το ταξίδι από τις ΗΠΑ, κύρια πηγή επιβατών για την παγκόσμια αγορά του κλάδου, είναι μακρινό και αρκετά ακριβό.

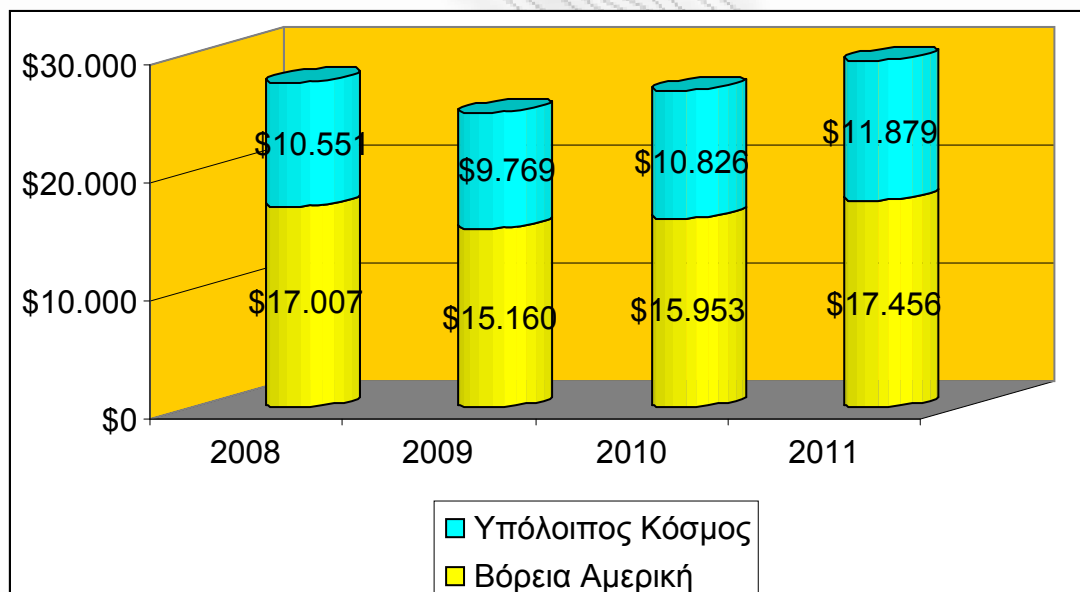
Τα τελευταία χρόνια έχει γίνει μεγάλη συζήτηση για την καλύτερη αξιοποίηση του κλάδου της κρουαζιέρας για την ελληνική οικονομία. Η προσοχή συγκεντρώνεται στην προσέλκυση περισσότερων εταιρειών και πλοίων, και επομένως και των επιβατών τους, στα ελληνικά λιμάνια και την αξιοποίησή τους σαν λιμάνια αφετηρίας και τερματισμού των ταξιδιών τους (homeport). Στην κατεύθυνση αυτή προωθήθηκε τον Απρίλιο του 2012 η πλήρης άρση του καμποτάζ, αποσύροντας την υποχρέωση των εταιρειών να υπογράφουν συμβάσεις με περιοριστικούς όρους (π.χ. συχνότητα διέλευσης, διάρκεια παραμονής στο λιμάνι, απασχόληση Ελλήνων ναυτικών). Αυτή η εξέλιξη αποτελεί την προσαρμογή της Ελλάδας στον κανονισμό 3577/1992 της ΕΕ για την «εφαρμογή της αρχής ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές καμποτάζ)».

3.Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

3.1. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗ Β. ΑΜΕΡΙΚΗ

Η άμεση συνεισφορά της κρουαζιέρας στο παγκόσμιο ΑΕΠ ανήλθε το 2011 στα \$29,34δισ, σημειώνοντας αύξηση 9,5% από το 2010⁷⁸. Από αυτά, \$17,46 δισ. κατανέμονται στην αγορά της Βόρειας Αμερικής και τα υπόλοιπα \$11,88δισ στον υπόλοιπο κόσμο⁷⁹. Όπως φαίνεται και από το παρακάτω διάγραμμα, η παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας παρουσίασε σημαντική μείωση το 2009, χρονιά που εμφανίστηκαν οι συνέπειες της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης με την παγκόσμια συνεισφορά του κλάδου να πέφτει στα \$24,93δισ σε σύγκριση με τα \$27,56δισ του 2008, πτώση 10,54%. Η τάση αυτή είναι κοινή τόσο στην αγορά της Αμερικής όσο και στον υπόλοιπο κόσμο.

Διάγραμμα 3.1.: Η παγκόσμια άμεση συνεισφορά της κρουαζιέρας και η σημασία της Β. Αμερικής (2008-2011) σε εκ \$



Πηγή: Tamalpais Tema Three, *Strategy Project: "Cruise Line Industry"*, Hult International Business School Strategy: Team Paper σελ 4

⁷⁸ <http://www.cruisemarketwatch.com/>.

⁷⁹ Tamalpais Team Three, (2011) *Strategy Project: "Cruise Line Industry"*, Hult International Business School Strategy: Team Paper σελ 3-4

Αποτελώντας έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της Αμερικάνικης οικονομίας, σύμφωνα με τη Διεθνή Ένωση των Εταιρειών Κρουαζιέρας (Cruise Line International Association, CLIA), η βιομηχανία της κρουαζιέρας το 2009 «συνεισέφερε» 314.00 θέσεις εργασίας, με τη συνολική της οικονομική επίπτωση να ανέρχεται σε \$35,1 δις, κατανεμημένη σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 3.1.: Η άμεση οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στις ΗΠΑ - 2009

Κλάδος	Άμεση Οικονομική Επίπτωση (Εκατομμύρια \$)
Καθαρή Κατανάλωση Κρουαζιέρας	8.809
Κατανάλωση Επιβατών και Πληρώματος	1.527
Λιμενικές Υπηρεσίες και Εταιρείες Κρουαζιέρας	2.916
Υπηρεσίες Μεταφοράς	2.506
Αεροπορική Μεταφορά	1.859

Πηγή: Tamalpais Tema Three, *Strategy Project: "Cruise Line Industry"*, Hult International Business School Strategy: Team Paper σελ 3

3.2. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Ο κλάδος της κρουαζιέρας στην Ευρώπη τα προηγούμενα χρόνια παρουσίασε μία σταθερή δυναμική, με τη συνεισφορά της στην Ευρωπαϊκή οικονομία να ανέρχεται στο 3%. Η συνολική οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στην ευρωπαϊκή οικονομία το 2011 έφτασε τα €36,7 δις όσον αφορά τα έξοδα και τις 315.500 θέσεις εργασίας⁸⁰. Σε σύγκριση με το 2010 τα συνολικά έξοδα του κλάδου και οι θέσεις εργασίας σημείωσαν αύξηση 4,26% και 2,59% αντίστοιχα ύστερα από μία αντίστοιχα ανοδική πορεία τον περασμένο χρόνο που ακολούθησε μία σταθεροποίηση που παρατηρήθηκε το 2009. Από τα €36,7 δις της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας, τα €15 δις αφορούν τις άμεσες επιπτώσεις ενώ από τις 315.500 θέσεις εργασίας, οι 153.000 αφορούν τους φορείς που εξυπηρετούν άμεσα τον κλάδο. Οι εταιρείες απασχολούν 52.000 ευρωπαίους πολίτες στα πλοία τους και επιπλέον 5.000 στα υπόλοιπα διοικητικά

⁸⁰ European Cruise Council (2012) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012 Edition* σελ 2-5

γραφεία. Οι αμοιβές των άμεσα εργαζόμενων στον κλάδο ανέρχονται σε €4,6 δις με τις συνολικές αμοιβές να αγγίζουν τα €9,8 δις⁸¹.

Πίνακας 3.2.: Οι οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στην Ευρώπη (2008-2011)

	2008	2009	2010	2011
Άμεσες Επιπτώσεις	€14,2 δις	€14,1 δις	€14,5 δις	€15 δις
Συνολικές Επιπτώσεις	€32,2 δις	€34,2 δις	€35,2 δις	36,7 δις
Άμεσες Αμοιβές	€4,6 δις	€4,3 δις	€4,4 δις	€4,6 δις
Συνολικές Αμοιβές	€10,0 δις	€9,0 δις	€9,3 δις	€9,8 δις
Άμεσες Θέσεις Εργασίας	150.369	143.235	150.401	153.000
Συνολικές Θέσεις Εργασίας	311.512	296.288	307.526	315.500

Πηγή: European Cruise Council (2009 - 2012) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2009 – 2012*,

Οι χώρες της ΕΕ που επωφελούνται περισσότερο από την κρουαζιέρα είναι η Ιταλία, η Μεγάλη Βρετανία και η Γερμανία. Η Ιταλία κράτησε την πρωτοκαθεδρία ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες όσον αφορά τόσο τα άμεσα έσοδα από την κρουαζιέρα όσο και στις δημιουργούμενες θέσεις εργασίας, παρά τη μείωση κατά 1,9% στα έσοδά της σε σύγκριση με το 2010⁸². Η Γαλλία σημείωσε την καλύτερη επίδοση, παρουσιάζοντας αύξηση 25,9% στα άμεσα έσοδα σε σύγκριση με το 2010, ύστερα από μία χρονιά στην οποία είχε σημειώσει μείωση κατά 16%. Η αύξηση αυτή που παρουσιάζεται στη Γαλλία αντανακλά την αύξηση στον αριθμό των επιβατών της κρουαζιέρας αλλά και την ανάληψη νέων παραγγελιών από την πλευρά των γαλλικών ναυπηγείων. Στην Ελλάδα, σημειώθηκε αύξηση της δραστηριότητας του κλάδου κατά 4,31%, με τα άμεσα έσοδα να ανέρχονται στα €605εκ ενώ απασχολούνται 12.078 εργαζόμενοι. Την προηγούμενη χρονιά είχε σημειωθεί μείωση της δραστηριότητας κατά 3% με έσοδα €580εκ και την απασχόληση να μην ξεπερνά τις 11.612 θέσεις εργασίας⁸³.

⁸¹ European Cruise Council (2011) *2011/21012 REPORT*

⁸² European Cruise Council (2012) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012 Edition* σελ 18 και 24

⁸³ European Cruise Council (2011) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2011 Edition* σελ 15 και 19

Πίνακας 3.3.: Η άμεση οικονομική επίπτωση στην Ευρώπη ανά χώρα (2011)

Χώρα	Αριθμός Θέσεων		
	Άμεση Επίπτωση	Εργασίας	Αμοιβές
Ιταλία	€4.450 εκ	100.089	€3.043 εκ
Ηνωμένο Βασίλειο	€2.830 εκ	63.834	€2.332 εκ
Γερμανία	€2.524 εκ	39.234	€1.433 εκ
Ισπανία	€1.298 εκ	27.497	€834 εκ
Γαλλία	€1.224 εκ	16.009	€726 εκ
Ελλάδα	€605 εκ	12.364	€234 εκ
Συνολικά (Top 6)	€12.931 εκ	259.027	€8.602 εκ
Υπόλοιπη ΕΕ + 3	€2.026 εκ	56.473	€1.200 εκ
Σύνολο	€14.957 εκ	315.500	€ 9.802 εκ

Πηγή: European Cruise Council (2012) Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012 σελ 8

Από τον παραπάνω πίνακα βλέπουμε ότι χώρες όπως η Γερμανία και η Αγγλία, συγκεντρώνουν σήμερα 4 έως 4,5 φορές περισσότερα έσοδα από τον κλάδο της κρουαζιέρας (€2,5δισ και €2,8δισ αντίστοιχα) ενώ όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών, προσελκύουν πολύ μικρότερο αριθμό (315.000 η Γερμανία και 648.000 η Αγγλία). Επιπλέον, η διεθνής πείρα δείχνει ότι χώρες όπως η Ισπανία και η Γαλλία, οι οποίες έχουν εξίσου με την Ελλάδα μεγάλο αριθμό επιβατών που ξεκινούν από τα λιμάνια τους και έχουν δημιουργήσει όλες τις συνθήκες για την προσέλκυση πλοίων για αφετηρία των ταξιδιών τους, δεν καταφέρνουν να πλησιάσουν την Ιταλία, την Αγγλία και τη Γερμανία. Η Γερμανία, η οποία δεν αποτελεί τουριστικό προορισμό, επωφελείται από τον κλάδο της ναυπηγοεπισκευαστικής δύο φορές όσο η Ελλάδα συνολικά από όλο τον κλάδο της κρουαζιέρας (€1,336 δισ.) ενώ η Φινλανδία ωφελείται μόνο από τον κλάδο αυτό κατά €117εκ, το 1/5 δηλαδή της συνολικής επίπτωσης της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Η σημασία των ναυπηγήσεων αναδεικνύεται και από το γεγονός ότι η Ιταλία έχει αναλάβει για την πενταετία 2012-2016 την κατασκευή 10 νέων πλοίων, ποσοστό 41,1%.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, το σύνολο της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας στην Ευρώπη ανέρχεται σε €36,7 δισ, από τα οποία €15 δισ προέρχονται

από τα άμεσα έξοδα των εταιρειών του κλάδου, των επιβατών και των πληρωμάτων τους, και συνολικά 315.500 θέσεις εργασίας με συνολικές αμοιβές €9,8 δις. Από αυτά μπορούμε να συμπεράνουμε ότι για κάθε €1 εκ. άμεσων εξόδων «παράγονται» €2,45εκ συνολικές οικονομικές επιπτώσεις και 21 θέσεις εργασίες με ετήσια έσοδα €30.000.

Οι άμεσες οικονομικές επιπτώσεις περιλαμβάνουν την παραγωγή, την απασχόληση και την αμοιβή αυτής της απασχόλησης που παράγεται στην Ευρωπαϊκή αγορά, στους κλάδους που παρέχουν αγαθά και υπηρεσίες στα κρουαζιερόπλοια, τους επιβάτες και τα πληρώματά τους, καθώς επίσης και τις αμοιβές των εργαζομένων στις εταιρείες κρουαζιέρας. Το 2011 τα άμεσα έξοδα του κλάδου και οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται ανήλθαν σε €15 δις και 153.000 αντίστοιχα, τα οποία κατανέμονται σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 3.4.: Οι άμεσες οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας στην Ευρώπη ανά κλάδο της οικονομίας (2011)

Χώρα	Άμεση	Θέσεις	Αμοιβές
	Επίπτωση	Εργασίας	
Γεωργία, Εξόρυξη & Κατασκευές	€18 εκ	171	€ 4 εκ
Παραγωγή	€ 6.890 εκ	36.648	€ 1.485 εκ
Μη διαρκή αγαθά	€1.719 εκ	5.806	€216 εκ
Διαρκή αγαθά	€5.171 εκ	30.842	€1.269 εκ
Εμπόριο (Χονδρική & Λιανική)	€705 εκ	9.701	€188 εκ
Μεταφορές	€3.492 εκ	21.339	€770εκ
Διαμονή και Διασκέδαση	€414 εκ	6.384	€143 εκ
Χρηματοοικονομικές Υπηρεσίες	€1.450 εκ	12.322	€472 εκ
Προσωπικές Υπηρεσίες και Κυβέρνηση	€671 εκ	9.487	€264 εκ
Υποσύνολο	€13.640 εκ	96.052	€3.326 εκ
Εργαζόμενοι στις Γραμμές Κρουαζιέρας	€1.317 εκ	56.959	€1.317 εκ
Σύνολο	€14.957 εκ	153.011	€4.643 εκ

Πηγή: European Cruise Council (2012) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012* σελ 7

Όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε, οι παρακάτω τρεις κλάδοι είναι αυτοί που απολαμβάνουν περισσότερο από το 75% των άμεσων οικονομικών επιπτώσεων.

- Ο κλάδος παραγωγής, κυρίως λόγω της ναυπήγησης νέων πλοίων και της συντήρησης των παλαιότερων, διατηρεί το 46% των άμεσων εξόδων της κρουαζιέρας, το 24% των θέσεων εργασίας και το 32% των αμοιβών των εργαζομένων. Παρ' όλα αυτά, ο κλάδος σημείωσε πτώση 2,19% σε σύγκριση με το 2010, για τρίτη συνεχόμενη χρονιά, αφού και το 2009 σημείωσε πτώση για πρώτη χρονιά, ύστερα από την ύφεση του 2008, ενώ το 2010 ακολούθησε μία πτώση 8,5%. Αναμενόταν ότι η τάση αυτή της αγοράς θα αναστρεφόταν τα επόμενα χρόνια αφού μέσα στο 2010 υπήρχαν 26 κρουαζιερόπλοια στα Orderbook των ευρωπαϊκών ναυπηγείων.
- Ο κλάδος των μεταφορών και των διοικητικών υπηρεσιών, ο οποίος περιλαμβάνει τους tour operators και τους ταξιδιωτικούς πράκτορες συνεισφέρει κατά 23% στα άμεσα έξοδα, 14% στις θέσεις εργασίας και 16,6% στις αμοιβές των εργαζομένων σε αυτούς τους κλάδους.
- Οι 57.000 θέσεις εργασίας στις εταιρείες κρουαζιέρας αποτελούν το 37% των συνολικών θέσεων εργασίας, ενώ οι αμοιβές τους, οι οποίες ανέρχονται σε €1,32 δις αποτελούν το 28% των άμεσων αμοιβών⁸⁴.

Τα παραπάνω μπορούν να παρουσιαστούν πιο συνοπτικά στον παρακάτω πίνακα, αναδεικνύοντας τη σημασία που έχουν για την οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας οι δαπάνες για την αγορά αγαθών και υπηρεσιών από τις εταιρείες του κλάδου όπως και η κατασκευή νέων πλοίων και η διατήρηση παλαιότερων.

Πίνακας 3.5.: Η κατανομή των άμεσων δαπανών κρουαζιέρας στην Ευρώπη (2011)

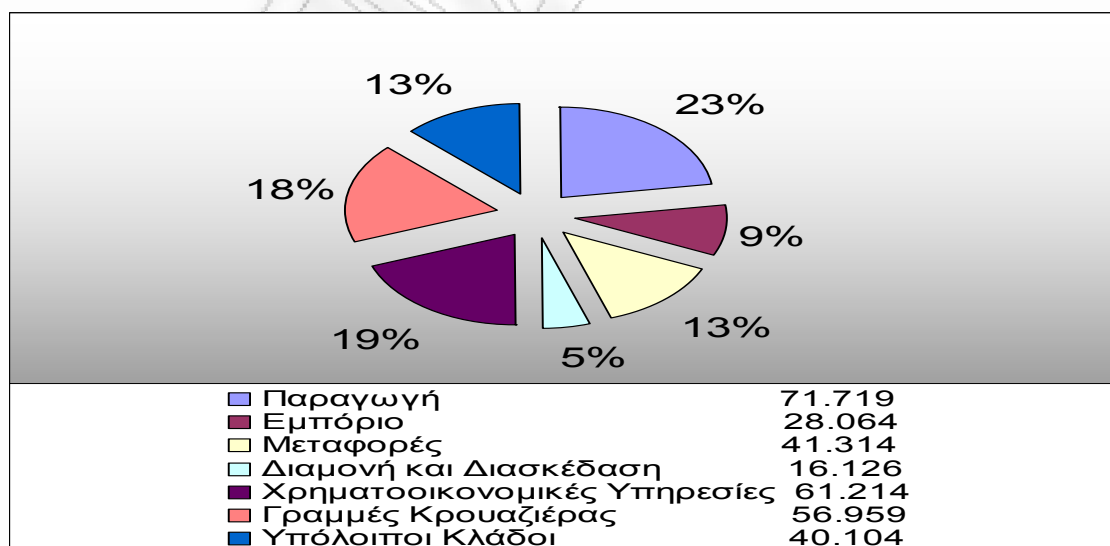
	Δαπάνες	Ποσοστό
Κατασκευή νέων πλοίων και διατήρηση παλαιών	€3,8 δις	25,33%
Δαπάνες εταιρειών για αγορά αγαθών και υπηρεσιών	€6,4 δις	42,67%
Δαπάνες επιβατών και πληρωμάτων κρουαζιέρας	€3,4 δις	22,67%
Μισθοί πληρωμάτων και υπαλλήλων γραφείων	€1,4 δις	9,33%
Σύνολο	€15 δις	100,00%

Πηγή: European Cruise Council, *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, 2012 Edition* σελ 6-7

⁸⁴ European Cruise Council (2012) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012 Edition* σελ 7

Οι συνολικές οικονομικές επιπτώσεις είναι το άθροισμα των άμεσων και των πολλαπλασιαστικών επιπτώσεων, με τις πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις να χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: τις έμμεσες, δηλαδή εκείνες που προέρχονται από τα έξοδα που κάνουν οι εταιρείες που προμηθεύουν τις εταιρείες κρουαζιέρας με τους δικούς τους προμηθευτές, και τις «προκαλούμενες», δηλαδή εκείνες που προέρχονται από τα έξοδα των εργαζομένων των άμεσα εμπλεκόμενων εταιρειών για την αγορά αγαθών και υπηρεσιών. Για κάθε ένα εκατομμύριο ευρώ άμεσων δαπανών «γεννιούνται» επιπλέον €1,45εκ. έμμεσων δαπανών και 21 θέσεις εργασίας με μέσο ετήσιο μισθό €30.000. Όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε από τον παρακάτω πίνακα οι συνολικές οικονομικές επιπτώσεις διανέμονται περισσότερο ισότιμα ανάμεσα στις διάφορες βιομηχανίες σε σύγκριση με τις άμεσες, καθώς οι πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις επηρεάζουν περισσότερο και τους πιο μακρινούς για την κρουαζιέρα κλάδους της βιομηχανίας. Ο κλάδος των μεταφορών και της παραγωγής εξακολουθεί να διατηρεί πάνω το 50% των οικονομικών επιπτώσεων, τόσο όσον αφορά το έσοδα, όσο και τον αριθμό των θέσεων εργασίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι στον πίνακα αυτό δεν καταγράφονται οι αμοιβές των υπαλλήλων των εταιρειών της κρουαζιέρας, όπως στον προηγούμενο, αφού αυτά, όπως και οι αμοιβές όλων των υπαλλήλων των κλάδων, αξιοποιούνται για την αγορά αγαθών και υπηρεσιών από άλλους κλάδους.

Διάγραμμα 3.2.: Κατανομή των θέσεων εργασίας στην Ευρώπη ανά κλάδο (2011)



Πηγή European Cruise Council (2012) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012* σελ 23

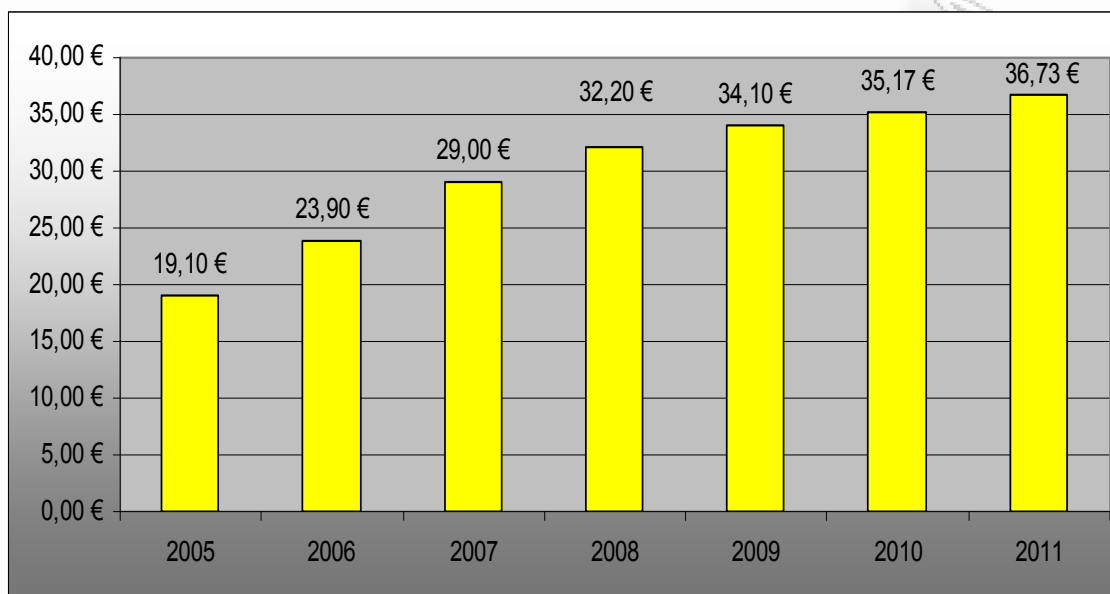
Πίνακας 3.6.: Οι συνολικές οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας ανά κλάδο της οικονομίας (2011)

Χώρα	Άμεση	Θέσεις	
	Επίπτωση	Εργασίας	Αμοιβές
Γεωργία, Εξόρυξη & Κατασκευές	€2.127 εκ	16.018	€ 306 εκ
Παραγωγή	€12.768 εκ	71.720	€ 2.788 εκ
Μη διαρκή αγαθά	€4.161 εκ	18.006	€656 εκ
Διαρκή αγαθά	€8.607 εκ	53.714	€2.132 εκ
Εμπόριο (Χονδρική & Λιανική)	€2.161 εκ	28.064	€487 εκ
Μεταφορές	€7.923 εκ	98.273	€2,883εκ
Διαμονή και Διασκέδαση	€1.231 εκ	16.126	€361 εκ
Χρηματοοικονομικές Υπηρεσίες	€8.738 εκ	61.213	€2.230 εκ
Εργαζόμενοι στις Γραμμές Κρουαζιέρας	€1.785 εκ	24.086	€747 εκ
Σύνολο	€36.733 εκ	315.500	€9.802 εκ

Πηγή: European Cruise Council (2012) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012* σελ 7

Από το 2005 και μετά, έχει σημειωθεί σημαντική ανάπτυξη στον κλάδο της κρουαζιέρας στον ευρωπαϊκό χώρο. Ο αριθμός των Ευρωπαίων που κάνουν κρουαζιέρα αυξήθηκε κατά 87% από 3,3 εκ το 2005 σε 6,18 εκ το 2011, παρά την ύφεση του 2009 και την αναιμική ανάκαμψη του 2010. Ο αριθμός των επιβατών που κατέπλευσαν σε κάποιο ευρωπαϊκό λιμάνι σχεδόν διπλασιάστηκε το ίδιο διάστημα, φτάνοντας το 2011 τους 27,50 από 13,15εκ το 2005. Επιπλέον, τα άμεσα και τα συνολικά έξοδα αυξήθηκαν το ίδιο διάστημα από €8,4 δις σε €15 δις και από €19,1 δις σε €36,13 δις αντίστοιχα. Η μοναδική χρονιά που η αύξηση δεν ήταν ραγδαία, ήταν το 2009, χρονιά που η Ευρωπαϊκή οικονομία αντιμετώπισε τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης.

Διάγραμμα 3.3.: Συνολικό οικονομικό αποτέλεσμα από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Ευρώπη (2005-2011) (σε δις €)



Πηγή: European Cruise Council 2011 *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2011* σελ 5 και *European Cruise Council 2012 Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012* σελ 7

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Κρουαζιέρας⁸⁵, στα ενδιάμεσα λιμάνια οι επιβάτες περνούν κατά μέσο όρο 8 ώρες. Το 65% από αυτούς τους τουρίστες επιλέγει μία οργανωμένη εκδρομή στην περιοχή αποβίβασης με στόχο να εξερευνήσει την περιοχή. Το 80% αυτών των εκδρομών οργανώνονται πάνω στο πλοίο ενώ μόνο το 20% επιλέγουν κάποια εκδρομή που παρέχεται στη στεριά. Αυτό έχει επιπτώσεις στα έξοδα, καθώς οι προπληρωμένες εκδρομές είναι συνήθως περισσότερο ακριβές, κατά 50%. Πολλές έρευνες δείχνουν ότι κάθε τουρίστας ξοδεύει 50€ έως 70€ σε κάθε ενδιάμεσο λιμάνι. Όταν ένας τουρίστας επιλέγει μία οργανωμένη εκδρομή ξοδεύει περίπου 30€ σε περιηγήσεις και εισόδους σε μουσεία και άλλους χώρους (παίρνοντας υπ' όψιν τη διαφοροποίηση των τιμών που αναφέρθηκε προηγουμένως ανάμεσα στις εκδρομές που οργανώνονται πάνω στο καράβι και σε αυτές που διοργανώνονται στη στεριά). Όταν δεν επιλέγεται κάποια εκδρομή ξοδεύονται περίπου 10€ για εισόδους σε μουσεία και χώρους ιστορικού ενδιαφέροντος. Επιπλέον, διαφοροποιούνται ανάμεσα σε

⁸⁵ European Commission Directorate – General for Maritime Affairs and Fisheries (2009), *Tourist facilities in ports The economic factor* σελ 10-14

αυτές τις δύο κατηγορίες και τα έξοδα για τη μεταφορά καθώς όσοι δεν επιλέγουν μία οργανωμένη εκδρομή πρέπει να πληρώσουν κατά μέσο όρο 5€ σε μέσα μεταφοράς ή ταξί, μία υπηρεσία που περιλαμβάνεται στις οργανωμένες εκδρομές. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται αυτές οι διαφοροποιήσεις καθώς επίσης και άλλα έξοδα, όπως φαγητό, ψώνια, έξοδα λιμένα και άλλα, τα οποία είναι σταθερά. Παρατηρούμε λοιπόν ότι ο μέσος όρος των εξόδων κάθε τουρίστα σε ένα ενδιάμεσο λιμάνι είναι 60€.

Πίνακας 3.7.: Έξοδα ανά επιβάτη κρουαζιέρας που αποβιβάζεται σε ενδιάμεσα λιμάνια

Κατηγορία Εξόδων	Συμμετέχοντες σε οργανωμένες εκδρομές	Μη Συμμετέχοντες σε οργανωμένες εκδρομές	Σταθμισμένος Μέσος	Ποσοστό ανά κατηγορία δαπανών
Εκδρομή και αμοιβές εισόδου	30 €	10 €	23 €	38,33%
Φαγητό και ποτό	10 €	10 €	10 €	16,67%
Αγορές	15 €	15 €	15 €	25,00%
Μεταφορά	0 €	5 €	2 €	3,33%
Έξοδα λιμανιού	5 €	5 €	5 €	8,33%
Λοιπά	5 €	5 €	5 €	8,33%
Σύνολο	65 €	50 €	60 €	100,00%

Πηγή: European Commission Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, (2009) *Tourist facilities in ports The economic factor* σελ 11

Στα λιμάνια επιβίβασης και αποβίβασης ο διαχωρισμός των επιβατών γίνεται με κριτήριο το αν οι επιβάτες διαμένουν για ένα ή περισσότερα βράδια στην περιοχή του λιμανιού. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, το 40% των επιβατών κάνουν κράτηση σε ξενοδοχεία, με μέσο όρο εξόδων διανυκτέρευσης τα 70€. Μία νύχτα διαμονής σε αυτή την περιοχή έχει συνήθως και ως αποτέλεσμα να γίνονται και περισσότερα έξοδα σε άλλες κατηγορίες, όπως βλέπουμε παρακάτω. Έτσι, κατά μέσο όρο ξοδεύονται 170€ και 45€ αντίστοιχα για κάθε κατηγορία, ενώ ο γενικός μέσος όρος εξόδων σε κάθε λιμάνι αφετηρίας και τερματισμού είναι 95€.

Πίνακας 3.8.: Έξοδα ανά επιβάτη κρουαζιέρας που αποβιβάζεται ή επιβιβάζεται σε λιμάνια επιβίβασης/αποβίβασης

Κατηγορία Εξόδων	Συμμετέχοντες σε οργανωμένες εκδρομές	Μη Συμμετέχοντες σε οργανωμένες εκδρομές	Σταθμισμένος Μέσος	Ποσοστό ανά κατηγορία δαπανών
Εκδρομή και αμοιβές εισόδου	15 €	5 €	9 €	9,47%
Φαγητό και ποτό	35 €	5 €	17 €	17,89%
Αγορές	20 €	5 €	11 €	11,58%
Μεταφορά	20 €	20 €	20 €	21,05%
Ξενοδοχεία	70 €	0 €	28 €	29,47%
Έξοδα λιμανιού	5 €	5 €	5 €	5,26%
Λοιπά	5 €	5 €	5 €	5,26%
Σύνολο	170 €	45 €	95 €	100,00%

Πηγή: European Commission Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, (2009) *Tourist facilities in ports The economic factor* σελ 12

Σύμφωνα με τη μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Κρουαζιέρας για την κατανομή της οικονομικής επίπτωσης των δαπανών των επιβατών, παρατηρούμε ότι οι επιβάτες που ξεκινούν το ταξίδι τους από κάποιο λιμάνι ξοδεύουν το μεγαλύτερο ποσοστό των χρημάτων τους σε μεταφορές (από τη χώρα προέλευσης στο λιμάνι εκκίνησης της κρουαζιέρας, συνήθως αεροπορικώς) και ξενοδοχεία. Ενώ ο επιβάτης που διέρχεται από ένα λιμάνι ξοδεύει €60 κατά μέσο όρο, με το 80% να αφορά φαγητό και ποτό, αγορές και εκδρομές, την ίδια στιγμή στα λιμάνια επιβίβασης ο επιβάτης ξοδεύει €95 με το 50% αυτή τη φορά να αφορά μεταφορές και ξενοδοχεία. Σύμφωνα με την πιο πρόσφατη έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Κρουαζιέρας το 2012⁸⁶ αν εξαιρεθούν τα αεροπορικά εισιτήρια, από τα €290 που ξοδεύει ένας επιβάτης για την επιβίβασή του, μόνο τα €74 από αυτά ξοδεύονται πραγματικά στην ενδοχώρα του λιμανιού. Οι υπόλοιπες δαπάνες των επιβατών κρουαζιέρας αποτελούν το αεροπορικό εισιτήριο για την μεταφορά τους από τη χώρα τους στο λιμάνι επιβίβασης.

Σε κάθε κρουαζιερόπλοιο, υπάρχει κατά μέσο όρο ένα μέλος πληρώματος για κάθε δύο έως τρεις επιβάτες. Κάθε φορά που ένα πλοίο φτάνει σε ένα λιμάνι, ένας

⁸⁶ European Cruise Council (2012) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012* Edition σελ 6

σημαντικός αριθμός από τα μέλη του πληρώματος αποβιβάζονται για να επισκεφτούν τον προορισμό (υπολογίζεται περίπου στο 50%) ξοδεύοντας κατά μέσο όρο 25€ είτε πρόκειται για λιμάνι αποβίβασης/επιβίβασης είτε πρόκειται για ενδιάμεσο σταθμό. Κοιτώντας την κατηγοριοποίηση αυτών των εξόδων, για φαγητό και ποτό ξοδεύεται το 40%, για μεταφορά το 10% και το υπόλοιπο 50% για αγορές.

Για κάθε πλοίο που φτάνει σε ένα λιμάνι πληρώνονται έξοδα εισόδου και διαχείρισης. Αυτά περιλαμβάνουν, το πιλοτάρισμα, την αγκυροβόληση, τη ρυμούλκηση, τα λιμενικά τέλη, τη διαχείριση των αποσκευών, την ύδρευση, τη μεταφορά των απορριμμάτων και τα έξοδα φωτισμού. Τα έξοδα αυτά διαφέρουν ανάλογα με το μέγεθος των πλοίων (σε όρους επιβατών ή GT) και με το αν πρόκειται για ενδιάμεσο λιμάνι ή για λιμάνι επιβίβασης/αποβίβασης. Στα πρώτα, ο μέσος όρος εξόδων ανά επιβάτη είναι 6€ ενώ στα δεύτερα 24€.

3.3. Η ΑΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Σύμφωνα με έρευνες που έχουν διενεργηθεί, το διάστημα 1990 – 2004⁸⁷ παρατηρείται σταδιακή αύξηση της άμεσης οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας, όσο αυτή σχετίζεται με τα ακαθάριστα έσοδα του κλάδου και τη δαπάνη των επιβατών στα ελληνικά λιμάνια. Παίρνοντας ως δεδομένο ότι η μέση κρουαζιέρα της περιόδου διαρκούσε 3,5 ημέρες και τον πληθωρισμό εκείνων των ετών παρατηρούμε ότι τα ακαθάριστα έσοδα των εταιρειών του κλάδου αυξήθηκαν 454% , από €105.579.453 το 1990 σε €584.809.488 το 2004. Εξίσου σημαντική άνοδο παρουσίασαν και οι δαπάνες των επιβατών τόσο επί του πλοίου, κατά 474%, όσο και στα ελληνικά λιμάνια, κατά 459%. Και στις τρεις προαναφερθείσες κατηγορίες η μεγαλύτερη αύξηση σημειώθηκε το 1992, περίπου 107%, ακολουθώντας τη μείωση 36,7% του 1991.

⁸⁷ Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του*, Εκδ. Σταμούλης σελ 93-94

Πίνακας 3.9.: Ακαθάριστα έσοδα παραγόμενης στην Ελλάδα κρουαζιέρας και δαπάνη τουριστών στο πλοίο και στο λιμάνι για τα έτη 1990-2004⁸⁸

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ/ΑΤΟΜΟ/ ΗΜΕΡΑ	ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΑ ΕΣΟΔΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ 3,5 ΗΜΕΡΩΝ	ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΔΑΠΑΝΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (3,5 ΗΜΕΡΕΣ)/ΑΤΟΜΟ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (3,5 ΗΜΕΡΕΣ)	ΔΑΠΑΝΗ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (3,5 ΗΜΕΡΕΣ)/ΑΤΟΜΟ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (3,5 ΗΜΕΡΕΣ)	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΑΜΕΣΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ
1990	437.182	69 €	105.579.453 €	26,64 €	11.646.528 €	121,86 €	53.274.999 €	170.500.980 €
1991	235.131	81 €	66.659.639 €	31,48 €	7.401.924 €	144,02 €	33.863.567 €	107.925.129 €
1992	424.652	93 €	138.224.226 €	35,96 €	15.270.486 €	164,48 €	69.846.761 €	223.341.473 €
1993	500.444	104 €	182.161.616 €	40,27 €	20.152.880 €	184,21 €	92.186.789 €	294.501.285 €
1994	588.912	115 €	237.037.080 €	44,58 €	26.253.697 €	203,93 €	120.096.824 €	383.387.601 €
1995	581.968	124 €	252.574.112 €	48,10 €	27.992.661 €	220,03 €	128.050.419 €	408.617.192 €
1996	548.766	133 €	255.450.573 €	51,61 €	28.321.813 €	236,08 €	129.552.677 €	413.325.064 €
1997	518.164	140 €	253.900.360 €	54,07 €	28.017.127 €	247,33 €	128.157.502 €	410.074.990 €
1998	447.776	145 €	227.246.320 €	56,14 €	25.138.145 €	256,83 €	115.002.310 €	367.386.775 €
1999	441.840	149 €	230.419.560 €	56,67 €	25.039.073 €	263,80 €	116.557.392 €	372.016.025 €
2000	471.908	155 €	256.010.090 €	59,93 €	28.281.446 €	274,13 €	129.364.140 €	413.655.676 €
2001	621.357	160 €	347.959.920 €	61,73 €	38.356.368 €	282,36 €	175.446.363 €	561.762.650 €
2002	738.178	165 €	426.297.795 €	63,82 €	47.110.520 €	291,95 €	215.511.067 €	688.919.382 €
2003	815.167	170 €	485.024.365 €	65,80 €	53.637.989 €	301,00 €	245.365.267 €	784.027.621 €
2004	954.791	175 €	584.809.488 €	70,00 €	66.835.370 €	312,00 €	297.894.792 €	949.539.650 €

⁸⁸ Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του*, Εκδ. Σταμούλης σελ 93-94

Αυτό το οποίο μπορούμε να παρατηρήσουμε είναι το γεγονός ότι καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου που μελετήθηκε το ποσοστό των άμεσων δαπανών των επιβατών κρουαζιέρας που κατευθύνεται στις τοπικές κοινωνίες ανέρχεται μόλις στο 31%. Η μεγάλη αύξηση των επιβατών του κλάδου στη χώρα μας επέφερε μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση στις εταιρείες της κρουαζιέρας μέσω της αύξηση του εισιτηρίου και του ποσοστού των υπηρεσιών που προσφέρονται πάνω στο πλοίο. Η δαπάνη των επιβατών για τις υπηρεσίες που προσφέρονται στο πλοίο εκτοξεύτηκε από 11.646.528 € το 1990 σε 66.835.370 € 2004 με τάσεις μεγαλύτερης συγκέντρωσης τα επόμενα χρόνια.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για την Κρουαζιέρα (European Cruise Council, ECC) ο συνολικός αριθμός των τουριστών που έκαναν κάποιο ταξίδι με κρουαζιερόπλοιο στην Ελλάδα έχει διπλασιαστεί τα τελευταία χρόνια. Ενώ ο αριθμός αυτός ανήλθε σε 2.069.767 επιβάτες το 2005, το 2011 έφτασε στους 4.478.000 επιβάτες⁸⁹. Το 2011 η συνολική συνεισφορά του κλάδου στην Ελλάδα έφτασαν τα €605 εκ., σημειώνοντας άνοδο σε σύγκριση με τα €580εκ το 2010 ενώ μία χρονιά πριν είχε σημειώσει πτώση 3% σε σύγκριση με το 2009, χρονιά στην οποία είχε σημειώσει άνοδο 27%. Το ποσό των €605εκ. αντιστοιχεί στο 0,3% του ΑΕΠ της χώρας μας και στο 5,2% της συνολικής τουριστικής δαπάνης. Το 2010 η Ελλάδα είχε ανέβει στην 6^η θέση της ευρωπαϊκής αγοράς του κλάδου, προσπερνώντας τη Φιλανδία. Η Φιλανδία, συμμετέχοντας στην Ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας κυρίως στον παραγωγικό τομέα, με το ποσοστό της παραγωγής να ανέρχεται πάνω από 75% στη συνεισφορά της κρουαζιέρας στη χώρα, επηρεάστηκε πάρα πολύ από την πτώση του κλάδου της παραγωγής κατά 49% στην Ευρώπη.

Επιπλέον το 2011 δημιουργήθηκαν 12.078 θέσεις εργασίας οι οποίες συνδέονται άμεσα με την κρουαζιέρα. Οι αποζημιώσεις των εργαζομένων του κλάδου ανήλθαν σε €234 εκ. Φαίνεται ότι από το 2005 το ποσοστό των αμοιβών που καρπώνονται οι εργαζόμενοι του κλάδου σε σύγκριση με τη συνολική συνεισφορά του στην ελληνική οικονομία μειώνεται σταδιακά από το 60% το 2005 στο 39% το 2010 και το 2011. Στη χώρα μας τη μεγαλύτερη συνεισφορά στην ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας έχουν ο κλάδος των μεταφορών και αυτός της παραγωγής. Στις μεταφορές

⁸⁹ European Cruise Council (2007-2012), *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2005 - 2012 Editions* και *2011/21012 Report* Ίδια Επεξεργασία

απασχολούνταν το 2011 το 37% του συνολικού αριθμού των εργαζομένων (από 50% το 2005) ενώ στην παραγωγή το 13% των εργαζομένων, παρουσιάζοντας μία σταθερή πτωτική πορεία από το 2006, οπότε και η συμμετοχή της παραγωγής ανερχόταν στο 18%. Αυτό οφείλεται στη διακοπή της λειτουργίας των ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών της χώρας, όπως και σε ολόκληρη την Ευρώπη, εξαιτίας της δυναμικής εισόδου στην αγορά της κατασκευής πλοίων των ναυπηγείων της Ιαπωνίας, της Κίνας και της Κορέας αλλά και της συγκέντρωσης του κλάδου στα τρία μεγαλύτερα ναυπηγεία της Ευρώπης, το Meyer Werft στη Γερμανία, το Finantieri στην Ιταλία και το STX Europe στη Φιλανδία και τη Γαλλία.

Το γεγονός ότι δεν υπάρχουν ελληνικά πληρώματα που να επανδρώνουν τα πλοία οδηγεί τη χώρα να βρίσκεται εκτός τις πρώτης δωδεκάδας όσον αφορά τις αμοιβές των πληρωμάτων και των υπαλλήλων, ενώ μοιράζεται το 1,7% μαζί με τις υπόλοιπες 16 χώρες της ΕΕ. Ο αριθμός των θέσεων εργασίας που συνδέονται με την κρουαζιέρα στην Ελλάδα (12.078 θέσεις εργασίας) αποτελεί το 3,8% του συνολικού αριθμού των εργαζομένων στην Ευρώπη, ποσοστό πολύ κάτω από το αντίστοιχο ποσοστό στην προσέλκυση επιβατών, αποδεικνύοντας ότι η αύξηση του αριθμού των επισκεπτών δεν έχει ανάλογη επίπτωση στον αριθμό των απασχολούμενων του κλάδου συνολικότερα, αν δεν συνδέεται με την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων.

Το γεγονός ότι το όφελος της ελληνικής οικονομίας από τον κλάδο της κρουαζιέρας είναι σχετικά χαμηλό⁹⁰, παρά την ελκυστικότητά της ως προορισμός κρουαζιέρας (απορροφώντας το 17% των επισκέψεων σε ευρωπαϊκά λιμάνια), αντανακλά σε μεγάλο βαθμό δύο διαρθρωτικά ζητήματα:

- Η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων (η οποία συνεισφέρει το 26% των συνολικών εσόδων του ευρωπαϊκού κλάδου κρουαζιέρας) ουσιαστικά δεν υφίσταται στην Ελλάδα, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω. Η Ελλάδα περιορίζεται σε μικροκατασκευές.
- Το χαμηλό μερίδιο των Ελλήνων επιβατών στην ευρωπαϊκή ζήτηση για κρουαζιέρα εντός και εκτός ευρωπαϊκών προορισμών (της τάξης του 1%) περιορίζει τα έσοδα που απορροφά η χώρα μας από τις εταιρείες κρουαζιέρας. Ειδικότερα, το μεγαλύτερο κομμάτι των εσόδων που αποκομίζουν οι ευρωπαϊκές οικονομίες από τις εταιρείες κρουαζιέρας (της τάξης του 35% επί

⁹⁰ Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, (Αύγουστος 2012) *Κλαδική Μελέτη: Κρουαζιέρα* σελ 5

των εταιρικών εσόδων) αφορά δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στις χώρες προέλευσης των επιβατών (π.χ. διαφημίσεις, αμοιβές πρακτορείων, έρευνες αγοράς). Σημειώνεται ότι περισσότερο από το 50% της ευρωπαϊκής ζήτησης προκύπτει από το Ην. Βασίλειο και τη Γερμανία.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

4.Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

4.1. Η ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Στο πλαίσιο της εργασίας αυτής γίνεται η καταγραφή της οικονομικής επίπτωσης του κλάδου της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά, και ειδικότερα των θετικών οικονομικών επιπτώσεων, με οδηγό τον τρόπο με τον οποίο αυτές καταγράφονται στη διεθνή βιβλιογραφία (πίνακας 1.1.).

Οι άμεσες επιπτώσεις καταγράφουν τη μεταβολή της οικονομικής δραστηριότητας των φορέων που πωλούν απευθείας σε τουρίστες και επωφελούνται από τον «πρώτο γύρο» των δαπανών⁹¹. Οι έμμεσες επιπτώσεις, που προκύπτουν από τις μεταγενέστερες δαπάνες, καταγράφουν τις αλλαγές σε επίπεδο απασχόλησης, εισοδήματος και φορολογικών εσόδων σε επιχειρήσεις που συνδέονται με τους φορείς που προσφέρουν άμεσα υπηρεσίες στους τουρίστες αλλά και εκείνες τις επιπτώσεις που συνδέονται με την κατανάλωση των νοικοκυριών που δαπανούν τους αρχικούς μισθούς. Για την καταγραφή των έμμεσων επιπτώσεων απαιτείται συνήθως η χρήση πολλαπλασιαστών που προκύπτουν από πίνακες εισροών – εκροών ή άλλες μεθόδους όπως αναλύθηκε παραπάνω.

Υπάρχουν εμπόδια που περιορίζουν το βάθος και την ακρίβεια της ανάλυσης της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας. Σε πολλές χώρες, και ανάμεσα σε αυτές και στην Ελλάδα, δεν υπάρχει πρόσφατη καταγραφή αναλυτικών στοιχείων για την οικονομική επίπτωση Τουρισμού, ο οποίος να παραβάλλει την προστιθέμενη αξία των τουριστικών δραστηριοτήτων σε όλο το εύρος της βιομηχανικής ταξινόμησης στο ΑΕΠ της χώρας. Επιπλέον δεν έχει αναπτυχθεί πίνακας εισροών – εκροών για τον τουρισμό ούτως ώστε να εξαχθούν κατάλληλοι πολλαπλασιαστές για τον προσδιορισμό των έμμεσων οικονομικών επιπτώσεων της κρουαζιέρας. Παρ' όλα αυτά δεν προτείνεται η αδυναμία αυτή να αντιμετωπίζεται με τη χρήση πολλαπλασιαστών άλλων χωρών ή περιοχών, ακόμα και αν έχουν παρόμοια χαρακτηριστικά με την εξεταζόμενη περιοχή.

⁹¹ Azucena Quan Novelo, Jair Santoya and Rasiel Vellos (2007) Assessing the Direct Economic Impact Of Cruise Tourism on the Belizean Economy, *XXXIX Annual Conference of Monetary Studies* σελ 4

Για την πραγματοποίηση της εργασίας σε ένα λιμάνι είναι αρχικά απαραίτητη η καταγραφή των υπηρεσιών που προσφέρει η λιμενική αρχή στο πλοίο και τους επιβάτες, καθώς και η τιμολόγησή τους. Σημαντικό ρόλο παίζουν και οι υπόλοιπες προσφερόμενες υπηρεσίες στις εταιρείες του κλάδου από εξωτερικούς προμηθευτές όπως επίσης και τα φορολογικά έσοδα του κράτους. Η κατανάλωση των επιβατών και των πληρωμάτων στην ενδοχώρα, οι εκδρομές και τα έξοδα διαμονής και μεταφοράς είναι ένα σημαντικό μέρος της οικονομικής επίπτωσης.

Το πρώτο σημείο έρευνας για την οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας είναι το πρώτο σημείο επαφής του πλοίου με το λιμάνι, τη λιμενική αρχή. Η λιμενική αρχή έχει έσοδα από τη χρέωση των πλοίων για το αγκυροβόλιο, την πλοήγηση, την επιβίβαση/αποβίβαση, τον έλεγχο ασφαλείας και τις υπόλοιπες υπηρεσίες που αυτή παρέχει στο πλοίο από την άφιξή του μέχρι την αναχώρησή του. Επιπλέον, οι πράκτορες αναλαμβάνουν μεταξύ άλλων την προμήθεια των πλοίων, την οργάνωση και την επίβλεψη των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους επιβάτες και την παροχή ιατρικών υπηρεσιών προς τους επιβάτες και το πλήρωμα.

Όσον αφορά τα έξοδα των επιβατών και του πληρώματος στην ενδοχώρα, το μεγαλύτερο μερίδιο αυτών των εξόδων συγκεντρώνεται στις εκδρομές των επιβατών. Η πώληση αυτών των εκδρομών γίνεται σε μεγάλο βαθμό πάνω στο πλοίο, από μεγάλους tour operators, οι οποίοι έρχονται σε απευθείας συνεννόηση με τις εταιρείες κρουαζιέρας. Οι υπόλοιπες εκδρομές κλείνονται από τους επιβάτες είτε στη στεριά είτε μέσω του διαδικτύου εκ των προτέρων. Εκτός από τα έξοδα των επιβατών και του πληρώματος για οργανωμένες εκδρομές⁹², σημαντικό μέρος των εξόδων πραγματοποιείται για τις παρακάτω κατηγορίες:

- Φαγητό και ποτό
- Είσοδος σε μουσεία και άλλους αρχαιολογικούς χώρους
- Μεταφορά
- Αγορά τοπικών και duty free προϊόντων
- Διαμονή σε ξενοδοχεία
- Διασκέδαση

⁹² Stefanidaki Evaggelia, (2010) *Cruise multiplier effects and social perception as determinant factor of local development*, Department of Shipping, Trade and Transport University of the Aegean σελ 7

Επιπλέον, πρέπει να εξεταστεί η επίπτωση του κλάδου της κρουαζιέρας στο δημόσιο τομέα. Μαζί με τα έσοδα της λιμενικής αρχής και τη φορολογία των εταιρειών κρουαζιέρας, για κάθε επιβάτη πρέπει επιπλέον να εξεταστεί και ο κατά κεφαλή φόρος που πληρώνεται για κάθε επιβάτη που αποβιβάζεται στο λιμάνι.

Συνοπτικά, η οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας σε ένα λιμάνι μπορεί να απεικονιστεί ως εξής:

1. Άμεσες Οικονομικές Επιπτώσεις

- Άμεση επίπτωση από τις εταιρείες κρουαζιέρας στη λιμενική αρχή και τους προμηθευτές.
 - Υπηρεσίες που προσφέρει η λιμενική αρχή στο πλοίο και στους επιβάτες και η τιμολόγησή τους
 - Καβοδεσία – Καβολυσία
 - Ρυμούλκηση
 - Πιλοτάρισμα
 - Προσόρμιση
 - Συντήρηση Πλοίων
 - Εφοδιασμός Καυσίμων
 - Τέλη Επιβατών
 - Παροχή Ρεύματος
 - Παροχή Νερού
 - Εργάτες, Τροφοδοσία, Μηχανήματα
 - Υπηρεσίες που ζητά το πλοίο από πράκτορες και προμηθευτές
 - Έξοδα ναυπηγήσεων και επισκευών
 - Κέρδη εταιρειών κρουαζιέρας σε σύνδεση με τον αριθμό των εργαζομένων και τα έξοδα αποζημίωσής τους.
- Άμεσα φορολογικά έσοδα του ελληνικού κράτους
 - Από τους ελλιμενισμούς των πλοίων,
 - Από τη φορολογία των εταιρειών και
 - Από τον κατά κεφαλή φόρο ανά επιβάτη.

- Άμεση επίπτωση από επιβάτες και πληρώματα
 - ο Κατανάλωση στα λιμάνια και την ενδοχώρα τους
 - ο Εκδρομές
 - Κλείνονται πάνω στο πλοίο (σε συνεργασία με την εταιρεία)
 - Κλείνονται μέσω internet ή στη στεριά
 - ο Έξοδα για διαμονή επιβατών πριν και μετά την κρουαζιέρα

2. Έμμεσες Οικονομικές Επιπτώσεις

Χρήση πολλαπλασιαστών που συνδέουν την άμεση οικονομική επίπτωση με τις έμμεσες οικονομικές επιπτώσεις

Στο αρχικό πλάνο της διπλωματικής εργασίας ήταν και η διεξαγωγή μελέτης περίπτωσης (case study) για κάποιο λιμάνι της ελληνικής επικράτειας που παρουσιάζει σημαντική δραστηριότητα στον κλάδο της κρουαζιέρας, ιδιαίτερα για το λιμάνι του Πειραιά. Η μελέτη αυτή είχε προγραμματιστεί να στηριχτεί σε ερωτηματολόγια στους επιβάτες, το πλήρωμα και τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη χώρα μας.

Ωστόσο οι δυσκολίες που εμφανίστηκαν στην περίοδο της διεξαγωγής της έρευνας δεν επέτρεψαν την πραγματοποίηση της έρευνας με ερωτηματολόγια. Πιο συγκεκριμένα, ήταν δύσκολο να συγκεντρωθεί ένα ασφαλές δείγμα μέσα από το σύνολο των επιβατών που αποβιβάζονται στο λιμάνι του Πειραιά. Η δυσκολία αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι αφενός δεν αποβιβάζονται όλοι οι επιβάτες και τα μέλη των πληρωμάτων σε ένα λιμάνι, αφετέρου συνήθως οργανώνονται εκδρομές απευθείας από το πλοίο στην ενδοχώρα, γεγονός που δυσκολεύει την προσέγγιση των επιβατών. Επιπλέον δυσκολία δημιούργησε το γεγονός ότι ο χρόνος στον οποίο θα μπορούσε να διεξαχθεί η έρευνα περιοριζόταν στον Οκτώβρη, μήνα στον οποίο αν και υπάρχουν αρκετές αφίξεις πλοίων στο λιμάνι του Πειραιά, η πληρότητα είναι μικρή και το δείγμα μη αντιπροσωπευτικό καθώς αυτά τα δρομολόγια καλύπτονται από εταιρείες που το καλοκαίρι δραστηριοποιούνται στη Μεσόγειο πριν μεταφέρουν τα πλοία τους στην Καραϊβική για τη χειμερινή περίοδο. Για το λόγο αυτό, για τη διεξαγωγή της διπλωματικής εργασίας έγινε συλλογή και επεξεργασία στοιχείων από έγκυρες πηγές, έρευνες και οργανισμούς τόσο για την ανάλυση της αγοράς όσο και για την εκτίμηση της οικονομικής επίπτωσης στον Πειραιά.

Για την καταγραφή αυτών των επιπτώσεων στο λιμάνι και την ενδοχώρα του Πειραιά στο πλαίσιο αυτής της διπλωματικής εργασίας χρησιμοποιούνται στοιχεία από τις παρακάτω πηγές:

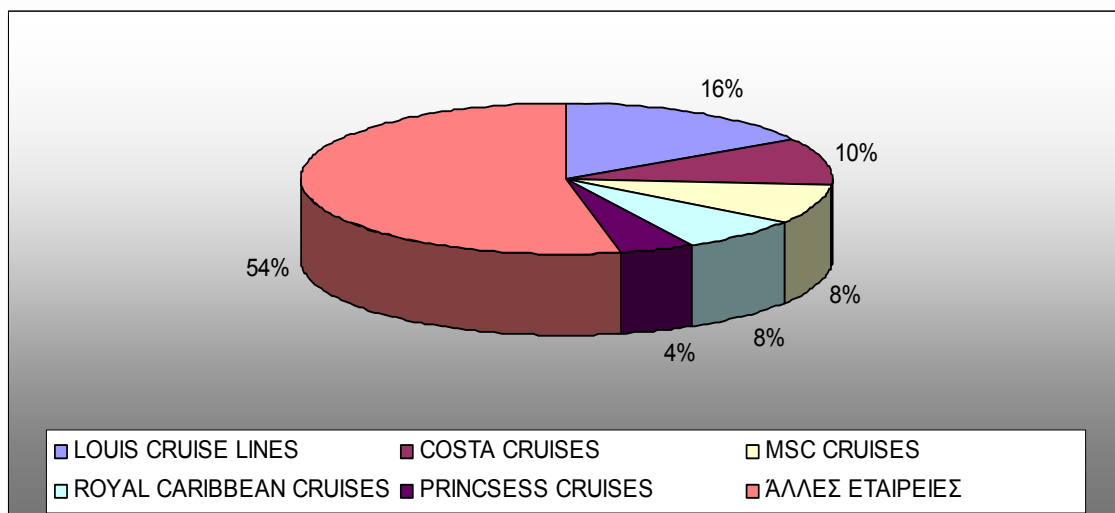
- Ο Ενιαίος Πίνακας Στατιστικών Στοιχείων Ετών 2008-2011 που δημοσιεύτηκε στις 8/3/2012 από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς
- Αναλυτικά Στοιχεία Αφίξεων και Αναχωρήσεων Κρουαζιερόπλοιων και Επιβατών για τα έτη 2011 και 2012, όπως παραδόθηκαν από τη Διεύθυνση Εξυπηρέτησης Πλοίων και το αρμόδιο Τμήμα Προσόρμισης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς
- Στοιχεία σχετικά με τα απαιτούμενα έξοδα των εταιρειών κρουαζιέρας, όπως αυτά παρουσιάστηκαν σε συναντήσεις με Διευθυντές Τμημάτων της εταιρείας Louis Hellenic Cruises
- Η Κλαδική Μελέτη της Εθνικής Τράπεζας σχετικά με τον κλάδο της Κρουαζιέρας, η οποία δημοσιεύτηκε τον Αύγουστο του 2012.
- Η ετήσια έκδοση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Κρουαζιέρας για την Οικονομική Επίπτωση του κλάδου στην Ευρωπαϊκή Οικονομία για το έτος 2011.

4.2. Η ΖΗΤΗΣΗ

4.2.1. ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Το 2011 το λιμάνι του Πειραιά χρησιμοποιήθηκε από 129 διαφορετικά πλοία που ανήκαν σε 54 εταιρείες του κλάδου. Από αυτά, 57 χρησιμοποίησαν το λιμάνι έστω και μία φορά ως λιμάνι αφετηρίας/τερματισμού (homeport). Συνολικά μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι από τις 952 αφίξεις/αναχωρήσεις, οι 569 αφορούσαν πλοία που χρησιμοποίησαν το λιμάνι ως ενδιάμεσο σταθμό και 383 ως λιμάνι αφετηρίας/τερματισμού. Το 2012, η πτώση στις 808 αφίξεις/αναχωρήσεις οφείλεται κυρίως στην πτώση κατά 18,6% των πλοίων που αναμένεται να χρησιμοποιήσουν το λιμάνι ως ενδιάμεσο σταθμό, οι οποίες αναμένεται να φτάσουν στις 463 αφίξεις/αναχωρήσεις. Η πτώση του αριθμού των πλοίων που θα ξεκινήσουν ή θα τελειώσουν το ταξίδι τους στον Πειραιά (345 αφίξεις/αναχωρήσεις, πτώση 9,9%), επηρεάζει και εκείνη τη συνολική κίνηση στο λιμάνι, αλλά σε μικρότερο βαθμό.

Διάγραμμα 4.1.:Αφίξεις πλοίων ανά εταιρεία στο λιμάνι του Πειραιά το 2011



Πηγή: Αναλυτικά Στοιχεία Αφίξεων και Αναχωρήσεων Κρουαζιερόπλοιων και Επιβατών 2011

Πρώτη στο συνολικό αριθμό πλοίων που χρησιμοποιούν το λιμάνι του Πειραιά παραμένει η εταιρεία Louis Cruise Lines, αφού τα 6 πλοία που ήταν υπό τη διαχείριση της εταιρείας πραγματοποίησαν 153 δρομολόγια από και προς τον Πειραιά το 2011. Αντίστοιχα το 2012 η εταιρεία δρομολογεί 4 πλοία υπό τη διαχείρισή της από τον Πειραιά σε συνολικά 108 δρομολόγια. Η πτώση αυτή οφείλεται κατά κύριο λόγο στο γεγονός ότι κατά τους θερινούς μήνες αποφάσισε τη δρομολόγηση του πλοίου Louis Crystal, με δύο δρομολόγια την εβδομάδα, από το λιμάνι του Λαυρίου. Ταυτόχρονα, δεν δρομολογούνται αυτή τη χρονιά δύο πλοία, το Thomson Spirit και το The Calypso, υπό τη διαχείριση της εταιρείας. Η εταιρεία Costa Cruises, η οποία το 2011 βρισκόταν στη δεύτερη θέση αφού δρομολόγησε 10 πλοία με συνολικά 99 δρομολόγια που χρησιμοποίησαν τον Πειραιά ως ενδιάμεσο σταθμό, το 2012 αναμένεται να πέσει στην πέμπτη θέση της σχετικής λίστας αφού σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΛΠ μέσα στο τρέχον έτος αναμένεται να δρομολογήσει τα 9 της πλοία σε μόλις 36 δρομολόγια, με 35 να χρησιμοποιούν τον Πειραιά ως ενδιάμεσο σταθμό και μόλις ένα ως λιμάνι αφετηρία/προορισμού. Οι τρεις εταιρείες που συμπληρώνουν την πρώτη πεντάδα στον παραπάνω πίνακα δεν αναμένεται να μεταβάλλουν σημαντικά τον αριθμό των δρομολογίων των πλοίων τους το 2012 σε σχέση με το 2011. Πιο συγκεκριμένα η MSC Cruises ενώ δρομολογούσε με ενδιάμεσο σταθμό τον Πειραιά 7 πλοία με 79

δρομολόγια το 2011, το 2012 δρομολογεί 8 πλοία με 80 δρομολόγια μέσω Πειραιά (και πάλι χωρίς κανένα πλοίο να έχει τον Πειραιά ως λιμάνι αφετηρίας/τερματισμού), η Royal Caribbean Cruises με τα 6 κρουαζιερόπλοιά της το 2012 θα πραγματοποιήσει 65 δρομολόγια από 72 το 2011 και τέλος η Princess Cruises με τα 5 της πλοία κρατάει σταθερό τον αριθμό των δρομολογίων που χρησιμοποιούν τον Πειραιά ως ενδιάμεσο σταθμό, 32 αφίξεις αναχωρήσεις, αυξάνοντας ταυτόχρονα κατά ένα, από 8 σε 9, τον αριθμό των ταξιδιών που ξεκινούν/τελειώνουν στον Πειραιά. Αναλυτικά οι αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων ανά εταιρεία στο λιμάνι του Πειραιά παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.1.: Αφίξεις ανά εταιρεία στο λιμάνι του Πειραιά για τα έτη 2011 & 2012

Ναυτιλιακή Εταιρεία	2011			2012		
	home-port	transit	ΣΥΝΟΛΟ	home-port	transit	ΣΥΝΟΛΟ
AIDA CRUISES		25	25		17	17
ALS MARINE CONSULTANCE LTD.	1		1	18	1	19
AZAMARA CLUB CRUISES	9	3	12	7		7
CAPELLO MARITIME S.A.	10	1	11		15	15
CARNIVAL CRUISES			0		1	1
CELEBRITY CRUISES		36	36		30	30
CLASSIC INTERNATIONAL CRUISES	12	13	25	2	7	9
CLUB MED		3	3		2	2
COMPAGNIE DU PONANT	11	1	12	12		12
COSTA CROCIERE S.p.A.		99	99	1	35	36
CROISIMER		2	2	5	1	6
CRYSTAL CRUISES	1	1	2	3	4	7
CUNARD	1	7	8	4	5	9
DEILMAN CRUISE	1		1	1		1
FRED OLSEN CRUISE LINES		2	2		2	2
FTI CRUISES			0		5	5
HAPAG LLOYD	4	1	5	3		3
HOLLAND AMERICA	3	14	17	1	14	15
IBEROCRUCEROS	19	1	20	12	2	14
INTERNATIONAL SHIPPING	1		1		1	1

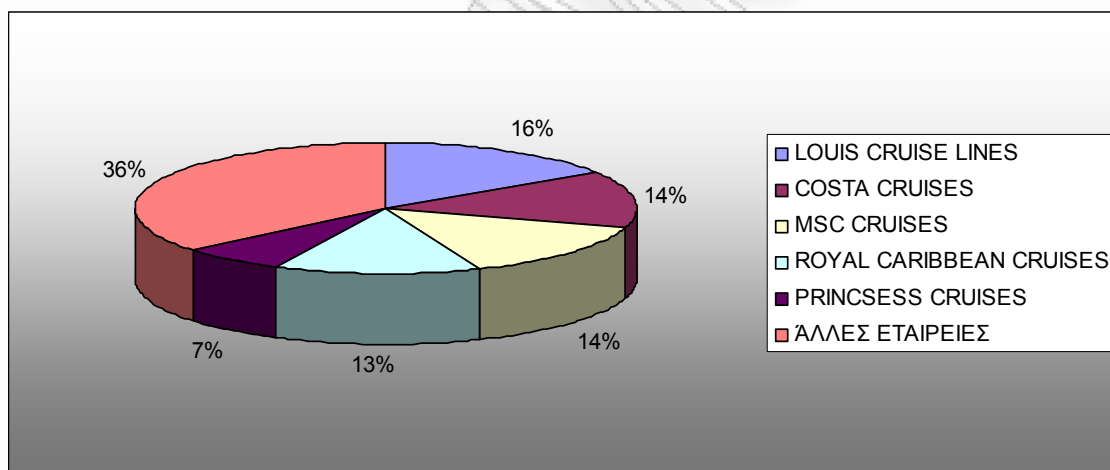
PARTNERS						
KRISTINA CRUISES		1	1			0
LOUIS CRUISE LINES	114	39	153	92	16	108
MAJESTIC INTERNATIONAL CRUISES INC.	1	21	22		12	12
MANA SHIPPING COMPANY LIMITED		2	2		3	3
MANO MARITIME		7	7		6	6
MITSUI LINES		1	1			0
MSC CROCIERE S.A.		79	79		80	80
NOBLE CALEDONIA	1		1			0
NORWEGIAN CRUISE LINE		20	20	1	26	27
OCEANIA CRUISES INC	10	2	12	9	2	11
OVERSEAS ADVENTURE TRAVEL	30	2	32	28		28
P&O	2	6	8		10	10
PEACE BOAT ORGANIZATION		3	3		2	2
PHOENIX REISEN		2	2		1	1
PLANTOUR & PARTNERS	3	4	7			0
PRINCESS CRUISES	8	32	40	9	32	41
PULLMANTUR CRUISES	25	4	29	22	2	24
REGENT SEVEN SEAS CRUISES	7	7	14	4	4	8
RESIDENCE SEA		1	1			0
ROYAL CARIBBEAN CRUISES	1	71	72		65	65
SAGA CRUISES		2	2		4	4
SEA CLOUD CRUISES	7	1	8	16		16
SEABOURN CRUISE LINE	28		28	21	8	29
SEADREAM YACHT CLUB	5		5	10		10
SEMESTER AT SEA		1	1		1	1
SILVERSEAS CRUISES	12	2	14	12	2	14
STAR CLIPPERS SAM	21	1	22	20		20
SWAN HELLENIC	4		4	4	1	5
THOMSON CRUISES		17	17		13	13
TRANSOCEAN		4	4		3	3
TRAVEL DYNAMICS INTERNATIONAL LTD	7		7	4	2	6
TUI CRUISES		13	13		14	14

VOYAGES ANTIQWITY	2	5	7		8	8
VOYAGES OF DISCOVERY		4	4	1	2	3
WIND STAR	22	1	23	23	1	24
ΥΠΟΛΟΙΠΑ		5	5		1	1
ΣΥΝΟΛΙΚΑ	383	569	952	345	463	808

Πηγή: Αναλυτικά Στοιχεία Αφίξεων και Αναχωρήσεων Κρουαζιερόπλοιων και Επιβατών για τα έτη 2011 και 2012

Όπως μπορούμε να δούμε στο πίνακα 4.2. και στο παρακάτω διάγραμμα, οι πέντε εταιρείες που είχαν το 2011 και το 2012 το μεγαλύτερο αριθμό δρομολογημένων πλοίων στο λιμάνι του Πειραιά, συγκεντρώνουν και σε όρους χωρητικότητας επιβατών τη μερίδα του λέοντος. Όσον αφορά το 2011 η κατάταξη ακολουθεί την ίδια σειρά με τον αριθμό των αφίξεων όπως παρουσιάστηκε και παραπάνω.

Διάγραμμα 4.2.: Συνολική Χωρητικότητα ανά εταιρεία στο λιμάνι του Πειραιά 2011



Πηγή: Αναλυτικά Στοιχεία Αφίξεων και Αναχωρήσεων Κρουαζιερόπλοιων και Επιβατών 2011

Η Louis Cruise Lines ήταν πρώτη με συνολική χωρητικότητα 247.647 επιβατών, εκμεταλλευόμενη τη μεγάλη διαφορά στον αριθμό των δρομολογίων από το λιμάνι του Πειραιά σε σχέση με τις υπόλοιπες εταιρείες, ακολουθούμενη από την Costa Cruises (219.226), την MSC Cruises (216.341), τη Royal Caribbean Cruises (205.030) και την Princess Cruises (103.789). Το 2012 η μείωση των δρομολογίων από την πλευρά της Costa Cruises, την οδήγησε στην Πέμπτη θέση και σε όρους χωρητικότητας επιβατών

(108.097). Το γεγονός ότι η Louis Cruises, αν και έμεινε στην κορυφή των δρομολογημένων πλοίων από το λιμάνι του Πειραιά, χρησιμοποιεί κυρίως μεσαίου μεγέθους πλοία (1.200 και 1.600 επιβατών) οδήγησε την εταιρεία σε πτώση στην τρίτη θέση με συνολική χωρητικότητα 162.420 επιβάτες. Από την άλλη πλευρά, οι εταιρείες MSC Cruises Royal και Caribbean Cruises διατηρώντας στα δρομολόγιά τους πλοία μεγάλης χωρητικότητας, άνω των 2.000 επιβατών, έφτασαν αντίστοιχα στις δύο πρώτες θέσεις της σχετικής λίστας με συνολική χωρητικότητα 213.329 και 179.315 επιβάτες αντίστοιχα, ενώ τέλος η Princess Cruises ανέβηκε στην τέταρτη θέση με συνολική χωρητικότητα 117.246 επιβάτες.

Πίνακας 4.2.: Συνολική Χωρητικότητα ανά εταιρεία στο λιμάνι του Πειραιά για τα έτη 2011 & 2012

	2011		2012	
Ναυτιλιακή Εταιρεία	Χωρητικότητα	Ποσοστό	Χωρητικότητα	Ποσοστό
AIDA CRUISES	58.070	3,74%	42.660	3,30%
ALS MARINE CONSULTANCE LTD.	45	0,00%	855	0,07%
AZAMARA CLUB CRUISES	8.640	0,56%	5.330	0,41%
CAPELLO MARITIME S.A.	7.150	0,46%	9.750	0,75%
CARNIVAL CRUISES	0	0,00%	4.200	0,33%
CELEBRITY CRUISES	102.880	6,62%	87.073	6,74%
CLASSIC INTERNATIONAL CRUISES	8.027	0,52%	3.799	0,29%
CLUB MED	1.176	0,08%	784	0,06%
COMPAGNIE DU PONANT	1.817	0,12%	1.478	0,11%
COSTA CROCIERE S.p.A.	219.226	14,10%	108.097	8,37%
CROISIMER	400	0,03%	1.200	0,09%
CRYSTAL CRUISES	2.280	0,15%	7.762	0,60%
CUNARD	27.544	1,77%	29.252	2,26%
DEILMAN CRUISE	650	0,04%	650	0,05%
FRED OLSEN CRUISE LINES	1.860	0,12%	1.810	0,14%
FTI CRUISES	0	0,00%	1.755	0,14%
HAPAG LLOYD	2.686	0,17%	2.094	0,16%
HOLLAND AMERICA	29.408	1,89%	26.168	2,03%
IBEROCRUCEROS	37.724	2,43%	23.512	1,82%

INTERNATIONAL SHIPPING PARTNERS	132	0,01%	132	0,01%
KRISTINA CRUISES	650	0,04%	0	0,00%
LOUIS CRUISE LINES	247.647	15,93%	164.240	12,72%
MAJESTIC INTERNATIONAL CRUISES INC.	13.486	0,87%	7.356	0,57%
MANA SHIPPING COMPANY LIMITED	1.200	0,08%	1.800	0,14%
MANO MARITIME	7.790	0,50%	6.069	0,47%
MITSUI LINES	576	0,04%	0	0,00%
MSC CROCIERE S.A.	216.341	13,92%	213.329	16,52%
NOBLE CALEDONIA	114	0,01%	0	0,00%
NORWEGIAN CRUISE LINE	60.716	3,91%	67.830	5,25%
OCEANIA CRUISES INC	11.038	0,71%	10.920	0,85%
OVERSEAS ADVENTURE TRAVEL	1.636	0,11%	1.434	0,11%
P&O	12.708	0,82%	22.182	1,72%
PEACE BOAT ORGANIZATION	4.686	0,30%	3.124	0,24%
PHOENIX REISEN	1.900	0,12%	700	0,05%
PLANTOUR & PARTNERS	1.225	0,08%	0	0,00%
PRINCESS CRUISES	103.789	6,68%	117.246	9,08%
PULLMANTUR CRUISES	52.759	3,39%	41.872	3,24%
REGENT SEVEN SEAS CRUISES	9.910	0,64%	5.644	0,44%
RESIDENCE SEA	1.042	0,07%	0	0,00%
ROYAL CARIBBEAN CRUISES	205.030	13,19%	179.315	13,88%
SAGA CRUISES	1.015	0,07%	2.399	0,19%
SEA CLOUD CRUISES	672	0,04%	1.216	0,09%
SEABOURN CRUISE LINE	11.648	0,75%	14.530	1,12%
SEADREAM YACHT CLUB	1.160	0,07%	1.740	0,13%
SEMESTER AT SEA	700	0,05%	700	0,05%
SILVERSEAS CRUISES	5.608	0,36%	5.120	0,40%
STAR CLIPPERS SAM	4.114	0,26%	3.840	0,30%
SWAN HELLENIC	1.764	0,11%	2.205	0,17%
THOMSON CRUISES	23.426	1,51%	17.914	1,39%
TRANSOCEAN	2.600	0,17%	1.950	0,15%
TRAVEL DYNAMICS INTERNATIONAL LTD	868	0,06%	744	0,06%

TUI CRUISES	27.300	1,76%	28.758	2,23%
VOYAGES ANTIQWITY	2.660	0,17%	3.040	0,24%
VOYAGES OF DISCOVERY	2.460	0,16%	2.268	0,18%
WIND STAR	4.204	0,27%	3.712	0,29%
ΥΠΟΛΟΙΠΑ	274	0,02%	13	0,00%
ΣΥΝΟΛΙΚΑ	1.554.431	100,00%	1.291.571	100,00%

Πηγή: Αναλυτικά Στοιχεία Αφίξεων και Αναχωρήσεων Κρουαζιερόπλοιων και Επιβατών για τα έτη 2011 και 2012

Στα παραπάνω, όπως είχε αναφερθεί και προηγουμένως στην ανάλυση της παγκόσμιας αγοράς, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι διαδικασίες συγχωνεύσεων που γίνονται στον κλάδο της κρουαζιέρας παγκοσμίως με την εξαγορά των εταιρειών Costa Cruises, Princess Cruises, AIDA Cruises, Holland America Cruises, P&O Cruises, Iberocruises, Cunard και Seabourn Cruise Line από τον όμιλο Carnival και των εταιρειών Celebrity Cruises, Pullmantur Cruises, CDF και Azamara Club Cruises από τη Royal Caribbean Cruises. Οι συγχωνεύσεις αυτές έχουν οδηγήσει σε μεγάλη συγκέντρωση του κλάδου παγκοσμίως με αποτέλεσμα οι τέσσερις μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου, οι Carnival Lines, Royal Caribbean, Norwegian Cruise Line και MSC Cruises να μετρούν το 84,4% της παγκόσμιας αγοράς. Αυτές οι τέσσερις εταιρείες μαζί με την Louis Cruise Lines κατέχουν πάνω από το 88% της συνολικής χωρητικότητας στο λιμάνι του Πειραιά.

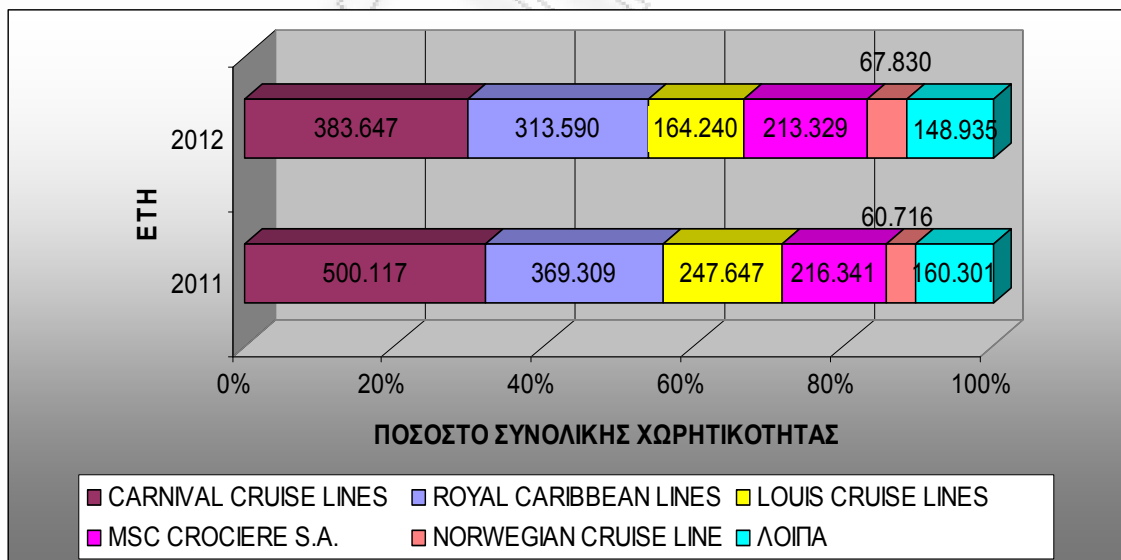
Πίνακας 4.3.: Χωρητικότητα ανά όμιλο εταιρειών στο για τα έτη 2011 & 2012

Ναυτιλιακή Εταιρία	2011		2012	
	Χωρητικότητα	Ποσοστό	Χωρητικότητα	Ποσοστό
CARNIVAL CRUISE LINES	500.117	32,17%	383.647	29,70%
ROYAL CARIBBEAN LINES	369.309	23,76%	313.590	24,28%
LOUIS CRUISE LINES	247.647	15,93%	164.240	12,72%
MSC CROCIERE S.A.	216.341	13,92%	213.329	16,52%
NORWEGIAN CRUISE LINE	60.716	3,91%	67.830	5,25%
ΛΟΙΠΑ	160.301	10,31%	148.935	11,53%
ΣΥΝΟΛΙΚΑ	1.554.431	100,00%	1.291.571	100,00%

Πηγή: Αναλυτικά Στοιχεία Αφίξεων και Αναχωρήσεων Κρουαζιερόπλοιων και Επιβατών για τα έτη 2011 και 2012

Η Carnival Cruise Lines και η Royal Caribbean Lines παραμένουν και το 2012, όπως και το 2011, στις δύο πρώτες θέσεις όσον αφορά την χωρητικότητα των πλοίων τους, παρά την πτώση του απόλυτου αριθμού των πλοίων που χρησιμοποιούν. Η εταιρεία Louis Cruise Lines έπεσε στην τέταρτη θέση της σχετικής λίστας το 2012 από την Τρίτη θέση του 2011, λόγω κυρίως της δρομολόγησης ενός πλοίου της όπως αναφέραμε και νωρίτερα από το λιμάνι του Λαυρίου κατά την περίοδο των καλοκαιρινών μηνών μένοντας πίσω από την MSC Cruises, η οποία με τη χρήση των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων προσφέρει υπηρεσίες μαζικού τουρισμού. Τέλος, η εταιρεία Norwegian Cruise Line με την αύξηση των δρομολογίων της από το λιμάνι του Πειραιά από 20 το 2011 σε 27 το 2012, ανέβασε σημαντικά το ποσοστό της όσον αφορά τη συνολική χωρητικότητα των πλοίων της. Η εταιρεία για το 2012 πρόσθεσε στα δρομολόγια του Norwegian Jade, το οποίο δρομολογούνταν στο λιμάνι του Πειραιά και το 2011, με χωρητικότητα 3.130 επιβάτες, ένα επιπλέον πλοίο για την καλοκαιρινή περίοδο μέσω του Πειραιά, το Norwegian Spirit, χωρητικότητας 2.018 επιβατών.

Διάγραμμα 4.3.: Συνολική Χωρητικότητα Κρουαζιερόπλοιων ανά Όμιλο στο λιμάνι του Πειραιά για τα έτη 2011 & 2012

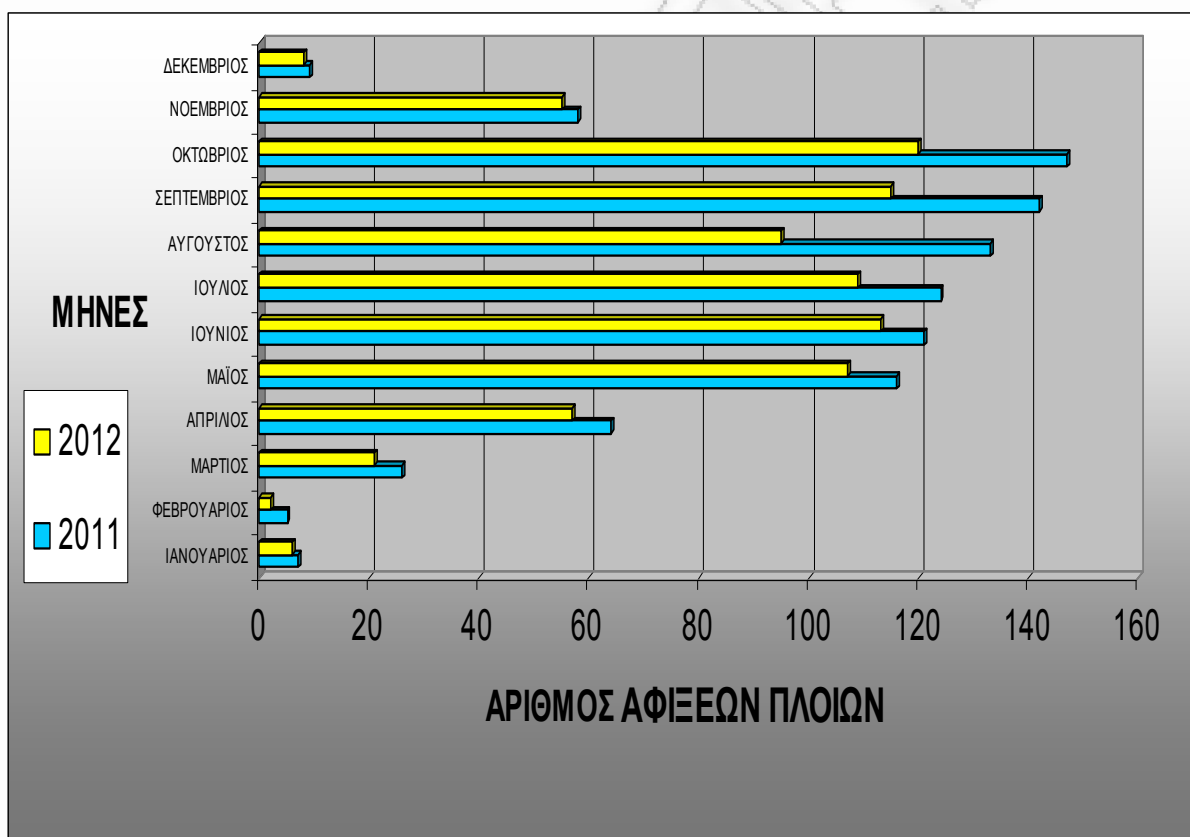


Πηγή: Αναλυτικά Στοιχεία Αφίξεων και Αναχωρήσεων Κρουαζιερόπλοιων και Επιβατών για τα έτη 2011 και 2012

4.2.2. ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Το 2011 έφτασαν και αναχώρησαν από το λιμάνι του Πειραιά 952 κρουαζιερόπλοια. Το 2012 αναμένεται ότι ο αριθμός αυτός θα πέσει στα 808 κρουαζιερόπλοια. Όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε και από το παρακάτω διάγραμμα, η κίνηση κορυφώνεται το διάστημα ανάμεσα στο Μάιο και τον Οκτώβριο.

Διάγραμμα 4.4.: Διακύμανση αφίξεων πλοίων ανά μήνα στο λιμάνι του Πειραιά για τα έτη 2011 & 2012



Πηγή: Αναλυτικά Στοιχεία Αφίξεων και Αναχωρήσεων Κρουαζιερόπλοιων και Επιβατών για τα έτη 2011 και 2012

Η αύξηση αυτή των αφίξεων και αναχωρήσεων για τους μήνες από το Μάιο έως και τον Αύγουστο είναι αναμενόμενη αφού τους θερινούς μήνες η κινητικότητα του κλάδου μεταφέρεται από την Καραϊβική στη Μεσόγειο. Όσον αφορά τους μήνες Σεπτέμβριο και Οκτώβριο, θα ήταν αναμενόμενη μία σχετική πτώση της κίνησης στο

λιμάνι του Πειραιά και γενικότερα στην Ανατολική Μεσόγειο. Παρ' όλα αυτά κάτι τέτοιο δεν παρατηρείται από τα στοιχεία του ΟΛΠ. Αυτό εξηγείται και από το γεγονός ότι πολλές εταιρείες που δραστηριοποιούνται το καλοκαίρι στη Βόρεια Θάλασσα, μεταφέροντας τα πλοία τους στην Καραϊβική για να εκμεταλλευτούν την αύξηση της κίνησης στην περιοχή τους χειμερινούς μήνες, προσπαθούν να επωφεληθούν από το καλό μεσογειακό κλίμα τους πρώτους φθινοπωρινούς μήνες και οργανώνουν κρουαζιέρες για αυτό το διάστημα στη Μεσόγειο, συμπεριλαμβανομένου και του λιμανιού του Πειραιά.

Όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω για να μπορέσουμε να εκτιμήσουμε τη δυναμικότητα ενός λιμανιού στην αγορά πρέπει να κοιτάζουμε εκτός από τον αριθμό των πλοίων που καταπλέουν σε αυτό και το μέγεθός τους. Τα πλοία που κατέπλευσαν στο λιμάνι του Πειραιά το 2011 είχαν συνολική χωρητικότητα 1.554.431 επιβάτες. Πιο συγκεκριμένα ο μέσος όρος της χωρητικότητας των 952 πλοίων ήταν 1.633 επιβάτες ενώ το 2012 η συνολική χωρητικότητα αναμένεται να κυμανθεί στους 1.291.571 επιβάτες, με μέσο όρο για το κάθε ένα από τα 808 πλοία στους 1.598 επιβάτες. Η κατανομή των πλοίων με βάση τη χωρητικότητας του απεικονίζεται στον παρακάτω πίνακα:

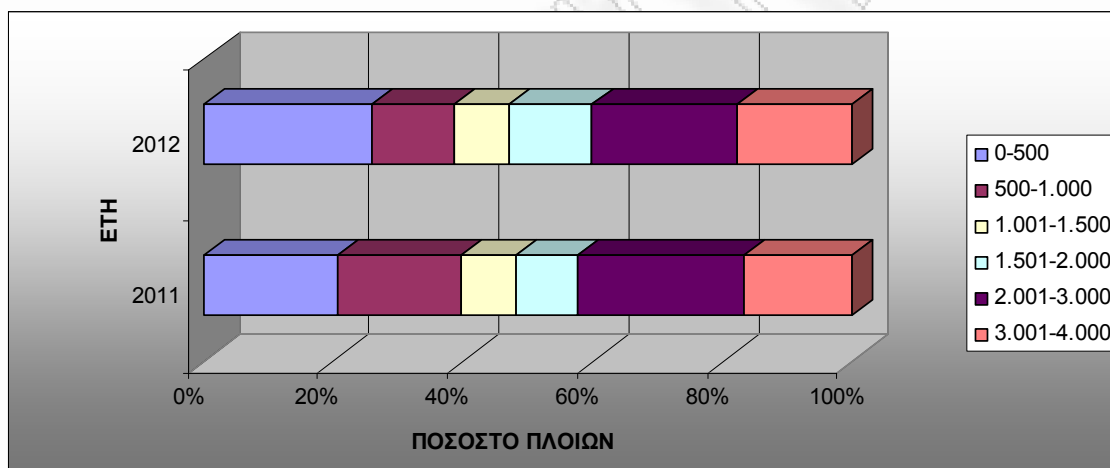
Πίνακας 4.4.: Κατανομή Χωρητικότητας Πλοίων στο λιμάνι του Πειραιά για τα έτη 2011 & 2012

Χωρητικότητα Πλοίων (σε αριθμό επιβατών)	Αριθμός Πλοίων	
	2011	2012
0-500	198	209
501-1.000	179	103
1.001-1.500	81	69
1.501-2.000	92	103
2.001-3.000	242	181
3.001-4.000	160	143
ΣΥΝΟΛΟ	952	808

Πηγή: Αναλυτικά Στοιχεία Αφίξεων και Αναχωρήσεων Κρουαζιερόπλοιων και Επιβατών για τα έτη 2011 και 2012

Μπορούμε λοιπόν να συμπεράνουμε ότι ο μέσος όρος χωρητικότητας των κρουαζιερόπλοιων που έφθασαν στο λιμάνι του Πειραιά όπως διαμορφώθηκε και τις δύο χρονιές είναι αποτέλεσμα όχι τόσο του γεγονότος ότι καταπλέουν στο λιμάνι μεγάλος αριθμός των μεσαίας τάξης κρουαζιερόπλοιων, μεγέθους από 1.000 έως 2.000 επιβάτες, όπως θα περιμέναμε, αλλά από το γεγονός ότι στο λιμάνι φτάνουν πολύ μεγάλα κρουαζιερόπλοια που προσφέρουν υπηρεσίες μαζικής κρουαζιέρας αλλά και πολλά μικρότερα πλοία που προσφέρουν υπηρεσίες κρουαζιέρας σε μικρό αριθμό επιβατών, χωρητικότητας μικρότερης των 1.000 ατόμων, εξισορροπώντας με τον τρόπο αυτό το μέσο όρο χωρητικότητας των πλοίων.

Διάγραμμα 4.5.: Κατανομή Χωρητικότητας Πλοίων στο λιμάνι του Πειραιά για τα έτη 2011 & 2012 (σε αριθμό επιβατών)



Πηγή: Αναλυτικά Στοιχεία Αφίξεων και Αναχωρήσεων Κρουαζιερόπλοιων και Επιβατών για τα έτη 2011 και 2012

4.2.3. ΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ

Ο Πειραιάς αποτελεί την κύρια πύλη για την Αθήνα και την ευρύτερη περιοχή, μία τουριστική περιοχή με ιστορική και πολιτιστική σημασία, καθώς επίσης και αφετηρία για τα νησιά του Αιγαίου που παρουσιάζουν εξαιρετικό τουριστικό

ενδιαφέρον⁹³. Αξιοποιώντας το διαχωρισμό των χαρακτηριστικών που καθορίζουν την ελκυστικότητα ενός λιμανιού, που έγινε σε προηγούμενο κεφάλαιο, παρατηρείται ότι όσον αφορά τις ιδιαίτερες συνθήκες της περιοχής του λιμανιού (situation factors), ο Πειραιάς συγκεντρώνει όλα τα απαραίτητα στοιχεία για την ανάπτυξη του λιμανιού των κρουαζιερόπλοιων. Το νέο αεροδρόμιο βοήθησε σημαντικά στη λύση ενός σημαντικού προβλήματος των παλαιότερων χρόνων, που αφορούσε τη σύνδεση των διαφορετικών μέσων, ικανοποιώντας εκείνους τους επιβάτες που ξεκινούσαν το ταξίδι τους από τον Πειραιά φτάνοντας στην Αθήνα αεροπορικά από μία άλλη χώρα. Η ανάπτυξη της απευθείας σύνδεσης των ξένων τουριστών με τα ελληνικά νησιά με πτήσεις charter αποτελεί έναν παράγοντα καθυστέρησης της κρουαζιέρας. Η μακρινή απόσταση του Πειραιά με την κύρια ευρωπαϊκή αγορά προέλευσης των επιβατών είναι ένας ακόμα σημαντικός παράγοντας. Αν και η Ελλάδα βρίσκεται κοντά στην Ιταλία, η οποία αποτελεί πηγή τουριστών κρουαζιέρας, πρέπει να προσέξουμε το γεγονός ότι η Ιταλία έχει και εκείνη πολλά λιμάνια που αποτελούν αφετηρία ταξιδιών κρουαζιέρας ενώ και το ταξίδι από τις ΗΠΑ, κύρια πηγή επιβατών για την παγκόσμια αγορά του κλάδου, είναι μακρινό και αρκετά ακριβό.

Ο Πειραιάς⁹⁴ είναι ενδιάμεσος σταθμός για τις περισσότερες εταιρείες του κλάδου, αν και αποτελεί λιμάνι αφετηρίας για αρκετά πλοία που δραστηριοποιούνται στην ανατολική Μεσόγειο. Τα τελευταία χρόνια η κίνηση των επιβατών κρουαζιέρας έχει σημειώσει μεγάλη αύξηση, έχοντας σημειώσει υπερδιπλάσιες επιδόσεις τα τελευταία χρόνια, όπως φαίνεται και από το διάγραμμα 4.6. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΛΠ, το 2010 ο αριθμός των επιβατών της κρουαζιέρας από το λιμάνι του Πειραιά ανήλθε σε 1.864.657 μειωμένος κατά 8% σε σύγκριση με το 2009, ενώ το 2011 σημείωσε ξανά σημαντική άνοδο κατά 35% φτάνοντας τον αριθμό των 2.517.371 επιβατών. Ωστόσο πρέπει να σημειωθεί ότι ακόμα και το 2010 παρουσιάστηκε αύξηση 2,62% στον αριθμό των επιβατών που έχουν τον Πειραιά ως λιμάνι αφετηρίας ανερχόμενος από 415.260 σε 426.147 επιβάτες μία αύξηση που συνεχίστηκε και την επόμενη χρονιά, 454.284 επιβάτες. Η συνολική μείωση στην κίνηση του λιμανιού το 2010 οφείλεται στη μείωση κατά 10,8% των διερχόμενων από το λιμάνι επιβατών σε

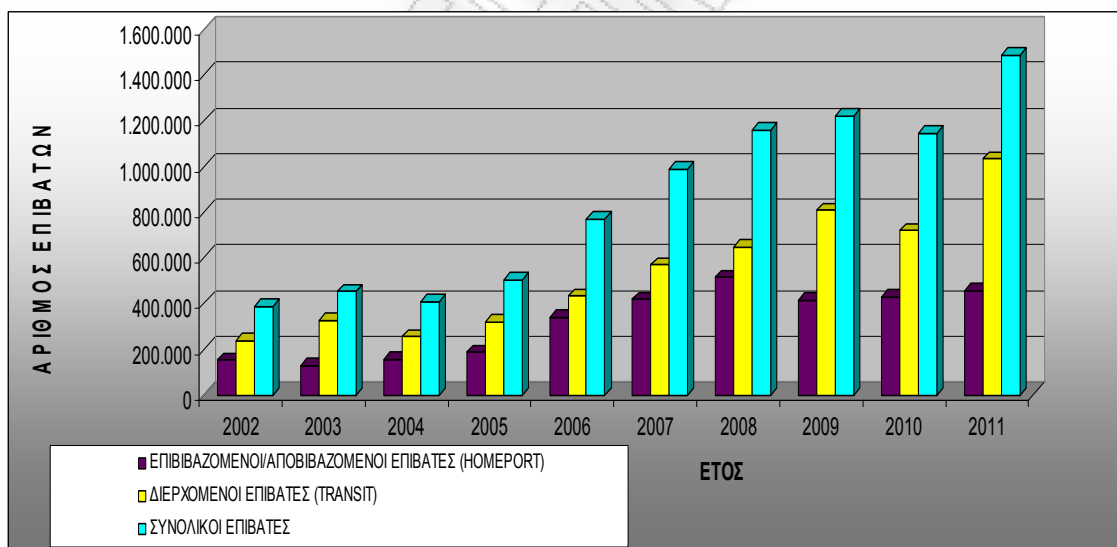
⁹³ Lekakou Maria, Pallis Athanasios, Vaggelas George, (2009) The potential of Piraeus as a major Mediterranean Cruise home-port: A selection criteria analysis *4th International Conference on Tourism, 2009, Rhodes, Greece* σελ 7-9

⁹⁴ Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.(2008) *ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ 1996 - 2007 & Στατιστικά Στοιχεία ΟΛΠ 2003-2010* <http://www.olp.gr/stats>

1.438.510 από 1.612.746. Η τάση αυτή αντιστράφηκε το 2011 με την άνοδο των διερχόμενων επιβατών στο επίπεδο των 2.063.087 επιβατών, άνοδο κατά 43,42%. Αποδεικνύεται λοιπόν πως η κίνηση των επιβατών κρουαζιέρας επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό το 2010 από τη συνολικότερη μείωση στην αγορά λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, ενώ η αναμικτή ανάκαμψη της παγκόσμιας αγοράς την επόμενη χρονιά οδήγησε σε σημαντική άνοδο του αριθμού των διερχόμενων επιβατών.

Αυτό που πρέπει να σημειωθεί σχετικά με την καταγραφή των επιβατών στο λιμάνι του Πειραιά είναι το γεγονός ότι, τόσο για τους διερχόμενους όσο και για όσους ξεκινάνε το ταξίδι τους από τον Πειραιά, ο ΟΛΠ καταγράφει ξεχωριστά κάθε επιβίβαση και αποβίβαση του ίδιου επιβάτη. Επομένως, για τη μέτρηση της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας στον Πειραιά και την ενδοχώρα του σε συνάρτηση με τον αριθμό των επιβατών στο παρακάτω διάγραμμα και στο εξής, θα πρέπει ο αριθμός αυτός των transit επιβατών να διαιρείται δια του 2.

Διάγραμμα 4.6.: Ετήσια Μεταβολή Επιβατικής Κίνησης Κρουαζιέρας στο Λιμάνι του Πειραιά



Πηγή : Στοιχεία ΟΛΠ

Με την υπόθεση ότι η παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας μέσα στο 2012 θα αυξηθεί σε 20.135.000 από 19.177.000 (αύξηση 5%)⁹⁵ και ότι η Ελλάδα γενικότερα και ο Πειραιάς πιο συγκεκριμένα θα διατηρήσουν το μερίδιό τους στην παγκόσμια αγορά

⁹⁵ <http://www.cruisemarketwatch.com/>

κρουαζιέρας, αναμένεται ότι η κίνηση στο λιμάνι του Πειραιά θα αυξηθεί σε 2.643.000 επιβάτες (477.000 επιβιβαζόμενοι/αποβιβαζόμενοι στον Πειραιά και 2.166.000 διερχόμενοι).

Πίνακας 4.5.: Ετήσια Μεταβολή Επιβατικής Κίνησης Κρουαζιέρας στο Λιμάνι του Πειραιά

	ΕΠΙΒΙΒΑΖΟΜΕΝΟΙ/ ΑΠΟΒΙΒΑΖΟΜΕΝΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ (HOMEPORT)	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ (TRANSIT)	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ
2002	152.433	234.764	387.197
2003	127.777	324.729	452.506
2004	153.089	254.634	407.723
2005	184.763	317.545	502.308
2006	340.389	430.852	771.241
2007	417.811	568.468	986.279
2008	512.597	646.993	1.159.590
2009	415.260	806.373	1.221.633
2010	426.147	719.255	1.145.402
2011	454.284	1.031.544	1.485.828

Πηγή : Στοιχεία ΟΛΠ

4.3. Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ

4.3.1. ΟΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Ο λιμένας του Πειραιά ⁹⁶ αποτελεί ένα σημαντικό προορισμό για κρουαζιερόπλοια εντός της Μεσογείου, διαθέτοντας 11 θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης (παραβολής) πλοίων και έχοντας τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των μεγαλύτερων πλοίων του είδους. Οι θέσεις πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι του Πειραιά βρίσκονται την ανατολική πλευρά του λιμανιού στις πύλες E11 και E12.

⁹⁶ Παρουσίαση Κρουαζιέρας <http://www.olp.gr/el/cruise-greece/cruise-info>

Για την εξυπηρέτηση των επιβατών του εξωτερικού λειτουργούν 2 Σταθμοί Επιβατών Εξωτερικού. Στον πρώτο λειτουργούν αναψυκτήριο, Γραφείο τουρισμού και εξυπηρέτησης πελατών, κλιματιζόμενη αίθουσα αναμονής, καταστήματα αφορολόγητων ειδών, Τουριστική Αστυνομία, Τελωνείο και άλλες απαραίτητες υπηρεσίες για τους επιβάτες, όπως θυρίδες φύλαξης αποσκευών κλπ, ενώ στον δεύτερο, που είναι μικρότερος λειτουργεί μόνο μία κλιματιζόμενη αίθουσα αναμονής και καταστήματα αφορολόγητων ειδών. Σε παραπλήσιο χώρο λειτουργεί υπαίθριο γκαράζ για τη στάθμευση των τουριστικών λεωφορείων. Η διακίνηση από τους χώρους πρόσδεσης προς το Σταθμό Επιβατών γίνεται με μεταφορικά μέσα που διαθέτει ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ). Συνοπτικά οι προσφερόμενοι χώροι για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά είναι οι εξής:

- 11 θέσεις πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων
- 2 επιβατικοί σταθμοί
- 60 θέσεις πούλμαν
- 1 ελικοδρόμιο

Χάρτη 4.1.: Τα σχέδια επέκτασης για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας στον ΟΛΠ



Πηγή: www.olp.gr

Η ΟΛΠ Α.Ε. επιδιώκει σταθερά, όπως η ίδια τονίζει, την προσέλκυση μεγαλύτερου μεριδίου αγοράς στο χώρο της κρουαζιέρας η οποία είναι πολλαπλώς επωφελής για την εθνική οικονομία δημιουργώντας παράπλευρες θέσεις εργασίας και ενισχύοντας το τουριστικό συνάλλαγμα. Για το λόγο αυτό πρόσφατα έγινε η επέκταση του νότιου τμήματος του λιμανιού (του Τερματικού Σταθμού Κρουαζιερόπλοιων Β) με 6 νέες αποβάθρες μήκους περισσότερο από 400μ η κάθε μία με σκοπό την παροχή της δυνατότητας πρόσδεσης στα νέα μεγαλύτερα πλοία. Προωθείται επιπλέον η κατασκευή του Τερματικού Σταθμού Κρουαζιερόπλοιων Γ, βορειότερα του κεντρικού σταθμού Α, όπως και η κατασκευή μίας μονόγραμμης σιδηροδρομικής τροχιάς κατά μήκος όλου του λιμανιού του Πειραιά για την εξυπηρέτηση των επιβατών, η οποία έχει ήδη γίνει αποδεκτή και σχεδιάζεται, και ενός ξενοδοχείου 5 αστέρων δίπλα ακριβώς στο κεντρικό Τερματικό Σταθμό Κρουαζιερόπλοιων Α, μία διαδικασία η οποία βρίσκεται σε δημόσιο διαγωνισμό.

4.3.2. ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Ύστερα από έρευνα⁹⁷ που έγινε στα 20 μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια το 2010 καταγράφηκαν 70 παρεχόμενες υπηρεσίες στα επιβατηγά λιμάνια, οι οποίες μπορούν να χωριστούν στις παρακάτω τρεις κατηγορίες:

- Βασικές υπηρεσίες. 17 από αυτές τις υπηρεσίες παρέχονται και στα 20 λιμάνια
- Σημαντικές υπηρεσίες. 18 υπηρεσίες παρέχονται σε 10 έως 19 λιμάνια του δείγματος
- Δευτερεύουσες υπηρεσίες. Οι υπόλοιπες 35 υπηρεσίες προσφέρονται σε 1 έως 9 λιμάνια.

⁹⁷ Georgio K. Vaggelas & Athanasios A. Pallis (2010) Passenger Ports: Services Provision and Their Benefits *Maritime Policy and Management* σελ 74-79

Πίνακας 4.6.: Οι παρεχόμενες υπηρεσίες στα επιβατηγά λιμάνια

Βασικές υπηρεσίες	Σημαντικές υπηρεσίες	Δευτερεύουσες υπηρεσίες	
Αποβάθρα	Αγκυροβόλιο	Έλεγχος εισιτηρίου	Έκδοση εισιτηρίων
Καβοδεσία-Καβολυσία	Παροχή νερού	Εστιατόρια	Μετακίνηση επιβατών
Ελλιμενισμός	Τελωνείο	Τραπεζικές υπηρεσίες	Σταθμός πρώτων βοηθειών
Αντιρρυπαντικός εξοπλισμός	Ρυμούλκηση	Ηλεκτρονικό εμπόριο	Υπηρεσίες αποθήκευσης
Διαχείριση αποβλήτων πλοίων	Μαγαζιά	Συναλλαγματικές υπηρεσίες	Σημεία πρόσβασης στο internet
Οδικό δίκτυο λιμανιού	Καφετέριες	Διαχείριση κίνησης πλοίων	Ταχυδρομικές υπηρεσίες
Σύνδεση με το οδικό δίκτυο	Παροχή ηλεκτρικής ενέργειας	Ενοικίαση αυτοκινήτων	Υπηρεσία εκβάθυνσης
Υποδομές για οχήματα στη λιμενική περιοχή	Υπηρεσίες στάθμευσης	Παροχή τηλεφωνικής σύνδεσης	Αυτόματες ταμειακές μηχανές
Ασφάλεια	Υπηρεσίες πλοήγησης	Ξενοδοχεία	Ηλεκτρονικές πληροφορίες
Προστασία	Προμήθεια πλοίων	Αυτόματοι πωλητές	Υπηρεσίες ζύγισης
Τερματικός σταθμός επιβατών	Επισκευές πλοίων	Έλεγχος αεροπορικών εισιτηρίων	Τουριστική αστυνομία
Επιβίβαση-Αποβίβαση	Χώροι αναμονής	Πολιτιστικά κέντρα	Πλωτός γερανός
Υποδομές σύνδεσης με δίκτυο μεταφορών	Τηλέφωνα	Παροχή οχήματος για ασυνόδευτα οχήματα	Μεταφορά φορτίων (ανάμεσα σε οχήματα)
Κανάλι πλοήγησης	Χώρος ταξί	Παγοθραυστικές υπηρεσίες	Χώροι διασκέδασης

Λιμενολεκάνη	Προμήθεια καυσίμων	Περιήγηση στο λιμάνι	Φορτοεκφόρτωση ασυνόδευτων φορτηγών
Κυματοθραύστες	Διαχείριση αποσκευών	Διαχείριση κίνησης μέσα στο λιμάνι	Σιδηροδρομικό δίκτυο εντός του λιμανιού
Σηματοδότηση λιμανιού	Πυροσβεστικές υπηρεσίες	Φράγμα	Υπηρεσίες διάσωσης
	Σημεία πληροφόρησης	Συνεργασία με αεροδρόμιο για μεταφορά αποσκευών	

Πηγή: Vaggelas Georgio & Pallis Athanasios (2010) Passenger Ports: Services Provision and Their Benefits, *Maritime Policy and Management* σελ 78

Όσον αφορά τις κύριες προσφερόμενες υπηρεσίες, αυτές χωρίζονται σε έξι διαφορετικές ομάδες. Η πρώτη περιλαμβάνει υπηρεσίες που προσφέρονται σε όλα τα επιβατηγά πλοία, η δεύτερη περιλαμβάνει υπηρεσίες προς τους επιβάτες. Στην τρίτη κατηγορία έχουμε εκείνες τις υπηρεσίες που προσφέρονται στα οχήματα (αυτοκίνητα και φορτηγά). Μία ακόμα ομάδα, είναι εκείνη που συγκεντρώνει τις υπηρεσίες πλοήγησης των πλοίων. Τέλος οι δύο τελευταίες ομάδες αφορούν αντίστοιχα τις υπηρεσίες ασφάλειας και προστασίας των μεταφορών και την προστασία του περιβάλλοντος. Ο διαχωρισμός αυτός παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 4.7.: Ο διαχωρισμός των κύριων υπηρεσιών στα επιβατηγά λιμάνια

Υπηρεσίες στα πλοία	Υπηρεσίες περιβαλλοντικής προστασίας	Υπηρεσίες στα οχήματα
Αποβάθρα	Αντιρρυπαντικός εξοπλισμός	Οδικό δίκτυο λιμανιού
Καβοδεσία-Καβολυσία	Διαχείριση αποβλήτων πλοίων	Σύνδεση με το οδικό δίκτυο
Ελλιμενισμός		Υποδομές για οχήματα στη λιμενική περιοχή
Υπηρεσίες στους επιβάτες	Υπηρεσίες ασφάλειας και προστασίας	Υπηρεσίες Πλοήγησης
Τερματικός σταθμός	Ασφάλεια	Κανάλι πλοήγησης

επιβατών		
Επιβίβαση-Αποβίβαση	Προστασία	Λιμενολεκάνη
Υποδομές σύνδεσης με δίκτυο μεταφορών		Κυματοθραύστες
		Σηματοδότηση λιμανιού

Πηγή: Vaggelas Georgio & Pallis Athanasios (2010) Passenger Ports: Services Provision and Their Benefits, *Maritime Policy and Management* σελ 82

Το λιμάνι του Πειραιά προσφέρει στα κρουαζιερόπλοια που φιλοξενούνται σε αυτό όλες τις παραπάνω υπηρεσίες, απαραίτητες για την καλύτερη εξυπηρέτησή τους. Οι υπηρεσίες αυτές καλύπτουν όλο το εύρος των απαιτούμενων διαδικασιών για ένα πλοίο ούτως ώστε να προσορμίσει με ασφάλεια και να είναι έτοιμο για την επόμενη αναχώρησή του.

Για την ασφαλή άφιξη του πλοίου στο λιμάνι, το υπουργείο προσφέρει την πλοήγηση του πλοίου (pilotage) από τη στιγμή της εισόδου του στην περιοχή του λιμανιού προς την αποβάθρα. Ο ρόλος του θαλάσσιου πιλότου⁹⁸ είναι να βοηθήσει τον πλοίαρχο του πλοίου κατά τη διάρκεια του διάπλου του πλοίου από και προς την αποβάθρα σε μία συγκεκριμένη περιοχή πλοήγησης, παρέχοντας τοπική γνώση της πλοήγησης και επιχειρησιακά θέματα σε συνδυασμό με την εξειδικευμένη εμπειρία χειρισμού του πλοίου. Κατά γενικό κανόνα, ο πιλότος συμβουλεύει τον καπετάνιο, ο οποίος παραμένει υπεύθυνος για τη «συμπεριφορά» του πλοίου. Ο πιλότος είναι απόλυτα εξοικειωμένος με τις ειδικές απαιτήσεις και συνθήκες στη συγκεκριμένη περιοχή πλοήγησης και με τις οποίες δεν μπορεί να αναμένεται να είναι ο καπετάνιος πλήρως εξοικειωμένος, όπως ισχυρά παλιρροιακά ρεύματα, τα ρεύματα ρήχωσης, την κίνηση των πλοίων στο λιμάνι και άλλους κινδύνους. Επιπλέον, ο θαλάσσιος πιλότος παρέχει επίσης ένα ουσιαστικό σύνδεσμο επικοινωνίας με τις λιμενικές αρχές, τις αρχές εξυπηρέτησης θαλάσσιας κυκλοφορίας, τα ρυμουλκά, τους βαρκάρηδες και τα υπόλοιπα πλοία.

Για την προσόρμιση του πλοίου στην αποβάθρα απαιτείται η ρυμούλκησή (towage) του, η οποία πραγματοποιείται από εταιρείες που παρέχουν ρυμουλκά στο

⁹⁸ Piraeus Pilot Station <http://piraeuspilotstation.blogspot.gr/>

πλοίο. Τα ρυμουλκά⁹⁹ είναι μικρά μηχανοκίνητα πλοία με ισχυρές μηχανές για την εξυπηρέτηση των πλοίων που δεν πρέπει να κινούνται με τις δικές του μηχανές σε ένα λιμάνι. Όταν η ρυμούλκηση γίνεται εκούσια, δηλαδή με πρωτοβουλία του προς ρυμούλκηση πλοίου, όπως γίνεται στην περίπτωση των κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι, η σχέση ρυμουλκού – ρυμουλκούμενου ρυθμίζεται ως εξής:

1. Το ρυμουλκούμενο σκάφος κατευθύνει το ρυμουλκό για ασφαλή ναυσιπλοΐα
2. Αν αντίθετα, το ρυμουλκό κατευθύνει για ασφαλή ναυσιπλοΐα, τότε αυτό είναι υπεύθυνο για κάθε επερχόμενη ζημιά στο ρυμουλκούμενο.
3. Αν το ρυμουλκό υποστεί ναυτικό ατύχημα κατά τη διάρκεια της ρυμούλκησης, το ρυμουλκούμενο πλοίο θα πρέπει να αποδείξει ότι το ατύχημα οφειλόταν σε αμέλεια ή ανικανότητα του ρυμουλκού.

Η κύρια παρεχόμενη υπηρεσία από την πλευρά της λιμενικής αρχής προς τα κρουαζιερόπλοια που φτάνουν στο λιμάνι του Πειραιά είναι η φιλοξενία τους στις αποβάθρες της. Για την φιλοξενία αυτή απαιτείται η καβοδεσία κατά την άφιξη του πλοίου και η καβολυσία κατά την αναχώρησή του, παροχές που χρεώνονται ξεχωριστά με βάση την ολική χωρητικότητα το πλοίου από την πλευρά της λιμενικής αρχής, ενώ η κύρια χρέωση γίνεται για την παροχή της αποβάθρας ανά ημέρα και ανά μέτρο.

Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων είναι απαραίτητη η παροχή ύδατος και ρεύματος από τον ΟΛΠ, ειδικότερα στα κρουαζιερόπλοια, τα οποία λειτουργώντας και ως πλωτά ξενοδοχεία οι ανάγκες αυτές γίνονται πολύ μεγαλύτερες σε σύγκριση με υπόλοιπα πλοία. Η υδροδότηση¹⁰⁰ γίνεται είτε από κρουνούς του δικτύου είτε από πλωτές υδροφόρους του ΟΛΠ. Η χρέωση της υδροδότησης γίνεται ανά κυβικό μέτρο, ενώ τις νυκτερινές ώρες, και κατά Κυριακές και λοιπές εξαιρετικές ημέρες η χρέωση προσαυξάνεται κατά 30%. Όσον αφορά την παροχή ηλεκτρικού¹⁰¹ ρεύματος η χρέωση γίνεται ανά ημέρα και λήψη.

⁹⁹ Ρυμουλκό

<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A1%CF%85%CE%BC%CE%BF%CF%85%CE%BB%CE%BA%CF%8C>

¹⁰⁰ ΟΛΠ Α.Ε. (2012) *Τιμολόγιο Υδροδότησης στην Κατά Νόμο Χερσαία και Θαλάσσια Λιμενική Περιοχή του ΟΛΠ Α.Ε.* σελ 2

¹⁰¹ ΟΛΠ Α.Ε. (2008) *Τιμολόγιο Δικαιωμάτων Χρήσεως και Εκμισθώσεως Μηχανικών Μέσων και Εργαλείων Φορτοεκφορτώσεως* σελ 6

Ο ΟΛΠ για τη λειτουργία των ευκολιών υποδοχής αποβλήτων έχει οργανώσει Τμήμα Περιβαλλοντικών Ευκολιών¹⁰² στο οποίο είναι διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες που ακολουθούνται, τα έντυπα που απαιτούνται καθώς και τα Τέλη και τα τιμολόγια που ισχύουν για τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Στο Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων του ΟΛΠ, περιλαμβάνεται και η δυνατότητα για τα κρουαζιερόπλοια που προσεγγίζουν το λιμένα και δένουν στο Σταθμό Κρουαζιέρας του ΟΛΠ να παραδίδουν τα βοθρολύματά τους μέσω της σύνδεσής τους στο σταθερό μόνιμο δίκτυο υποδοχής αυτών, το οποίο κατασκευάστηκε για να καλύψει τις αυξημένες ανάγκες υποδοχής αυτών κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα το 2004, και το οποίο συνδέεται με το Σταθμό Βιολογικού Καθαρισμού της Αθήνας στην Ψυτάλλεια. Χάρη σε αυτή την υποδομή του ΟΛΠ, εξοικονομείται χρόνος για τα κρουαζιερόπλοια και παράλληλα επιτυγχάνεται εξοικονόμηση ενέργειας και καυσίμων, μείωση των αέριων ρύπων και αποφυγή κυκλοφοριακής συμφόρησης σε περίπτωση που η παράδοση γινόταν σε βυτιοφόρα οχήματα. Προσφάτως η ΟΛΠ Α.Ε. επέκτεινε το σταθερό δίκτυο υποδοχής βοθρολυμάτων από πλοία στην περιοχή του Κεντρικού Λιμένα, εξυπηρετώντας με τον τρόπο αυτό σε σύντομο χρονικό διάστημα και τα πλοία της ακτοπλοΐας. Ο ΟΛΠ παρέχει ευκολίες υποδοχής αποβλήτων πλοίων για όλες τις κατηγορίες αποβλήτων με βάση τα προβλεπόμενα στο Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων που εφαρμόζει. Στο σχέδιο ακολουθείται η κατηγοριοποίηση των αποβλήτων σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση MARPOL 73/78. Σύμφωνα με το σχέδιο¹⁰³, η διαχείριση αποβλήτων χωρίζεται σε δύο κατηγορίες, τη διαχείριση υγρών αποβλήτων και τη διαχείριση στερεών αποβλήτων. Στα υγρά απόβλητα περιλαμβάνονται πετρελαιοειδή απόβλητα και προϊόντα διυλίσεως, επικίνδυνα υγρά και επικίνδυνες υγρές ουσίες, επικίνδυνες υγρές συσκευασμένες ουσίες και λύματα που προέρχονται από τις αποχετεύσεις των πλοίων, ενώ στα στερεά περιλαμβάνονται απόβλητα οικιακού τύπου, λειτουργικά απόβλητα και επικίνδυνες στερεές συσκευασμένες ουσίες. Η παράδοση των αποβλήτων γίνεται από τις εγκεκριμένες από τον ΟΛΠ ανάδοχες εταιρείες. Επιπλέον, τα πλοία διακρίνονται σε αυτά που εκτελούν έκτακτους πλόες, στα οποία ανήκουν και τα κρουαζιερόπλοια, και σε πλοία που εκτελούν τακτικούς πλόες. Τα πλοία που εκτελούν έκτακτους πλόες καταβάλλουν

¹⁰² Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων <http://www.olp.gr/el/nature-protection/ship-waste-management-plan>

¹⁰³ ΟΛΠ Α.Ε. (2011) *Τέλη & Τιμολόγια Παροχής Ευκολιών Υποδοχής Καταλοίπων* σελ 3-6

προκαταβολικά τέλη και εφόσον παραδώσουν απόβλητα, πληρώνουν για τη χρήση των ευκολιών υποδοχής ανάλογα με τις παραδιδόμενες ποσότητες καταλοίπων και τις αντίστοιχες τιμές μονάδος του τιμολογίου του ΟΛΠ. Τα πλοία που εκτελούν τακτικούς πλόες καταβάλλουν ανταποδοτικά τέλη για τη χρήση των ευκολιών υποδοχής, για συγκεκριμένες κατά περίπτωση ποσότητες αποβλήτων και ανάλογη συχνότητα χρήσης των ευκολιών.

Κατά την παραμονή του σε ένα λιμάνι, το πλοίο προμηθεύεται καύσιμα από εταιρείες-εξωτερικούς συνεργάτες των πρακτόρων που εξυπηρετούν τα πλοία κατά την παραμονή τους, αλλά απαιτείται η χρήση εγκαταστάσεων του λιμανιού. Στην Πειραιά παρέχονται όλες οι απαραίτητες προϋποθέσεις για τον ανεφοδιασμό των πλοίων με καύσιμα αλλά και εγκαταστάσεις για τυχόν εργασίες επισκευής. Επιπλέον, απαιτείται από την πλευρά του λιμανιού η παροχή μηχανημάτων (γερανών, διαδρόμων κλπ) και προσωπικού για τη φορτοεκφόρτωση του πλοίου και την παροχή τροφίμων.

Τέλος, κάθε εταιρεία πληρώνει τέλη επιβατών¹⁰⁴ για τη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων από επιβάτες που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται στο λιμάνι του Πειραιά καθώς και για τις εργασίες μεταφοράς των χειραποσκευών τους, όπως και για τη Χρήση Συστημάτων Ελέγχου Επιβατών. Για τα τέλη αυτά προβλέπονται εκπτώσεις για τις εταιρείες που μεταφέρουν μεγάλους αριθμούς επιβατών μέσα στη χρονιά, καθώς και για ειδικές κατηγορίες επιβατών, όπως τα παιδιά μέχρι 12 ετών, φοιτητές και μαθητές. Για τη διάθεση λεωφορείων, εργατών ή μηχανικών μέσων κατόπιν αιτήσεως της εταιρείας προς εξυπηρέτηση των επιβατών προβλέπεται επιπλέον χρέωση.

4.4. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

4.4.1. Η ΑΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ

4.4.1.1. Η άμεση οικονομική επίπτωση από τους επιβάτες

Στα λιμάνια εκκίνησης οι επιβάτες πραγματοποιούν δαπάνες διαμονής (καθώς παραμένουν συνήθως τουλάχιστον μία ημέρα πριν ή μετά την κρουαζιέρα), ενώ

¹⁰⁴ ΟΛΠ Α.Ε. (2012) *Τιμολόγιο Νο 5 Χρήσης Λιμένος και Παρεχόμενων Υπηρεσιών προς Επιβάτες* σελ 2-6

παράλληλα η χώρα όπου βρίσκεται το λιμάνι εκκίνησης καρπώνεται επιπλέον όφελος μέσω των αεροπορικών εισιτηρίων (φόροι αεροδρομίου και ενδεχόμενα έσοδα σε αεροπορικές εταιρείες της χώρας). Θεωρώντας ότι σχεδόν το σύνολο των επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα φθάνει αεροπορικώς στο λιμάνι εκκίνησης, ενώ το 50% πραγματοποιεί μία διανυκτέρευση, εκτιμάται ότι η μέση δαπάνη ανά επιβάτη στα λιμάνια εκκίνησης είναι της τάξης των 300€ (συμπεριλαμβανομένων και λοιπών δαπανών που πραγματοποιούν οι τουρίστες στη χώρα). Από την άλλη πλευρά, οι επισκέψεις των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης έχουν μικρή διάρκεια (της τάξης των 4-6 ωρών). Βάσει των ευρωπαϊκών στοιχείων και των εκτιμήσεων της ΕΤΕ, η μέση δαπάνη ανά επιβάτη διέλευσης είναι της τάξης των €60 και αφορά κυρίως τρόφιμα, τουριστικά είδη, μεταφορές και αξιοθέατα, ενώ πρέπει να σημειωθεί ότι κατά μέσο όρο 75%¹⁰⁵ των επιβατών αποβιβάζεται σε ένα ενδιάμεσο λιμάνι.

Οι συνολικές άμεσες δαπάνες από τους επιβάτες αποτελούν το άθροισμα των δαπανών από τους επιβάτες που ξεκινούν το ταξίδι τους από τον Πειραιά και των δαπανών των επιβατών που διέρχονται από τον Πειραιά ως ενδιάμεσο σταθμό στο ταξίδι τους. Για να γίνει αυτό γίνεται πολλαπλασιασμός του μέσου όρου των δαπανών των επιβατών κρουαζιέρας στα λιμάνια με τον αριθμό τους στο λιμάνι του Πειραιά, τόσο για τους homeport όσο και για τους transit επιβάτες. Ως μέσος όρος δαπάνης ανά άτομο αντιστοιχεί το ποσό των €300 και των €60 στις δύο παραπάνω κατηγορίες, σε σταθερές τιμές για τη δεκαετία 2002-2011, όπως αυτό προκύπτει από την έρευνα της ΕΤΕ, ενώ για τον προσδιορισμό του αριθμού των επιβατών χρησιμοποιούνται τα στοιχεία του ΟΛΠ για την κίνηση των επιβατών την τελευταία δεκαετία, όπως παρουσιάζονται στον πίνακα 4.5. με δύο όμως σημαντικές παρατηρήσεις. Για τους transit επιβάτες θεωρείται δεδομένη η παραπάνω σημείωση ότι το 75% αποβιβάζεται στα ενδιάμεσα λιμάνια ενώ ο αριθμός αυτός πρέπει να διαιρεθεί δια του 2 καθώς ο ΟΛΠ κάνει ξεχωριστή καταμέτρηση για τους αποβιβαζόμενους και τους επιβιβαζόμενους επιβάτες. Παρατηρούμε λοιπόν ότι οι συνολικές άμεσες δαπάνες των επιβατών στο λιμάνι του Πειραιά έχουν αυξηθεί περισσότερο από 3 φορές την τελευταία δεκαετία, με την αύξηση αυτή να στηρίζεται κατά κύριο λόγο στην αύξηση του αριθμού των επιβατών που διέρχονται από το λιμάνι.

¹⁰⁵ European Commission Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries (2009), *Tourist Facilities in Ports, The Economic Factor*, σελ 21

Για την εξαγωγή λοιπόν του παρακάτω πίνακα για τη μέτρηση των άμεσων οικονομικών επιπτώσεων από τους επιβάτες χρησιμοποιούνται οι εξής εξισώσεις:

Άμεσες Δαπάνες από Επιβάτες Homeport = (Επιβιβαζόμενοι/Αποβιβαζόμενοι Επιβάτες Homeport) * 300

Άμεσες Δαπάνες από Επιβάτες Transit = (Διερχόμενοι Επιβάτες Transit) / 2 * 60 * 75%

Συνολικές Δαπάνες Επιβατών = (Άμεσες Δαπάνες από Επιβάτες Homeport) + (Άμεσες Δαπάνες από Επιβάτες Transit)

Πίνακας 4.8.:Οι δαπάνες των επιβατών στο λιμάνι του Πειραιά

	ΑΜΕΣΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΑΠΟ ΕΠΙΒΑΤΕΣ HOMEPORT	ΑΜΕΣΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΑΠΟ ΕΠΙΒΑΤΕΣ TRANSIT	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ
2002	45.729.900 €	10.564.380 €	56.294.280 €
2003	38.333.100 €	14.612.805 €	52.945.905 €
2004	45.926.700 €	11.458.530 €	57.385.230 €
2005	55.428.900 €	14.289.525 €	69.718.425 €
2006	102.116.700 €	19.388.340 €	121.505.040 €
2007	125.343.300 €	25.581.060 €	150.924.360 €
2008	153.779.100 €	29.114.685 €	182.893.785 €
2009	124.578.000 €	36.286.785 €	160.864.785 €
2010	127.844.100 €	32.366.475 €	160.210.575 €
2011	136.285.200 €	46.419.458 €	182.704.658 €

Πηγή: Στοιχεία από ΟΛΠ, Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, (Αύγουστος 2012) *Κλαδική Μελέτη: Κρουαζιέρα*

Αν θέλουμε να βγάλουμε συμπεράσματα σχετικά με την κατανομή της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά, μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε την κατανομή για τα ευρωπαϊκά λιμάνια σύμφωνα με την έρευνα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Κρουαζιέρας όπως παρουσιάστηκε στους πίνακες 3.7 και

3.8. Για τους επιβάτες που επισκέπτονται τον Πειραιά ως ενδιάμεσο λιμάνι, το μεγαλύτερο ποσοστό των εξόδων ξοδεύεται σε αγορές (25%) και έξοδα για εκδρομές και εισόδους σε μουσεία και αρχαιολογικούς χώρους (38,33%), ενώ ένα σημαντικό ποσοστό καταναλώνεται σε φαγητό και ποτό (16,67%). Για τους επιβάτες που χρησιμοποιούν τον Πειραιά ως λιμάνι εκκίνησης, μεγάλο μέρος ξοδεύεται σε μεταφορές (21,05%) και ξενοδοχεία (29,47%), αφού όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως συμπεριλαμβάνονται και τα έξοδα διαμονής πριν και μετά την κρουαζιέρα αλλά και η μεταφορά που συνήθως γίνεται με αεροπλάνα, κάτι που αναδεικνύει το γεγονός ότι οι κύρια επωφελούμενες «βιομηχανίες» από την αύξηση του αριθμού των επιβατών που ξεκινούν από το λιμάνι είναι οι αεροπορικές εταιρείες και οι ξενοδοχειακές μονάδες, καθώς και οι πράκτορές τους.

Πίνακας 4.9.:Κατανομή Δαπανών Επιβατών στο Λιμάνι του Πειραιά

	Ποσόστωση σύμφωνα με ECC		Κατανομή Δαπανών στον Πειραιά			
	Επιβάτες Transit	Επιβάτες Homeport	Επιβάτες Transit	Επιβάτες Homeport	ΣΥΝΟΛΙΚΑ	Συνολικά %
Εκδρομές και αμοιβές εισόδου	38,33%	9,47%	17.794.125 €	12.911.229 €	30.705.355 €	16,81%
Φαγητό και ποτό	16,67%	17,89%	7.736.576 €	24.387.878 €	32.124.454 €	17,58%
Αγορές	25,00%	11,58%	11.604.864 €	15.780.392 €	27.385.256 €	14,99%
Μεταφορά	3,33%	21,05%	1.547.315 €	28.691.621 €	30.238.936 €	16,55%
Ξενοδοχεία	0,00%	29,47%	0 €	40.168.269 €	40.168.269 €	21,99%
Έξοδα λιμανιού	8,33%	5,26%	3.868.288 €	7.172.905 €	11.041.193 €	6,04%
Λοιπά	8,33%	5,26%	3.868.288 €	7.172.905 €	11.041.193 €	6,04%
Σύνολο			46.419.458 €	136.285.200 €	182.704.658 €	100,00%

Πηγή: Στοιχεία ΟΑΠ, European Commission Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries (2009), *Tourist Facilities in Ports, The Economic Factor*

Από τον παραπάνω πίνακα, μπορούμε να δούμε ότι για το σύνολο των επιβατών που αποβιβάζονται στο λιμάνι του Πειραιά, το μεγαλύτερο μέρος των δαπανών τους κατανέμεται στις δαπάνες για μεταφορές και ξενοδοχεία οι οποίες καταλαμβάνουν συνολικά το 38,54% των συνολικών δαπανών των τουριστών (€ 70.407.658). Ακολουθούν οι δαπάνες για φαγητό και ποτό (17,58%) και αγορές (15%) και οι αμοιβές για εκδρομές και εισόδους σε αρχαιολογικούς χώρους (16,81%).

4.4.1.2. Η άμεση οικονομική επίπτωση από τα πληρώματα

Οι συνολικές άμεσες δαπάνες από τα πληρώματα αποτελούν το άθροισμα των δαπανών από τα πληρώματα των πλοίων που ξεκινούν το ταξίδι τους από τον Πειραιά και των δαπανών των πληρωμάτων των πλοίων που διέρχονται από τον Πειραιά ως ενδιάμεσο σταθμό στο ταξίδι τους. Για να γίνει αυτό γίνεται πολλαπλασιασμός του μέσου όρου των δαπανών των πληρωμάτων στα λιμάνια με τον αριθμό τους στο λιμάνι του Πειραιά, τόσο για τα homeport όσο και για τα transit δρομολόγια. Κατά τη διάρκεια της αποβίβασής τους, η οποία είναι μικρότερη από την αντίστοιχη των επιβατών, τα πληρώματα περιορίζονται στην περιοχή του λιμανιού, τα μαγαζιά και τα αξιοθέατά της, αφού δεν υπάρχει ο χρόνος για περαιτέρω μετακινήσεις στην ενδοχώρα, με το μέσο όρο των δαπανών ανά μέλος πληρώματος να κυμαίνεται στα €25. Ο μέσος όρος του αριθμού του πληρώματος σε κάθε κρουαζιερόπλοιο είναι 2,5¹⁰⁶ επιβάτες ανά μέλος πληρώματος ενώ για τον υπολογισμό των δαπανών στο λιμάνι του Πειραιά πρέπει και σε αυτή την περίπτωση ο αριθμός των διερχόμενων επιβατών να διαιρεθεί και εδώ δια του 2 λόγω του τρόπου υπολογισμού των επιβατών από τον ΟΛΠ. Τέλος, για τον υπολογισμό των οικονομικών επιπτώσεων από τα πληρώματα που αποβιβάζονται στα λιμάνια συνυπολογίζεται το γεγονός ότι μόνο το 50%¹⁰⁷ των πληρωμάτων αποβιβάζονται κατά μέσο όρο στα ευρωπαϊκά λιμάνια. Στον παρακάτω πίνακα μπορούμε να δούμε την αύξηση των δαπανών στο λιμάνι του Πειραιά την τελευταία δεκαετία.

Για την εξαγωγή λοιπόν του παρακάτω πίνακα για τη μέτρηση των άμεσων οικονομικών επιπτώσεων από τα πληρώματα χρησιμοποιούνται οι εξής εξισώσεις:

Άμεσες Δαπάνες από Πληρώματα Homeport = (Επιβιβαζόμενοι/Αποβιβαζόμενοι Επιβάτες Homeport) / 2,5 * 25 * 50%

Άμεσες Δαπάνες από Πληρώματα Transit = (Διερχόμενοι Επιβάτες Transit) / 2 / 2,5 * 25 * 50%

¹⁰⁶

Passenger

Crew

Ratio

http://www.choosingcruising.co.uk/Discover/Information_CL.asp?client=discover

¹⁰⁷ European Commission Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries (2009), *Tourist Facilities in Ports, The Economic Factor*, σελ 13

Συνολικές Δαπάνες = (Άμεσες Δαπάνες από Πληρώματα Homeport) + (Άμεσες Δαπάνες από Πληρώματα Transit)

Πίνακας 4.10.: Οι δαπάνες των πληρωμάτων στο λιμάνι του Πειραιά

	ΕΠΙΒΙΒΑΖΟΜΕΝΟΙ/ ΑΠΟΒΙΒΑΖΟΜΕΝΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ (HOMEPORT)	ΑΜΕΣΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΑΠΟ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ HOMEPORT	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ (TRANSIT)	ΑΜΕΣΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΑΠΟ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ TRANSIT	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ
2002	152.433	762.165 €	469.528	1.173.820 €	1.935.985 €
2003	127.777	638.885 €	649.458	1.623.645 €	2.262.530 €
2004	153.089	765.445 €	509.268	1.273.170 €	2.038.615 €
2005	184.763	923.815 €	635.090	1.587.725 €	2.511.540 €
2006	340.389	1.701.945 €	861.704	2.154.260 €	3.856.205 €
2007	417.811	2.089.055 €	1.136.936	2.842.340 €	4.931.395 €
2008	512.597	2.562.985 €	1.293.986	3.234.965 €	5.797.950 €
2009	415.260	2.076.300 €	1.612.746	4.031.865 €	6.108.165 €
2010	426.147	2.130.735 €	1.438.510	3.596.275 €	5.727.010 €
2011	454.284	2.271.420 €	2.063.087	5.157.718 €	7.429.138 €

Πηγή: Στοιχεία από ΟΛΠ, Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, (Αύγουστος 2012) *Κλαδική Μελέτη: Κρουαζιέρα*

4.4.1.3. Η άμεση οικονομική επίπτωση από τις εταιρείες

Οι εταιρείες κρουαζιέρας συνήθως χρησιμοποιούν τα λιμάνια εκκίνησης ως βάσεις από όπου προμηθεύονται καύσιμα, τρόφιμα και λοιπό εξοπλισμό, ενώ πραγματοποιούν και μεγάλο μέρος των επισκευών των πλοίων. Εκτιμάται ότι η μέση δαπάνη είναι της τάξης των €300 ανά επιβάτη στα λιμάνια εκκίνησης (εκ των οποίων 2/3 αφορούν κόστος καυσίμων) έναντι περίπου €20 στα λιμάνια διέλευσης (που αφορούν κυρίως λιμενικά τέλη)¹⁰⁸. Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, με την αύξηση των επιβατών στο λιμάνι του Πειραιά κατά 3,5 φορές τα τελευταία δέκα χρόνια, παρατηρούμε ότι αυξήθηκαν σημαντικά και οι δαπάνες από την πλευρά των εταιρειών, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα.

Για την εξαγωγή λοιπόν του παρακάτω πίνακα για τη μέτρηση των άμεσων οικονομικών επιπτώσεων από τις εταιρείες χρησιμοποιούνται οι εξής εξισώσεις:

¹⁰⁸ Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, (Αύγουστος 2012) *Κλαδική Μελέτη: Κρουαζιέρα* σελ 7

Άμεσες Δαπάνες Εταιρειών από Επιβάτες Homeport =
(Επιβιβαζόμενοι/Αποβιβαζόμενοι Επιβάτες Homeport) *300

Άμεσες Δαπάνες Εταιρειών από Επιβάτες Transit = (Διερχόμενοι Επιβάτες Transit) /2
* 20

Συνολικές Δαπάνες Εταιρειών = (Άμεσες Δαπάνες Εταιρειών από Επιβάτες Homeport)
+ (Άμεσες Δαπάνες Εταιρειών από Επιβάτες Transit)

Πίνακας 4.11: Οι δαπάνες των εταιρειών στο λιμάνι του Πειραιά

	ΑΜΕΣΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΑΠΟ ΕΠΙΒΑΤΕΣ HOMEPORT	ΑΜΕΣΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΑΠΟ ΕΠΙΒΑΤΕΣ TRANSIT	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ
2002	45.729.900 €	4.695.280 €	50.425.180 €
2003	38.333.100 €	6.494.580 €	44.827.680 €
2004	45.926.700 €	5.092.680 €	51.019.380 €
2005	55.428.900 €	6.350.900 €	61.779.800 €
2006	102.116.700 €	8.617.040 €	110.733.740 €
2007	125.343.300 €	11.369.360 €	136.712.660 €
2008	153.779.100 €	12.939.860 €	166.718.960 €
2009	124.578.000 €	16.127.460 €	140.705.460 €
2010	127.844.100 €	14.385.100 €	142.229.200 €
2011	136.285.200 €	20.630.870 €	156.916.070 €

Πηγή: Στοιχεία από ΟΛΠ, Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, (Αύγουστος 2012) *Κλαδική Μελέτη: Κρουαζιέρα*

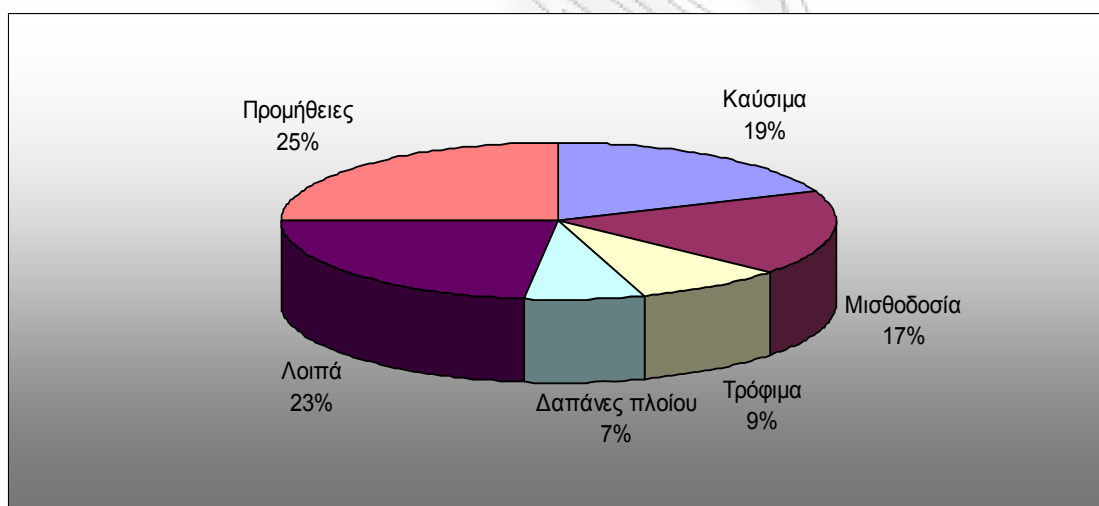
Ξεκινώντας από τα έξοδα των εταιρειών που πληρώνονται στη λιμενική αρχή, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Κρουαζιέρας τονίζει στην έρευνά της ότι στα λιμάνια εκκίνησης πληρώνονται 24€ ενώ στα ενδιάμεσα 6€ ανά επιβάτη αντίστοιχα¹⁰⁹. Με τα δεδομένα

¹⁰⁹ European Commission Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries (2009), *Tourist Facilities in Ports, The Economic Factor*, σελ 14

αυτά μπορούμε να συμπεράνουμε ότι τα συνολικά έσοδα της λιμενικής αρχής από τις εταιρείες ανέρχονται κοντά στα €23εκ., €11 εκ. από τους επιβάτες που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται στο λιμάνι του Πειραιά και €12εκ. από τους transit επιβάτες.

Όσον αφορά τα υπόλοιπα έξοδα των εταιρειών δεν μπορούμε να κάνουμε συγκεκριμένη καταγραφή της κατανομής των εξόδων ανά προσφερόμενη υπηρεσία καθώς συντρέχουν πολλοί ασταθείς παράγοντες. Ο κυριότερος από αυτούς τους παράγοντες είναι το γεγονός ότι στις περισσότερες περιπτώσεις τα έξοδα αυτά καταβάλλονται από τις εταιρείες σε τρίτους προμηθευτές καλύπτοντας τις ανάγκες τους για περισσότερα από ένα πλοία που πολλές φορές δεν κινούνται σε αυτή την περιοχή. Η σύνθεση του κόστους της κρουαζιέρας για το 2011 είναι σύμφωνα με τα ετήσια δελτία των εταιρειών η παρακάτω.

Διάγραμμα 4.7.: Η Σύνθεση του Κόστους της Κρουαζιέρας για το 2011



Πηγή: Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, (Αύγουστος 2012) *Κλαδική Μελέτη: Κρουαζιέρα* σελ 2

Αρχικά πρέπει να σημειωθεί ότι η τροφοδοσία του πλοίου και η παροχή καυσίμων και προμηθειών σε αυτό γίνεται κατά κύριο λόγο στο λιμάνι εκκίνησης του πλοίου. Υπολογίζεται ότι για την τροφοδοσία οι εταιρείες δαπανούν περίπου €9 την ημέρα ανά επιβάτη. Ωστόσο, και για τις τρεις κατηγορίες εξόδων, οι οποίες σύμφωνα με την έρευνα της Εθνικής Τράπεζας καταλαμβάνουν μαζί το 53% του συνολικού κόστους, οι εταιρείες καταφεύγουν σε μαζικές προμήθειες για όλα τους πλοία που κινούνται σε μία περιοχή, χωρίς να επωφελούνται συνεπώς το ίδιο όλες οι περιοχές τις

οποίες επισκέπτονται τα πλοία. Για παράδειγμα η εταιρεία Louis Hellenic Cruises αν και έχει πλοία που χρησιμοποιούν ως λιμάνι εκκίνησης όχι μόνο το λιμάνι του Πειραιά αλλά και εκείνο το Λαυρίου, η τοπική αγορά του Λαυρίου δεν επωφελείται το ίδιο, αφού λόγω της μικρής απόστασης η τροφοδοσία γίνεται από τους ίδιους προμηθευτές. Πιο συγκεκριμένα, το μεγαλύτερο μέρος των προμηθειών των κρουαζιερόπλοιων γίνεται μέσω των ship chandlers, δηλαδή των εμπόρων χονδρικής που εξειδικεύονται σε προμήθειες ή εξοπλισμό για τα πλοία. Με τον τρόπο αυτό οι εταιρείες απευθύνονται μόνο στους προμηθευτές τους για μαζικές παραγγελίες και δεν αναλώνονται σε επικοινωνία με τον προμηθευτή κάθε υλικού ξεχωριστά, ενώ δεν εμπλέκονται και στις διαδικασίες εκτελωνισμού. Επιπλέον, όσον αφορά την παροχή καυσίμων στην περίπτωση της Ελλάδας, ο Πειραιάς συγκεντρώνει τα περισσότερα έσοδα αφού τα περισσότερα λιμάνια που φιλοξενούν κρουαζιερόπλοια δεν διαθέτουν τόσο μεγάλες δεξαμενές για την εξυπηρέτησή τους, με αποτέλεσμα η παροχή καυσίμων να γίνεται κατά κύριο λόγο από τον Πειραιά. Το ίδιο ισχύει και για τις λοιπές δαπάνες του πλοίου, όπως για επισκευές και εργασίες. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι σύμφωνα με τα στοιχεία της Louise Hellenic Cruises τα ετήσια έξοδα για επισκευές και εργασίες είναι περίπου €2,5 εκ. Τα έξοδα αυτά περιλαμβάνουν τις υπηρεσίες που αγοράζει η εταιρεία αλλά και τα ανταλλακτικά, το κόστος των οποίων ανέρχεται περίπου στα 500.000€ ετησίως. Λόγω των εξειδικευμένων ανταλλακτικών που απαιτούνται, τα περισσότερα (80-90%) εισάγονται από το εξωτερικό.

Επιπλέον, οι εταιρείες οδηγούν τα πλοία τους σε παροπλισμό το χειμώνα, την περίοδο δηλαδή που η κίνηση του κλάδου συνολικά στη Μεσόγειο είναι μικρή, ενώ μία φορά περίπου στα δύο χρόνια τα πλοία οδηγούνται σε δεξαμενισμό προκειμένου αφενός να διενεργηθούν διάφοροι έλεγχοι και επιθεωρήσεις και αφετέρου να γίνουν οι απαιτούμενοι καθαρισμοί και χρωματισμοί υφάλων. Και ο παροπλισμός και ο δεξαμενισμός γίνονται συνήθως σε λιμάνια στην περιοχή που δραστηριοποιούνται συνήθως τα πλοία, καθώς τα έξοδα καυσίμων για τη μετακίνησή τους από μία περιοχή σε μία άλλη για την παροχή αυτών των υπηρεσιών αντισταθμίζει πιθανή μικρότερη χρέωση. Στον Πειραιά για ένα μέσου μεγέθους κρουαζιερόπλοιο οι εταιρείες πληρώνουν €200 χιλ για υπηρεσίες μίας εβδομάδας ενώ για τον παροπλισμό του πλοίου καταβάλλουν €10-15 χιλ. το μήνα. Τέλος, όσον αφορά τη μισθοδοσία των υπαλλήλων του κλάδου δεν μπορούμε να πούμε ότι όλα έξοδα καταλήγουν στην ελληνική

οικονομία, αφού ακόμα και στα πλοία των εταιρειών που έχουν τον Πειραιά ως λιμάνι εκκίνησης δεν εργάζονται αποκλειστικά Έλληνες ναυτικοί.

Ενδεικτικός για τα έξοδα των εταιρειών στο λιμάνι του Πειραιά είναι ο παρακάτω πίνακας. Σε αυτόν απεικονίζονται όλα τα έξοδα της εταιρείας Louis Hellenic Cruises στο λιμάνι του Πειραιά το 2011, έξοδα τα οποία είναι πολύ αντιπροσωπευτικά καθώς η εταιρεία διαχειρίζεται μεσαίου μεγέθους κρουαζιερόπλοια.

Πίνακας 4.12.: Έξοδα Louise Hellenic Cruises στον ΟΛΠ 2011

Έξοδα στον ΟΛΠ 2011	
Τέλη Ελλιμενισμού	350.000€
Καβοδεσία/Καβολυσία	5.000€
Υδροδότηση	445.000€
Τέλη Επιβατών	800.000€
Φορτοεκφόρτωση-Παροχή Τροφίμων	250.000€
Έξοδα Πλοήγησης	105.000€
Ρυμούλκηση	100.000€
Απορρίματα/Λάσπη	151.000€
Συνολικά Έξοδα	2.206.000€

Πηγή: Louise Hellenic Cruises

4.4.1.4. Η συνολική άμεση οικονομική επίπτωση στο λιμάνι του Πειραιά

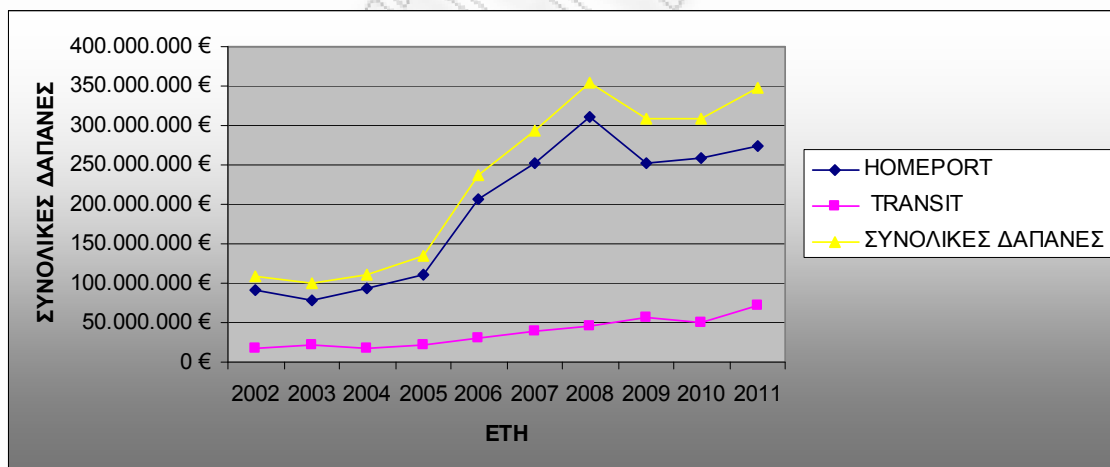
Εάν προσθέσουμε τις δαπάνες των επιβατών, των πληρωμάτων και των εταιρειών την τελευταία δεκαετία στον Πειραιά από τους πίνακες 4.8., 4.10. και 4.11., βλέπουμε ότι το 2011 οι συνολικές δαπάνες στο λιμάνι του Πειραιά ανήλθαν σε €347εκ., συγκεντρώνοντας το μεγαλύτερο ποσοστό των συνολικών άμεσων εσόδων της Ελλάδας, ποσοστό κοντά στο 57%.

Πίνακας 4.13.: Οι συνολικές δαπάνες στο λιμάνι του Πειραιά

	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ (από πίνακα 4.8.)	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ (από πίνακα 4.10.)	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ (από πίνακα 4.11.)	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (άθροισμα)
2002	56.294.280 €	1.935.985 €	50.425.180 €	108.655.445 €
2003	52.945.905 €	2.262.530 €	44.827.680 €	100.036.115 €
2004	57.385.230 €	2.038.615 €	51.019.380 €	110.443.225 €
2005	69.718.425 €	2.511.540 €	61.779.800 €	134.009.765 €
2006	121.505.040 €	3.856.205 €	110.733.740 €	236.094.985 €
2007	150.924.360 €	4.931.395 €	136.712.660 €	292.568.415 €
2008	182.893.785 €	5.797.950 €	166.718.960 €	355.410.695 €
2009	160.864.785 €	6.108.165 €	140.705.460 €	307.678.410 €
2010	160.210.575 €	5.727.010 €	142.229.200 €	308.166.785 €
2011	182.704.658 €	7.429.138 €	156.916.070 €	347.049.865 €

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 4.8.: Οι συνολικές δαπάνες στο λιμάνι του Πειραιά χωρισμένη στους επιβάτες homeport και στους επιβάτες transit



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

4.4.2. Η ΕΜΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ

Όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω, στον κλάδο της κρουαζιέρας, όπως και σε όλους τους κλάδους, οι άμεσες δαπάνες τις οποίες λαμβάνουν οι εταιρείες και τα

νοικοκυριά, με την κατανάλωσή τους «γεννούν» και έμμεσες επιπτώσεις. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκής Επιτροπή για την εκτίμηση αυτών των επιπτώσεων είναι κατάλληλη η χρήση πινάκων εισροών – εκροών. Με τη χρησιμοποίηση των πινάκων εισροών εκροών του Οργανισμού για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη (ΟΟΣΑ) το 2006, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε πίνακες που αναδεικνύουν την επίπτωση που έχει κάθε ένα ευρώ που ξοδεύεται σε έναν κλάδο, υπολογίζοντας με τον τρόπο αυτό τις έμμεσες οικονομικές επιπτώσεις του κλάδου της κρουαζιέρας για εκείνη την περίοδο.

Παίρνοντας ως δεδομένα τα αποτελέσματα αυτής της ανάλυσης¹¹⁰ μπορούμε να πούμε ότι για την Ελλάδα κάθε ένα ευρώ άμεσων εξόδων (είτε αυτά προέρχονται από τους επιβάτες και τα πληρώματα είτε από τις εταιρείες του κλάδου) «γεννά» 0,49€ άμεσης προστιθέμενης αξίας και 0,21€ έμμεσης προστιθέμενης αξίας ενώ επίσης δημιουργείται μία θέση εργασίας ανά 608 επιβάτες. Επομένως η συνολική προστιθέμενη αξία στο λιμάνι του Πειραιά (άμεση και έμμεση) ανέρχεται στα €243 εκ., αυξημένη περισσότερο από 200% σε σύγκριση με το 2002, ενώ η απασχόληση ανέρχεται στις 2.444 θέσεις εργασίας.

Για την εξαγωγή των στηλών στους παρακάτω πίνακες χρησιμοποιούνται οι παρακάτω σχέσεις:

$$\text{Άμεση Προστιθέμενη Αξία} = (\text{Συνολικές Άμεσες Δαπάνες}) * 0,49$$

$$\text{Έμμεση Προστιθέμενη Αξία} = (\text{Συνολικές Άμεσες Δαπάνες}) * 0,21$$

$$\text{Συνολική Προστιθέμενη Αξία} = \text{Άμεση Προστιθέμενη Αξία} + \text{Έμμεση Προστιθέμενη Αξία}$$

$$\text{Απασχόληση} = [(\text{Επιβιβαζόμενοι/Αποβιβαζόμενοι Επιβάτες Homeport}) + (\text{Διερχόμενοι Επιβάτες Transit}) / 2] / 608$$

¹¹⁰ European Commission Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries (2009), *Tourist Facilities in Ports, The Economic Factor*, σελ 28-33

Πίνακας 4.14.: Η προστιθέμενη αξία από την κρουαζιέρα στο λιμάνι του Πειραιά

	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΑΜΕΣΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	ΑΜΕΣΗ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ	ΕΜΜΕΣΗ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ
2002	108.655.445 €	53.241.168 €	22.817.643 €	76.058.812 €
2003	100.036.115 €	49.017.696 €	21.007.584 €	70.025.281 €
2004	110.443.225 €	54.117.180 €	23.193.077 €	77.310.258 €
2005	134.009.765 €	65.664.785 €	28.142.051 €	93.806.836 €
2006	236.094.985 €	115.686.543 €	49.579.947 €	165.266.490 €
2007	292.568.415 €	143.358.523 €	61.439.367 €	204.797.891 €
2008	355.410.695 €	174.151.241 €	74.636.246 €	248.787.487 €
2009	307.678.410 €	150.762.421 €	64.612.466 €	215.374.887 €
2010	308.166.785 €	151.001.725 €	64.715.025 €	215.716.750 €
2011	347.049.865 €	170.054.434 €	72.880.472 €	242.934.906 €

Πηγή: European Commission Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries (2009), Tourist Facilities in Ports, The Economic Factor,

Πίνακας 4.15.: Η απασχόληση από την κρουαζιέρα στο λιμάνι του Πειραιά

	ΕΠΙΒΙΒΑΖΟΜΕΝΟΙ/ ΑΠΟΒΙΒΑΖΟΜΕΝΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ (HOMEPORT)	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ (TRANSIT)	ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ
2002	152.433	469.528	637
2003	127.777	649.458	744
2004	153.089	509.268	671
2005	184.763	635.090	826
2006	340.389	861.704	1.268
2007	417.811	1.136.936	1.622
2008	512.597	1.293.986	1.907
2009	415.260	1.612.746	2.009
2010	426.147	1.438.510	1.884
2011	454.284	2.063.087	2.444

Πηγή: European Commission Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries (2009), Tourist Facilities in Ports, The Economic Factor,

4.4.3. Η ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ

Αθροίζοντας τα στοιχεία από τους πίνακες 4.13. και 4.14. παρατηρούμε ότι η συνολική οικονομική επίπτωση του κλάδου της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά και την ενδοχώρα του αυξήθηκε κατά 219% μέσα στην τελευταία δεκαετία από €185εκ. το 2002 σε €590εκ. το 2011. Τα στοιχεία αυτά παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 4.16.: Οι συνολικές δαπάνες στο λιμάνι του Πειραιά

	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΑΜΕΣΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (από πίνακα 4.13.)	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ (από πίνακα 4.14.)	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ (άθροισμα άμεσων δαπανών & προστιθέμενης αξίας)
2002	108.655.445 €	76.058.812 €	184.714.257 €
2003	100.036.115 €	70.025.281 €	170.061.396 €
2004	110.443.225 €	77.310.258 €	187.753.483 €
2005	134.009.765 €	93.806.836 €	227.816.601 €
2006	236.094.985 €	165.266.490 €	401.361.475 €
2007	292.568.415 €	204.797.891 €	497.366.306 €
2008	355.410.695 €	248.787.487 €	604.198.182 €
2009	307.678.410 €	215.374.887 €	523.053.297 €
2010	308.166.785 €	215.716.750 €	523.883.535 €
2011	347.049.865 €	242.934.906 €	589.984.771 €

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Χρήσιμη είναι η σύγκριση της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά με την αντίστοιχη σε ένα άλλο λιμάνι της Μεσογείου. Επιλέγεται το λιμάνι της Βαρκελώνης καθώς προσφέρει πέρα από διασκέδαση και παρόμοια μεγάλη ποικιλία πολιτισμικών και ιστορικών περιηγήσεων. Το λιμάνι της Βαρκελώνης είναι το μεγαλύτερο λιμάνι κρουαζιέρας στην Ευρώπη και τέταρτο σε παγκόσμιο επίπεδο.

Συγκρίνοντας τη συμβολή της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά με εκείνο της Βαρκελώνης, πρώτο σημείο σύγκρισης είναι ο αριθμός των επιβατών στα δύο λιμάνια. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Κρουαζιέρας¹¹¹ και τα στοιχεία του λιμανιού της Βαρκελώνης¹¹² 2011 περίπου 1.158.000 επιβάτες διέρχονται από αυτό ως ενδιάμεσο λιμάνι στο ταξίδι τους ενώ 750.000 επιβάτες ξεκινάνε το ταξίδι τους από τη Βαρκελώνη, στα περισσότερα από 900 κρουαζιερόπλοια που

¹¹¹ European Cruise Council (2012) Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012 Edition σελ 13

¹¹² The Port of Barcelona and its contribution to the city's tourism sector <http://www.portdebarcelona.cat/en/web/economic/4>

αγκυροβόλησαν. Αυτό αναδεικνύει τη Βαρκελώνη σε λιμάνι-πρότυπο για την προσέλκυση homerort επιβατών σε σχέση με τον Πειραιά, όπου οι επιβάτες που ξεκινούν το ταξίδι τους δεν ξεπερνά τους μισούς από τους διερχόμενους επιβάτες.

Όσον αφορά την άμεση οικονομική επίπτωση αυτής της κίνησης στο λιμάνι της Βαρκελώνης, χρησιμοποιούνται στοιχεία από μία έρευνα που έγινε για την οικονομική επίπτωση του κλάδου στη Βαρκελώνη στην Ημερίδα Ανάπτυξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα.¹¹³ Με μέσο όρο δαπανών €93,4/ημέρα και €118,54/ημέρα ανά διερχόμενο και ανά homerort επιβάτη η αντίστοιχη συνεισφορά ανήλθε το 2009 σε €130.901.990 για όσους επιβάτες επιβιβάζονται/αποβιβάζονται στη Βαρκελώνη και €90.392.145 για τους διερχόμενους από αυτή. Περνώντας τώρα στην άμεση οικονομική επίπτωση από την πλευρά των εταιρειών που διαχειρίζονται τα πλοία, στη Βαρκελώνη η δαπάνη τους ανέρχεται σε €238εκ., αποτελούμενη κυρίως από δαπάνες που αφορούσαν χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, την πετρέλευση και την επιδιόρθωση των πλοίων. Και στην περίπτωση της Βαρκελώνης δεν ναυπηγούνται νέα πλοία και μηχανολογικός εξοπλισμός και ανταλλακτικά για τα πλοία, χάνοντας σημαντικά έσοδα όπως και η Ελλάδα. Τέλος, με δεδομένα τη μέση δαπάνη των μελών των πληρωμάτων στα €25, το μέσο όρο του αριθμού του πληρώματος σε κάθε κρουαζιερόπλοιο, ο οποίος ανέρχεται σε 2,5¹¹⁴ επιβάτες ανά μέλος πληρώματος, και το γεγονός ότι μόνο το 50% του πληρώματος αποβιβάζεται σε κάθε λιμάνι, τότε υπολογίζεται ότι για τη Βαρκελώνη η οικονομική επίπτωση από τα πληρώματα ανέρχεται στα €10.757.325.

Όσον αφορά τις έμμεσες επιπτώσεις του κλάδου της κρουαζιέρας σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Κρουαζιέρας¹¹⁵ στην Ισπανία αντιστοιχεί μία θέση εργασίας ανά 570 επιβάτες, κάτι που σημαίνει ότι στη Βαρκελώνη δημιουργήθηκαν το 2009 3.775 θέσεις εργασίας από τον κλάδο της κρουαζιέρας. Τέλος, για την ισπανική οικονομία κάθε ένα ευρώ άμεσων εξόδων «γεννά» 0,52€ άμεσης προστιθέμενης αξίας και 0,36€ έμμεσης προστιθέμενης αξίας, κάτι που σημαίνει ότι η συνολική προστιθέμενη αξία του κλάδου ανέρχεται σε 421.847.205€. Η συνολική οικονομική επίπτωση του κλάδου είναι 901.219.029€.

¹¹³ Ramón Masià, (2011) Catalonia Sector Development: The case of Cruise tourism competitiveness partnership in Barcelona, *2011 PPD Workshop content*

¹¹⁴ http://www.choosingcruising.co.uk/Discover/Information_CL.asp?client=discover

¹¹⁵ European Commission Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries (2009), *Tourist Facilities in Ports, The Economic Factor*, σελ 28-33

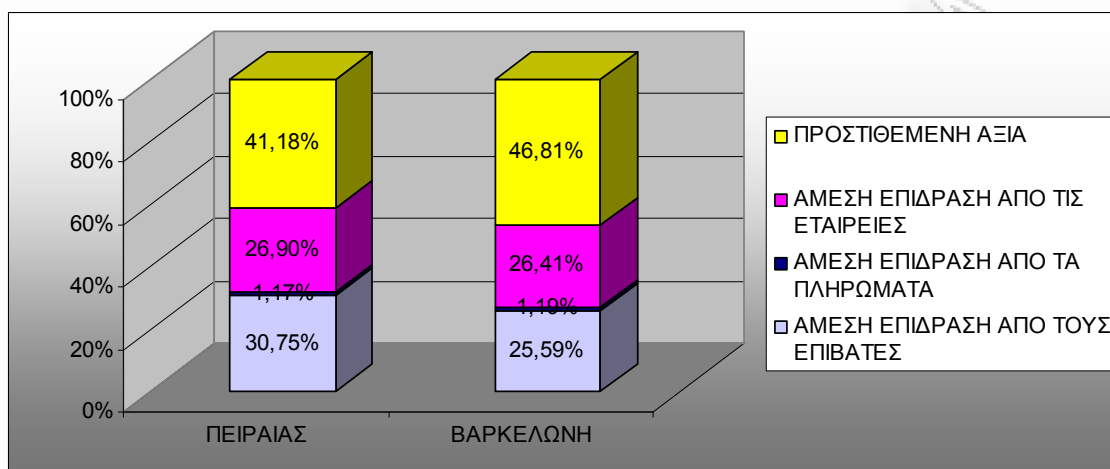
Πίνακας 4.17.: Η οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στο λιμάνι της Βαρκελώνης συγκριτικά με τον Πειραιά το 2009

	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	1.221.633	2.151.465
TRANSIT ΕΠΙΒΑΤΕΣ	806.373	971.226
HOMEPORT ΕΠΙΒΑΤΕΣ	415.260	1.180.239
ΜΕΣΗ ΔΑΠΑΝΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ		
TRANSIT ΕΠΙΒΑΤΕΣ	60,00 €	93,40 €
HOMEPORT ΕΠΙΒΑΤΕΣ	300,00 €	118,54 €
ΑΜΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ	307.678.410 €	479.371.824 €
ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	160.864.785 €	230.614.499 €
ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	6.108.165 €	10.757.325 €
ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	140.705.460 €	238.000.000 €
ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ	215.374.887 €	421.847.205 €
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ	523.053.297 €	901.219.029 €
ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	2.009	3.775

Πηγή: The Port of Barcelona and its contribution to the city's tourism sector <http://www.portdebarcelona.cat/en/web/economic/4>, Ramón Masià, (2011) Catalonia Sector Development: The case of Cruise tourism competitiveness partnership in Barcelona, 2011 PPD Workshop content, European Commission Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries (2009), *Tourist Facilities in Ports, The Economic Factor*, σελ 28-33

Από το παρακάτω διάγραμμα διαπιστώνουμε ότι η οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας τόσο στον Πειραιά όσο και στη Βαρκελώνη στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό από την έμμεση επίπτωση μέσω της προστιθέμενης αξίας, με τη Βαρκελώνη να επωφελείται περισσότερο από της δευτερεύουσες επιπτώσεις. Όσον αφορά την άμεση οικονομική επίπτωση ο Πειραιάς εξαρτάται περισσότερο από τις δαπάνες των επιβατών κρουαζιέρας ενώ η ποσοστιαία συμβολή των δαπανών των πληρωμάτων και των εταιρειών στα δύο λιμάνια είναι παρόμοια.

Διάγραμμα 4.9.: Η οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στο λιμάνι της Βαρκελώνης συγκριτικά με τον Πειραιά το 2009



Πηγή: The Port of Barcelona and its contribution to the city's tourism sector <http://www.portdebarcelona.cat/en/web/economic/4>, Ramón Masià, (2011) Catalonia Sector Development: The case of Cruise tourism competitiveness partnership in Barcelona, *2011 PPD Workshop content*, European Commission Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries (2009), *Tourist Facilities in Ports, The Economic Factor*, σελ 28-33

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας ήταν η καταγραφή της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο καθώς ο κλάδος αυτός είναι η μοναδική μορφή τουρισμού η οποία δεν φαίνεται να επηρεάζεται από τη διεθνή οικονομική κρίση. Ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας σχεδόν πενταπλασιάστηκε τα τελευταία 20 χρόνια αγγίζοντας τα 19εκ. επιβάτες σε παγκόσμιο επίπεδο. Στην Ευρώπη, το δεύτερο μεγαλύτερο προορισμό κρουαζιερόπλοιων μετά την Καραϊβική ο αριθμός των επιβατών έφτασε τα 6,18εκ. το 2011. Το 2011 η άμεση οικονομική επίπτωση σε παγκόσμιο επίπεδο έφτασε τα \$29,34δισ. ενώ στην Ευρώπη η άμεση οικονομική επίπτωση υπολογίζεται στα €15δισ και συνολική στα €36,73δισ.

Στην Ελλάδα, η οποία βρίσκεται στην τρίτη θέση των ευρωπαϊκών προορισμών, και ειδικότερα στο λιμάνι του Πειραιά, γίνεται μεγάλη προσπάθεια για την προσέλκυση περισσότερων επιβατών κρουαζιέρας, ειδικότερα αυτών που θα το χρησιμοποιούν ως λιμάνι αφετηρίας. Το 2011 ο συνολικός αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας που χρησιμοποίησαν το λιμάνι του Πειραιά ήταν 1.485.828 (454.284 επιβιβαζόμενοι/αποβιβαζόμενοι επιβάτες και 1.031.544 διερχόμενοι επιβάτες).

Η συνολική οικονομική επίπτωση του κλάδου της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά ανήλθε το 2011 κοντά στα €590εκ., από τα οποία €347εκ. αποτελούσαν την άμεση οικονομική επίπτωση και €243εκ. την έμμεση οικονομική επίπτωση, σημειώνοντας μία αύξηση 219% σε σύγκριση με το 2002, ενώ η απασχόληση στον κλάδο έφτασε στις 2444 θέσεις εργασίας. Από τα €347εκ. της άμεσης οικονομικής επίπτωσης, €183εκ. (52,7%) αποτελούνταν από τις δαπάνες των επιβατών, €7εκ. (2%) από τις δαπάνες των πληρωμάτων και €157εκ. (45,3%) από τις δαπάνες των εταιρειών.

Ξεκινώντας από τις δαπάνες των επιβατών και των πληρωμάτων, οι οποίες αποτελούν περίπου το $\frac{1}{4}$ της άμεσης οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας στην Ευρώπη (πίνακας 3.5.) και κύριο στόχο των ελληνικών ρυθμιστικών αρχών, από την αύξηση του αριθμού των homeport επιβατών δεν φαίνεται να ευνοείται τόσο η οικονομία της ενδοχώρας του λιμανιού. Από τα €183εκ. των δαπανών των επιβατών, οι δαπάνες μεταφοράς και διαμονής αντιστοιχούν στο 38,54% των δαπανών του συνόλου των επιβατών στο λιμάνι του Πειραιά και στο 50% των homeport επιβατών (πίνακας

4.9.). Αντίστοιχα, η συνεισφορά στην ενδοχώρα του Πειραιά από την κατανάλωση των πληρωμάτων δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλη από τη στιγμή που τα πληρώματα ξοδεύουν το ίδιο ποσό στα λιμάνια εκκίνησης με τα ενδιάμεσα λιμάνια, περίπου €25, ενώ μόνο το 50% των πληρωμάτων αποβιβάζεται σε κάθε λιμάνι.

Επιπλέον, περνώντας στα έξοδα των εταιρειών της κρουαζιέρας, όπου συμπεριλαμβάνονται οι δαπάνες για αγορά αγαθών και υπηρεσιών, οι μισθοί πληρωμάτων και υπαλλήλων γραφείων, και οι δαπάνες για κατασκευή νέων πλοίων και διατήρηση παλιών, και τα οποία αποτελούν το σημαντικότερο τμήμα της άμεσης οικονομικής επίπτωσης του κλάδου στην Ευρώπη (πίνακας 3.5.), το λιμάνι του Πειραιά και η ενδοχώρα του επωφελούνται μόλις κατά €157εκ. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι κυριότερες βιομηχανίες που επωφελούνται από αυτές τις δαπάνες είναι αυτή των πετροχημικών προϊόντων (καύσιμα, λιπαντικά κλπ) λόγω της αύξησης του κόστους των καυσίμων, η βιομηχανία της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς και οι χρηματοοικονομικές και επιχειρηματικές υπηρεσίες. Από τους προαναφερόμενους κλάδους δεν ευνοείται η εκάστοτε ενδοχώρα των προορισμών των κρουαζιερόπλοιων, καθώς κυριαρχούν διεθνείς όμιλοι οι οποίοι συγκεντρώνουν τη διεθνή ζήτηση ενώ ακόμα και όσον αφορά τις αγορές τροφίμων και ποτών, που πράγματι γίνονται κατά κύριο λόγο στο λιμάνι εκκίνησης, οι εταιρείες φροντίζουν τη μαζική τους προμήθεια από μεγάλους εμπόρους χονδρικής, τους λεγόμενους ship chandlers. Η λιμενική αρχή επωφελείται σημαντικά από την προσέλκυση πλοίων στο λιμάνι αφού τα έσοδα ενός homeport επιβάτη είναι τετραπλάσια από αυτά των transit επιβατών. Τέλος, από τη φορολογία των πλοίων, πέρα από τα λιμενικά τέλη, το ελληνικό κράτος δεν έχει κανένα όφελος, αφού κανένα πλοίο δεν φέρει την ελληνική σημαία μετά την άρση του καμποτάζ και σύμφωνα με την ευρωπαϊκή νομοθεσία τα κρουαζιερόπλοια, όπως και όλα τα υπόλοιπα πλοία, φορολογούνται στο κράτος του οποίου τη σημαία φέρουν. Όσον αφορά τις άμεσες δαπάνες για την κατασκευή κρουαζιερόπλοιων, εξαιτίας της απαξίωσης του κλάδου της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα, κανένα κρουαζιερόπλοιο δεν κατασκευάζεται αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα. Ο μόνος σχετικός τομέας από τον οποίο αυτή τη στιγμή επωφελείται η ελληνική οικονομία είναι αυτός της επισκευής και της μετατροπής, επανατοποθέτησης, ανακαίνισης και συντήρησης των κρουαζιερόπλοιων, κλάδος ο οποίος όμως σχετίζεται μόνο με το 20% της συνολικής συνεισφοράς του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου στην Ευρώπη.

Συγκρίνοντας το λιμάνι του Πειραιά με εκείνο της Βαρκελώνης (Διάγραμμα 4.9.) αλλά και παρατηρώντας την κατανομή της άμεσης οικονομικής επίπτωσης του κλάδου στην Ευρώπη ανά χώρα (Πίνακας 3.3.), στις χώρες και στα λιμάνια τους τα οποία στηρίζονται αποκλειστικά στην προσέλκυση επιβατών κρουαζιέρας, (homeport ή transit), η οικονομική επίπτωση του κλάδου δεν είναι το ίδιο σημαντική όσο σε άλλες χώρες οι οποίες είτε συνδυάζουν την προσέλκυση επιβατών με την ανάπτυξη των υπόλοιπων βιομηχανιών που συνδέονται με τον κλάδο (π.χ. Ιταλία) είτε, από τη στιγμή που δεν μπορούν να προσελκύσουν μεγάλο αριθμό επιβατών, επωφελούνται από τις προαναφερόμενες βιομηχανίες (π.χ. Ηνωμένο Βασίλειο και Γερμανία).

Τέλος θεωρείται απαραίτητη η ομοιογενής καταγραφή των στοιχείων για τους επιβάτες που επισκέπτονται τα ελληνικά λιμάνια, η οποία σταμάτησε το 2007, όπως και η τήρηση λογαριασμών ανάμεσα στους κλάδους, κατάλληλων για την αξιοποίηση των μεθόδων μέτρησης των επιπτώσεων ενός λιμανιού στην ενδοχώρα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνικής Βιβλιογραφία

- Ακαδημία Τουριστικών Ερευνών και Μελετών (ΑΤΕΜ), (2010) *Ελληνικός Τουρισμός: Εξαμηνιαία Έκθεση Ανάλυσης των Τουριστικών Τάσεων*, Τεύχος 4 Ιούλιος 2010
- Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2006) *Η Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία στην Ελλάδα και οι Οικονομικές Επιδράσεις* της, 8^ο Πανελλήνιο Συνέδριο της Ελληνικής Εταιρείας Οικονομικής Ιστορίας, Επιχειρηματικότητα και Ανταγωνιστικότητα στη Σύγχρονη Οικονομία, 17/19 Μαρτίου 2006, Καλαμάτα. Αθήνα: Αρχείον Οικονομικής Ιστορίας
- Διακομιχάλης Μιχαήλ, (2009) *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιπτώσεις του*, Εκδ. Σταμούλης,
- Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, (Αύγουστος 2012) *Κλαδική Μελέτη: Κρουαζιέρα*
- ΕΛΣΤΑΤ (2005) *Αφίξεις αλλοδαπών από το εξωτερικό*, Έτους 2004
- ΕΛΣΤΑΤ (2006) *Αφίξεις αλλοδαπών από το εξωτερικό*, Έτους 2005
- ΕΛΣΤΑΤ (2007) *Αφίξεις αλλοδαπών από το εξωτερικό*, Έτους 2006
- ΕΛΣΤΑΤ (2008) *Αφίξεις αλλοδαπών από το εξωτερικό*, Έτους 2007
- Λεκάκου Μ., Τζαννάτος Ε.,(1998) «Κρουαζιεροπλοία και Ιστιοπλοία: Ένα νέο τουριστικό προϊόν για το Αιγαίο Πέλαγος», Θερινός Κύκλος Διαλέξεων, Παν. Αιγαίου, τμήμα ΝΑ.Μ.Ε. Χίος
- Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.(2008) *ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ*
- ΟΛΠ Α.Ε. (2008) *Τιμολόγιο Δικαιωμάτων Χρήσεως και Εκμισθώσεως Μηχανικών Μέσων και Εργαλείων Φορτοεκφορτώσεως*
- ΟΛΠ Α.Ε. (2011) *Τέλη & Τιμολόγια Παροχής Ευκολιών Υποδοχής Καταλοίπων*
- ΟΛΠ Α.Ε. (2012) *Τιμολόγιο Νο 5 Χρήσης Λιμένος και Παρεχόμενων Υπηρεσιών προς Επιβάτες*
- ΟΛΠ Α.Ε. (2012) *Τιμολόγιο Υδροδότησης στην Κατά Νόμο Χερσαία και Θαλάσσια Λιμενική Περιοχή του ΟΛΠ Α.Ε.*

- Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Εργαστήριο Τουριστικών Ερευνών και Μελετών, (Χίος 2010) *Η Σημασία του Τουρισμού για την Ελληνική Οικονομία/ Κοινωνία & Προτάσεις Πολιτικής για την Τουριστική Ανάπτυξη*
- Diakomihalis M.N. & Stefanidaki E. (2011) Cruise Ship Supply Chain: A Field Study On Outsourcing Decisions, *International Journal of Decision Sciences, Risk and Management 2011* - Vol. 3, No.3/4
- Georgio K. Vaggelas & Athanasios A. Pallis (2010) Passenger Ports: Services Provision and Their Benefits *Maritime Policy and Management*
- Gripaios P. and Gripaios R., (1995): The impact of a port on its local economy: the case of Plymouth. *Maritime Policy and Management*, 22, 1, 13-23
- ICAP (2009) *Τουριστικοί Λιμένες, Κλαδική Μελέτη*
- Lekakou Maria, Pallis Athanasios, Papadopoulou Maria, (2004) *Plan Cruising? The State of the Cruise Industry in Greece and EU Policy Developments IAME 2004 Conference*
- Lekakou Maria, Pallis Athanasios, Vaggelas George, (2009a) Is this a home-port? An analysis of the cruise industry's selection criteria *IAME 2009 Conference*
- Lekakou Maria, Pallis Athanasios, Vaggelas George, (2009b) The potential of Piraeus as a major Mediterranean Cruise Home-Port: A selection criteria *4th International Conference on Tourism*, 2009, Rhodes, Greece
- Stefanidaki Evaggelia, (2010) *Cruise multiplier effects and social perception as determinant factor of local development*, Department of Shipping, Trade and Transport University of the Aegean
- Vaggelas Georgios, Lagoudis Ioannis (2010) Analysing the Supply Chain Strategy of the Cruise Industry: The Case of a Small Cruise Company, *IAME 2012 Conference*

Ξένη Βιβλιογραφία

- Azucena Quan Novelo, Jair Santoya and Rasiel Vellos (2007) Assessing the Direct Economic Impact Of Cruise Tourism on the Belizean Economy, *XXXIX Annual Conference of Monetary Studies*
- Brida Juan Gabriel & Aguirre Sandra Zapata, *Cruise Tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmental Impacts*, *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, Vol. 1, No. 3
- Bureau of Transport Economics of Australia, (2000) *Regional Impact of Ports*
- Chang S., (1978), In defense of port impact studies. *Transportation Journal*, 17
- Conway R.S. Jr, (1979) The Simulation Properties of a Regional Interindustry Econometric Model, *Papers of the Regional Science Association*, 43
- Dowling, R. K., (2006). "The cruising industry". In: Dowling, R.K. (Ed.), *Cruise ship tourism*, pp. 3-17. CAB international, Oxfordshire
- European Commission Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries (2009), *Tourist Facilities in Ports, The Economic Factor*
- European Cruise Council (2007) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2007 Edition*
- European Cruise Council (2008) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2008 Edition*
- European Cruise Council (2009) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2009 Edition*
- European Cruise Council (2010) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2010 Edition*
- European Cruise Council (2011) *2011/21012 REPORT*
- European Cruise Council (2011) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2011 Edition*
- European Cruise Council (2012) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012 Edition*
- Glickman N.J., (1977) *Econometric Analysis of Regional Systems: Explorations in Model Building and Policy Analysis*, New York: Academic Press

- Guy R. West and Randall W. Jackson (1998), Input-Output + econometric and econometric + Input-Output: model differences or different models, *JPAR* 28, 1, 33-48
- Hall M., (2001) Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier? *Ocean and coastal management*, 44 (9-10)
- Holloway J Christopher with Taylor Neil, (2006) *The Business of Tourism Seventh Edition*, Pearson Education
- Ian Sue Wing (2004), Computable General Equilibrium Models and Their Use in Economy-Wide Policy Analysis, *MIT Joint Program on the Science and Policy of Global Change Technical Note*
- Jeau-Paul Rodriguez and Theo Notteboom, (2012) The Geography of Cruise Shipping: Itineraries, Capacity Deployment and Ports of Call *IAME 2012 Conference*
- Klosteman Richard (1990) *Community Analysis and Planning Techniques*, Rowman & Littlefield Publishers
- Leontief W.M (1936) Quantitative input and output relation in the economic system of the United States *Rev. Econ. Statist.* 18: 105-25
- Matei, L. & Anghlescu, S, (2010) *Keynesian Substation Of The Marketing Policies In Local Development*, National School of Political Studies and Public Administration (Romania)
- Matthew Fischer and Assoc. Inc. (2005), *Economic Base Analysis for the District of Maple Ridge BC*, Economic Development Solutions
- Matthew Fischer and Assoc. Inc. (2006), *Economic Base Analysis and Rural Development Strategy for Oxford County Ontario*, Economic Development Solutions
- Michele Acciaro, (2008) The role of ports in the development of Mediterranean islands: the case of Sardinia, *International Journal of Transport Economics* 2008 October
- Orams M., (1999) *Marine Tourism: development, impacts and management*, Routledge, London

- Port-Net Study 04-5 (2007) *Challenges and Future Trends: Ports and Passengers in Europe – The Baltic Range (Tallinn, Riga, Klaipeda and Kaliningrad)*
- Ramón Masià, (2011) Catalonia Sector Development: The case of Cruise tourism competitiveness partnership in Barcelona, *2011 PPD Workshop content*
- Randall J.E., (1988): Economic development and non- marine initiatives at American seaports, *Maritime Policy and Management*, 15, 3, 225-240
- Rey S.J. (1998) The Performance of Alternative Integration Strategies for Combining Regional Econometric and Input-Output Models, *International Regional Science Review*, 21, no 1, pp 1-36
- Rodriguez Jeau-Paul and Notteboom Theo, (2012) The Geography of Cruise Shipping: Itineraries, Capacity Deployment and Ports of Call *IAME 2012 Conference*
- Tamalpais Team Three, (2011) *Strategy Project: “Cruise Line Industry”*, Hult International Business School Strategy: Team Paper
- Warf, B. and Cox, J. (1989): The changing economic impacts of the port of New York. *Maritime Policy and Management*, 16, 1, 3-11
- Wen-Huei Chang, (2001) *Variations in multipliers and related economic ratios for recreation and tourism impact analysis*, Department of Park, Recreation and Tourism Resources
- Youchum, G.R. and Agarwal, V.B., (1988): Static and changing port economic impacts, *Maritime Policy and Management*, 15, 2, 157-171

Ιστοσελίδες

- Cruise Market Watch <http://www.cruisemarketwatch.com/>
- Input-Output Analysis <http://www.sfu.ca/~heaps/368/368IO.pdf>
- Input-Output Model http://en.wikipedia.org/wiki/Input-output_model
- Input-Output Tables
http://www.oecd.org/document/3/0,3746,en_2649_34445_38071427_1_1_1_1,00.html
- Passenger Crew Ratio
http://www.choosingcruising.co.uk/Discover/Information_CL.asp?client=discover
- Piraeus Pilot Station <http://piraeuspilotstation.blogspot.gr/>
- The Port of Barcelona and its contribution to the city's tourism sector
<http://www.portdebarcelona.cat/en/web/economic/4>
- Understanding a Computable General Equilibrium Model,
<http://www.iadb.org/en/topics/trade/understanding-a-computable-general-equilibrium-model,1283.html>
- Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.(2008) *ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ 1996 - 2007 & Στατιστικά Στοιχεία ΟΛΠ*
<http://www.olp.gr/el/stats>
- Παρουσίαση Κρουαζιέρας <http://www.olp.gr/el/cruise-greece/cruise-info>
- Ρυμουλκό
<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A1%CF%85%CE%BC%CE%BF%CF%85%CE%BB%CE%BA%CF%8C>
- Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων <http://www.olp.gr/el/nature-protection/ship-waste-management-plan>