



Munich Personal RePEc Archive

# **The competitiveness of cruise tourism The case of Greece**

Yfantis, Athanasios and Galanos, Georgios

2013

Online at <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/110733/>  
MPRA Paper No. 110733, posted 01 Dec 2021 08:44 UTC

# Η ανταγωνιστικότητα του τουρισμού κρουαζιέρας

## Η περίπτωση της Ελλάδας

Υφαντής Αθανάσιος  
Msc Χωροτάκτης Πολεοδόμος Μηχανικός

Γαλανός Γεώργιος  
Επίκουρος Καθηγητής, Τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών  
Πανεπιστήμιο Πειραιά

### Περίληψη

Ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί ένα δυναμικό κλάδο της παγκόσμιας τουριστικής βιομηχανίας. Οι ετήσιοι ρυθμοί ανάπτυξης του κλάδου της κρουαζιέρας παραμένουν υψηλοί σε παγκόσμιο επίπεδο και οι προοπτικές ανάπτυξης παραμένουν σημαντικά μεγάλες δίνοντας ευκαιρίες για οικονομική ανάπτυξη σε περιοχές της περιφέρειας. Η μελέτη αφορά στην περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης της δραστηριότητας της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών λιμένων σε σχέση με τον κλάδο στην υπόλοιπη Μεσόγειο. Γίνεται ανάλυση της υφιστάμενης κίνησης των ελληνικών λιμένων και εξετάζεται το θεσμικό πλαίσιο μέσα από το πρίσμα του χωροταξικού σχεδιασμού και πως αυτός παρέχει τα κατάλληλα εργαλεία για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Εν κατακλείδι γίνεται η διαπίστωση ότι δεν υπάρχει η αναγκαιότητα υιοθέτησης ενός νέου Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδίου και Αειφόρου Ανάπτυξης, ειδικά για τον Τουρισμό Κρουαζιέρας αλλά οι χωρικές του επιπτώσεις να επισημαίνονται και να λαμβάνονται σημαντικά υπόψη στον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό σε υπο-περιφερειακό επίπεδο, μέσω των ΓΠΣ ή ΣΧΟΟΑΠ, αλλά και την σύνδεση των επιπέδων σχεδιασμού.

*Λέξεις Κλειδιά: κρουαζιέρα, ανταγωνιστικότητα, χωρικός σχεδιασμός, τοπική ανάπτυξη*

### Abstract

Cruise tourism is a dynamic sector of the global tourism industry. The annual growth rates of the cruise industry remain high globally and growth prospects remain significantly high, giving opportunities for economic growth in parts of the region. The study examines the current situation of the cruise activity in Greece and the competitiveness of Greek ports in relation to the sector in the rest of the Mediterranean. An analysis of the existing traffic of Greek ports is carried out and the institutional framework is examined through the perspective of spatial planning and how it provides the appropriate tools for the development of cruise tourism in Greece. In conclusion, it is noted that there is no need to adopt a new framework especially for Cruise Tourism, but the spatial impacts from the activity should be highlighted and taken into account significantly in spatial and urban planning at sub-regional level, through the GPS or SCHOAP, as well as the connection of planning levels.

*Key words: cruise, competitiveness, spatial planning, local development*

## Εισαγωγή

Η μελέτη αφορά στην περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης της δραστηριότητας της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών λιμένων σε σχέση με τον κλάδο στην υπόλοιπη Μεσόγειο. Πιο συγκεκριμένα: στην κατηγοριοποίηση με συγκεκριμένους παράγοντες περιοχών με δυνατότητα προστιθέμενης αξίας σε σχέση με την ανάπτυξη δραστηριότητας τουρισμού κρουαζιέρας και διερεύνηση – αξιολόγηση τυχόν τοπικών προβλημάτων και εμποδίων για την τοπική ανάπτυξη, στην ανάλυση της υφιστάμενης κίνησης και προσεγγίσεων ανά λιμένα και ανά είδος – μέγεθος πλοίου, επιβάτες- εθνικότητες, και στην καταγραφή και αξιολόγηση του υφιστάμενου θεσμικού – νομικού πλαισίου με αποτέλεσμα να προταθούν οι αναγκαίες αλλαγές, για την περαιτέρω προώθηση του τουρισμού κρουαζιέρας. Γίνεται η επισκόπηση των υφιστάμενων Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και πως αυτά τα εργαλεία χωρικού σχεδιασμού συνδράμουν ή όχι στην ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας.

Για την υλοποίηση της εργασίας πραγματοποιήθηκαν τα εξής:

Αναζήτηση στοιχείων μέσα από δευτερογενείς και πρωτογενείς πηγές, αναζητήθηκαν οι προηγούμενες μελέτες, αλλά και τα πλέον πρόσφατα στατιστικά στοιχεία και οι δείκτες που συνθέτουν την παρούσα κατάσταση, αλλά και τις προοπτικές, του κλάδου της κρουαζιέρας.

Ανάλυση της υφιστάμενης κίνησης και προσεγγίσεων ανά λιμένα και ανά είδος – μέγεθος πλοίου, επιβάτες – εθνικότητες και ειδικότερα στην ανάλυση των στοιχείων και παραγόντων που συνθέτουν την υφιστάμενη κατάσταση ως προς την κίνηση των επιβατών και τις προσεγγίσεις των ελληνικών λιμανιών.

Καταγραφή, κωδικοποίηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου θεσμικού – νομικού πλαισίου που διέπει την ανάπτυξη της δραστηριότητας τουρισμού κρουαζιέρας.

Τέλος έχοντας κωδικοποιήσει και αναλύσει το υφιστάμενο Χωροταξικό Πλαίσιο και έχοντας εντοπίσει τις υφιστάμενες ελλείψεις και αδυναμίες του παρουσιάζονται οι εκτιμήσεις της ομάδας εργασίας σχετικά με την σκοπιμότητα ύπαρξης ενός Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον τουρισμό κρουαζιέρας.

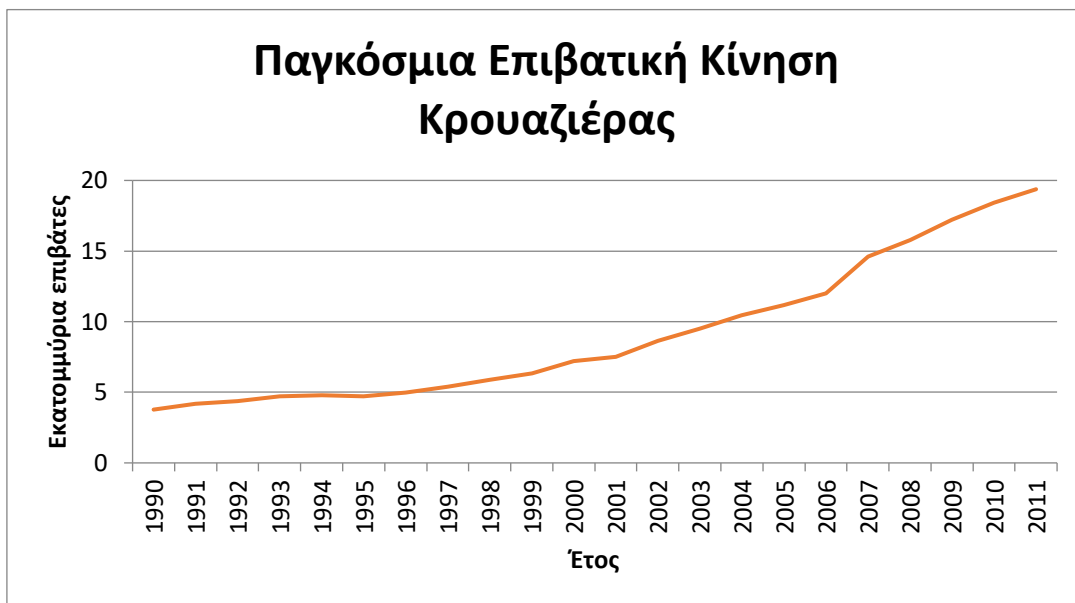
## Κεφάλαιο 1. Ανάλυση του Διεθνούς και Ευρωπαϊκού Περιβάλλοντος Κρουαζιέρας

Ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί ένα δυναμικό κλάδο της παγκόσμιας τουριστικής βιομηχανίας. Οι ετήσιοι ρυθμοί ανάπτυξης του κλάδου της κρουαζιέρας παραμένουν υψηλοί σε παγκόσμιο επίπεδο. Ενδεικτικό της δυναμικής του κλάδου είναι το γεγονός πως η ζήτηση για τουρισμό κρουαζιέρας παρέμεινε σχεδόν ανεπηρέαστη από τη διεθνή οικονομική κρίση του 2008 (Cruise Market Watch, 2013). Η παροχή του τελικού προϊόντος καθιστά απαραίτητη την αλληλεπίδραση δυναμικών κλάδων της παγκόσμιας οικονομίας με κυριότερους το ναυπηγοεπισκευαστικό, το ναυτιλιακό, τον τουριστικό και το λιμενικό. Συνεπώς, ο τουρισμός κρουαζιέρας αποκτά εξαιρετική σημασία για την ανάπτυξη και την τόνωση της ανταγωνιστικότητας των χωρών. Η διεθνοποίηση του κλάδου και η διεκδίκηση μεριδίων αγοράς από ολοένα και περισσότερες εταιρείες παροχής κρουαζιέρας αλλά και προορισμών υποδοχής τουριστών καθιστούν το ανταγωνιστικό περιβάλλον του τουρισμού κρουαζιέρας εξαιρετικά περίπλοκο (ECC,2011). Συνεπώς, για την ανάλυση των προοπτικών ανάπτυξης του συγκεκριμένου είδους τουρισμού στην Ελλάδα είναι απαραίτητη η πλήρης αποσαφήνιση της διεθνούς δυναμικής του κλάδου και των ανταγωνιστικών δυνάμεων που καθορίζουν το πλαίσιο ανάπτυξης της ελληνικής κρουαζιέρας.

### 1.1 Η Διεθνής Ζήτηση Κρουαζιέρας

Η κρουαζιέρα ως τουριστικός κλάδος άρχισε να αναπτύσσεται σταδιακά από τη δεκαετία του 1960. Στις δύο επόμενες δεκαετίες ο κλάδος χαρακτηρίστηκε από μια αργή και σταθερή ανάπτυξη μέσω της συνεχούς ναυπήγησης νέων πλοίων τα οποία εισέρχονταν στα προγραμματισμένα δρομολόγια των εταιρειών. Η μεγάλη ανάπτυξη του κλάδου άρχισε να διαφαίνεται από τη δεκαετία του 1990, καθώς ο κλάδος άρχισε να αναπτύσσεται με ετήσιους ρυθμούς διπλάσιους από τους αντίστοιχους του παγκόσμιου τουρισμού. Η αγορά της κρουαζιέρας η οποία μέχρι και το 1990 ελεγχόταν από εταιρείες της Βόρειας Αμερικής επεκτάθηκε σταδιακά και στις άλλες Ηπείρους παρουσιάζοντας εξαιρετικές προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης. Οι κυριότερες αιτίες για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας ήταν η τεχνολογική πρόοδος των πλοίων, η μείωση των χρονοαποστάσεων, η αύξηση του παγκοσμίου ΑΕΠ και το άνοιγμα των αγορών (Klein, 2005; Brida and Zapata, 2010).

Αναλυτικότερα, στο Σχήμα 1 διαφαίνεται ο συνολικός αριθμός επιβατών κρουαζιέρας ανά έτος για την περίοδο 1990-2011. Από τα στοιχεία του διαγράμματος διαφαίνεται καθαρά πως μέσα σε 20 χρόνια η παγκόσμια επιβατική κίνηση μέσω της κρουαζιέρας σχεδόν πενταπλασιάστηκε, αγγίζοντας το 2011 τους 20 εκ. επιβάτες. Οι ετήσιοι ρυθμοί ανάπτυξης παραμένουν καθ' όλη την περίοδο θετικοί, με εξαίρεση το 1995, ξεπερνώντας κατά μέσο όρο το 7%. Η τουριστική κίνηση δε φαίνεται να επηρεάζεται από τη διεθνή οικονομική κρίση, καθώς με εξαίρεση το 2008 όπου οι ρυθμοί ανάπτυξης υποχώρησαν κάτω από το 3%, ο κλάδος επέδειξε ανθεκτικότητα και οι ρυθμοί ετήσιας ανάπτυξής του επανήλθαν στα μέσα επίπεδα της 20ετίας. Τη μεγαλύτερη πηγή χρηστών των υπηρεσιών κρουαζιέρας αποτελεί η αγορά της Β. Αμερικής. Ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί διαδεδομένο είδος τουρισμού στους κατοίκους της εν λόγω περιοχής και για αυτό το λόγο καθ' όλη τη διάρκεια ανάπτυξης του κλάδου η Β. Αμερική κατέχει σταθερά το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς. Παρά ταύτα, σταδιακά η κρουαζιέρα ως εναλλακτική μορφή τουρισμού αρχίζει να αποκτά σημαντικά μερίδια αγοράς, τόσο στην Ευρώπη, όσο και στην Ασία και τη Ν. Αμερική.

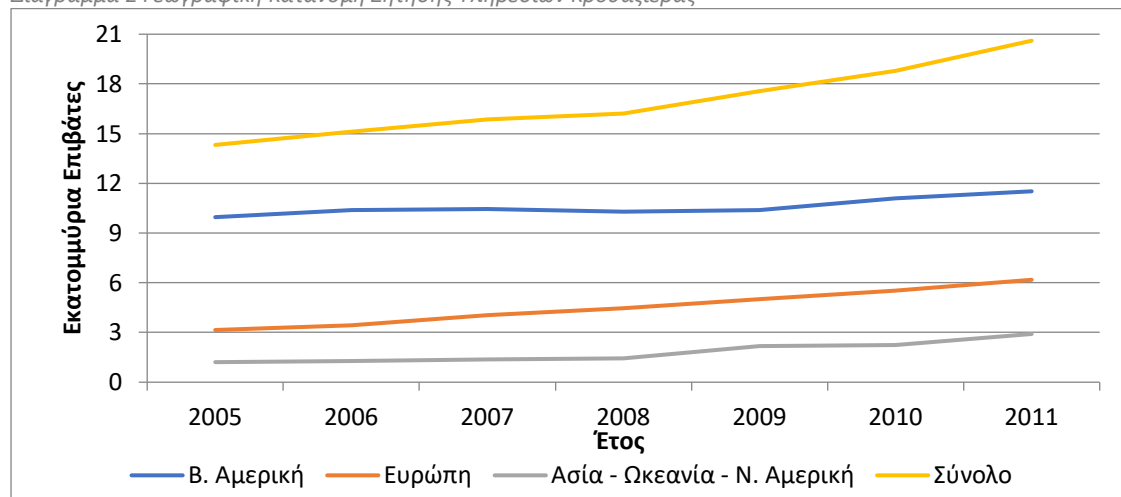


Διάγραμμα 1 Παγκόσμια Επιβατική Κίνηση Κρουαζιέρας ( Πηγή: Cruise Market Watch, 2013; Ιδία Επεξεργασία )

Στο Διάγραμμα 2 παρατίθεται η διαχρονική εξέλιξη των μεριδίων αγοράς ανά γεωγραφική περιοχή για την περίοδο 2005-2011. Από τα στοιχεία του Σχήματος 1-2 καθίσταται σαφής η υπεροχή της Β. Αμερικής στη διείσδυση του συγκεκριμένου είδους τουρισμού. Τις επιδόσεις της Β. Αμερικής ακολουθεί η Ευρώπη όπου η ζήτηση για τουρισμό κρουαζιέρας βαίνει συνεχώς αυξανόμενη. Τέλος, η ζήτηση ταξιδιών κρουαζιέρας στις άλλες τρεις γεωγραφικές ενότητες παραμένει σημαντικά χαμηλότερη των προαναφερθέντων, εμφανίζοντας ωστόσο, σημαντικές τάσεις ανάπτυξης.

Λαμβάνοντας υπόψη τους ρυθμούς ανάπτυξης των διαφορετικών γεωγραφικών ενοτήτων είναι ορατό πως η διαφοροποίηση στα ύψη της επιβατικής κίνησης μεταξύ Β. Αμερικής και των υπολοίπων γεωγραφικών ενοτήτων σταδιακά φθίνει. Πιο συγκεκριμένα, ενώ το 2005 το ποσοστό των χρηστών κρουαζιέρας προερχόμενο από τη Β. Αμερική έφτανε το 70% επί του συνόλου των χρηστών, το αντίστοιχο ποσοστό το 2011 δεν ξεπερνούσε το 56%. Συνεπώς, ο ανταγωνισμός δείχνει σταδιακά να ευνοεί τις υπόλοιπες ηπείρους και κυρίως την Ευρώπη που μέσα σε μια επταετία αύξησε το μερίδιο αγοράς από 21 % σε 30%. Η διεκδίκηση ολοένα και μεγαλύτερων μεριδίων αγοράς από τις περιοχές εκτός της Β. Αμερικής δείχνει πως θα συνεχιστεί λαμβάνοντας υπόψη και το γεγονός πως η διείσδυση του τουρισμού κρουαζιέρας στη Β. Αμερική ως ποσοστό επί των υποψήφιων χρηστών ανά έτος αγγίζει το 3%, ενώ στην Ευρώπη και στην Ασία τα αντίστοιχα ποσοστά είναι 1,5% και 0,05%. Συνεπώς, το προϊόν της κρουαζιέρας στις δύο αυτές αγορές δύναται να χαρακτηριστεί ως σχετικά νέο και με μεγαλύτερα περιθώρια διείσδυσης του στην αγορά από τη Β. Αμερική (ECC, 2011a).

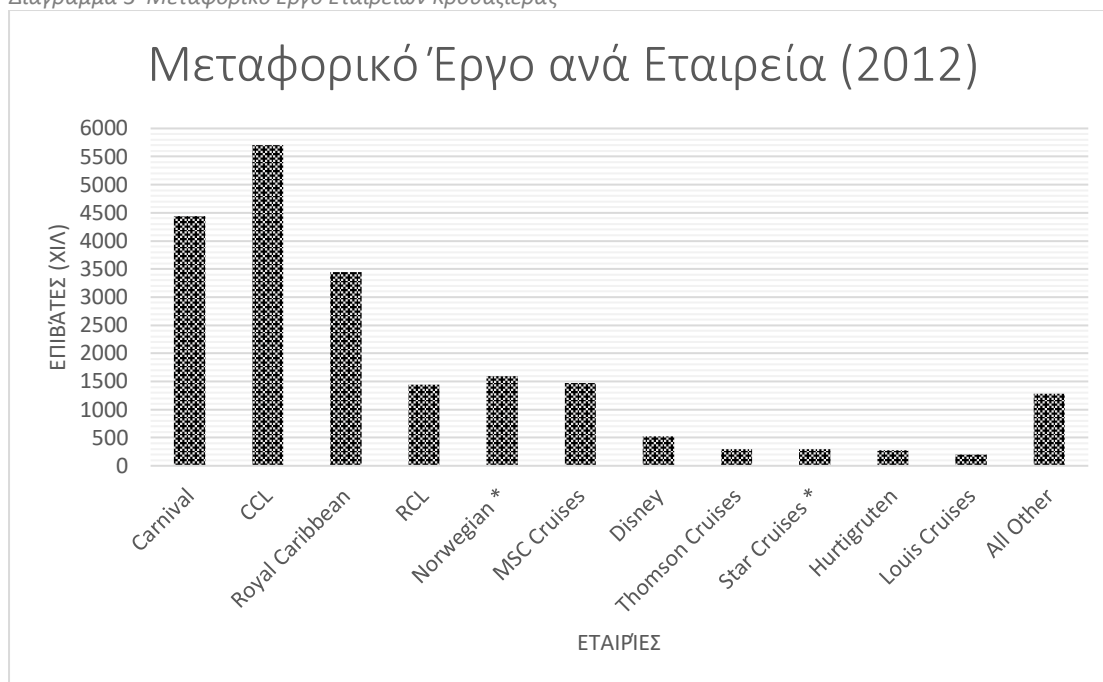
Διάγραμμα 2 Γεωγραφική Κατανομή Ζήτησης Υπηρεσιών Κρουαζιέρας



## 1.2 Η Διεθνής Προσφορά Κρουαζιέρας

Οι τεράστιες προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου της κρουαζιέρας οδήγησαν στη σταδιακή είσοδο νέων ναυτιλιακών εταιρειών παροχής ταξιδιών κρουαζιέρας στον παγκόσμιο ανταγωνισμό. Ωστόσο, η αγορά συνεχίζει να κυριαρχείται από μικρό αριθμό εταιρειών οι οποίες εξασφαλίζουν την παρουσία τους σε όλες τις περιφερειακές αγορές, είτε αυτόνομα, είτε μέσω θυγατρικών τους. Χαρακτηριστικό αναφορικά με τη διάρθρωση της αγοράς προσφοράς ταξιδιών κρουαζιέρας είναι το Διάγραμμα 3 όπου παρουσιάζεται το μεταφορικό έργο των εταιρειών κρουαζιέρας για το έτος 2012. Κυρίαρχη εταιρεία κρουαζιέρας είναι η Carnival Cruises η οποία το 2012 παρουσίασε μεταφορικό έργο περίπου 4,5 εκ. επιβατών. Συνυπολογίζοντας το μεταφορικό έργο των θυγατρικών της εταιρειών οι οποίες συμπεριλαμβάνονται στον όμιλο εταιρειών Carnival Cruise Lines (CCL) και δραστηριοποιούνται σε διάφορες αγορές με διαφορετική επωνυμία, οι συνολικοί διακινηθέντες επιβάτες από τον όμιλο το 2012 ξεπέρασαν τα 10 εκ. Τις μεταφορικές επιδόσεις της Carnival ακολουθεί η εταιρεία Royal Caribbean η οποία διακίνησε περίπου 3,5 εκ επιβάτες. Επιπλέον, οι θυγατρικές εταιρείες του ομίλου υπό την επωνυμία Royal Caribbean Lines (CCL) διακίνησαν περίπου 1,5 εκ. επιβάτες σε διάφορες αγορές παγκοσμίως (CMW, 2013).

Διάγραμμα 3 Μεταφορικό Έργο Εταιρειών Κρουαζιέρας



Πηγή: Πηγή: Cruise Market Watch, 2013; Ιδία Επεξεργασία

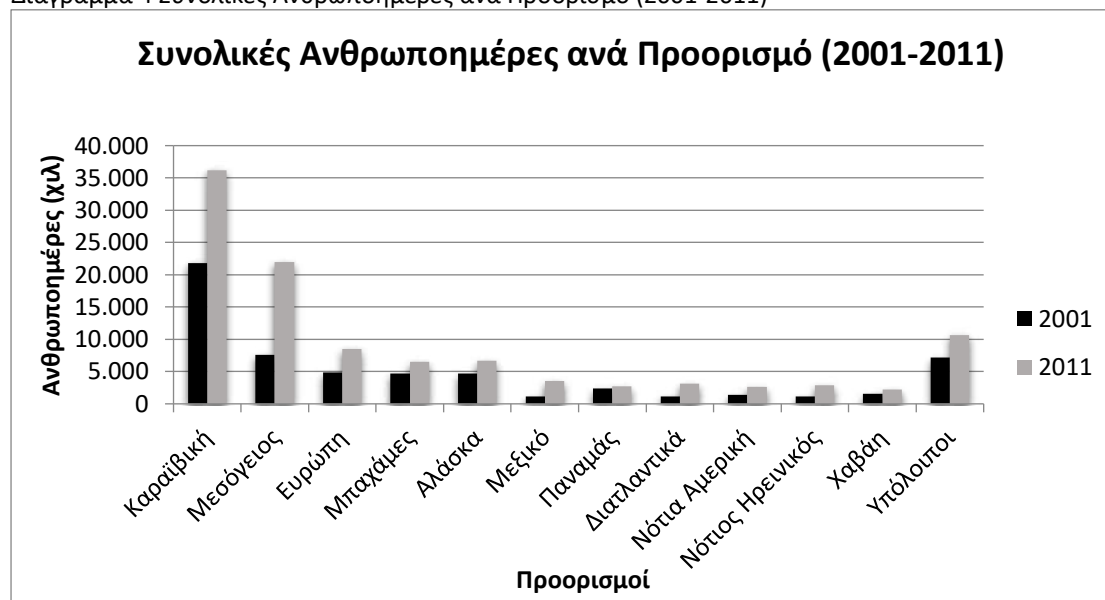
Χαρακτηριστικό της συγκέντρωσης της αγοραίας δύναμης του κλάδου είναι το γεγονός πως η RCL διατηρεί περίπου το 50% της παγκόσμιας επιβατικής κίνησης κρουαζιέρας, ενώ συνυπολογίζοντας και το μερίδιο αγοράς της RCL οι δύο μεγαλύτεροι όμιλοι διατηρούν περίπου το 72% της παγκόσμιας κίνησης. Οι κυριότερες ανταγωνιστικές πιέσεις στους δύο ομίλους προέρχονται από τις εταιρείες Norwegian και MSC Cruises οι οποίες το 2012 διακίνησαν 1,59 και 1,47 εκ. επιβάτες, αντίστοιχα. Τις επιδόσεις των εταιρειών αυτών ακολουθούν αυτές εταιρειών όπως η Disney, η Thomson Cruises, η Star Cruises και η Hurtigruten οι οποίες παρουσιάζουν επιβατική διακίνηση η οποία κυμαίνεται από 100 έως 500 χιλ επιβάτες. Ένα αξιοσημείωτο στοιχείο του Διαγράμματος 3 είναι το γεγονός πως η κυπριακών συμφερόντων εταιρεία κρουαζιέρας Louis Cruises συγκαταλέγεται στις κορυφαίες εταιρείες παγκοσμίως. Η συγκεκριμένη εταιρεία αναπτύσσει έντονη δραστηριότητα στην Ελλάδα ενώ κατά το παρελθόν λειτουργούσε και υπό την ονομασία Louis Hellenic Cruise Line. Η εταιρεία το 2012 μετέφερε περισσότερους από 100 χιλ. επιβάτες. Τέλος, οι υπόλοιπες εταιρείες του κλάδου το 2012 παρουσίασαν επιδόσεις που προσέγγισαν τους 1,25 εκ. επιβάτες συνολικά. (CMW, 2013; ECC, 2013).

### 1.2.1 Ανάλυση της Δυναμικής των Διεθνών Προορισμών Κρουαζιέρας

Η διαχρονική εξέταση των προτιμήσεων των τουριστών σχετικά με τις περιοχές όπου επιλέγουν να επισκεφτούν κατατάσσει τα νησιά της Καραϊβικής ως το δημοφιλέστερο προορισμό για κρουαζιέρα. Ωστόσο, η διεθνοποίηση και το άνοιγμα του κλάδου της κρουαζιέρας και σε άλλες περιοχές σταδιακά αρχίζουν και αναδεικνύουν νέους τουριστικούς προορισμούς. Αυτό γίνεται αντιληπτό εξετάζοντας του ρυθμούς ανάπτυξης του δεύτερου δημοφιλέστερου προορισμού κρουαζιέρας, τη Μεσόγειο, όπου είναι σαφώς μεγαλύτεροι από τους αντίστοιχους της Καραϊβικής. Χαρακτηριστικό της αναπτυξιακής δυναμικής των δημοφιλέστερων προορισμών κρουαζιέρας είναι το Σχήμα 4 όπου διαφαίνονται τα διαφορετικά επίπεδα επισκεψιμότητας των προορισμών για τα έτη 2000 και 2011. Ως μέτρο της επισκεψιμότητας των προορισμών επιλέχθηκαν οι ανθρωποημέρες, καθώς το συγκεκριμένο μέτρο λαμβάνει υπόψη, τόσο το συνολικό αριθμό επισκεπτών, όσο και τη συνολική διάρκεια της επίσκεψής τους.

Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 4 διαφαίνεται καθαρά πως η Καραϊβική παραμένει ο προορισμός με τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα, παρουσιάζοντας αύξηση της τάξης των 15 εκ. ανθρωποημερών στη δεκαετία 2001-2011. Από την άλλη, ισχυρή δυναμική παρουσιάζει και η Μεσόγειος η οποία παρουσίασε ανάλογη αύξηση στον αριθμό ανθρωποημερών. Ωστόσο, η κυριαρχία της Καραϊβικής πιστοποιείται από το γεγονός πως χρειάστηκαν 10 χρόνια συνεχούς αύξησης της επισκεψιμότητας των Μεσογειακών λιμένων, ώστε το 2011 να ξεπεράσουν τις προ δεκαετίας αντίστοιχες επιδόσεις των λιμένων της Καραϊβικής. Τις επιδόσεις των δύο χωρικών ενότητων που προαναφέρθηκαν ακολουθούν οι προορισμοί που βρίσκονται στην υπόλοιπη Ευρώπη, στο νησιωτικό σύμπλεγμα Μπαχάμες και στην Αλάσκα. Οι προορισμοί αυτοί εμφανίζουν σημαντική αύξηση στον αριθμό των τουριστών κρουαζιέρας που υποδέχονται καθ' όλη τη δεκαετία, ενώ το 2011 κατέγραψαν επιδόσεις που κυμαίνονται μεταξύ 6,5 εκ. και 8,5 εκ. ανθρωποημερών. Οι υπόλοιποι προορισμοί παρουσιάζουν σε γενικές γραμμές μια αξιοσημείωτη αναπτυξιακή δυναμική, χωρίς όμως να παρουσιάζουν ανάλογες επιδόσεις με τις αντίστοιχες των προαναφερθέντων χωρικών ενότητων.

Διάγραμμα 4 Συνολικές Ανθρωποημέρες ανά Προορισμό (2001-2011)

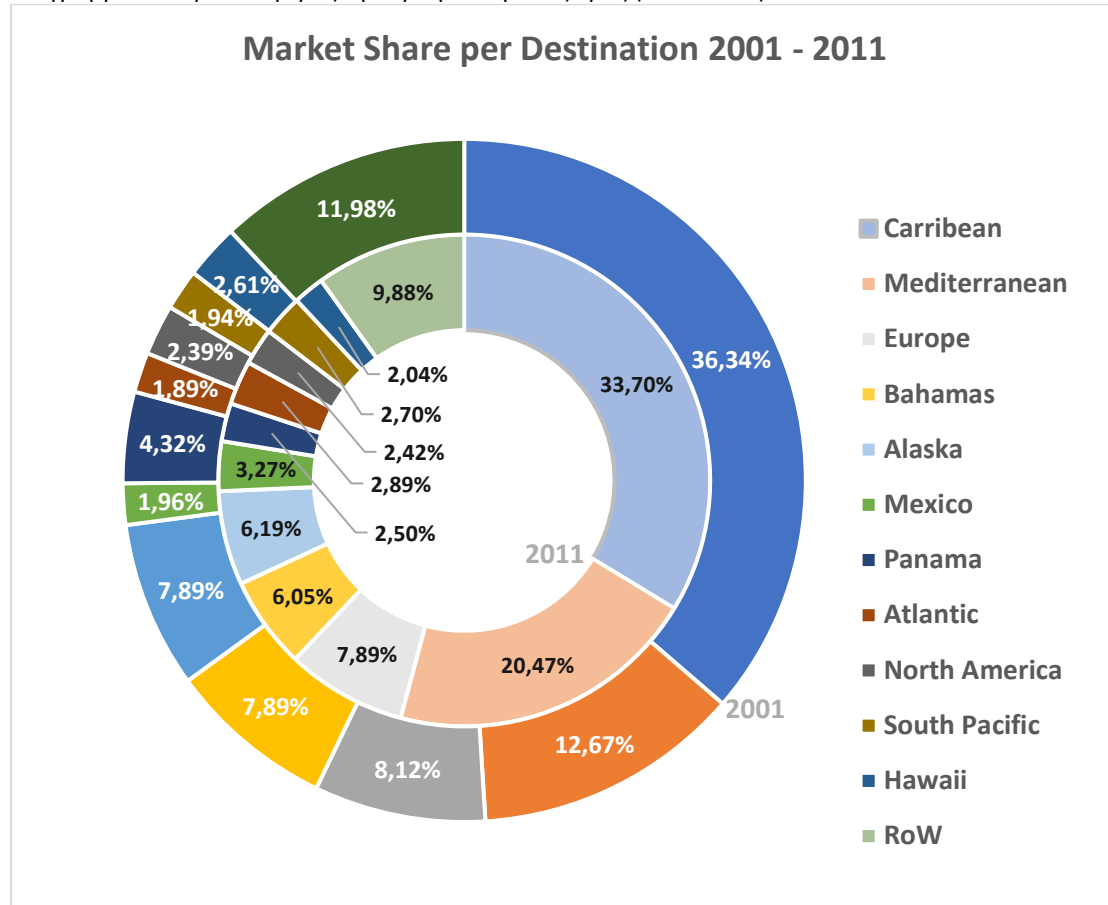


Πηγή: Clia, 2011;2012; Ιδία Επεξεργασία

Στο Διάγραμμα 5 παρουσιάζονται τα διαχρονικά ποσοστά των διαφόρων χωρικών ενότητων επί της συνολικής διεθνούς επιβατικής κίνησης. Από τα στοιχεία του Σχήματος 2-5 διαφαίνεται καθαρά η σταδιακή υποχώρηση των ποσοστών της Καραϊβικής ως προς το σύνολο της επιβατικής κίνησης τη δεκαετία 2001-2011. Ωστόσο, το κυριότερο στοιχείο του σχήματος είναι η εντυπωσιακή δυναμική της Μεσογειακής αγοράς η οποία αποτυπώνεται ευκρινώς όταν λαμβάνονται υπόψη τα ποσοστά των προορισμών. Πιο συγκεκριμένα, οι Μεσογειακοί προορισμοί κατάφεραν να αυξήσουν το ποσοστό τους κατά 8 περίπου ποσοστιαίες μονάδες, αποτελώντας ως προορισμός την επιλογή του 1/5 των

συνολικών τουριστών κρουαζιέρας παγκοσμίως. Οι υπόλοιποι προορισμοί παρουσιάζουν μικρές αυξομειώσεις που δε μεταβάλλουν ιδιαίτερα τη σχετική αγοραία δύναμή τους.

Διάγραμμα 5 Μερίδια Αγοράς Προορισμών Κρουαζιέρας (2011-2011)



Πηγή: CLIA, 2011;2012; Ιδία Επεξεργασία

Η αύξηση του συνολικού μεταφερόμενου αριθμού επιβατών κρουαζιέρας έδωσε την ευκαιρία σε πολλούς νέο-αναδυόμενους προορισμούς εισέλθουν στην αγορά και σε πολλούς άλλους να διεκδικήσουν ολόένα και μεγαλύτερα μερίδια αγοράς. Ωστόσο, παρά τη σημαντική κινητικότητα των τουριστών κρουαζιέρας η αγορά συνεχίζει διαχρονικά να εμφανίζει μία σχετικά συγκεντρωτική μορφή. Χαρακτηριστικό σε αυτό είναι το Διάγραμμα 6 όπου παρουσιάζεται η εξέλιξη των τιμών του συντελεστή Gini<sup>1</sup> ο οποίος αποτελεί ένα μέτρο της συγκέντρωσης που παρουσιάζει η κατανομή των

<sup>1</sup> Ο συντελεστής Gini χρησιμοποιείται για να αποτυπώσει την ποσοστιαία παρεκτροπή μιας κατανομής σε σχέση με το πρότυπο μιας ισοκατανομής. Αποτελεί τη μαθηματική έκφραση της καμπύλης Lorenz. Ο υπολογισμός του δείκτη Gini προκύπτει από την παρακάτω εξίσωση:

$$G_j = 0,5 \sum_{i=1}^N |X_i - Y_i| \quad (1)$$

Όπου,

$G_j$  = ο συντελεστής Gini για το λιμενικό σύστημα j

X = το συσσωρευτικό ποσοστό του αριθμού των λιμένων ως το λιμένα i

Y = το συσσωρευτικό ποσοστό του μεριδίου αγοράς όλων των λιμένων μέχρι το λιμένα i

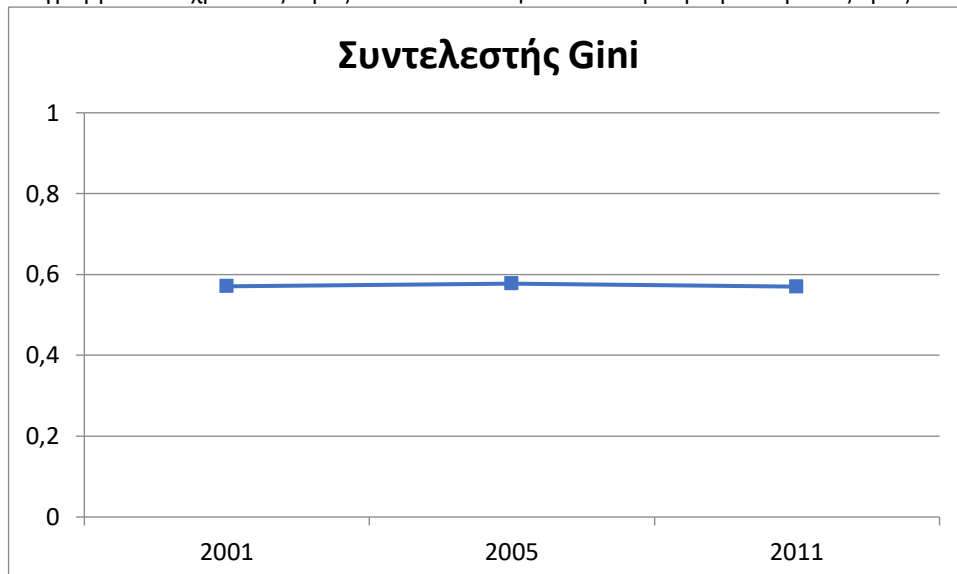
N = είναι ο συνολικός αριθμός των λιμένων στο σύστημα.

Ο δείκτης Gini παίρνει τιμές στο διάστημα  $0 < G_j < 1$ . Τιμές του δείκτη κοντά στο 1 φανερώνουν μια συγκεντρωτική δομή της αγοράς ενώ αντίθετα τιμές κοντά στο 0 φανερώνουν μια ισοκατανομή της διακίνησης.



τουριστών στους διάφορους προορισμούς. Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 6 καθίσταται σαφές πως η τιμή του δείκτη ουσιαστικά παραμένει αμετάβλητη, προσεγγίζοντας την τιμή 0,6. Το αποτέλεσμα αυτό υποδεικνύει πως η αύξηση του διεθνούς επιβατικού έργου συνεχίζει να ωφελεί πρωτίστως τους δύο δημοφιλέστερους προορισμούς, την Καραϊβική και τη Μεσόγειο, οι οποίες καταφέρνουν να διατηρούν μια ηγετική θέση στην αγορά της κρουαζιέρας.

Διάγραμμα 6 Διαχρονικές Τιμές του Συντελεστή Gini των Προορισμών Κρουαζιέρας



Πηγή: Clia, 2011;2012; Ιδία Επεξεργασία

Η ανάλυση που προηγήθηκε κατέδειξε τις σύγχρονες διεθνείς εξελίξεις στην αγορά του τουρισμού κρουαζιέρας. Ο κλάδος παρουσιάζει συνεχή ανάπτυξη η οποία σταδιακά διαχέεται σε όλες τις ηπείρους καθιερώνοντας τον τουρισμό κρουαζιέρας ως έναν από τους πυλώνες του παγκόσμιου τουρισμού. Νέες εταιρείες εισέρχονται στον ανταγωνισμό προσφοράς ταξιδιών κρουαζιέρας, ενώ ταυτόχρονα το προϊόν διαφοροποιείται μέσω της ναυπήγησης πολυτελών πλοίων, της παροχής υπηρεσιών υψηλών προδιαγραφών και της εκτέλεσης εναλλακτικών δρομολογίων. Στις επόμενες ενότητες η μελέτη θα επικεντρωθεί χωρικά στον Ευρωπαϊκό και δη στο Μεσογειακό χώρο με σκοπό την καταγραφή των σύγχρονων εξελίξεων και των αναπτυξιακών προοπτικών που παρουσιάζει ο κλάδος, εστιάζοντας, τόσο στη μεριά της ζήτησης, όσο και της προσφοράς υπηρεσιών κρουαζιέρας.

### 1.3 Ο Κλάδος της Κρουαζιέρας στην Ευρώπη

Στην παρούσα ενότητα θα καταγραφούν και θα αναλυθούν όλες οι σύγχρονες εξελίξεις του κλάδου της κρουαζιέρας στον Ευρωπαϊκό χώρο. Η έρευνα θα κινηθεί σε διαφορετικές κατευθύνσεις με σκοπό την ολοκληρωμένη ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Αρχικώς, θα αναλυθεί η διάρθρωση της ζήτησης υπηρεσιών κρουαζιέρας για τους Ευρωπαϊκούς προορισμούς. Στη συνέχεια η έρευνα θα εστιάσει στους παράγοντες προσφοράς των συγκεκριμένων τουριστικών υπηρεσιών αναλύοντας την αγορά των εταιρειών διοργάνωσης ταξιδιών κρουαζιέρας στην Ευρώπη, καθώς και τις επιδόσεις αναφορικά με την επιβατική κίνηση των περιοχών υποδοχής των τουριστών. Τέλος, θα εξεταστεί ο αντίκτυπος του τουρισμού κρουαζιέρας στις οικονομίες των Ευρωπαϊκών χωρών.

Στην παρούσα διατριβή θα χρησιμοποιηθεί ο δείκτης Gini για την κατασκευή ενός κανονικοποιημένου ως προς τον αριθμό των παρατηρήσεων δείκτη συγκέντρωσης. Ο δείκτης αυτός εκφράζεται από τον τύπο (Νιαβής, 2012):

$$CG = \frac{N}{N-1} G_j \quad (2)$$

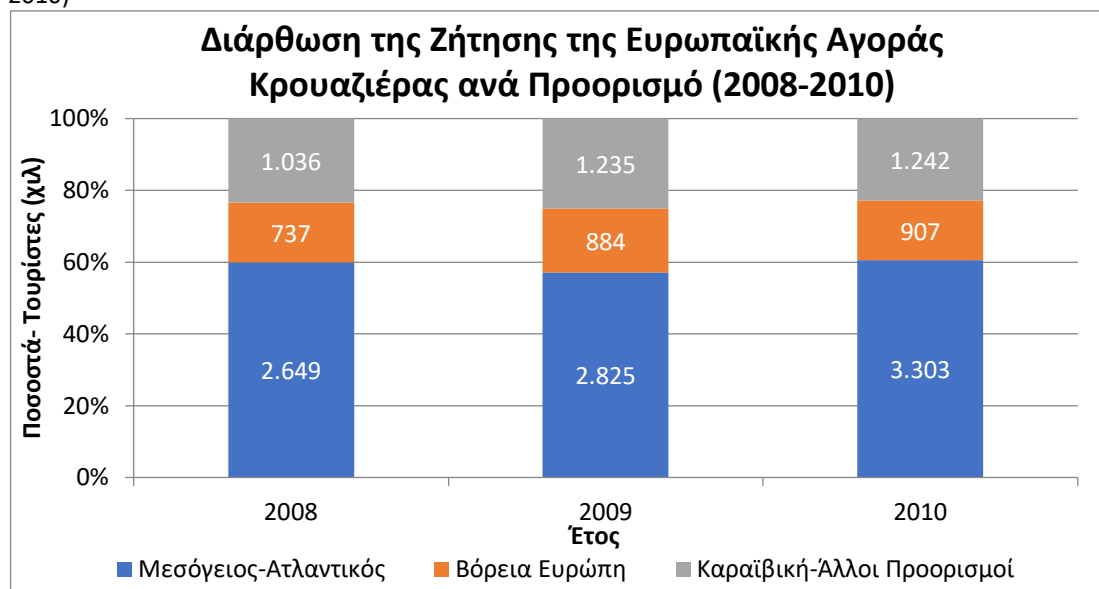
### 1.3.1 Η Διάρθρωση της Ζήτησης Υπηρεσιών Κρουαζιέρας στην Ευρώπη

#### 1.3.1.1 Τα Αναπτυξιακά Χαρακτηριστικά και ο Βαθμός Διεξόδου του Τουρισμού Κρουαζιέρας στις Αγορές της Ευρώπης

Όπως προαναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα η ζήτηση τουρισμού κρουαζιέρας στην Ευρώπη την τελευταία δεκαετία χαρακτηρίζεται από συνεχή αύξηση. Η ζήτηση για κρουαζιέρα από τους Ευρωπαίους πολίτες είναι φανερό πως επηρεάζεται από τις πιέσεις που ασκεί η παρατεταμένη οικονομική ύφεση που παρατηρείται στην Ευρώπη. Ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε, η διεξόδου του συγκεκριμένου τρόπου διακοπών στις προτιμήσεις των πολιτών της Ευρώπης είναι ακόμη χαμηλή, γεγονός που εξασφαλίζει υψηλά περιθώρια ανάπτυξης για τον τουρισμό κρουαζιέρας. Συνεπώς, με τις κατάλληλες προωθητικές ενέργειες και με την παροχή ανταγωνιστικών πακέτων διακοπών κρουαζιέρας ο κλάδος προσελκύει σταδιακά ολοένα και περισσότερους νέους καταναλωτές, με συνέπεια να αντιστέκεται στις υφεσιακές πιέσεις και να παρουσιάζει θετικούς ετήσιους ρυθμούς ανάπτυξης οι οποίοι διαφάνηκαν στο Σχήμα 1-2 (ECC, 2012; 2013).

Η πλειονότητα των Ευρωπαίων τουριστών προτιμά τα πακέτα κρουαζιέρας με προορισμούς την Ευρώπη. Όπως διαφαίνεται από τα στοιχεία του Διαγράμματος 7, το μεγαλύτερο μέρος των τουριστών προσελκύει η Μεσόγειος, η οποία αποτελεί διαχρονικά τον πιο δημοφιλή τουριστικό προορισμό κρουαζιέρας, καθώς έξι στους δέκα ευρωπαίους που αποφασίζουν να συμμετέχουν σε μια κρουαζιέρα επιλέγουν τη Μεσόγειο. Χαρακτηριστικά αναφέρεται πως το 2010 περισσότεροι από 3 εκ. Ευρωπαίοι τουρίστες επέλεξαν μια κρουαζιέρα στη Μεσόγειο. Αν στους Ευρωπαίους τουρίστες που προτιμούν τη Μεσόγειο προστεθούν και αυτοί που κατευθύνονται σε προορισμούς όπως, η Βόρεια Ευρώπη και οι περιοχές της Ευρώπης που βρέχονται από τον Ατλαντικό, τότε το ποσοστό που κατέχουν οι ευρωπαϊκοί προορισμοί γενικώς στις προτιμήσεις των Ευρωπαίων ξεπερνά το 70% καθ' όλη την τριετία 2008-2010. Το ποσοστό αυτό μάλιστα ξεπέρασε το 77% το 2010. Από την άλλη, πρέπει να σημειωθεί πως και τα ποσοστά των Ευρωπαίων που δεν επιλέγουν την Ευρώπη για κρουαζιέρα είναι σημαντικά, καθώς την περίοδο 2008-2010 κυμαίνονταν γύρω στο 25%. Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 7 φαίνεται καθαρά πως ετησίως περισσότεροι από 1 εκ. Ευρωπαίοι επιλέγουν να συμμετέχουν σε κρουαζιέρες εκτός της Ευρώπης. Τέλος, η σχετική σταθερότητα των ποσοστών προτιμήσεων των προορισμών την τριετία, υποδεικνύει πως η αύξηση των Ευρωπαίων τουριστών κρουαζιέρας κατανέμεται σχεδόν αναλογικά στους προορισμούς εντός και εκτός Ευρώπης.

Διάγραμμα 7 Διάρθρωση της Ζήτησης της Ευρωπαϊκής Αγοράς Κρουαζιέρας ανά Προορισμό (2008-2010)



Πηγή: ECC, 2012α; Ιδία Επεξεργασία

Στον Πίνακα 1 παρουσιάζεται η ετήσια ζήτηση για ταξίδια κρουαζιέρας στις κυριότερες αγορές της Ευρώπης για την περίοδο 2003-2011. Κυρίαρχη αγορά για ταξίδια κρουαζιέρας αποτελεί διαχρονικά η αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου. Το 2011 1,7 εκ. κάτοικοι του Ηνωμένου Βασιλείου συμμετείχαν σε ταξίδια κρουαζιέρας, όταν το 2003 οι κάτοικοι που επέλεξαν το συγκεκριμένο είδος ταξιδιού δεν ξεπερνούσαν το 1 εκ. Σημαντικές επιδόσεις εμφανίζει και η αγορά της Γερμανίας καθώς από το 2009 και έπειτα τα ταξίδια κρουαζιέρας προσελκύουν σταθερά πάνω από 1 εκ. Γερμανούς. Τις επιδόσεις των δύο προαναφερθέντων αγορών ακολουθεί η Ιταλία καθώς το 2011 οι κάτοικοι οι οποίοι συμμετείχαν σε κρουαζιέρες προσέγγισαν το 1 εκ. Τέταρτη μεγαλύτερη αγορά είναι η Ισπανία η οποία το 2011 ξεπέρασε τους 700 χιλ. τουρίστες κρουαζιέρας. Τη χαμηλότερη ζήτηση από τις χώρες με τη μεγαλύτερη δραστηριότητα στον κλάδο της κρουαζιέρας παρουσιάζουν η Αυστρία και η Ελβετία, οι οποίες όμως κατάφεραν να ξεπεράσουν το φράγμα των 100 χιλ. κρατήσεων το 2011. Οι υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης το 2011 παρουσίασαν συνολική ζήτηση που ξεπέρασε τις 220 χιλ. κρατήσεις, ενώ πρέπει να αναφερθεί πως σημαντικές επιδόσεις καταγράφει και η Ρωσία η οποία το 2011 ξεπέρασε τις 120 χιλ. κρατήσεις κρουαζιέρας.

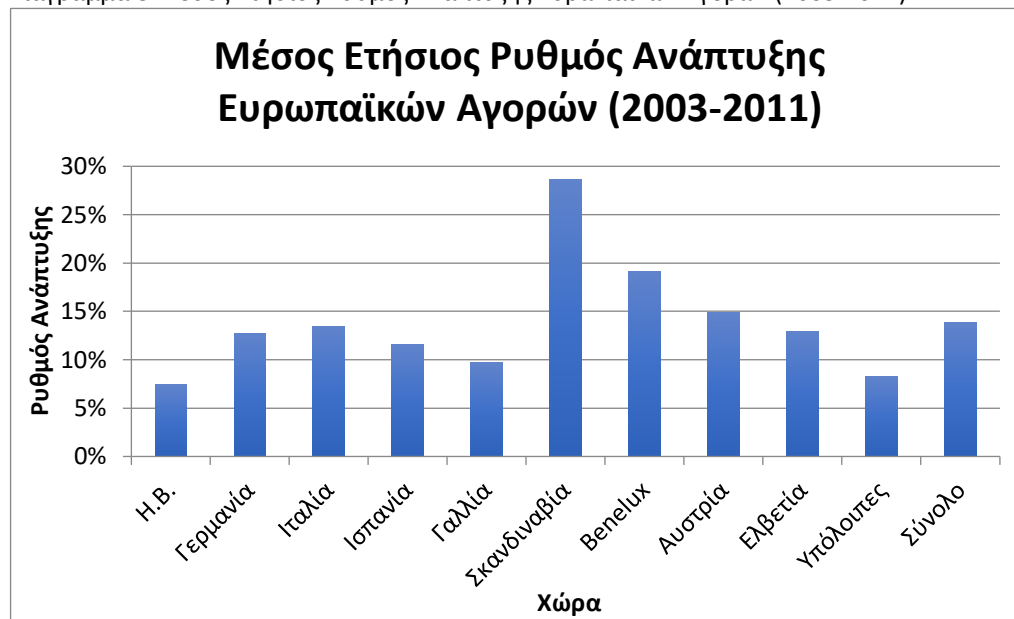
Πίνακας 1 Η Ζήτηση για Κρουαζιέρα στις Ευρωπαϊκές Χώρες (2003-2011) (χιλ. επιβάτες)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Η.Β.</b>	964	1.029	1.071	1.204	1.335	1.477	1.533	1.622	1.700
<b>Γερμανία</b>	537	583	639	705	763	907	1.027	1.219	1.388
<b>Ιταλία</b>	346	400	514	517	640	682	799	889	923
<b>Ισπανία</b>	307	300	379	391	518	497	587	645	703
<b>Γαλλία</b>	212	222	233	242	280	310	347	387	441
<b>Σκανδιναβία</b>	54	56	42	62	94	123	173	168	306
<b>Κάτω Χώρες</b>	42	41	42	64	82	92	110	126	159
<b>Αυστρία</b>	35	38	39	44	52	59	80	93	104
<b>Ελβετία</b>	47	50	51	56	64	65	76	91	121
<b>Υπόλοιπες</b>	127	115	117	123	175	211	213	212	224
<b>Σύνολο</b>	<b>2.671</b>	<b>2.835</b>	<b>3.126</b>	<b>3.409</b>	<b>4.004</b>	<b>4.422</b>	<b>4.944</b>	<b>5.452</b>	<b>6.069</b>

Πηγή: ECC, 2011b; 2013

Από τα στοιχεία του Πίνακα 1 διαφαίνεται πως η εξέλιξη της ετήσιας ζήτησης για τουρισμό κρουαζιέρας στις διάφορες χώρες παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις, με συνέπια οι διάφορες χώρες να παρουσιάζουν διαφορετική δυναμική ως προς την ανάπτυξη της εγχώριας αγοράς. Χαρακτηριστικά είναι τα στοιχεία του Διαγράμματος 8 όπου διαφαίνονται οι μέσοι ετήσιοι ρυθμοί ανάπτυξης των διαφορετικών αγορών της Ευρώπης για την περίοδο 2003-2011. Αδιαμφισβήτητα, οι κυρίαρχες Ευρωπαϊκές αγορές κρουαζιέρας δεν παρουσιάζουν την ίδια δυναμική. Πιο συγκεκριμένα, οι ρυθμοί ανάπτυξης των μικρότερων αγορών εμφανίζουν σαφώς μεγαλύτερους ρυθμούς ετήσιας αύξησης της ζήτησης από τις ήδη ανεπτυγμένες αγορές. Εξαιρεση αποτελεί η Ελβετία η οποία υπολείπεται σε ρυθμούς ανάπτυξης της Ιταλίας. Τις μεγαλύτερες επιδόσεις κατέγραψε η αγορά της Σκανδιναβίας η οποία παρουσιάζει ετήσια αύξηση των τουριστών κρουαζιέρας που ξεπερνά το 25% κατά μέσο όρο. Επίσης, σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης παρουσιάζουν οι χώρες της Benelux και η Αυστρία καθώς αυτοί ξεπερνούν κατά μέσο όρο το 15%. Το μικρότερο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης στην περίοδο 2003-2011 παρουσιάζει το Ηνωμένο Βασίλειο, καθώς αυτός κυμαίνεται στο 7%. Τα παραπάνω ευρήματα καθιστούν σαφές πως η αγορά της κρουαζιέρας στην Ευρώπη βρίσκεται σε πλήρη ανάπτυξη. Από τη μία πλευρά βρίσκονται οι χώρες με μεγάλα μερίδια αγοράς και σχετικά χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης και από την άλλη οι χώρες όπου διαθέτουν μικρότερα μερίδια αγοράς και παρουσιάζουν υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Αναμφισβήτητα, κλειδί για την ανάπτυξη της αγοράς σε κάθε χώρα είναι το κατά πόσο ο συγκεκριμένος τρόπος διακοπών θα ενσωματωθεί στις συνήθειες ολοένα και περισσότερων κατοίκων.

Διάγραμμα 8 Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Ανάπτυξης Ευρωπαϊκών Αγορών (2003-2011)

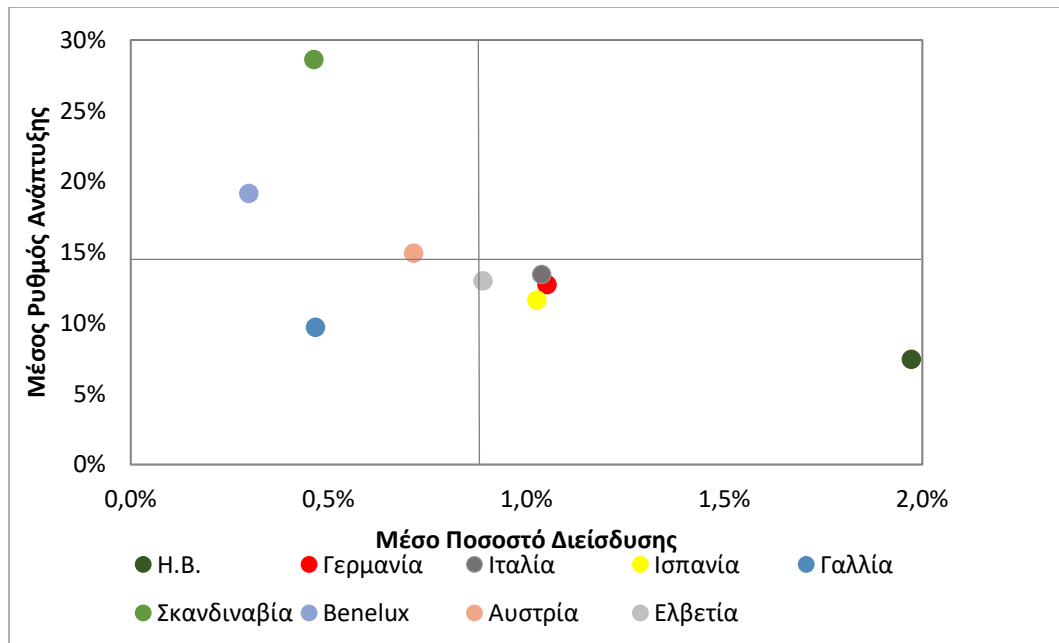


Πηγή: ECC, 2011b; 2013; Ίδιοι Υπολογισμοί

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω είμαστε σε θέση να αντιληφθούμε την πραγματική δυναμική των μεγαλύτερων Ευρωπαϊκών χωρών-αγορών με τη βοήθεια του Διαγράμματος 9. Στο συγκεκριμένο σχήμα αποτυπώνεται γραφικά η σχετική θέση της κάθε χώρας ως προς τις επιδόσεις της στον κλάδο της κρουαζιέρας με βάση τους ρυθμούς ανάπτυξης που επιδεικνύει καθώς και με το ποσοστό των κατοίκων που επιλεγούν το συγκεκριμένο τρόπο διακοπών ως προς το σύνολο του πληθυσμού της. Πιο συγκεκριμένα, στο Διάγραμμα 9 παρουσιάζεται ένα σύστημα αξόνων στο οποίο ο οριζόντιος άξονας παρουσιάζει τη μέση διείσδυση της αγοράς κρουαζιέρας ως προς τον πληθυσμό της κάθε χώρας και ο κάθετος το μέσο ρυθμό ανάπτυξης της ζήτησης για κρουαζιέρα για την περίοδο 2003-2011.

Από τα στοιχεία του διαγράμματος διαφαίνεται πως οι αγορές κρουαζιέρας παρουσιάζουν δύο βασικές μορφές ανάπτυξης. Στην πρώτη κατηγορία κατατάσσονται οι αγορές που η προβολή τους στο διάγραμμα βρίσκεται στο κάτω δεξιό πεδίο του νοητού άξονα που σχηματίζουν οι ευθείες των μέσων επιδόσεων των δύο δεικτών υπό εκτίμηση. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι αγορές του Ηνωμένου Βασιλείου, της Γερμανίας, της Ιταλίας, της Ισπανίας και οριακά της Ελβετίας. Αυτές οι αγορές παρουσιάζουν διείσδυση μεγαλύτερη του Ευρωπαϊκού μέσου όρου (0,9%) και σχετικά χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης οι οποίοι κυμαίνονται κάτω από το 14% (μέσος ρυθμός ανάπτυξης των Ευρωπαϊκών αγορών κρουαζιέρας). Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί πως και σε αυτή την κατηγορία παρατηρούνται διαφοροποιήσεις αναφορικά με τη δυναμική των αγορών, καθώς όπως είναι ορατό η διείσδυση που παρατηρείται στο Ηνωμένο Βασίλειο είναι σαφώς μεγαλύτερη από αυτή των άλλων αγορών της κατηγορίας, ενώ ταυτόχρονα οι μέσοι ετήσιοι ρυθμοί ανάπτυξης της αγοράς του Ηνωμένου Βασιλείου είναι σαφώς χαμηλότεροι από τους αντίστοιχους ρυθμούς των άλλων χωρών της κατηγορίας.

Διάγραμμα 9 Διείσδυση και Ανάπτυξη των Ευρωπαϊκών Αγορών Κρουαζιέρας (2003-2011)



Πηγή: ECC, 2011b; 2013; Ίδιοι Υπολογισμοί

Στη δεύτερη κατηγορία κατατάσσονται οι αγορές των οποίων η προβολή βρίσκεται στο επάνω αριστερά πεδίο που σχηματίζουν οι ευθείες των μέσων. Η κατηγορία περιλαμβάνει τη Σκανδιναβική αγορά, τις αγορές της Benelux και την Αυστρία. Ο τουρισμός κρουαζιέρας σε αυτές τις αγορές βρίσκεται χαμηλά στις προτιμήσεις των καταναλωτών, ωστόσο το γεγονός πως οι ετήσιοι ρυθμοί ανάπτυξης βαίνουν συνεχώς αυξανόμενοι καθ' όλη την περίοδο αναφοράς προμηνύει τη μεγαλύτερη διείσδυση του τουρισμού κρουαζιέρας στις εν λόγω αγορές. Τέλος, πρέπει να αναφερθεί πως η αγορά με τις χειρότερες προοπτικές είναι η Γαλλία καθώς η προβολή της βρίσκεται στο κάτω αριστερό πεδίο του συστήματος αξόνων. Η προβολή της Γαλλίας οδηγεί στο συμπέρασμα πως η αγορά κρουαζιέρας αναπτύσσεται με σχετικά χαμηλούς ρυθμούς, ενώ τα ταξίδια κρουαζιέρας ως τρόπος διακοπών προτιμώνται από ελάχιστους Γάλλους πολίτες.

Συμπερασματικά, η αγορά της κρουαζιέρας στην Ευρώπη παρουσιάζει σημαντικές προοπτικές. Οι περισσότερες χώρες, ακόμη και αυτές των οποίων οι κάτοικοι παρουσιάζουν σχετικά υψηλή προτίμηση προς αυτό το είδος διακοπών παρέχουν σημαντικά περιθώρια περαιτέρω διείσδυσης της κρουαζιέρας. Χαρακτηριστικό αυτού του γεγονότος αποτελεί ο απλός υπολογισμός των δυνητικών συνολικών τουριστών των πιο ανεπτυγμένων αγορών σε ένα υποθετικό σενάριο ποσοστού διείσδυσης της κρουαζιέρας ίσου με του Ηνωμένου Βασιλείου σε όλες τις ανεπτυγμένες αγορές (2%). Ο συνολικός ετήσιος αριθμός τουριστών κρουαζιέρας των εννιά πιο ανεπτυγμένων αγορών σε αυτή την περίπτωση θα άγγιζε τα 7.8 εκ. Το συγκεκριμένο σενάριο πιστοποιεί τις τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου. Ωστόσο, η ανάπτυξη του κλάδου εξαρτάται από τις ευρύτερες κοινωνικοοικονομικές συνθήκες στην Ευρώπη οι οποίες σαφώς δεν βοηθούν την ανάπτυξη του κλάδου λόγω κυρίως της παρατεταμένης ύφεσης που υφίστανται ακόμη και οι πιο ανεπτυγμένες αγορές, όπως η Ιταλία και η Ισπανία. Επιπρόσθετα, η ανάπτυξη της κρουαζιέρας επηρεάζεται άμεσα από την αποτελεσματικότητα της προσέγγισης των αγορών από τους παράγοντες προσφοράς πακέτων κρουαζιέρας.

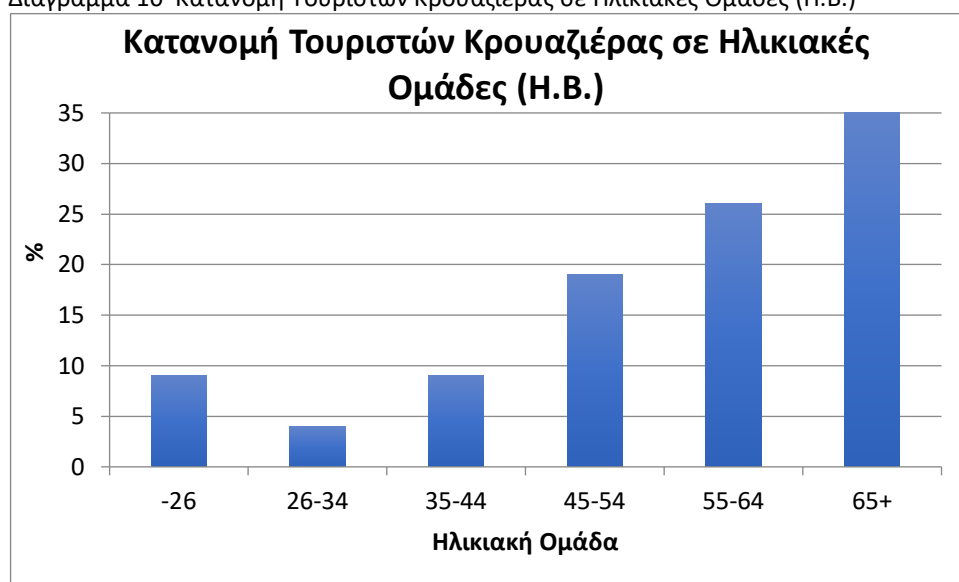
### 1.3.2 Το Προφίλ των Τουριστών Κρουαζιέρας

Μια από τις σημαντικότερες παραμέτρους της αγοράς κρουαζιέρας αποτελεί το προφίλ των τουριστών που επιλέγουν το συγκεκριμένο τουριστικό προϊόν. Τα δημογραφικά χαρακτηριστικά και οι προτιμήσεις των χρηστών των υπηρεσιών κρουαζιέρας αποτελούν κρίσιμα στοιχεία τα οποία οι εταιρείες κρουαζιέρας λαμβάνουν σοβαρά υπόψη ώστε να διαφοροποιούν τις προσφερόμενες υπηρεσίες τους. Σημαντικά στοιχεία για το προφίλ των τουριστών κρουαζιέρας στην Ευρώπη προσφέρει το ετήσιο βαρόμετρο της εμπορικής ένωσης κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας του Ηνωμένου Βασιλείου (Passenger Shipping Association) σχετικά με τις συνήθειες και τις προτιμήσεις των χρηστών

κρουαζιέρας του Η.Β. που αποτελεί τη μεγαλύτερη αγορά της Ευρώπης. Στη συνέχεια της ανάλυσης θα παρουσιαστούν τα κυριότερα σημεία της εν λόγω έρευνας για το έτος 2011 τα οποία λόγω του μεγέθους της αγοράς του Η.Β. θεωρούνται πως αντιπροσωπεύουν ικανώς το προφίλ του μέσου Ευρωπαϊκού τουρίστα κρουαζιέρας.

Αναλυτικότερα, σημαντικές πληροφορίες σχετικά με το προφίλ των χρηστών κρουαζιέρας δύνανται να εξαχθούν από τα στοιχεία του Διαγράμματος 10 όπου παρουσιάζεται η κατανομή των επιβατών ανά ηλικιακή ομάδα για το 2011. Η πλειονότητα των επιβατών κρουαζιέρας είναι άτομα ηλικίας άνω των 55 ετών. Η μέση ηλικία ενός τουρίστα κρουαζιέρας υπολογίζεται στα 55,6 έτη. Πιο συγκεκριμένα, το 35% των επιβατών ξεπερνά τα 65 χρόνια ενώ το 26% έχει ηλικία μεταξύ 55-64 έτη. Έντονη προτίμηση στις κρουαζιέρες διαφαίνεται και στους τουρίστες της ηλικιακής ομάδας 45-54, καθώς αυτοί αποτελούν περίπου το 20% των τουριστών κρουαζιέρας το 2011. Σημαντικά χαμηλότερη διείσδυση φαίνεται πως έχει ο συγκεκριμένος τρόπος διακοπών στις νεότερες ηλικίες, καθώς οι τουρίστες κάτω των 44 ετών δεν ξεπερνούν το 22% του συνόλου. Τέλος, τη μικρότερη διείσδυση παρουσιάζει η κρουαζιέρα στην ομάδα 26-34 καθώς μόλις το 4% των τουριστών ανήκουν σε αυτή τη ηλικιακή ομάδα.

Διάγραμμα 10 Κατανομή Τουριστών Κρουαζιέρας σε Ηλικιακές Ομάδες (Η.Β.)



Πηγή: Passenger Shipping Association, 2012; Ιδία επεξεργασία

Πέρα από το ηλικιακά χαρακτηριστικά των χρηστών εξαιρετικό ενδιαφέρον για την κατανόηση του προφίλ των τουριστών παρουσιάζουν και οι προτιμήσεις τους αναφορικά με τα ταξίδια και τους προορισμούς. Αναλυτικότερα, στον Πίνακα 2 παρουσιάζονται οι ισχυρότεροι παράγοντες επιρροής των τουριστών κατά την επιλογή των πακέτων κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα, στις δύο στήλες του Πίνακα 2 παρουσιάζονται με τη μορφή ποσοστών οι αποκρίσεις των χρηστών στον καθορισμό των τριών κυριότερων παραγόντων που λαμβάνουν υπόψη κατά την επιλογή του πακέτου κρουαζιέρας. Οι δύο ερωτήσεις αφορούσαν στον καθορισμό των παραγόντων που λαμβάνονται υπόψη κατά την επιλογή τόσο της διαδρομής όσο και του κρουαζιερόπλοιου. Ο ισχυρότερος παράγοντας επιλογής πλοίου είναι η σχέση χρησιμότητας και τιμής (Value for Money), καθώς το 67% των τουριστών επιλέγει το πλοίο με βάση αυτό το δείκτη. Σημαντικούς παράγοντες επιπλέον αποτελούν η ποιότητα των υπηρεσιών και η επάρκεια των δραστηριοτήτων εν πλω καθώς περισσότερο από 20% των επιβατών δίνουν βαρύτητα σε αυτούς τους παράγοντες. Μικρότερη, αλλά σημαντική βαρύτητα δείχνουν να προσδίδουν οι χρήστες και στις προσφορές των εταιρειών, τόσο σε αυτές που αφορούν στην τιμή του ταξιδιού, όσο και σε αυτές που αφορούν τα πακέτα all-inclusive.

Πίνακας 2 Παράγοντες Επιλογής Πλοίου και Ταξιδιού Επιβατών (Η.Β.)

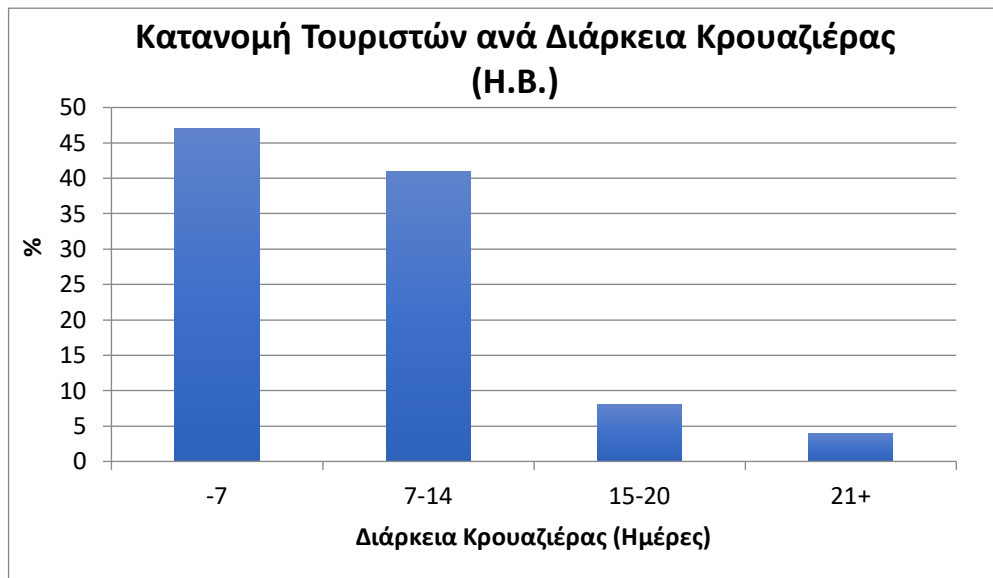
Λόγοι Επιλογής Πλοίου		%	Λόγοι Επιλογής Διαδρομής		%
Σχέση Τιμής	Χρησιμότητας	67	Προορισμοί		69
Υπηρεσίες Εν πλω		29	Ευχάριστη Εμπειρία	Προηγούμενη	64
Ατμόσφαιρα Εν Πλω		26	Ημέρα Αναχώρησης		31
Ποιότητα Γευμάτων		26	Διάρκεια		22
Δραστηριότητες Εν Πλω		25	Διαθεσιμότητα Πτήσεων		22
Ειδική Συγκυρία		20	Συμμετοχή Χωρίς Πτήση		21
All-inclusive		19	Δοκιμή Άλλης Εταιρείας		9
Ειδική Προσφορά		17	Προσωπική Σύσταση		9

Πηγή: *Passenger Shipping Association, 2012; Ιδία επεξεργασία*

Από την άλλη, ο ισχυρότερος παράγοντας επιρροής κατά την επιλογή των διαδρομών φαίνεται πως είναι οι προορισμοί που εντάσσονται σε κάθε προσφερόμενο πακέτο. Το 69% των τουριστών επιλέγει το πακέτο κρουαζιέρας με βάση τους ενδιαμέσους σταθμούς που περιλαμβάνει. Από την άλλη, εξίσου σημαντικός παράγοντας επιλογής είναι η προηγούμενη εμπειρία από εταιρεία που διοργανώνει την κρουαζιέρα. Περίπου το 65% των τουριστών δίνουν σημαντική βαρύτητα στην αξιοπιστία των εταιρειών που επιλέγουν. Επιπρόσθετα, σημαντικοί παράγοντες θεωρούνται και οι ημερομηνίες των προσφερόμενων πακέτων, καθώς το 31% των επιβατών επιλέγει την κρουαζιέρα με βάση την ημέρα αναχώρησης και το 22% με βάση τη διάρκειά της. Πολλοί από τους επιβάτες επιλέγουν την κρουαζιέρα με βάση την αφετηρία της. Περίπου ο ένας στους πέντε τουρίστες συνυπολογίζει τον τρόπο πρόσβασης στο λιμένα αφετηρίας και τερματισμού εστιάζοντας στο αν αυτός διαθέτει εύκολη αεροπορική πρόσβαση. Επιπλέον, το ίδιο ποσοστό επιλέγει κρουαζιέρες των οποίων η βάση δύναται να προσεγγιστεί χωρίς τη χρήση αεροπλάνου. Τέλος, μικρότερη βαρύτητα δίνουν οι τουρίστες σε παράγοντες όπως, η δυνατότητα δοκιμής νέας εταιρείας κρουαζιέρας και οι προσωπικές συστάσεις από γνωστούς τους.

Η πλειονότητα των χρηστών δείχνει να προτιμά τις μικρότερης διάρκειας κρουαζιέρες. Αυτό διαφαίνεται από τα δεδομένα του Διαγράμματος 11 όπου παρουσιάζεται η ποσοστιαία κατανομή των επιβατών με βάση τη διάρκεια της κρουαζιέρας που επιλέγουν. Πιο συγκεκριμένα, το 47% των τουριστών επιλέγουν κρουαζιέρες με διάρκεια μικρότερη των επτά ημερών. Επιπλέον, ένα σημαντικό κομμάτι της επιβατικής κίνησης το οποίο ξεπερνά ελαφρώς το 40% διοχετεύεται σε κρουαζιέρες μέσης διάρκειας που κυμαίνονται μεταξύ επτά και δεκατεσσάρων ημερών. Τέλος, το 8% επιλέγει κρουαζιέρες μεταξύ 15 και 20 ημερών, ενώ μόλις το 4% των τουριστών πραγματοποιεί ταξίδια κρουαζιέρας διάρκειας μεγαλύτερης των 21 ημερών. Τα ευρήματα αυτά επιβεβαιώνονται και από τη μελέτη των Rodriguez and Notteboom (2012) οι οποίοι υπολόγισαν πως η μέση διάρκεια των ταξιδιών κρουαζιέρας είναι οι επτά μέρες.

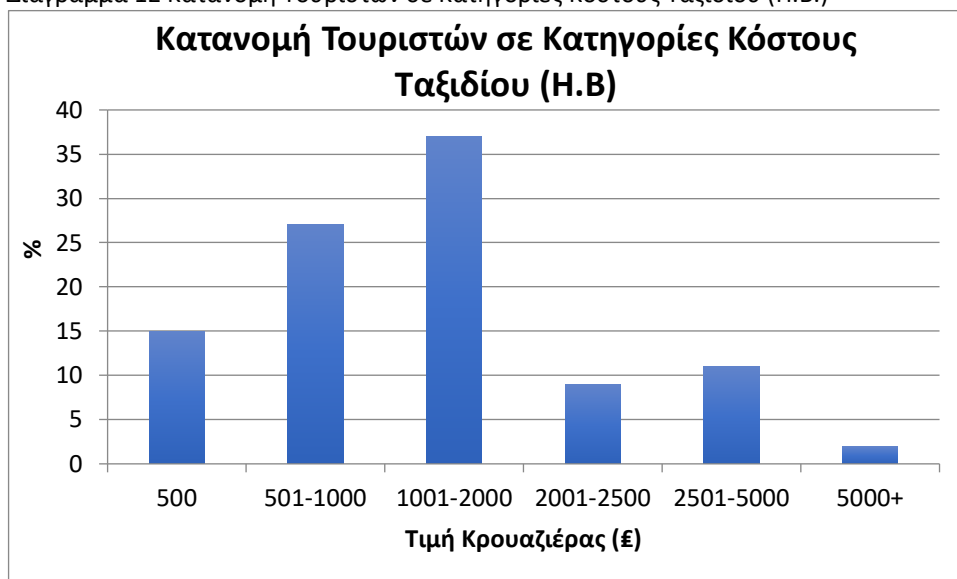
Διάγραμμα 11 Κατανομή Τουριστών ανά Διάρκεια Κρουαζιέρας (Η.Β.)



Πηγή: Passenger Shipping Association, 2012; Ιδία επεξεργασία

Κλείνοντας την ανάλυση του προφίλ των χρηστών θα πρέπει να γίνει αναφορά και στις δαπάνες των χρηστών για τη συμμετοχή σε ταξίδια κρουαζιέρας. Στο Διάγραμμα 12 παρουσιάζεται η ποσοστιαία κατανομή των επιβατών ανά κατηγορίες τιμών κρουαζιέρας. Η πλειονότητα των επιβατών προτιμά κρουαζιέρες με κόστος που κυμαίνεται μεταξύ 1.000€ και 2.000€, καθώς το 37% των συνολικών επιβατών επέλεξε κρουαζιέρα που κατατάσσεται σε αυτή την κατηγορία τιμής. Σημαντικά ποσοστά τουριστών προσελκύουν και οι οικονομικότερες κρουαζιέρες καθώς το 27% των επιβατών επέλεξε κρουαζιέρα με κόστος μεταξύ 501€ και 1.000€ ενώ το 15% επέλεξε κρουαζιέρες των οποίων η τιμή συμμετοχής δεν ξεπερνούσε τις 500€. Μικρότερα ποσοστά προσέλκυσης επιβατών παρουσιάζουν οι κρουαζιέρες με κόστος συμμετοχής μεταξύ 2001€ και 5000€, καθώς προσελκύουν το 20% της επιβατικής κίνησης. Τη μικρότερη προτίμηση παρουσιάζουν οι κρουαζιέρες πολυτελείας, καθώς το ποσοστό των επιβατών που κλείνουν πακέτα κρουαζιέρας με κόστος άνω των 5000€ δεν ξεπερνά το 2%. Κλείνοντας, θα πρέπει να αναφερθεί πως η μέση δαπάνη των επιβατών για τη συμμετοχή σε μια κρουαζιέρα το 2011 έφτασε τις 1.434€.

Διάγραμμα 12 Κατανομή Τουριστών σε Κατηγορίες Κόστους Ταξιδιού (Η.Β.)



Πηγή: Passenger Shipping Association, 2012; Ιδία επεξεργασία



## 1.4 Η Διάρθρωση της Προσφοράς Υπηρεσιών Κρουαζιέρας στην Ευρώπη

### 1.4.1 Η Προσφορά Ταξιδιών Κρουαζιέρας στην Ευρώπη

Η ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής αγοράς κρουαζιέρας και το αυξημένο ενδιαφέρον των τουριστών για τους Ευρωπαϊκούς προορισμούς και ιδιαίτερα για αυτούς της Μεσογείου επέφεραν την κατακόρυφη αύξηση της δραστηριότητας των ναυτιλιακών εταιρειών στην περιοχή. Πλέον στην Ευρώπη δραστηριοποιούνται, τόσο οι Ευρωπαϊκές εταιρείες, όσο και εταιρείες με έδρες εκτός Ευρώπης οι οποίες, είτε απευθείας είτε μέσω θυγατρικών εταιρειών διεκδικούν μερίδια αγοράς στην περιοχή. Στον Πίνακα 3 καταγράφονται αναλυτικά ο αριθμός των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη, οι έδρες τους και το μέγεθος τους στόλου που διατίθεται για τη διενέργεια ταξιδιών κρουαζιέρας στην Ευρώπη.

Το 2011 στην Ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας δραστηριοποιήθηκαν συνολικά 66 εταιρείες, παρέχοντας στόλο 196 κρουαζιερόπλοιων, συνολικής χωρητικότητας 240,2 χιλ. κλινών. Από το σύνολο των εταιρειών περίπου το 62% αυτών λειτουργούν με έδρα τους την Ευρώπη, ενώ οι Ευρωπαϊκές εταιρείες διέθεταν το 2011 το 61% του στόλου και το 60% της συνολικής δυναμικότητας κλινών στην Ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας. Τα παραπάνω στοιχεία καταδεικνύουν το μεγάλο ανταγωνισμό που δέχονται οι Ευρωπαϊκές εταιρείες από τις εταιρείες εκτός Ευρώπης και κυρίως από αυτές με έδρα τη Β. Αμερική, καθώς οι μη Ευρωπαϊκές εταιρείες ελέγχουν πλέον περίπου το 40% της Ευρωπαϊκής αγοράς. Ο αυξημένος ανταγωνισμός προέρχεται κυρίως από την ισχυρή τάση διεθνοποίησης του κλάδου, η οποία αναμένεται να ενδυναμωθεί περαιτέρω με τη λειτουργία του νεοσύστατου παγκόσμιου φορέα εταιρειών κρουαζιέρας (CLIA) ο οποίος αναμένεται να ενσωματώσει όλες τις κατά τόπους ενώσεις εταιρειών κρουαζιέρας.

Πίνακας 3 Οι Εταιρείες Κρουαζιέρας στην Ευρώπη (2011)

	Εταιρείες	Στόλος	Κλίνες
<b>Ευρωπαϊκές</b>	41	120	143.200
<b>Μη Ευρωπαϊκές</b>	25	76	97.000
<b>Σύνολο</b>	66	196	240.200

Πηγή: ECC, 2012; *Ιδία Επεξεργασία*

Η χωρική κατανομή της δραστηριότητας των εταιρειών στην Ευρώπη παρουσιάζεται στον Πίνακα 4. Τη μεγαλύτερη συγκέντρωση δραστηριοτήτων παρουσιάζει η Μεσόγειος. Το 2011 χρησιμοποιήθηκαν για κρουαζιέρες στη Μεσόγειο και τα νησιά του Ατλαντικού 114 πλοία Ευρωπαϊκών εταιρειών και 57 πλοία μη Ευρωπαϊκών εταιρειών μέσης δυναμικότητας 1295 κλινών. Από την άλλη, στη Β. Ευρώπη χρησιμοποιήθηκαν 59 πλοία Ευρωπαϊκών και 29 μη Ευρωπαϊκών εταιρειών κρουαζιέρας με μέση δυναμικότητα 1090 κλίμες. Αν και η απευθείας σύγκριση των διαφορετικών χωρικών ενότητων αναφορικά με τη δραστηριότητα που συγκεντρώνουν καθίσταται αδύνατη λόγω κυρίως της μεταφοράς πλοίων σε διαφορετικές διαδρομές, τα στοιχεία του πίνακα αποτελούν μια ένδειξη της μεγαλύτερης ελκυστικότητας της Μεσογείου.

Πίνακας 4 Η Χωρική Διασπορά της Κρουαζιέρας στην Ευρώπη (2011)

	Στόλος		Μ.Ο. Κλίμες/Πλοίο
	Ευρωπαϊκές	Μη Ευρωπαϊκές	
<b>Μεσόγειος*</b>	114	57	1295
<b>Β. Ευρώπη</b>	59	29	1090

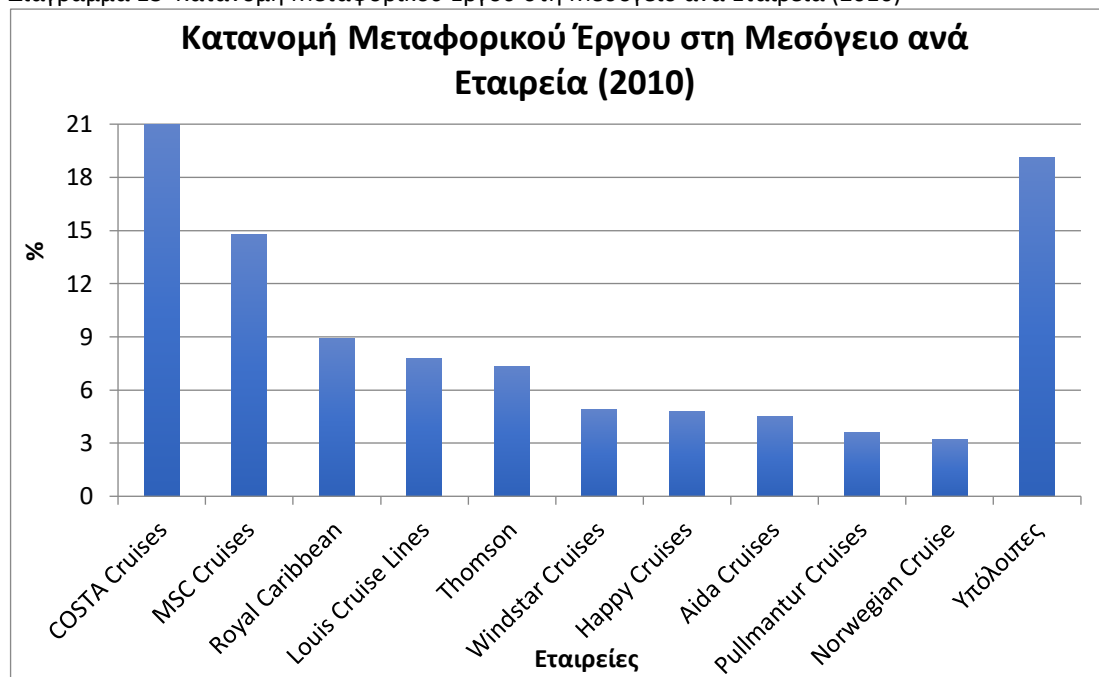
\*Συμπεριλαμβάνονται και τα Νησιά του Ατλαντικού

Πηγή: ECC, 2012; *Ιδία Επεξεργασία*

Αναλυτικότερα συμπεράσματα σχετικά με τη δραστηριότητα των εταιρειών κρουαζιέρας στη Μεσόγειο δύναται να εξαχθούν με την ανάλυση των στοιχείων του Διαγράμματος 13. Στο Διάγραμμα 13 παρουσιάζονται με τη μορφή διαγράμματος οι κρουαζιέρες που πραγματοποίησε η κάθε εταιρεία

στη Μεσόγειο το 2010 εκφρασμένες ως ποσοστό επί του συνόλου των κρουαζιέρων που πραγματοποιήθηκαν στην περιοχή το ίδιο έτος. Κυρίαρχη εταιρεία αναδεικνύεται η Costa Cruises, καθώς το 21% των συνολικών κρουαζιέρων που πραγματοποιήθηκαν στη Μεσόγειο το 2010 εκτελέστηκε από τη συγκεκριμένη εταιρεία. Τις επιδόσεις της Costa Cruises ακολουθεί η MSC Cruises με ποσοστό συμμετοχής στο συνολικό μεταφορικό έργο που αγγίζει το 15%.

Διάγραμμα 13 Κατανομή Μεταφορικού Έργου στη Μεσόγειο ανά Εταιρεία (2010)



Πηγή: Marušić et Al, 2012; Ιδία Επεξεργασία

Οι δύο κορυφαίες εταιρείες λειτουργούν με έδρα τους την Ιταλία. Η μεν πρώτη αποτελεί θυγατρική της αμερικανικών συμφερόντων Carnival Cruise Lines ενώ η δεύτερη αποτελεί ανεξάρτητη εταιρεία. Η τρίτη σε επιδόσεις εταιρεία είναι η αμερικανικών συμφερόντων Royal Caribbean καθώς διοργάνωσε περίπου το 9% των κρουαζιέρων στη Μεσόγειο. Ακολουθούν σε επιδόσεις η Κυπριακών συμφερόντων Louis Cruise Lines και η βρετανικών συμφερόντων Thomson Cruises με μερίδιο αγοράς 7,8% και 7,3% αντίστοιχα. Στο διάγραμμα διαφαίνονται και άλλες εταιρείες όπως η Windstar Cruises, η Happy Cruises, η Aida Cruises, η Pullmantur Cruises και η Norwegian Cruise με μικρότερο μεταφορικό έργο το οποίο δε ξεπερνά το 5% επί του συνόλου για καμία εταιρεία. Τέλος, το συνολικό μεταφορικό έργο των μικρότερων εταιρειών κυμαίνεται στο 19% του συνολικού μεταφορικού έργου στη Μεσόγειο.

#### 1.4.2 Η Προσφορά Προορισμών Κρουαζιέρας

Οι προορισμοί και τα λιμάνια που συμπεριλαμβάνονται σε κάθε ταξίδι κρουαζιέρας αποτελούν βασικό μέρος της διάθρωσης της προσφοράς του προϊόντος του τουρισμού της κρουαζιέρας. Ουσιαστικά, παρά την επιρροή που ασκούν οι διαθέσιμες δραστηριότητες και ανέσεις ενός πλοίου στις τελικές αποφάσεις των τουριστών για επιλογή ενός πακέτου κρουαζιέρας, τα λιμάνια και οι περιοχές που περιλαμβάνονται στις προγραμματισμένες διαδρομές αποτελούν εξίσου σημαντικό επιλογή του πακέτου διακοπών των καταναλωτών και αναγκαία συνθήκη για τη βελτιστοποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών και την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων του στόλου των εταιρειών (Rodríguez and Notteboom, 2013). Στην προσπάθεια μεγιστοποίησης της ωφέλειας των τουριστών οι ναυτιλιακές εταιρείες κρουαζιέρας προβάλλουν την έννοια της διαδρομής και λιγότερο αυτής του προορισμού. Συνεπώς, οι σταθμοί που συνθέτουν την εκάστοτε διαδρομή θα πρέπει να διατηρούν το βαθμό ελκυστικότητας σε υψηλά επίπεδα ανάλογα με την εκάστοτε ομάδα-στόχο τουριστών. Από την άλλη, η επιλογή των λιμένων θα πρέπει να εξυπηρετεί τους λειτουργικούς στόχους της εταιρείας με τους κυριότερους να είναι η συγκράτηση του κόστους (καύσιμα, λιμενικές χρεώσεις κ.α.), η άριστη εξυπηρέτηση (λιμενικές υπηρεσίες, άριστες συγκοινωνίες λιμένα-ενδοχώρας κ.α.), καθώς και η

πλήρης τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων (αποφυγή καθυστερήσεων, συντονισμός με αεροπορικές πτήσεις πριν και μετά την προγραμματισμένη κρουαζιέρα κ.α.) (Lekakou et al. 2009; Rodrigue and Notteboom, 2013).

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, γίνεται αντιληπτό το άκρως ανταγωνιστικό πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργούν οι λιμένες κρουαζιέρας. Η ανταγωνιστικότητα κάθε περιοχής έγκειται στην ικανότητά του λιμένα εισόδου της να παρουσιάζει τη μέγιστη αποτελεσματικότητα στην παροχή υπηρεσιών και από την άλλη στην αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων που διαθέτει η περιοχή σε τομείς όπως η πολιτιστική κληρονομιά, τα φυσικά αξιοθέατα, οι χώροι αναψυχής, οι επαρκείς συνδέσεις κ.α. Οι ναυτιλιακές εταιρείες δίνοντας έμφαση στη διαδρομή και όχι στους προορισμούς δύνανται να παραλείψουν στάσεις σε λιμάνια, είτε λόγω πλημμελούς εξυπηρέτησης των πλοίων, είτε λόγω μειωμένης ελκυστικότητας της ενδοχώρας τους. Συνεπώς, ο άριστος συνδυασμός των δύο προαναφερθέντων παραγόντων βελτιώνει την ανταγωνιστική θέση των δυνητικών περιοχών υποδοχής τουριστών κρουαζιέρας και αυξάνει τη διαπραγματευτική δυνατότητα των παραγόντων των τοπικών αγορών – λιμενικών και τουριστικών – έναντι των ναυτιλιακών εταιρειών κρουαζιέρας.

Τα λιμάνια υποδοχής τουριστών κρουαζιέρας δύνανται να διαχωριστούν σε δύο βασικές κατηγορίες αναφορικά με τον τρόπο που ενσωματώνονται στις προγραμματισμένες διαδρομές των ναυτιλιακών εταιρειών. Από τη μία, διακρίνουμε τα λιμάνια τα οποία αποτελούν τα σημεία αφετηρίας και τερματισμού των κρουαζιέρων και τα οποία καλούνται με το διεθνή όρο **Homeports (Λιμάνια Βάσης)**. Η λειτουργία των λιμένων στα πρότυπα της βάσης ενέχει τεράστια πλεονεκτήματα για τις περιοχές όπου χωροθετούνται λόγω των οικονομικών κλίμακας που επιτυγχάνονται από τη συγκέντρωση δραστηριοτήτων και την αντίστοιχη δημιουργία εισοδημάτων από την οικονομική δραστηριότητα των τουριστών, των ναυτιλιακών εταιρειών και των εργαζομένων στον κλάδο της κρουαζιέρας. Αναγκαία συνθήκη για τη λειτουργία των λιμένων βάσης είναι η ύπαρξη επαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων και η ύπαρξη επαρκών τουριστικών καταλυμάτων και μεταφορικών υποδομών στην ενδοχώρα τους (Lekakou et al. 2009; Rodrigue and Notteboom, 2013).

Στη δεύτερη κατηγορία λιμένων ανήκουν οι λιμένες οι οποίοι αποτελούν **σημεία διαδρομών των κρουαζιερόπλοιων**. Τα συγκεκριμένου τύπου λιμάνια αποτελούν απλούς ενδιάμεσους σταθμούς ταξιδιών κρουαζιέρας των οποίων η αφετηρία και ο τερματισμός πραγματοποιείται σε άλλα λιμάνια. Η λειτουργία ενός λιμένα ως ενδιάμεσου σταθμού απαιτεί σαφώς λιγότερες προδιαγραφές σε σχέση με τα λιμάνια τύπου *homeport*. Η ύπαρξη μιας ενδοχώρας με τουριστικό ενδιαφέρον είναι μάλλον ο κυριότερος παράγοντας ανταγωνιστικότητας των συγκεκριμένων λιμένων τα οποία δύναται να ενταχθούν στους προγραμματισμούς των εταιρειών έστω και αν διαθέτουν υποτυπώδεις υποδομές. Τέλος, πρέπει να αναφερθεί πως πολλά λιμάνια δύνανται να λειτουργούν στα πρότυπα και τα δύο κατηγοριών λιμένων που προαναφέρθηκαν (Lekakou et al. 2009; Rodrigue and Notteboom, 2013).

Μια εναλλακτική ταξινόμηση των λιμένων ανάλογα με τον τρόπο που εντάσσονται στα δίκτυα κρουαζιέρας προκύπτει από το πρόσφατο άρθρο των Rodrigue and Notteboom (2013). Οι συγγραφείς προτείνουν την ταξινόμηση των λιμένων σε τρεις κατηγορίες λαμβάνοντας υπόψη τους σκοπούς που εξυπηρετεί ο κάθε λιμένας και τη σχέση λιμένα-ενδοχώρας στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών κρουαζιέρας. Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει τα *λιμόνια προορισμούς*. Οι άμεσες ενδοχώρες των λιμένων αυτών περιλαμβάνουν ικανό αριθμό πολιτιστικών και ιστορικών αξιοθέατων. Συνέπεια αυτού είναι το ενδιαφέρον της επίσκεψης των τουριστών να επικεντρώνεται στο λιμάνι και στους γειτονικούς χώρους. Στη δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνονται τα *λιμάνια εισόδου-εξόδου*. Τα συγκεκριμένα λιμάνια δεν περιλαμβάνουν άμεσες ενδοχώρες με τουριστικό ενδιαφέρον. Το πλεονέκτημα των λιμένων αυτών έγκειται στη σχετική εγγύητά τους με περιοχές υψηλής τουριστικής ελκτικότητας αποτελώντας τους θαλάσσιους κόμβους επιβατικής εισόδου-εξόδου προς αυτές τις περιοχές. Τέλος, η τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει τα *ισορροπημένα λιμάνια κρουαζιέρας* τα οποία λειτουργούν σε πρότυπα που συνδυάζουν τα χαρακτηριστικά των δύο προαναφερθέντων κατηγοριών λιμένων.

Η ανάλυση που προηγήθηκε θεωρείται απαραίτητη για την πλήρη κατανόηση της δυναμικής που επιδεικνύουν οι Ευρωπαϊκοί προορισμοί κρουαζιέρας. Το διαφορετικό προφίλ των προορισμών και οι δυνατότητες των λιμένων υποδοχής αποτελούν σημαντικούς παράγοντες που πρέπει να συνεκτιμούνται κατά την ανάλυση της κίνησης κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω η ανάλυση που ακολουθεί στοχεύει στην πλήρη καταγραφή των επιδόσεων των

Ευρωπαϊκών λιμένων κρουαζιέρας και στην εκτίμηση των ανταγωνιστικών δυνάμεων που δρουν και επηρεάζουν τις δραστηριότητές τους.

#### 1.4.3 Οι Επιδόσεις των Ευρωπαϊκών Χωρών στον Τουρισμό Κρουαζιέρας

Η μεγάλη ελκυστικότητα των Μεσογειακών προορισμών διατηρεί τις Μεσογειακές χώρες σε υψηλές θέσεις στην κατάταξη των χωρών με βάση τους τουρίστες κρουαζιέρας που τις επισκέπτονται ετησίως. Χαρακτηριστικά πάνω σε αυτό είναι τα στοιχεία του Πίνακα 5 όπου παρουσιάζονται οι συνολικές επισκέψεις τουριστών κρουαζιέρας στις ευρωπαϊκές χώρες για το έτος 2011. Οι χώρες με τις μεγαλύτερες επιδόσεις στην υποδοχή τουριστών είναι οι Μεσογειακές χώρες Ιταλία, Ισπανία, Ελλάδα και Γαλλία, ενώ η πρώτη μη Μεσογειακή χώρα η οποία ακολουθεί τις επιδόσεις των προαναφερθέντων είναι η Νορβηγία. Οι τέσσερις πρώτες χώρες συγκεντρώνουν περισσότερο από το 66% των συνολικών επισκέψεων σε Ευρωπαϊκές χώρες, ενώ αν αφαιρεθούν οι επιδόσεις της Γαλλίας γίνεται σαφές πως οι τρεις πρώτες χώρες ελκύουν περίπου το 58% των συνολικών τουριστών κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Οι χώρες που κατέχουν περισσότερο από το 1% πέρα από τις προαναφερθείσες είναι κυρίως χώρες τις Βαλτικής και της Σκανδιναβίας.

Η κυριαρχία των Μεσογειακών χωρών στην προσέλκυση τουριστών κρουαζιέρας διαφαίνεται και από το Διάγραμμα 14 όπου παρουσιάζεται η εξέλιξη του συνολικού αριθμού ετήσιων επισκέψεων στους κορυφαίους ευρωπαϊκούς προορισμούς για τα έτη 2006, 2009, 2011. Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 14 διαφαίνεται πως ετήσιες επισκέψεις μεταξύ 2006 και 2011 παρουσιάζουν αυξητικές τάσεις. Ωστόσο, πρέπει να αναφερθεί πως οι προορισμοί της Ελλάδας, του Γιβραλτάρ, της Γερμανίας και της Δανίας παρουσιάζουν μικρή σχετική μείωση μεταξύ των ετών 2009-2011. Πάρα ταύτα, οι επιδόσεις των προορισμών αυτών το 2011 είναι σαφώς καλύτερες από τις αντίστοιχες του 2006. Συνεπώς, η μείωση δύναται να είναι προσωρινή.

Πίνακας 5 Επισκέψεις Τουριστών Κρουαζιέρας στις Ευρωπαϊκές Χώρες (2011)

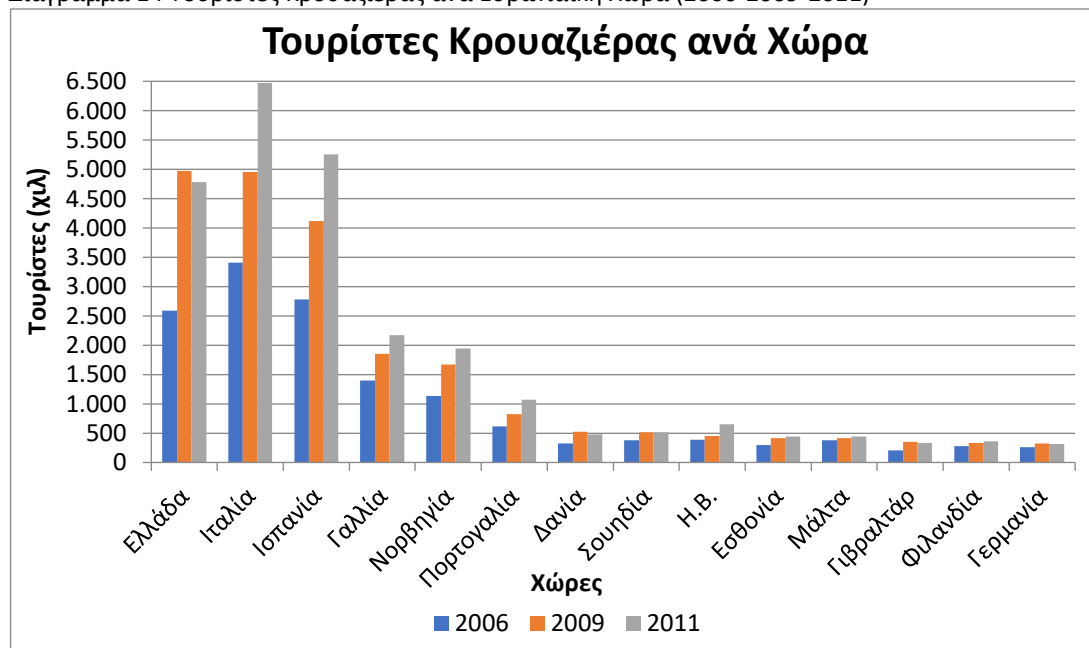
Χώρα	Τουρίστες (χιλ)	Ποσοστό
Ιταλία	6.471	23,02%
Ισπανία	5.255	18,69%
Ελλάδα	4.780	17,00%
Γαλλία	2.167	7,71%
Νορβηγία	1.947	6,93%
Πορτογαλία	1.069	3,80%
Η.Β.	648	2,31%
Σουηδία	517	1,84%
Δανία	483	1,72%
Μάλτα	445	1,58%
Εσθονία	443	1,58%
Φιλανδία	356	1,27%
Γιβραλτάρ	329	1,17%
Γερμανία	315	1,12%
Benelux	311	1,11%
Υπόλοιπη Ευρώπη	2.575	9,16%
Σύνολο	28.111	100,00%

Πηγή: ECC, 2012b; Ιδία Επεξεργασία

Αναφορικά με τις χώρες που συνθέτουν την ομάδα των προορισμών με τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα η Ιταλία φαίνεται να είναι η πιο ωφελημένη καθώς κατάφερε σε μία τριετία (2009-2011) να αυξήσει τις ετήσιες επισκέψεις κατά 1,5 εκ. τουρίστες. Αντίθετα, η Ελλάδα φαίνεται πως έχασε σημαντικό έδαφος, καθώς ενώ το 2009 ήταν η χώρα με το μεγαλύτερο αριθμό επισκέψεων, το 2011 υποχώρησε στην τρίτη θέση της σχετικής κατάταξης προς όφελος της Ισπανίας. Τέλος, σημαντική

βελτίωση της επισκεψιμότητάς τους κατάφεραν να επιτύχουν η Γαλλία, η Νορβηγία η Πορτογαλία και το Η.Β. καθώς οι επισκέψεις στις χώρες αυτές στην πενταετία 2006-2011 παρουσιάζουν ποσοστιαία αύξηση που κυμαίνεται από 55% (Γαλλία) έως και 74% (Πορτογαλία).

Διάγραμμα 14 Τουρίστες Κρουαζιέρας ανά Ευρωπαϊκή Χώρα (2006-2009-2011)



Πηγή: ECC, 2008; 2010; 2012b; Ιδία Επεξεργασία

#### 1.4.4 Οι Επιδόσεις των Ευρωπαϊκών Λιμένων στον Τουρισμό Κρουαζιέρας

Οι υψηλές επιδόσεις των Μεσογειακών χωρών όπως προαναφέρθηκε οφείλονται κυρίως στην υψηλή τουριστική αξία των λιμένων – προορισμών τους. Το γεγονός πως χώρες όπως η Ιταλία, η Ισπανία και η Ελλάδα παρουσιάζουν αριθμούς αφίξεων που ξεπερνούν τα 5 εκ. ετησίως καταδεικνύει πως ο μέσος τουρίστας κρουαζιέρας πραγματοποιεί πολλαπλές στάσεις στα λιμάνια των χωρών αυτών σε ένα ταξίδι κρουαζιέρας. Ενδεικτικό της δραστηριότητας των Ευρωπαϊκών λιμένων στον τομέα της κρουαζιέρας είναι το Διάγραμμα 15 όπου παρουσιάζεται ο συνολικός αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας στους κυριότερους Ευρωπαϊκούς ενδιάμεσους σταθμούς για το έτος 2011. Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 15 γίνεται σαφές πως τα λιμάνια τα οποία αποτελούν τους κυριότερους ενδιάμεσους σταθμούς κρουαζιέρας είναι τα Μεσογειακά λιμάνια των οποίων οι ενδοχώρες είναι γνωστά τουριστικά θέρετρα. Κορυφαίο λιμάνι αναφορικά με τις ετήσιες επισκέψεις είναι το λιμάνι Naples το οποίο επισκέφτηκαν περισσότεροι από 1,15 εκ. τουρίστες το 2011.

Τις επιδόσεις του ιταλικού λιμένα ακολουθούν λιμάνια που προσφέρουν πρόσβαση σε προορισμούς με διεθνή εμβέλεια όπως το Dubrovnik στην Κροατία, το Livorno στην Ιταλία, τα λιμάνια Santorini και Mykonos στην Ελλάδα, το λιμάνι Marseille και τα λιμάνια της Κυανής Ακτής στη Γαλλία και το λιμάνι Mallorca στην Ισπανία. Το πρώτο λιμάνι εκτός Μεσογείου στη σχετική κατάταξη είναι το Πορτογαλικό λιμάνι Lisbon το οποίο προσελκύοντας περίπου 500 χιλ. τουρίστες ετησίως καταλαμβάνει τη 13η θέση ανάμεσα στους ενδιάμεσους σταθμούς κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Στις χαμηλότερες θέσεις της σχετικής κατάταξης βρίσκονται τα λιμάνια της Β. Ευρώπης και της Βαλτικής απόρροια της μικρότερης ελκυστικότητας των πακέτων κρουαζιέρας των περιοχών αυτών. Ενδεικτικό των χαμηλών επιδόσεων των λιμένων της Β. Ευρώπης είναι το γεγονός πως το λιμάνι Stockholm όντας το κορυφαίο λιμάνι της Β. Ευρώπης σε όρους επισκεψιμότητας κατατάσσεται στη 16η θέση της σχετικής κατάταξης, καθώς υποδέχτηκε 452 χιλ. τουρίστες το 2011.

Διάγραμμα 15 Αφίξεις Τουριστών σε Ενδιάμεσους Σταθμούς Κρουαζιέρας (2011)

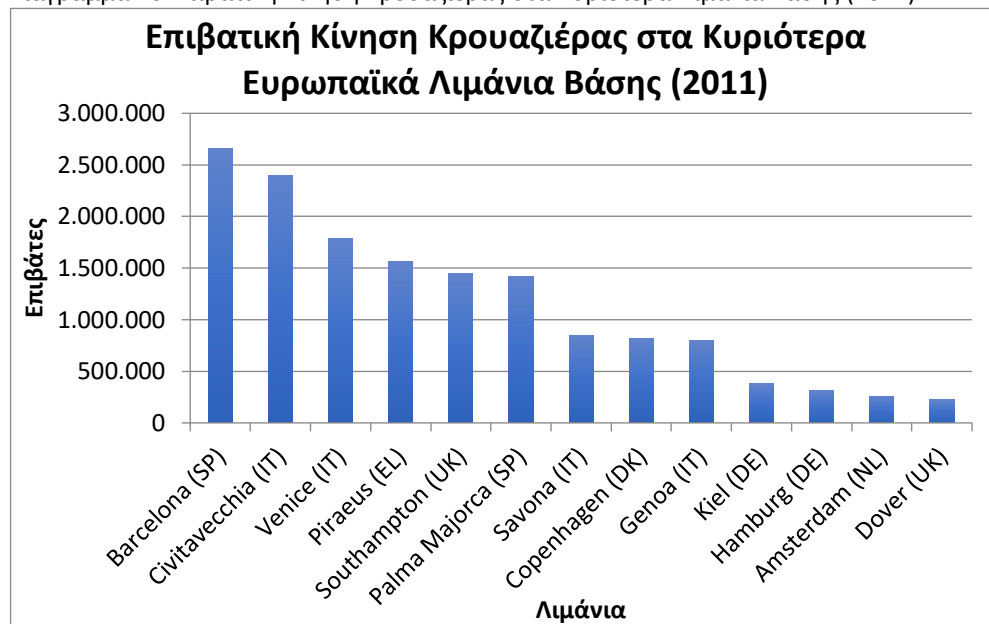


Πηγή: ECC, 2012b; Ιδία Επεξεργασία

Οι διεθνούς εμβέλειας τουριστικοί προορισμοί της Μεσογείου αποτελούν οδηγό για την κατάρτιση των δρομολογίων από τις εταιρείες παροχής ταξιδιών κρουαζιέρας. Συνεπώς, για να είναι ελκυστικό ένα πακέτο διακοπών θα πρέπει να περιλαμβάνει ορισμένους από τους κορυφαίους τουριστικούς προορισμούς. Συνέπεια αυτού είναι να ωφελούνται συστηματικά τα λιμάνια βάσης τα οποία βρίσκονται πλησίον των προορισμών αυτών. Στο Διάγραμμα 16 παρουσιάζονται οι επιδόσεις των κυριότερων λιμένων βάσης της Ευρώπης για το 2011. Τα πιο δραστήρια λιμάνια είναι αυτά από τα οποία αποτελούν την αφετηρία και τον τερματισμό για τις κρουαζιέρες της Μεσογείου. Στην κορυφή βρίσκεται το Ισπανικό λιμάνι Barcelona ενώ ακολουθούν τα Ιταλικά λιμάνια Civitavecchia και Venice και το Ελληνικό λιμάνι Piraeus. Από τα λιμάνια της Β. Ευρώπης τις κορυφαίες επιδόσεις το 2011 παρουσίασε το λιμάνι Southampton και το λιμάνι Copenhagen. Τα λιμάνια βάσης καταφέρνουν να αξιοποιήσουν την επάρκεια υποδομών και τις άριστες συνδέσεις τους λειτουργώντας ως κεντρικοί κόμβοι στα ταξίδια κρουαζιέρας. Ωστόσο, πολλά από αυτά παρουσιάζουν και έντονο τουριστικό ενδιαφέρον λειτουργώντας παράλληλα ως ενδιάμεσοι σταθμοί κρουαζιέρας. Τα λιμάνια αυτά παρουσιάζουν μικτές τάσεις αναφορικά με το είδος της διακίνησης που προσελκύουν και ουσιαστικά

καταφέρνουν να αξιοποιούν πλήρως τις ευκαιρίες ανάπτυξης που προσφέρει ο κλάδος της κρουαζιέρας.

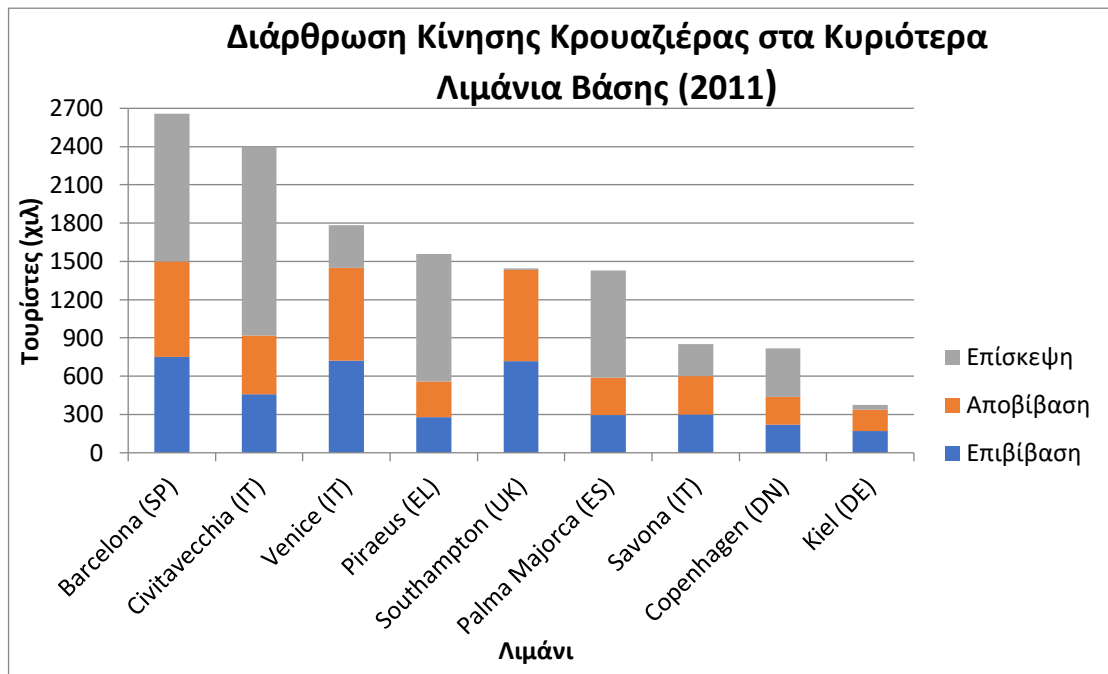
Διάγραμμα 16 Επιβατική Κίνηση Κρουαζιέρας στα Κυριότερα Λιμάνια Βάσης (2011)



Πηγή: ECC, 2012b; Ιδία Επεξεργασία

Ενδεικτικό του είδους επιβατικής διακίνησης που αντιμετωπίζουν τα κορυφαία λιμάνια βάσης είναι το Διάγραμμα 17. Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 17 διαφαίνεται καθαρά πως τα Μεσογειακά λιμάνια βάσης καταφέρνουν να λειτουργούν και ως ενδιάμεσοι σταθμοί κρουαζιέρας. Το λιμάνι Barcelona καταφέρει να διατηρεί μια ισορροπία μεταξύ της κίνησης επιβίβασης – αποβίβασης και ενδιάμεσων επισκέψεων προσεγγίζοντας τους 2,7 εκ. τουρίστες ετησίως. Επιπρόσθετα, υπάρχουν προορισμοί όπως τα λιμάνια Piraeus, Civitavecchia και Mallorca που στηρίζονται κυρίως στις ενδιάμεσες επισκέψεις, παρουσιάζοντας όμως σημαντική δραστηριότητα και ως λιμάνια βάσης. Αντίθετα, τα λιμάνια Venice και Savona παρουσιάζουν μεγαλύτερες επιδόσεις στην κίνηση αποβίβασης-επιβίβασης. Τέλος, τα λιμάνια της Β. Ευρώπης λειτουργούν κυρίως ως λιμάνια βάσης (Hamburg, Kiel) με εξαίρεση το λιμάνι Copenhagen που καταφέρει να διατηρεί μια ισορροπία μεταξύ ενδιάμεσων επισκέψεων και κίνησης επιβίβασης - αποβίβασης.

Διάγραμμα 17 Διάρθρωση Κίνησης Κρουαζιέρας στα Κυριότερα Λιμάνια Βάσης (2011)



Πηγή: ECC, 2012b; Ιδία Επεξεργασία

Η ανάλυση που προηγήθηκε ανέδειξε τη δυναμική που επιδεικνύουν οι Ευρωπαϊκοί προορισμοί κρουαζιέρας. Η προσέλκυση και διατήρηση ενός υψηλού αριθμού τουριστών επηρεάζεται από διαφορετικούς παράγοντες που συνθέτουν το εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον των λιμένων κρουαζιέρας. Συνεπώς, σκοπός των λιμενικών αρχών και των τουριστικών παραγόντων της κάθε περιοχής είναι η ανάδειξη και εκμετάλλευση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής τους τόσο αναφορικά με τις υποδομές της όσο και με τα αξιοθέατά της. Η διατήρηση υψηλών επιπέδων επισκεψιμότητας αποτελεί βασική προϋπόθεση για την εκμετάλλευση των ευκαιριών τοπικής ανάπτυξης που προσφέρει ο τουρισμός κρουαζιέρας. Οι προοπτικές αυτές γίνονται καλύτερα κατανοητές από την ανάλυση που ακολουθεί στην οποία περιγράφονται τα οικονομικά αποτελέσματα και η προσφορά εργασίας του κλάδου της κρουαζιέρας στην Ευρώπη.

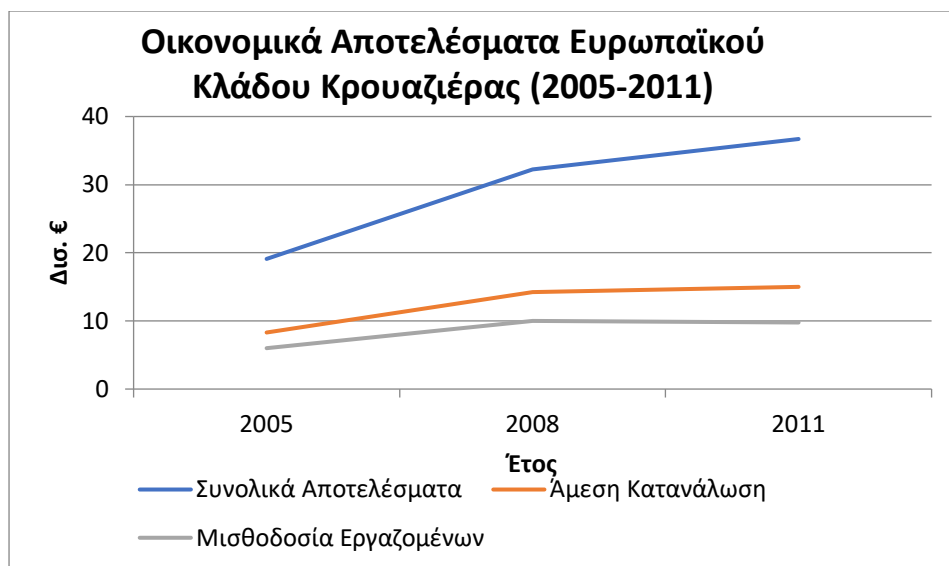
## 1.5 Η Συμβολή του Κλάδου της Κρουαζιέρας στην Ευρωπαϊκή Οικονομία

### 1.5.1 Οικονομικά Αποτελέσματα και Θέσεις Απασχόλησης του Ευρωπαϊκού Κλάδου Κρουαζιέρας

Όπως προαναφέρθηκε στην εισαγωγή του παρόντος κεφαλαίου η παροχή υπηρεσιών κρουαζιέρας απαιτεί την αλληλεπίδραση διαφορετικών κλάδων της οικονομίας. Συνεπώς, ο κλάδος της κρουαζιέρας αποκτά βαρύνουσα σημασία για τις εθνικές καθώς και τις τοπικές οικονομίες οι οποίες αναπτύσσουν σχετικές δραστηριότητες, καθώς τα οικονομικά αποτελέσματα του κλάδου επηρεάζουν ποικιλοτρόπως την οικονομική δραστηριότητα που αναπτύσσεται στις εν λόγω περιοχές. Ειδικότερα για την Ευρώπη και δη τη Μεσόγειο, η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας συνοδεύεται από εμφανείς επιπτώσεις στις οικονομίες των κρατών οι οποίες στην πλειονότητά τους αποτελούν μετρήσιμα μεγέθη. Χαρακτηριστικό σε αυτό είναι το Διάγραμμα 18 όπου παρουσιάζονται τα ετήσια οικονομικά αποτελέσματα που δημιουργούνται από τη δραστηριότητα του κλάδου της κρουαζιέρας στην Ευρώπη για την περίοδο 2005-2011, καθώς και οι κυριότερες κατηγορίες αυτών.

Διάγραμμα 18 Οικονομικά Αποτελέσματα Ευρωπαϊκού Κλάδου Κρουαζιέρας (2005-2011)





Πηγή: ECC, 2012α; Ιδία Επεξεργασία

Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 18 είναι ορατή η αύξηση των οικονομικών επιπτώσεων του κλάδου της κρουαζιέρας την περίοδο 2005-2011. Πιο συγκεκριμένα, τα συνολικά αποτελέσματα του κλάδου το 2011 έφτασαν 36,7 δισ. € όταν το 2005 αυτά μόλις ξεπερνούσαν τα 19 δισ. €. Τα μεγαλύτερα οικονομικά οφέλη δημιουργούνται από τις άμεσες δαπάνες που δημιουργούνται από τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας με κυριότερες τις δαπάνες κατασκευής και συντήρησης των πλοίων, τις δαπάνες των ναυτιλιακών εταιρειών και τις δαπάνες των επισκεπτών και των πληρωμάτων κατά τις επιβιβάσεις στα πλοία. Οι συνολικές άμεσες δαπάνες του κλάδου το 2011 έφτασαν τα 15 δισ. €, ποσό αυξημένο κατά 81% σε σχέση με τις αντίστοιχες δαπάνες το 2005. Από την άλλη, σημαντικές είναι οι δαπάνες μισθοδοσίας του κλάδου για τους άμεσα και έμμεσα απασχολούμενους σε αυτόν οι οποίες την περίοδο 2005-2011 αυξήθηκαν κατά 63%, φτάνοντας το 2011 τα 9,8 δισ. €.

Αναλυτικότερα, αναφορικά με τις άμεσες δαπάνες του κλάδου της κρουαζιέρας αυτές στηρίζονται κυρίως στις δαπάνες για κατασκευές και συντήρηση των πλοίων και τις άμεσες δαπάνες που απορρέουν από τη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη. Στον Πίνακα 6 παρουσιάζεται αναλυτικά η κατανομή των συνολικών άμεσων δαπανών στις κυριότερες κατηγορίες τους. Οι δαπάνες ναυπήγησης και συντήρησης των πλοίων στα Ευρωπαϊκά ναυπηγεία έφτασαν τα 3,84 δισ. €, παρουσιάζοντας ετήσια μείωση της τάξης του 8,6%. Η μείωση της δραστηριότητας των Ευρωπαϊκών ναυπηγείων οφείλεται κυρίως στον ανταγωνισμό που δέχονται από τα ναυπηγεία των Ανατολικών χωρών. Ωστόσο, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της ECC (2012α) η τάση στα επόμενα χρόνια αναμένεται να αντιστραφεί λόγω κυρίως της μεγέθυνσης του στόλου των κρουαζιερόπλοιων που εκτιμάται πως θα συντελεστεί στα επόμενα έτη.

Πίνακας 6 Οι Κυριότερες Κατηγορίες Άμεσων Δαπανών του Κλάδου της Κρουαζιέρας

Κατηγορίες Άμεσων Δαπανών (2011)	Δισ. €	Ετήσια Μεταβολή
<b>Ναυπήγηση-Συντήρηση</b>	<b>3,84</b>	<b>-8,6%</b>
<b>Δαπάνες Κατανάλωσης και Υπηρεσιών</b>	<b>6,4</b>	<b>6,7%</b>
<b>Διαφήμιση, Ασφάλειες, Μηχανολογικές Υπηρεσίες</b>	1,45	11,5%
<b>Προμήθειες Πρακτόρευσης</b>	0,9	4,7%
<b>Ποτά και Τρόφιμα</b>	0,55	11,1%
<b>Λοιπές Δαπάνες</b>	3,5	4,60%
<b>Δαπάνες Επιβατών και Πληρωμάτων στα Λιμάνια</b>	<b>3,4</b>	<b>9,7%</b>
<b>Δαπάνες Επιβατών</b>	3,28	8,9%
<b>Δαπάνες Πληρωμάτων</b>	0,12	37,9%

Πηγή: ECC, 2012α; Ιδία Επεξεργασία

Επιπρόσθετα, οι δαπάνες κατανάλωσης και υπηρεσιών έφτασαν το 2011 τα 6,4 δισ. € καταγράφοντας αύξηση 6,4% σε σχέση με τις αντίστοιχες δαπάνες του 2010. Οι κυριότερες κατηγορίες δαπανών αφορούν στην αγορά υπηρεσιών όπως αυτές της διαφήμισης, της ασφαλιστικής κάλυψης και των υπηρεσιών μηχανολογικών συντηρήσεων και μελετών. Οι συγκεκριμένες δαπάνες έφτασαν τα 1,45 δισ. €, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 11,5% σε σχέση με το 2010. Σημαντικές επίσης είναι οι δαπάνες που αφορούν τις προμήθειες των ταξιδιωτικών πρακτόρων οι οποίες αυξήθηκαν στο διάστημα 2010-2011 κατά 4,7%, φτάνοντας το 2011 τα 900 εκ. €. Επιπλέον, σημαντικές δαπάνες πραγματοποιούνται από τις ναυτιλιακές εταιρείες για την προμήθεια των κρουαζιερόπλοιων με τις απαραίτητες ποσότητες φαγητών και ποτών. Οι δαπάνες αυτές ξεπέρασαν τα 550 εκ. €. Τέλος, αναφορικά με τις λοιπές δαπάνες το κυριότερο μέρος αυτών αφορά στην προμήθεια καυσίμων.

Πέρα από τις δαπάνες των εταιρειών για τη λειτουργία τους, σημαντικό εισόδημα για τις Ευρωπαϊκές οικονομίες δημιουργείται και από τα έξοδα των επιβατών και των πληρωμάτων στα λιμάνια τα οποία επισκέπτονται. Οι δαπάνες αυτές έφτασαν το 2011 τα 3,4 δισ. €, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 9,7% σε σχέση με τις αντίστοιχες δαπάνες του 2010. Οι δαπάνες των επιβατών στα λιμάνια της Ευρώπης το 2010 στο πλαίσιο των ταξιδιών κρουαζιέρας έφτασαν τα 3,28 δισ. €. Υπολογίζεται πως ο μέσος επιβάτης ξοδεύει στο λιμάνι επιβίβασης περίπου 74 €. Αν στο ποσό αυτό προστεθεί και το αεροπορικό κόστος μεταφοράς προς το λιμάνι αφετηρίας της κρουαζιέρας, τότε οι μέσες δαπάνες ανά επιβάτη φτάνουν 290 €. Αντίστοιχα, υπολογίζεται πως η μέση δαπάνη ανά επιβάτη στους ενδιάμεσους σταθμούς των ταξιδιών κρουαζιέρας είναι 62 €. Σαφώς μικρότερες αλλά σημαντικές είναι και οι δαπάνες των πληρωμάτων στα λιμάνια οι οποίες το 2010 ξεπέρασαν τα 120 εκ. €, παρουσιάζοντας αύξηση λίγο μικρότερη από 38% σε σχέση με το 2010. Υπολογίζεται πως η μέση δαπάνη ανά μέλος πληρώματος σε κάθε λιμάνι που επισκέπτεται αγγίζει τα 21 €.

Σημαντική είναι η συνεισφορά του κλάδου της κρουαζιέρας και στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης στην Ευρώπη. Στον πίνακα 7 παρουσιάζονται οι εκτιμώμενες θέσεις άμεσες και έμμεσες θέσεις απασχόλησης καθώς και το σύνολο των δαπανών μισθοδοσίας για την κάλυψή τους στον Ευρωπαϊκό χώρο το 2011. Το σύνολο των άμεσων θέσεων εργασίας που τροφοδοτεί η δραστηριότητα του κλάδου στην Ευρώπη ξεπέρασε τις 153.000, ενώ οι δαπάνες για την κάλυψή τους κυμάνθηκαν στα 4,6 δισ. €. Πιο συγκεκριμένα, περίπου 52.000 εργαζόμενοι από την Ευρώπη εργάστηκαν ως πλήρωμα των κρουαζιερόπλοιων το 2011, ενώ 5.000 απασχολήθηκαν ως υπάλληλοι και αντιπρόσωποι των γραφείων των εταιρειών κρουαζιέρας με δραστηριότητα στην Ευρώπη. Επιπρόσθετα, η δραστηριότητα της κρουαζιέρας έχει σημαντικό αντίκτυπο στις επιχειρήσεις κλάδων που προσφέρουν προϊόντα και υπηρεσίες προς τον κλάδο της κρουαζιέρας. Ο αντίκτυπος αυτός είναι ιδιαίτερα σημαντικός σε περιοχές όπου ελλιμενίζονται κρουαζιερόπλοια ή διαθέτουν ικανό αριθμό τουριστών κρουαζιέρας. Σύμφωνα με το ECC (2012a) οι θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκαν σε άλλους κλάδους μέσω της ζήτησης του κλάδου της κρουαζιέρας ξεπέρασαν τις 95.000 ενώ οι δαπάνες μισθοδοσίας ξεπέρασαν τα 3,3 δισ. €.

Πίνακας 7 Οι Επιπτώσεις του Ευρωπαϊκού Κλάδου Κρουαζιέρας στην Απασχόληση

Θέσεις Εργασίας	Αριθμός Εργασίας	Θέσεων	Δαπάνες Μισθοδοσίας
<b>Σύνολο Άμεσων Θέσεων Εργασίας</b>	<b>153.011</b>		<b>4.643</b>
Υπάλληλοι Γραφείων Ναυτιλιακών Εταιρειών	56.959		1.317
<b>Πλήρωμα Κρουαζιερόπλοιων</b>			
Θέσεις Εργασίας σε Άλλους Κλάδους	95.052		3.326
<b>Σύνολο Έμμεσων Θέσεων Εργασίας</b>	<b>162.489</b>		<b>5.159</b>
<b>Σύνολο Θέσεων Εργασίας</b>	<b>315.500</b>		<b>9.802</b>

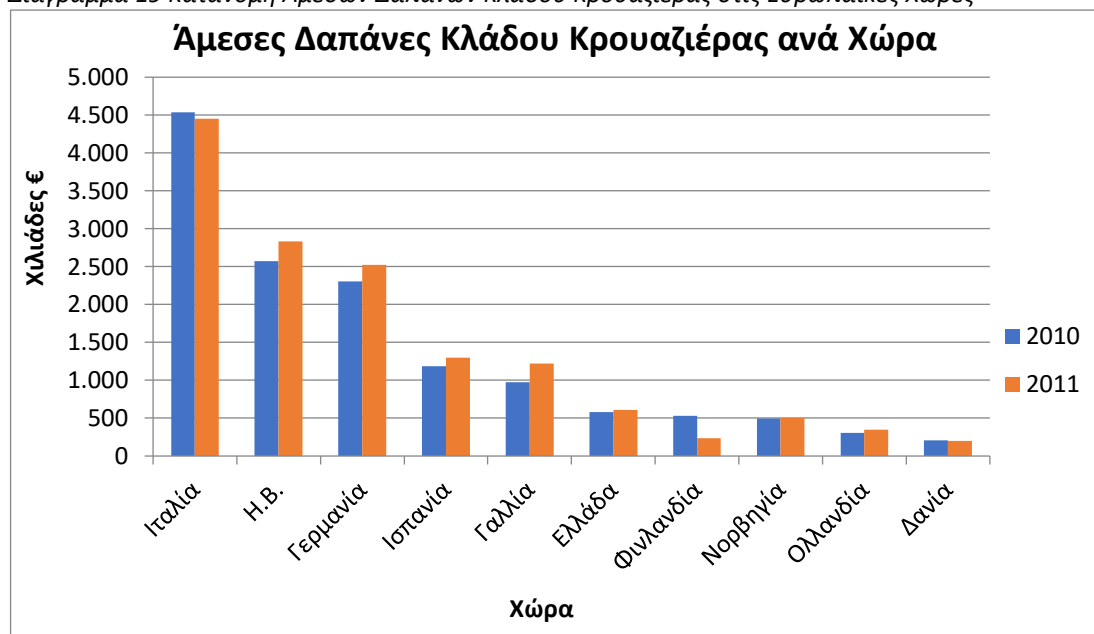
Πηγή: ECC, 2012a; 2012b; Ιδία Επεξεργασία

Οι κυριότερες επιπτώσεις της λειτουργίας της κρουαζιέρας αναφορικά με τη δημιουργία θέσεων εργασίας εντοπίζονται στον κλάδο της μεταποίησης όπου απορροφά το 46% των άμεσων εξόδων της κρουαζιέρας, μέσω κυρίως της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας και ο κλάδος των μεταφορών ο οποίος απορροφά το 23% των άμεσων εξόδων του κλάδου, μέσω κυρίως των υπηρεσιών της πρακτόρευσης και της διάθεσης πακέτων κρουαζιέρας. Υπολογίζεται πως οι άμεσες θέσεις εργασίας που δημιουργούνται σε αυτούς τους κλάδους απορροφούν περίπου το 50% των συνολικών δαπανών μισθοδοσίας που δημιουργεί ο κλάδος της κρουαζιέρας. Τέλος, πρέπει να αναφερθεί πως ο κλάδος της κρουαζιέρας μέσω των συναφών δραστηριοτήτων του δημιουργεί ένα σημαντικό αριθμό έμμεσων θέσεων εργασίας σε κλάδους με τους οποίους αλληλεπιδρά, οι οποίες στην Ευρώπη για το 2011 ξεπέρασαν τις 160.000. Συνολικά, το 2011 οι έμμεσες θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκαν στην Ευρώπη έφτασαν τις 315.500, παρουσιάζοντας αύξηση μέσα στην περίοδο 2005-2011 κατά 68% περίπου. Τα πολλαπλασιαστικά οφέλη γίνονται αντιληπτά από το γεγονός πως για κάθε 1 εκ. € άμεσων δαπανών του κλάδου δημιουργείται εισόδημα 2,45 εκ. € στην Ευρωπαϊκή οικονομία και 21 θέσεις εργασίας με μέση ετήσια αποζημίωση 30.000 €.

### 1.5.2 Οικονομικά Αποτελέσματα και Θέσεις Απασχόλησης του Κλάδου Κρουαζιέρας στις Κυριότερες Ευρωπαϊκές Χώρες

Αναμφίβολα, οι οικονομικές επιπτώσεις του κλάδου της κρουαζιέρας δεν είναι ίδιες για όλες τις χώρες της Ευρώπης. Οι χώρες που ωφελούνται περισσότερο είναι αυτές οι οποίες διαθέτουν λιμάνια κρουαζιέρας, αποτελούν ισχυρή αγορά τουριστών κρουαζιέρας και αναπτύσσουν έντονη δραστηριότητα στο ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο. Οι οικονομικές επιπτώσεις των σχετικών με την κρουαζιέρα δραστηριοτήτων σε όρους άμεσων δαπανών του κλάδου παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 19. Επιπρόσθετα, οι θέσεις εργασίας και οι συνολικές δαπάνες κάλυψής τους στις χώρες της Ευρώπης με τη μεγαλύτερη δραστηριότητα στον κλάδο παρουσιάζονται στον Πίνακα 8. Τα μεγαλύτερα οικονομικά οφέλη από τον κλάδο της κρουαζιέρας εντοπίζονται στην Ιταλία καθώς οι άμεσες δαπάνες αγγίζουν τα 4,5 δισ. €. Επιπλέον, το 2011 οι σχετικές με την κρουαζιέρα θέσεις εργασίας ξεπέρασαν τις 100.000 και οι δαπάνες μισθοδοσίας τα 3 δισ. €. Το αποτέλεσμα αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι η χώρα παρουσιάζει υψηλή δραστηριότητα στην υποδοχή τουριστών, στην πώληση πακέτων κρουαζιέρας, καθώς και στον ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο. Χαρακτηριστικό της υψηλής δραστηριότητας στο ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο είναι πως οι άμεσες δαπάνες των ναυτιλιακών εταιρειών για κατασκευή πλοίων στην Ιταλία το 2011 ξεπέρασαν το 1 δισ. € και οι δαπάνες για συντήρηση τα 190 εκ. €.

Διάγραμμα 19 Κατανομή Άμεσων Δαπανών Κλάδου Κρουαζιέρας στις Ευρωπαϊκές Χώρες



Πηγή: ECC, 2012a; 2012b; Ίδια Επεξεργασία

Τις επιδόσεις της Ιταλίας ακολουθεί το Ηνωμένο Βασίλειο καθώς οι άμεσες δαπάνες της κρουαζιέρας στη χώρα το 2011 ξεπέρασαν τα 2,8 δισ. € και οι θέσεις εργασίας πλησίασαν τις 64.000. Το κυριότερο μέρος των δαπανών παράγεται από την έντονη δραστηριότητα στην πώληση πακέτων κρουαζιέρας καθώς όπως επισημάνθηκε το Η.Β. αποτελεί τη μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Ακολουθεί η Γερμανία με τις άμεσες δαπάνες του κλάδου να φτάνουν τα 2,5 δισ. €. Οι δαπάνες αυτές οφείλονται κυρίως στη δραστηριότητα του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου της χώρας. Η Γερμανία το 2011 ξεπέρασε την Ιταλία αναφορικά με τις άμεσες δαπάνες για ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες, καθώς το ύψος των δαπανών για την κατασκευή νέων κρουαζιερόπλοιων και τη συντήρηση του υπάρχοντος στόλου έφτασε το τα 1,33 δισ. €. Υπολογίζεται πως στη Γερμανία το 2011 οι απασχολούμενοι σε επαγγέλματα σχετικά με την κρουαζιέρα έφτασαν τους 39.238 και οι δαπάνες μισθοδοσίας τα 1,43 δισ. €.

*Πίνακας 8 Οι Επιπτώσεις του Κλάδου Κρουαζιέρας στην Απασχόληση των Ευρωπαϊκών Χωρών*

	<b>Θέσεις Εργασίας</b>	<b>Δαπάνες Μισθοδοσίας (εκ. €)</b>
Ιταλία	100.089	3.043
Η.Β.	63.834	2.332
Γερμανία	39.238	1.433
Ισπανία	27.437	834
Γαλλία	16.009	726
Νορβηγία	12.364	388
Ελλάδα	12.078	234
Ολλανδία	5.733	165
Φινλανδία	3.408	125
Δανία	2.630	93

*Πηγή: ECC, 2012a;2012b; Ιδία Επεξεργασία*

Τις επιδόσεις των χωρών αυτών ακολουθούν η Ισπανία, η Γαλλία και η Ελλάδα. Η Ισπανία και η Γαλλία ωφελούνται εξίσου από τις δραστηριότητες της υποδοχής τουριστών και της πώλησης πακέτων κρουαζιέρας, ενώ αντίθετα η κύρια αιτία δημιουργίας εισοδήματος στην Ελλάδα είναι η δραστηριότητα της υποδοχής τουριστών. Σημαντικές επιπτώσεις δημιουργούνται από τον κλάδο της κρουαζιέρας και σε άλλες χώρες της Β. Ευρώπης με κυριότερες τη Φινλανδία, την Ολλανδία τη Νορβηγία και τη Δανία. Η μεγάλη πλειονότητα των δαπανών στις εν λόγω χώρες, με εξαίρεση τη Νορβηγία, αφορά στην κατασκευή και συντήρηση των κρουαζιερόπλοιων των ναυτιλιακών εταιρειών. Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί πως το 2011 στις περισσότερες χώρες οι δαπάνες του κλάδου της κρουαζιέρας αυξήθηκαν συγκριτικά με το 2010. Εξαίρεση αποτελούν η Ιταλία και η Δανία που εμφάνισαν μια σχετικά μικρή κάμψη καθώς και η Φινλανδία η οποία εμφάνισε μείωση δαπανών που ξεπέρασε το 56%.

Η σχετικά χαμηλή προστιθέμενη αξία που παράγει ο κλάδος της κρουαζιέρας στην Ελλάδα σε σχέση με άλλες χώρες της Ευρώπης, οφείλεται σε διάφορους παράγοντες που σχετίζονται, είτε άμεσα, είτε έμμεσα με τη λειτουργία του συγκεκριμένου κλάδου στη χώρα μας. Αρχικώς, πρέπει να σημειωθεί η σημαντικότητα της απώλειας δυνητικού εισερχόμενου συναλλάγματος από την αδυναμία προσέλκυσης κίνησης βάσης. Η συγκριτικά υψηλότερη δαπάνη κατανάλωσης των τουριστών στα λιμάνια βάσης έναντι της αντίστοιχης δαπάνης στα λιμάνια διέλευσης για την οποία έγινε αναφορά παραπάνω, αποτυπώνει τις απώλειες που καταγράφει η ελληνική οικονομία σε όρους δυνητικών

κερδών. Αν η χώρα καταφέρει να καταστεί η βασική αφητηρία των κρουαζιέρων στην Ανατολική Ευρώπη είναι σίγουρο πως τα έσοδα του κλάδου θα αυξηθούν κατακόρυφα.

Από την άλλη, σημαντικές είναι οι απώλειες δυνητικών ωφελειών από την αδυναμία των ελληνικών εταιρειών κρουαζιέρας να αντέξουν στο διεθνή ανταγωνισμό. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες και εφοπλιστές ενώ καταγράφουν εξαιρετικές επιδόσεις σε άλλους κλάδους της παγκόσμιας ναυτιλίας, δεν καταφέρνουν να εκμεταλλευτούν πλεονεκτήματα που τους παρέχει η χώρα, όπως η γεωγραφική θέση, η εξαιρετικού επιπέδου εργαζόμενοι στα ναυτικά επαγγέλματα, η πληθώρα προορισμών κ.α, ώστε να αναπτύξουν εξίσου επιτυχημένες δραστηριότητες και στον τομέα της κρουαζιέρας. Συνέπεια αυτού είναι το κομμάτι της προσφοράς κρουαζιέρας να μονοπωλείται από εταιρείες της Αμερικής και της Δυτικής Ευρώπης.

Τέλος, σημαντικές είναι οι απώλειες από την έλλειψη δραστηριότητας της ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας. Την υψηλή προστιθέμενη αξία των εργασιών ναυπήγησης και συντήρησης των κρουαζιερόπλοιων εκμεταλλεύονται στο έπακρο χώρες όπως η Ιταλία και η Γαλλία αλλά και χώρες με χαμηλές επιδόσεις στην κρουαζιέρα, όπως η Γερμανία και η Ολλανδία. Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι πως η Ελλάδα παρά τις σημαντικές επιδόσεις της στην προσέλκυση τουριστών κρουαζιέρας, δεν κεφαλαιοποιεί στο μεγαλύτερο βαθμό τα δυνητικά οφέλη από τις δραστηριότητες του συγκεκριμένου κλάδου. Η ανάληψη κατάλληλων πολιτικών προς τη βελτίωση των υποδομών των λιμένων και την ενίσχυση του ναυτιλιακού και ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου είναι σίγουρο πως θα έχουν σημαντικά θετικές επιδράσεις στον τρόπο που η Ελλάδα κεφαλαιοποιεί τα κέρδη του τουρισμού κρουαζιέρας.

## 1.6 Οι Επιδόσεις και ο Ανταγωνισμός των Λιμένων Κρουαζιέρας στη Μεσόγειο

### 1.6.1 Οι Λιμενικές Ζώνες και τα Χαρακτηριστικά των Λιμένων Κρουαζιέρας

Η Μεσόγειος διαθέτει περισσότερα από 170 λιμάνια τα οποία δύνανται να δεχτούν κίνηση κρουαζιέρας. Αν σε αυτά προστεθούν τα λιμάνια των Ευρωπαϊκών Ατλαντικών ακτών και της Μαύρης Θάλασσας τα οποία συμπεριλαμβάνονται σε πολλές διαδρομές που περιλαμβάνουν Μεσογειακά λιμάνια τότε ο αριθμός των λιμένων τα οποία οι τουρίστες δύνανται να επισκεφθούν στη Μεσόγειο ξεπερνούν τα 200. Διακρίνονται τέσσερις κύριες ζώνες: η Ζώνη της Δυτικής Μεσογείου (από Γιβραλταρ μέχρι Σικελία), η Ζώνη της Ανατολικής Μεσογείου, η Ζώνη της Αδριατικής και η Ζώνη της Μαύρης Θάλασσας. Πρέπει να αναφερθεί πως η κατάτμηση της Μεσογείου σε λιμενικές ζώνες εξυπηρετεί κυρίως την ευκολότερη ανάλυση της κίνησης κρουαζιέρας που παρουσιάζει η εν λόγω περιοχή.

Χαρακτηριστικές για τις επιδόσεις και τη δυναμική που επιδεικνύει η κάθε ζώνη είναι οι τιμές των στατιστικών μέτρων και των δεικτών ανάλυσης της επιβατικής κίνησης κρουαζιέρας για το έτος 2010 που παρατίθενται στον Πίνακα 1-11. Αναφορικά με τους συνολικούς επισκέπτες η Δυτική Ζώνη φαίνεται πως κυριαρχεί προσελκύοντας σχεδόν διπλάσιο αριθμό επισκεπτών από την Ανατολική Ζώνη που ακολουθεί σε όρους επιδόσεων. Η Ζώνη της Αδριατικής ακολουθεί σε επιδόσεις καταγράφοντας ετήσιους αριθμούς επισκεπτών που αγγίζουν το 50% του αντίστοιχου αριθμού της Ανατολικής Ζώνης. Τέλος, τις μικρότερες επιδόσεις καταγράφει η Ζώνη της Μαύρης Θάλασσας η οποία διαθέτει και το μικρότερο αριθμό λιμένων. Επιπρόσθετα, παρά το μεγαλύτερο αριθμό λιμένων που διαθέτει η Δυτική Ζώνη, αυτή παρουσιάζει τη μεγαλύτερη τιμή μέσης ετήσιας επιβατικής κίνησης ανά λιμένα (461.585). Ακολουθούν, η Ανατολική και η Ζώνη της Αδριατικής με μέσο όρο επισκέψεων 343.655 και 290.744, αντίστοιχα. Τέλος, τη χαμηλότερη επιβατική κίνηση ανά λιμένα παρουσιάζει η Ζώνη της Μαύρης Θάλασσας (22.784).

Πίνακας 9 Η Επιβατική Κίνηση στη Μεσόγειο ανά Λιμενική Ζώνη

Ζώνες	Ανατολική	Δυτική	Αδριατική	Μαύρη Θάλασσα	Μεσόγειος
<b>Σύνολο Επισκεπτών</b>	8.247.722	16.155.480	4.070.421	136.701	28.610.324
<b>Μ.Ο. Επισκεπτών</b>	343.655	461.585	290.744	22.784	362.156
<b>Τυπική Απόκλιση</b>	418.579	551.416	461.008	22.542	483.708
<b>Συντελεστής Μεταβλητότητας (Σ.Μ)</b>	121,80%	119,46%	158,56%	98,94%	133,56%

<b>Δείκτης Συγκέντρωσης (Gini)</b>	0,60	0,60	0,76	0,53	0,64
<b>Λιμάνια</b>	24	35	14	6	79

Πηγή: Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία

Επιπρόσθετα, πρέπει να τονιστεί πως όλες οι ζώνες παρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ της επιβατικής κίνησης των λιμένων. Το συμπέρασμα αυτό προκύπτει από την εξέταση του Συντελεστή Μεταβλητότητας του οποίου οι τιμές κρίνονται εξαιρετικά υψηλές. Τη μεγαλύτερη ανομοιογένεια μεταξύ του ύψους της επιβατικής κίνησης των λιμένων της παρουσιάζει η Ζώνη της Αδριατικής, καθώς ο Σ.Μ. φτάνει το 158,56%. Περίπου την ίδια μεταβλητότητα παρουσιάζουν οι παρατηρήσεις της Ανατολικής και Δυτικής ζώνης καθώς η τιμή του Σ.Μ. σε αυτές τις ζώνες κυμαίνεται γύρω στο 120%. Τέλος, τη μεγαλύτερη ομοιογένεια αναφορικά με το ύψος της επιβατικής κίνησης των λιμένων της παρουσιάζει η Ζώνη της Μαύρης Θάλασσας με την τιμή του Σ.Μ. να μην ξεπερνά το 100%.

Σημαντικά στοιχεία για τη δυναμική του ανταγωνισμού εντός των ζωνών αντλούμε και από τις τιμές του δείκτη συγκέντρωσης. Τη μεγαλύτερη συγκέντρωση επιβατικής κίνησης παρουσιάζει η Ζώνη της Αδριατικής καθώς η τιμή του δείκτη συγκέντρωσης (0,76) ξεπερνά κατά πολύ την τιμή του αντίστοιχου δείκτη της Μεσογείου (0,64). Από την άλλη, σχετικά υψηλή συγκέντρωση παρουσιάζουν η Ανατολική και Δυτική Ζώνη, καθώς η τιμή του δείκτη συγκέντρωσης, αν και υπολείπεται ελάχιστα αυτής του δείκτη της Μεσογείου, κρίνεται υψηλή (0,60). Τέλος, τη χαμηλότερη συγκέντρωση επιβατικής κίνησης παρουσιάζει η Ζώνη της Μαύρης Θάλασσας καθώς η τιμή του δείκτη συγκέντρωσης (0,53) υποδηλώνει πως η διακίνηση των επιβατών πλησιάζει την τέλεια ισοκατανομή μεταξύ των λιμένων περισσότερο από τη διακίνηση σε κάθε άλλη ζώνη.

#### 1.6.1..1 Οι Αφίξεις Πλοίων στις Μεσογειακές Λιμενικές Ζώνες

Σημαντικές διαφοροποιήσεις παρουσιάζουν οι ζώνες λιμένων κρουαζιέρας, τόσο αναφορικά με τον αριθμό των πλοίων που καταπλέουν στα λιμάνια, όσο και με το μέγεθός τους. Στον Πίνακα 12 παρουσιάζονται οι συνολικές αφίξεις πλοίων, ο μέσος αριθμός αφίξεων, καθώς και ο μέσος αριθμός επιβατών ανά πλοίο στα κυριότερα λιμάνια κάθε ζώνης της Μεσογείου για το έτος 2010. Το 2010 στα λιμάνια υπό εξέταση ελλιμενίστηκαν 15.905 πλοία τα οποία κατά μέσο όρο μετέφεραν 1.256 επιβάτες. Η Δυτική και Ανατολική Ζώνη δέχονται το μεγαλύτερο αριθμό πλοίων ανά έτος, καθώς οι συνολικές αφίξεις το 2010 έφτασαν τις 7.369 και 5.466, αντίστοιχα. Ωστόσο, το ενδιαφέρον στοιχείο που διακρίνεται από τον Πίνακα 1-12 είναι πως οι δύο ζώνες παρουσιάζουν ακριβώς τον ίδιο αριθμό μέσων αφίξεων πλοίων ανά λιμένα (235). Η υπεροχή της Δυτικής Ζώνης σε όρους αφίξεων πλοίων οφείλεται στο γεγονός πως τα λιμάνια τους δέχονται υποδέχονται κατά μέσο μεγαλύτερο αριθμό επισκεπτών ανά άφιξη. Όπως διαφαίνεται στην 3η σειρά του πίνακα τα αφιχθέντα πλοία στη Δυτική Ζώνη μεταφέρουν κατά μέσο όρο περίπου 1.569 επιβάτες ενώ στην ανατολική περίπου 1.179 επιβάτες.

Πίνακας 10 Οι Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων στις Λιμενικές Ζώνες της Μεσογείου

	<b>Ανατολική</b>	<b>Δυτική</b>	<b>Αδριατική</b>	<b>Μαύρη Θάλασσα</b>	<b>Μεσόγειος</b>
Συνολικές Αφίξεις Πλοίων	5.466	7.369	2.793	277	15.905
Μ.Ο. Αφίξεων	238	238	215	46	218
Μ.Ο. Επιβατών ανά Άφιξη	1.179	1.569	988	511	1.256
Λιμάνια	23	31	13	6	73

Πηγή: Greekcruise, 2013; Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία

Τις επιδόσεις της Ανατολικής Ζώνης στον αριθμό αφιχθέντων πλοίων ακολουθεί η Ζώνη της Αδριατικής. Τα λιμάνια της Αδριατικής δέχονται κατά μέσο όρο 215 πλοία ετησίως με μέσο αριθμό επιβατών που προσεγγίζει τους 1.000. Τέλος, στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας αφιχθήσαν 277 πλοία τα οποία μετέφεραν κατά μέσο όρο 511 επιβάτες. Οι εξαιρετικές επιδόσεις των λιμένων της

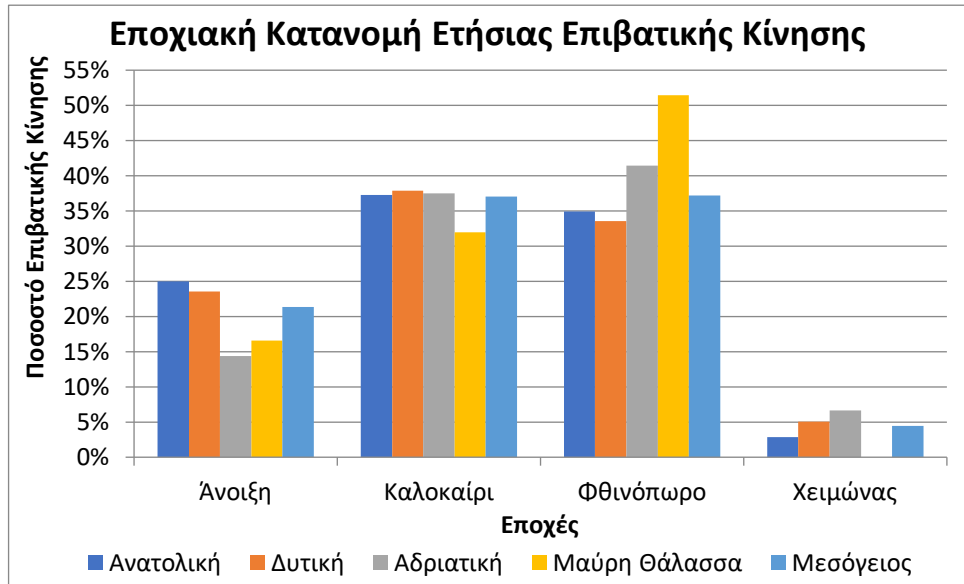
Δυτικής Ζώνης πιστοποιούν τα όσα αναφέρθηκαν κατά την ανάλυση των στοιχείων του Πίνακα 1-9 που προηγήθηκε και η οποία αφορούσε στην ανάδειξη της κρισιμότητας του ρόλου της επάρκειας των λιμενικών υποδομών στην προσπάθεια της κάθε τοπικής οικονομίας να αντλήσει τα μέγιστα από τα οφέλη που συνοδεύουν τον τουρισμό κρουαζιέρας. Ο ελλειμισμός των τελευταίας τεχνολογίας πλοίων που μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών συνεπάγεται μεγαλύτερα έσοδα τόσο για το λιμένα όσο και για την τοπική οικονομία της περιοχής που αυτός χωροθετείται.

#### *1.6.1.2 Η Εποχικότητα της Κίνησης στις Μεσογειακές Λιμενικές Ζώνες*

Μια ακόμη σημαντική διάσταση του τουρισμού κρουαζιέρας στη Μεσόγειο αποτελεί η εποχικότητα που παρουσιάζει η επιβατική κίνηση. Σημαντικές πληροφορίες σχετικά με τη διάσταση αυτή δύνανται να εξαχθούν από το Διάγραμμα 21, όπου παρουσιάζεται η κατανομή της ετήσιας επιβατικής κίνησης στις τέσσερις εποχές του έτους ανά γεωγραφική ζώνη. Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 21 γίνεται αντιληπτή η έντονη εποχικότητα που χαρακτηρίζει τον τουρισμό κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, καθώς η συντριπτική πλειονότητα των ταξιδιών (74,27%) πραγματοποιείται κατά τους καλοκαιρινούς και φθινοπωρινούς μήνες. Η πλειονότητα των ζωνών δέχεται περισσότερο από το 37% των επισκεπτών της το καλοκαίρι. Εξάιρεση αποτελεί η ζώνη της Μαύρης Θάλασσας στην οποία το καλοκαίρι εκδράμουν περίπου το 32% εκ του συνόλου των επισκεπτών της. Αντίθετα, η Ζώνη της Μαύρης Θάλασσας παρουσιάζει μεγάλη συγκέντρωση επισκεπτών το φθινόπωρο καθώς περισσότερο από το 50% των συνολικών ετήσιων επισκέψεων στα λιμάνια της ζώνης πραγματοποιείται τους φθινοπωρινούς μήνες. Σημαντική επιβατική κίνηση το φθινόπωρο παρατηρείται και στη ζώνη της Αδριατικής καθώς αυτή ξεπερνά το 40% της ετήσιας διακίνησης. Οι αφίξεις επισκεπτών το φθινόπωρο στην Ανατολική και Δυτική Ζώνη παρουσιάζουν χαμηλότερα ποσοστά επί των συνολικών αφίξεων καθώς δεν ξεπερνούν το 35%.

Η δραστηριότητα των λιμένων της Μεσογείου την άνοιξη κυμαίνεται σε σαφώς χαμηλότερα επίπεδα από τους καλοκαιρινούς και φθινοπωρινούς μήνες, καθώς το 21,31% των συνολικών επισκέψεων στα Μεσογειακά λιμάνια πραγματοποιείται αυτή την περίοδο. Τη σημαντικότερη δραστηριότητα κατά τη διάρκεια της άνοιξης παρουσιάζουν τα λιμάνια της Ανατολικής Ζώνης καθώς το 25% των συνολικών επισκεπτών των λιμένων της ζώνης λαμβάνει μέρος σε κρουαζιέρες τη συγκεκριμένη περίοδο. Σημαντική δραστηριότητα κατά την περίοδο της άνοιξης η οποία ξεπερνά το Μεσογειακό μέσο όρο συναντάται και στα λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου (23,52%). Αντίθετα, τα λιμάνια της Αδριατικής και της Μαύρης Θάλασσας κατά την ίδια περίοδο παρουσιάζουν σχετικά χαμηλή δραστηριότητα, καθώς οι αφίξεις επισκεπτών στα λιμάνια των δύο ζωνών την άνοιξη δεν ξεπερνούν το 17% των συνολικών ετήσιων αφίξεων τους. Τέλος, τη χαμηλότερη δραστηριότητα παρουσιάζουν τα λιμάνια της Μεσογείου κατά τη χειμερινή περίοδο, καθώς οι επισκέψεις δε ξεπερνούν το 5% επί των ετήσιων επισκέψεων. Χαρακτηριστικό πάνω σε αυτό είναι το γεγονός πως τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας παρουσιάζουν μηδενική δραστηριότητα και τους τρεις χειμερινούς μήνες. Τη μεγαλύτερη δραστηριότητα στη Μεσόγειο τους χειμερινούς μήνες παρουσιάζει η Αδριατική Ζώνη, καθώς το 7% εκ των ετήσιων αφίξεων στα λιμάνια της ζώνης πραγματοποιείται κατά τη χειμερινή περίοδο.

#### *Διάγραμμα 20 Εποχιακή Κατανομή Ετήσιας Επιβατικής Κίνησης ανά Λιμενική Ζώνη*



Πηγή: Medcruise, 2011; Ιδία Επεξεργασία



## Κεφάλαιο 2. Οι Ελληνικοί Προορισμοί Κρουαζιέρας

### 2.1 Εισαγωγή

Όπως προαναφέρθηκε, ο διεθνής χαρακτήρας της κρουαζιέρας εντείνει τον ανταγωνισμό μεταξύ προορισμών οι οποίοι δύναται να απέχουν χιλιάδες ναυτικά μιλιά. Παραδειγματικά αναφέρεται πως η προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού επισκεπτών από την Ισπανία, επηρεάζει άμεσα τις επιδόσεις του κλάδου της κρουαζιέρας σε όλες τις άλλες χώρες, μεταξύ αυτών και την Ελλάδα. Συνεπώς, πριν η ανάλυση κατευθυνθεί στην καταγραφή των επιδόσεων και της δυναμικής του κλάδου της κρουαζιέρας στην Ελλάδα θεωρήθηκε σκόπιμο να αναλυθούν και να καταδειχτούν με σαφήνεια οι διεθνείς τάσεις του τουρισμού κρουαζιέρας, καθώς και οι σύγχρονες εξελίξεις αναφορικά με την ανάπτυξη του κλάδου στην Ευρώπη και ιδιαίτερα στη Μεσόγειο.

Έχοντας αναλύσει το διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον των ελληνικών προορισμών, στο παρόν κεφάλαιο θα επιχειρηθεί η λεπτομερής καταγραφή των χαρακτηριστικών και των επιδόσεων των λιμένων κρουαζιέρας της Ελλάδας. Πιο συγκεκριμένα η ανάλυση θα επικεντρωθεί σε δύο κατευθύνσεις. Από τη μία, θα καταγραφούν και θα αξιολογηθούν οι υποδομές των ελληνικών λιμένων με βάση τις αντίστοιχες υποδομές των ανταγωνιστικών προς τα ελληνικά λιμάνια. Από την άλλη, η ανάλυση θα στοχεύσει στην καταγραφή της διαχρονικής εξέλιξης και των χαρακτηριστικών της επιβατικής κίνησης των ελληνικών λιμένων και στην αποτύπωση του ανταγωνισμού που αναπτύσσεται εντός του ελληνικού χώρου.

### 2.2 Οι Υποδομές των Ελληνικών Λιμένων

Η ανάλυση του προηγούμενου κεφαλαίου κατέδειξε τη σημαντικότητα των υποδομών των λιμένων κρουαζιέρας για την διεκδίκηση επιβατικής κίνησης. Λαμβάνοντας υπόψη τη βαρύτητα που δίνουν οι εταιρείες στην ομαλή εκτέλεση των προγραμματισμένων δρομολογίων τους, καθίσταται σαφές πως η επάρκεια υποδομών αποτελεί πλέον προαπαιτούμενο για την επιλογή των λιμένων στον προγραμματισμό των εταιρειών. Στον Πίνακα 15 παρουσιάζονται οι υποδομές των βασικότερων λιμένων κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Από τα στοιχεία του Πίνακα 15 διαφαίνονται οι μεγάλες διαφοροποιήσεις των υποδομών που διαθέτουν τα λιμάνια για την εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων. Τα ελληνικά λιμάνια έχουν κατά μέσο όρο τέσσερις προβλήτες τις οποίες διαθέτουν για τη λειτουργία της κρουαζιέρας. Το μικρότερο αριθμό προβλητών (1) διαθέτουν τα λιμάνια του Βόλου, της Ηγουμενίτσας και της Πάτμου, ενώ το μεγαλύτερο, τα λιμάνια του Πειραιά και του Ηρακλείου που προσελκύουν σημαντική κίνηση βάσης, καθώς και αυτό της Κέρκυρας το οποίο σταδιακά προσεγγίζει και αυτό κίνηση βάσης. Το μέσο μήκος προβλητών ξεπερνά τα 1000 μ. Ωστόσο, ο υψηλός μέσο όρο οφείλεται κυρίως στο μήκος των προβλητών των δύο μεγάλων λιμένων βάσης (Πειραιάς και Ηράκλειο). Τα λιμάνια που επίσης διαθέτουν μήκος προβλητών άνω του ελληνικού μέσο όρο είναι το λιμάνι της Κέρκυρας και το νέο λιμάνι της Σούδας στα Χανιά. Τα υπόλοιπα λιμάνια διαθέτουν συνολικό μήκος προβλητών που δεν ξεπερνά τα 1000 μ.

Πίνακας 11 Οι Υποδομές των Κυριότερων Ελληνικών Λιμένων Κρουαζιέρας

Λιμάνια	Προβλήτες	Μήκος	Τερματικοί Σταθμοί	Μέγιστο Μήκος Πλοίων	Μέγιστο Βύθισμα	Απόσταση από Αεροδρόμιο
Βόλος	1	460	0	445	11	25
Ηγουμενίτσα	1	341	1	225	12,5	>60
Ηράκλειο	8	3394	1	790	15	1,5
Θεσσαλονίκη	3	630	1	370	8	16
Καβάλα	2	380	1	220	10	35
Κέρκυρα	5	1250	1	150	11	2,5

Κως	3	340	1	200	10	23
Μύκονος	4	750	0	330	10,5	5
Πάτμος	1	208	0	200	7,5	>60
Πάτρα	3	781	1	370	9	>60
Πειραιάς	9	2800	2	395	11	45
Σαντορίνη	4	480	0			7
Σούδα	2	1370	0	300	10	15
Μ.Ο.	4	1014	1	333	10	38
Πηγή: GreekCruise, 2013; Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία						

Επιπρόσθετα, τα ελληνικά λιμάνια διαθέτουν κατά μέσο όρο έναν επιβατικό σταθμό κρουαζιέρας (μ.ο. 0,70). Τα λιμάνια του Βόλου, της Μυκόνου, της Πάτμου, της Σαντορίνης και της Σούδας δε διαθέτουν κανένα εξειδικευμένο σταθμό εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας, ενώ το μοναδικό λιμάνι που διαθέτει δύο σταθμούς κρουαζιέρας είναι ο Πειραιάς. Από την άλλη, τα περισσότερα λιμάνια δε διαθέτουν υποδομές εξυπηρέτησης των τελευταίας γενιάς πλοίων καθώς, είτε δεν δύνανται να υποδεχτούν πλοία με μήκος άνω των 350 μ., είτε δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν πλοία βυθίσματος που ξεπερνά τα 11 μ. Τα λιμάνια τα οποία διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές ώστε να ανταποκριθούν επαρκώς στην προσέγγιση των μεγαλύτερων κρουαζιερόπλοιων είναι το Ηράκλειο, ο Πειραιάς και ο Βόλος. Τέλος, τα ελληνικά λιμάνια στην πλειονότητά τους βρίσκονται σε σχετικά μικρή απόσταση από αεροδρόμια που δύνανται να εξυπηρετήσουν διεθνή κίνηση. Τα μοναδικά λιμάνια τα οποία βρίσκονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 60 χλμ. είναι τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας, της Πάτμου και της Πάτρας.

Τα στοιχεία που καταγράφηκαν ανέδειξαν το διαφορετικό βαθμό πληρότητας που παρουσιάζουν τα ελληνικά λιμάνια αναφορικά με την εξυπηρέτηση της κίνησης κρουαζιέρας. Στον Πίνακα 16 καταγράφεται συγκριτικά η συνολική πληρότητα των κυριότερων Ελληνικών και Μεσογειακών λιμένων στις βασικότερες λιμενικές υποδομές για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας. Η σύγκριση εστιάζει και στις διαφορές μεταξύ των Ελληνικών λιμένων και των λιμένων της Ανατολικής Μεσογείου που αποτελούν τους αμεσότερους ανταγωνιστές της εγχώριας λιμενικής βιομηχανίας.

Πίνακας 12 Συγκριτική Καταγραφή Υποδομών Ελληνικών και Μεσογειακών Λιμένων

	Ελλάδα	Ανατολική Ζώνη	Μεσόγειος
Ποσοστό λιμένων με >1 προβλήτες κρουαζιέρας	76,9%	86,4%	82,9%
Ποσοστό λιμένων που διαθέτουν επιβατικούς σταθμούς	61,5%	72,7%	76,3%
Ποσοστό λιμένων που δύνανται να δεχτούν πλοία μήκους > 350 μ.	38,5%	40,9%	44,7%
Ποσοστό λιμένων που δύνανται να δεχτούν πλοία με βύθισμα >11 μ.	38,5%	45,5%	51,3%
Ποσοστό λιμένων σε απόσταση < 60 χλμ. από αεροδρόμιο	76,9%	63,6%	65,8%
Πηγή: GreekCruise, 2013; Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία			

Από τα στοιχεία του Πίνακα 16 είναι εμφανές πως οι υποδομές των ελληνικών λιμένων επιδέχονται μεγάλες βελτιώσεις, αν λάβουμε υπόψη την πληρότητα των υποδομών των ανταγωνιστικών λιμένων της Μεσογείου. Πιο συγκεκριμένα, το ποσοστό των ελληνικών λιμένων με περισσότερους από ένα προβλήτες είναι 76,9%. Το ποσοστό υπολείπεται κατά λίγο του αντίστοιχου ποσοστού της Μεσογείου που είναι 82,9%. Επιπλέον, όταν η ανάλυση εστιάζει μόνο στη σύγκριση μεταξύ Ελλάδος και Ανατολικής Μεσογείου φαίνεται πως η Ελλάδα υστερεί περισσότερο, καθώς το 86,4% των λιμένων της Ανατολικής Ζώνης διαθέτει περισσότερους από ένα προβλήτα κρουαζιέρας.

Επιπρόσθετα, τα ελληνικά λιμάνια υστερούν σημαντικά των μεσογειακών στις υποδομές που αφορούν στην ύπαρξη τερματικών σταθμών εξυπηρέτησης των επιβατών κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα, μόλις το 61,5% των ελληνικών λιμένων διαθέτει επιβατικούς σταθμούς, όταν το αντίστοιχο ποσοστό στην Ανατολική Μεσόγειο ξεπερνά το 72% και στο σύνολο της Μεσογείου το 76%. Ανάλογη είναι η εικόνα που παρουσιάζουν τα ελληνικά λιμάνια αναφορικά με το μέγεθος των πλοίων που δύνανται να υποδεχτούν προς ελλιμενισμό. Αναλυτικότερα, μόλις το 38,5% των ελληνικών λιμένων δύνανται να υποδεχτεί τα τελευταίας γενιάς κρουαζιερόπλοια τα οποία ξεπερνούν σε μήκος τα 350μ. και διαθέτουν βύθισμα που φτάνει τα 11μ. Αντίθετα, το 41% των λιμένων της Ανατολικής Μεσογείου και το 44,7% των λιμένων όλης της Μεσογείου δύνανται να υποδεχτεί πλοία άνω των 350 μ. Επιπρόσθετα, στο 45,5% των λιμένων της Ανατολικής Μεσογείου και στο 51,3% των λιμένων όλης της Μεσογείου δύνανται να ελλιμενιστούν πλοία με βύθισμα άνω των 11 μ.

Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί πως τα ελληνικά λιμάνια παρά τη χαμηλότερη πληρότητα αναφορικά με τις υποδομές τους, παρουσιάζουν ένα σοβαρό πλεονέκτημα το οποίο απορρέει από τη χωροθέτησή τους. Πιο συγκεκριμένα, περίπου το 77% των ελληνικών λιμένων βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη των 60 χιλιομέτρων από αεροδρόμιο όταν ο αντίστοιχος αριθμός των λιμένων της Ανατολικής Μεσογείου είναι 63,6% και της Μεσογείου στο σύνολό της 65,8%. Το γεγονός αυτό αποτελεί πρόκριμα για τα ελληνικά λιμάνια, ιδιαίτερα για την προσέλκυση κρουαζιέρων που απαιτούν την αεροπορική μεταφορά των επιβατών προς και από τα σημεία αφετηρίας και τερματισμού, αντίστοιχα.

Η ανάλυση που προηγήθηκε κατέδειξε τις διαφοροποιήσεις των υποδομών των ελληνικών λιμένων-ενδιάμεσων σταθμών σε σχέση με τις υποδομές των αντίστοιχων Μεσογειακών. Σημαντικά στοιχεία δύνανται να προκύψουν και από την αντιπαράθεση των στοιχείων που αφορούν τις υποδομές των λιμένων στον ελληνικό και μεσογειακό χώρο αναφορικά με τα λιμάνια τα οποία λειτουργούν στα πρότυπα της βάσης για τα ταξίδια κρουαζιέρας. Στον Πίνακα 17 παρουσιάζονται τα κυριότερα χαρακτηριστικά των υποδομών των δύο ελληνικών λιμένων (Πειραιάς και Ηράκλειο) που αποτελούν αφετηρίες σημαντικού αριθμού ταξιδιών κρουαζιέρας, συγκριτικά με τις αντίστοιχες υποδομές των λιμένων βάσης της Μεσογείου.

Πίνακας 13 Συγκριτική Καταγραφή Υποδομών Ελληνικών και Μεσογειακών Λιμένων Βάσης

Υποδομές	Μεσόγειος	Υποδομές	Ηράκλειο	Πειραιάς
<b>Μέσος αριθμός προβλητών κρουαζιέρας</b>	10,4	Αριθμός προβλητών κρουαζιέρας	8	9
<b>Μέσο μήκος προβλητών κρουαζιέρας</b>	3080,0	Μήκος προβλητών κρουαζιέρας	3393,6	2800
<b>Μέσο μέγιστο μήκος πλοίου προβλήτα</b>	432,6	Μέγιστο μήκος προβλήτα	790	395
<b>Μέσο μέγιστο βύθισμα πλοίου προς υποδοχή</b>	12,4	Μέγιστο βύθισμα πλοίου προς υποδοχή	15	11
<b>Μέσος αριθμός επιβατικών σταθμών</b>	3	Αριθμός επιβατικών σταθμών	1	2

Πηγή: *GreekCruise, 2013; Medcruise, 2011; 2012a; 2012b; Ιστοσελίδες Λιμενικών Αρχών; Ιδία Επεξεργασία*

Από τα στοιχεία διαφαίνεται πως, τόσο ο Πειραιάς, όσο και το Ηράκλειο διαθέτουν προβλήτες των οποίων ο αριθμός υπολείπεται του μέσου μεσογειακού αριθμού προβλητών ανά λιμάνι. Ωστόσο, ο αριθμός προβλητών των δύο λιμένων κρίνεται ικανοποιητικός, καθώς εξασφαλίζει την εξυπηρέτηση πολλών κρουαζιερόπλοιων ταυτοχρόνως. Αντίθετα, διαφορετική είναι η εικόνα των δύο λιμένων αναφορικά με το συνολικό μήκος των προβλητών που διαθέτουν προς εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων. Πιο συγκεκριμένα, το Ηράκλειο διαθέτει συνολικό μήκος προβλητών που ξεπερνά το μεσογειακό μέσο όρο, ενώ το συνολικό μήκος των προβλητών στον Πειραιά υπολείπεται αυτού. Επιπλέον, τα δύο ελληνικά λιμάνια δύνανται να εξυπηρετήσουν τα τελευταία γενιάς κρουαζιερόπλοια, καθώς διαθέτουν προβλήτες άνω των 350 μ. με μέγιστο βύθισμα 11 μ. Θα πρέπει να αναφερθεί, πως σε αυτό τον τομέα το Ηράκλειο υπερτερεί του Πειραιά, καθώς στο συγκεκριμένο λιμάνι δύνανται να ελλιμενιστούν πλοία μεγαλύτερου μήκους και βυθίσματος από ότι στον Πειραιά.

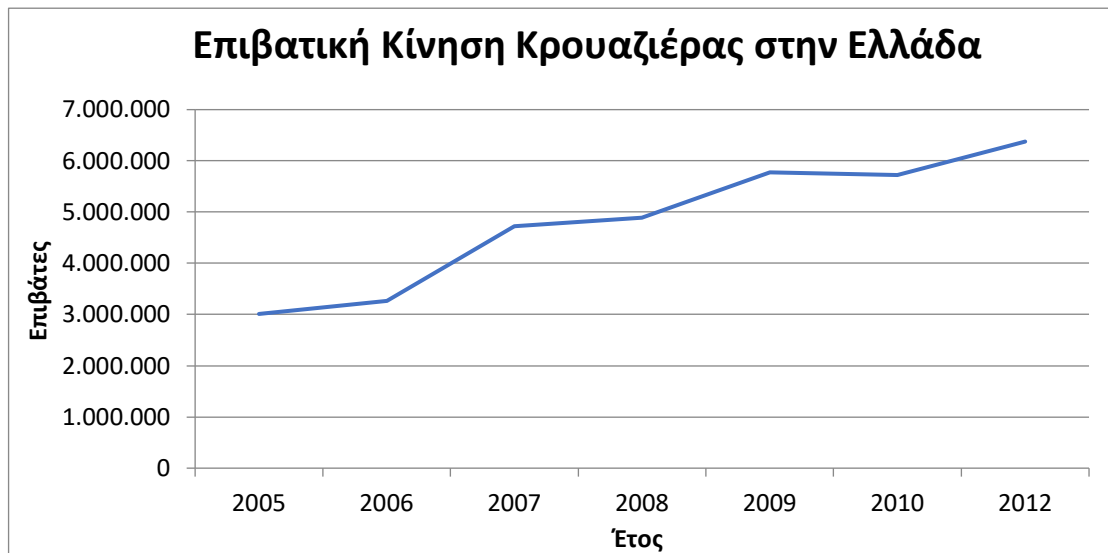
Επιπρόσθετα, τα δύο λιμάνια φαίνεται να υστερούν των μεσογειακών αναφορικά με τον αριθμό των επιβατικών σταθμών που διαθέτουν. Το λιμάνι του Πειραιά διαθέτει δύο επιβατικούς σταθμούς, ενώ του Ηρακλείου ένα, όταν ο μεσογειακός μέσος όρος είναι 3 σταθμοί. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, τα λιμάνια βάσης της Ελλάδας παρουσιάζουν προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης, καθώς σε γενικές γραμμές οι υποδομές τους κρίνονται επαρκείς. Ωστόσο, κρίνεται απαραίτητη η κατασκευή και λειτουργία περισσότερων επιβατικών σταθμών για την ομαλότερη εξυπηρέτηση των επιβατών που χρησιμοποιούν τα λιμάνια ως αφετηρία ή τερματισμό. Σημειώνεται πως οι γραφειοκρατικές διαδικασίες που πρέπει να τηρηθούν για την επιβίβαση των επιβατών στις αφετηρίες των κρουαζιέρων απαιτούν σαφώς μεγαλύτερο χρόνο από τις αντίστοιχες στους ενδιάμεσους σταθμούς. Συνεπώς, η ταχύτερη διεκπεραίωση τους στα λιμάνια αποτελεί παράγοντα τον οποίο λαμβάνουν σοβαρά υπόψη οι εταιρείες κρουαζιέρας κατά την επιλογή των λιμένων βάσης.

Η ανάλυση καταδεικνύει την αναγκαιότητα παρεμβάσεων για τη βελτίωση των λιμενικών υποδομών για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Σε πολλές περιπτώσεις από λιμάνια της Ελλάδας με επισκεψιμότητα που ξεπερνά κατά πολύ το μεσογειακό μέσο όρο απουσιάζουν ακόμη και στοιχειώδης υποδομές, όπως οι επιβατικοί τερματικοί σταθμοί. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στην ενίσχυση των λιμένων βάσης από τους οποίους προκύπτουν και τα μεγαλύτερα πολλαπλασιαστικά οφέλη για τις τοπικές κοινωνίες και \ για την εθνική οικονομία της χώρας. Η συνολική αποτίμηση των υποδομών των λιμένων της χώρας οδηγεί στο συμπέρασμα πως αν η Ελλάδα διεκδικεί ηγετική θέση στον κλάδο της κρουαζιέρας, η πολιτική ανάπτυξης θα πρέπει πρωτίστως να στοχεύει στην παροχή ολοένα και καλύτερων υπηρεσιών τόσο προς τις εταιρείες κρουαζιέρας όσο και ως προς τους επιβάτες.

### 2.3 Η Εξέλιξη της Ετήσιας Επιβατικής Κίνησης στα Ελληνικά Λιμάνια

Η διαχρονική εξέλιξη του ετήσιου αριθμού επισκεπτών της Ελλάδας μέσα από τον τουρισμό κρουαζιέρας καταδεικνύει τις μεγάλες προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης του συγκεκριμένου είδους τουρισμού στη χώρα. Όπως διαφαίνεται και στο Σχήμα 2-1, οι επιβάτες κρουαζιέρας που επισκέπτονται την Ελλάδα ανά έτος διπλασιάστηκαν κατά την περίοδο 2005-2012. Πιο συγκεκριμένα, οι επισκέπτες το 2005 ξεπερνούσαν κατ' ελάχιστο τα 3 εκ., ενώ ο αντίστοιχος αριθμός το 2012 ξεπέρασε α 6,3 εκ. Καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2005-2012 οι ετήσιοι ρυθμοί ανάπτυξης παρουσιάζουν θετικό πρόσημο, με εξαίρεση το 2010, όπου παρουσιάστηκε μια μικρή κάμψη σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Ωστόσο, οι ρυθμοί ανάπτυξης επανήλθαν σε θετικό πρόσημο, καθώς μεταξύ του 2010 και του 2012 οι επισκέπτες αυξήθηκαν κατά 600 χιλ. Στα αξιοπρόσεκτα του Διαγράμματος 17 είναι η μεγάλη αύξηση που παρατηρήθηκε το 2007 σε σχέση με το προηγούμενο έτος, η οποία ξεπέρασε το 1 εκ. επισκέπτες.

*Διάγραμμα 21 Επιβατική Κίνηση Κρουαζιέρας στην Ελλάδα (2005-2012)*

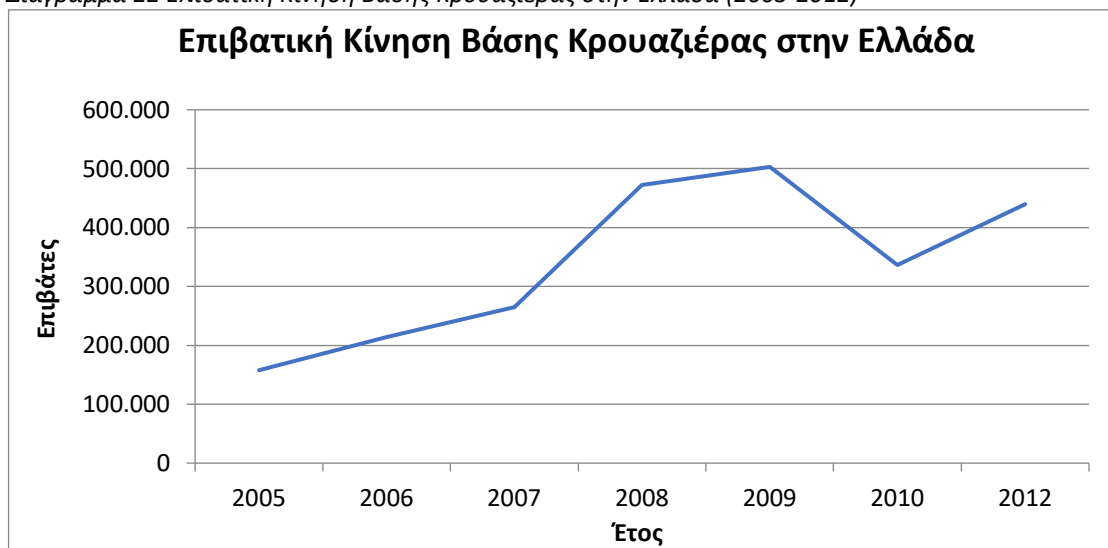


Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Οι επιδόσεις των ελληνικών λιμένων στην προσέλκυση επιβατικής κίνησης οφείλονται κυρίως στο παγκόσμια αναγνωρισμένο τουριστικό και πολιτιστικό απόθεμα πολλών εκ των ελληνικών προορισμών. Ωστόσο, παρά τη σημαντική αύξηση των τουριστών κρουαζιέρας στα ελληνικά λιμάνια η Ελλάδα δεν παρουσιάζει ανάλογους ρυθμούς ανάπτυξης στην κίνηση αφετηρίας και τερματισμού των κρουαζιέρων. Το δύσκαμπτο νομοθετικό πλαίσιο, η απουσία συγκροτημένης πολιτικής και η σχετικά χαμηλή πληρότητα υποδομών των ελληνικών λιμένων είχαν ως αποτέλεσμα τη σχετικά χαμηλή απορρόφηση κίνησης βάσης από τα ελληνικά λιμάνια.

Όπως διαφαίνεται από το Διάγραμμα 28 η κίνηση βάσης παρουσίαζε μια σημαντική αυξητική τάση μέχρι και το 2009 όμως στη συνέχεια η πορεία δεν ήταν ανάλογη, καθώς το 2010 παρατηρήθηκε μια κατακόρυφη πτώση, με την επιβατική κίνηση βάσης να μην ξεπερνά τις 340 χιλ. επιβάτες. Το νέο νομοθετικό πλαίσιο και οι πολιτικές για την ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών λιμένων στον τομέα της κρουαζιέρας αναμένονται να αποτελέσουν τα κυριότερα εχέγγυα για την ανάπτυξη της κίνησης αφετηρίας και τερματισμού στην Ελλάδα με ρυθμούς ανάλογους της κίνησης ενδιάμεσων σταθμών.

Διάγραμμα 22 Επιβατική Κίνηση Βάσης Κρουαζιέρας στην Ελλάδα (2005-2012)



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Τα παραπάνω στοιχεία καταδεικνύουν τη γενική εικόνα των ελληνικών προορισμών κρουαζιέρας αναφορικά με τις διαχρονικές επιδόσεις τους στην προσέλκυση επισκεπτών.

### 2.3.1 Η εξέλιξη των Ετήσιων Αφίξεων Κρουαζιερόπλοιων στα Ελληνικά Λιμάνια

Σημαντικές πληροφορίες σχετικά με την εξέλιξη του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα δύνανται να εξαχθούν από την ανάλυση της εξέλιξης του αριθμού των αφίξεων πλοίων και τη μεταφορική ικανότητα των κρουαζιερόπλοιων που ελλιμενίζονται στα ελληνικά λιμάνια. Στον Πίνακα 18 παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη του αριθμού των πλοίων που ελλιμενίστηκαν στα ελληνικά λιμάνια για τα έτη αναφοράς, καθώς και ο μέσος όρος επιβατών που μετέφεραν. Από τα στοιχεία είναι ορατό πως κατά την περίοδο 2006-2012 ο αριθμός των πλοίων που προσεγγίζουν τα ελληνικά λιμάνια αυξήθηκε κατά περίπου 1300, φτάνοντας το 2012 τα 4.818. Αντίστοιχη τάση εντοπίζεται και στο μέγεθος των πλοίων που προσεγγίζουν τα ελληνικά λιμάνια, καθώς ενώ το 2006 τα πλοία μετέφεραν κατά μέσο όρο 806 επιβάτες, το 2012 τα πλοία που ελλιμενίστηκαν στην Ελλάδα μετέφεραν κατά μέσο όρο 1.136 επιβάτες.

*Πίνακας 14 Διαχρονική Εξέλιξη Αριθμού Αφίξεων Κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα*

Έτος	Αριθμός Κρουαζιερόπλοιων	Μ.Ο. Αφίξεων ανά Λιμένα	Μ.Ο. Επιβατών ανά Πλοίο
<b>2006</b>	3.524	95	804
<b>2008</b>	4.373	118	968
<b>2010</b>	4.479	121	947
<b>2012</b>	4.818	130	1.136

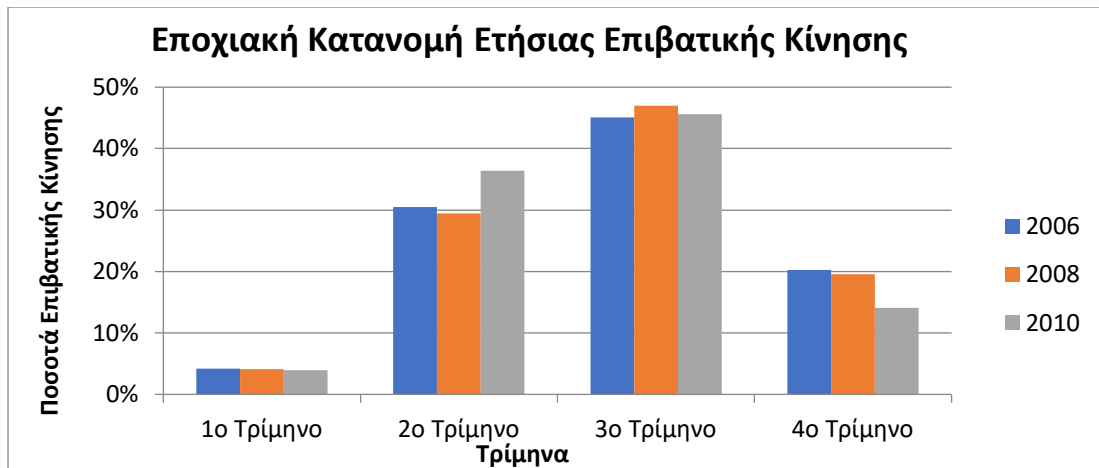
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία του Πίνακα όπου εμφανίζονται οι αντίστοιχες επιδόσεις του συνόλου των λιμένων της Μεσογείου για το 2010, το συμπέρασμα που προκύπτει είναι πως τα ελληνικά λιμάνια υπολείπονται σημαντικά του Μεσογειακού μέσου όρου, τόσο σε όρους αφίξεων, όσο και σε όρους μεγέθους των πλοίων που εξυπηρετούν. Πιο συγκεκριμένα, για το 2010 τα μεσογειακά λιμάνια υποδέχτηκαν κατά μέσο όρο 218 κρουαζιερόπλοια μέσης μεταφορικής πληρότητας που ξεπερνούσε τους 1200 επιβάτες. Αντίθετα, τα κυριότερα ελληνικά λιμάνια υποδέχτηκαν κατά μέσο όρο 121 πλοία με επιβατική πληρότητα που δεν ξεπερνούσε τους 950 επιβάτες. Τα στοιχεία του 2012 παρουσιάζουν βελτιωμένες επιδόσεις για τα ελληνικά λιμάνια, οι οποίες όμως εξακολουθούν να παραμένουν χαμηλότερες από τις αντίστοιχες επιδόσεις των μεσογειακών λιμένων για το έτος 2010.

### 2.3.2 Η Εποχικότητα του Τουρισμού Κρουαζιέρας

Μια σημαντική παράμετρος του τουρισμού κρουαζιέρας είναι η εποχικότητα η οποία παρατηρείται στην ετήσια διακίνηση των επιβατών. Στο Διάγραμμα 32 παρουσιάζεται η διαχρονική κατανομή της επιβατικής κίνησης στα τρίμηνα του έτους για τα έτη 2006, 2008 και 2010. Η πλειονότητα των επισκέψεων στην Ελλάδα πραγματοποιείται στο τρίτο τρίμηνο του έτους, καθώς και στα τρία έτη αναφοράς το ποσοστό των αφίξεων του τριμήνου επί των συνολικών αφίξεων του έτους ξεπερνά το 45 %. Επιπλέον, σημαντική δραστηριότητα παρουσιάζεται και στο δεύτερο τρίμηνο του έτους, ήτοι τους δύο τελευταίους μήνες της άνοιξης και τον πρώτο μήνα του καλοκαιριού. Για τα έτη 2006 και 2008 το ποσοστό των αφίξεων επί των συνολικών αφίξεων του έτους κυμάνθηκε στο 30%, ενώ το 2010 αυτό αυξήθηκε αισθητά, ξεπερνώντας το 35%.

*Διάγραμμα 23 Εποχιακή Κατανομή Ετήσιας Επιβατικής Κίνησης στην Ελλάδα (2006 – 2010)*



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Σημαντικά χαμηλότερος αριθμός αφίξεων πραγματοποιείται στο τέταρτο τρίμηνο του έτους, καθώς οι αφίξεις δεν ξεπερνούν το 20% των ετήσιων αφίξεων. Το ποσοστό αυτό μειώθηκε περαιτέρω το 2010, καθώς οι αφίξεις που πραγματοποιήθηκαν το τέταρτο τρίμηνο δεν ξεπερνούσαν το 15% των συνολικών. Φαίνεται πως το 2010, υπήρξε μια αξιοπρόσεκτη αλλαγή του προγραμματισμού των εταιρειών αναφορικά με τα δρομολόγια τους στην Ελλάδα, η οποία είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της κίνησης τους φθινοπωρινούς μήνες. Τέλος, η χαμηλότερη δραστηριότητα για την κρουαζιέρα παρατηρείται το πρώτο τρίμηνο κάθε έτους, καθώς οι αφίξεις τουριστών στην Ελλάδα από τον Ιανουάριο μέχρι το Μάρτιο δεν ξεπερνούν σε κανένα έτος αναφοράς το 5% των ετήσιων αφίξεων.

Τα στοιχεία του Διαγράμματος 32 συνηγορούν πως η κρουαζιέρα στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα. Η πλειονότητα των τουριστών επισκέπτεται μέσω της κρουαζιέρας την Ελλάδα την περίοδο μεταξύ Απριλίου και Σεπτεμβρίου, καθώς το ποσοστό αφίξεων στη συγκεκριμένη περίοδο ξεπερνά σταθερά σε ποσοστό το 75% επί των συνολικών ετήσιων αφίξεων. Μάλιστα, το 2010 το ποσοστό αυτό ξεπέρασε το 80%. Η κατανομή της τουριστικής κίνησης στα τρίμηνα του έτους είναι λογική καθώς η Ελλάδα ως Μεσογειακός προορισμός αποτελεί πόλο έλξης για τους τουρίστες κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες. Είναι σαφές πως η Ελλάδα ακολουθεί το μοτίβο εποχιακής κατανομής της ετήσιας κίνησης της πλειονότητας των Μεσογειακών προορισμών. Αυτό εξηγείται από το γεγονός πως το μεγαλύτερο μέρος της τουριστικής κίνησης κρουαζιέρας διαχέεται στα νησιωτικά τουριστικά θέρετρα της Ελλάδας που ούτως ή άλλως αποτελούν πόλο έλξης για εκατομμύρια τουρίστες τους καλοκαιρινούς μήνες. Το τουριστικό κίνητρο «ήλιος και θάλασσα» φαίνεται πως υπερτερεί των κινήτρων για πολιτιστικό ή άλλου είδους τουρισμό.

### 2.3.3 Οι Χώρες Προέλευσης των Επιβατών Κρουαζιέρας

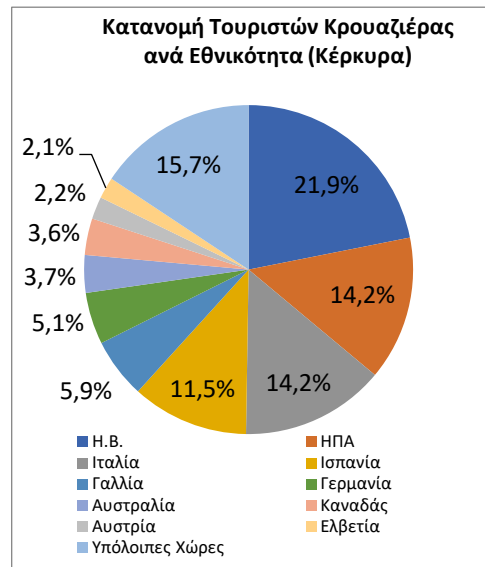
Ένα ακόμη σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει τις προοπτικές του τουρισμού κρουαζιέρας της χώρας είναι η επιρροή των ελληνικών προορισμών στις διεθνείς αγορές-στόχους. Η ανάλυση των χωρών προέλευσης των τουριστών κρουαζιέρας στην Ελλάδα αποτελεί μια σημαντική παράμετρο η οποία πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τη χάραξη της πολιτικής ανάπτυξης του συγκεκριμένου είδους τουρισμού στη χώρα. Η γνώση των προτιμήσεων των τουριστών-στόχων και ο βαθμός διείσδυσης των ελληνικών προορισμών στις χώρες-αγορές, αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη δημιουργία ενός επιτυχημένου μίγματος προώθησης του ελληνικού τουριστικού πακέτου στο σύνολό του. Στην ενότητα αυτή θα παρουσιαστούν στοιχεία που σχετίζονται με την σύνθεση εθνικοτήτων των επιβατών κρουαζιέρας. Πρέπει να σημειωθεί ότι κατά την έρευνα σε πρωτογενείς και δευτερογενείς πηγές, προέκυψε το συμπέρασμα ότι οι λιμενικές ή τελωνειακές αρχές στις κατά τόπους λιμενικές υποδομές, δηλώνουν αδυναμία τήρησης τέτοιας φύσεως δεδομένων για τους επιβάτες και η ανάλυση καλύπτεται με βάση τις δηλώσεις – ανακοινώσεις των εταιρειών που δραστηριοποιούνται. την ανάλυση που ακολουθεί έχουν επιλεγεί τα λιμάνια της Κέρκυρας και του Βόλου για τα οποία εντοπίστηκαν λεπτομερή στοιχεία για την προέλευση των επιβατών.

στα Διαγράμματα 33 και 34 παρουσιάζεται η κατανομή των τουριστών που επισκέφτηκαν τα λιμάνια της Κέρκυρας και του Βόλου με βάση την εθνικότητά τους. Η ανάλυση της επιβατικής κίνησης των δύο λιμένων που επιλεγήκαν δεν αποτυπώνει πλήρως τη σύνθεση των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων που επισκέπτονται τη χώρα μας, ωστόσο παρουσιάζει μια σαφή εικόνα της επιρροής δύο δημοφιλών προορισμών που χωροθετούνται στη δυτική και ανατολική θαλάσσια απόληξη της Ελλάδας (Ιόνιο και Αιγαίο Πέλαγος). Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 33 διαφαίνεται πως κυρίαρχη χώρα προέλευσης των τουριστών κρουαζιέρας στην Κέρκυρα είναι το Ηνωμένο Βασίλειο, καθώς το 22% των τουριστών που επισκέφτηκαν την Κέρκυρα το 2012 είχαν προέλευση τη Μεγάλη Βρετανία.

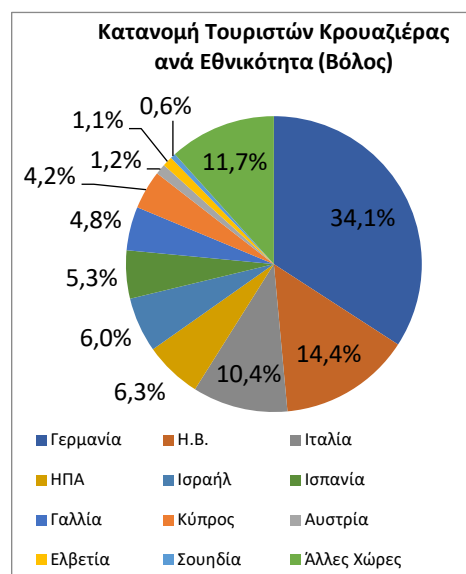
Το ποσοστό των Βρετανών ακολουθούν οι Αμερικανοί και οι Ιταλοί, καθώς παρουσιάζουν παρόμοια ποσοστά επί των συνολικών επιβατών, τα οποία αγγίζουν το 14%. Σημαντική επιρροή φαίνεται πως υπάρχει και στην αγορά της Ισπανίας, καθώς το 11,5 των τουριστών κρουαζιέρας στην Κέρκυρα το 2012 ήταν ισπανικής εθνικότητας. Τα ποσοστά των επιβατών γερμανικής και γαλλικής εθνικότητας ήταν 5,9 και 5,1, αντίστοιχα, ενώ μικρότερα αλλά σημαντικά ποσοστά φαίνεται πως παρουσιάζουν και οι αφίξεις Αυστραλών και Καναδών τουριστών, καθώς αυτές ξεπερνούν το 3,5% του συνόλου. Η επιρροή του προορισμού της Κέρκυρας είναι σαφώς μικρότερη σε χώρες όπως η Αυστρία και η Ελβετία, καθώς τα ποσοστά των επιβατών των χωρών αυτών ξεπερνούν κατά λίγο το 2% επί του συνόλου. Τέλος, οι τουρίστες διαφορετικής εθνικότητας καλύπτουν ένα ποσοστό που φτάνει το 15,7%.

Επιπρόσθετα, στο Διάγραμμα 34 παρουσιάζονται τα αντίστοιχα ποσοστά των χωρών προέλευσης των επιβατών στο λιμάνι του Βόλου. Τα ποσοστά αφορούν στο μέσο όρο των ποσοστών των χωρών προέλευσης για τα έτη 2000-2012. Η μεγαλύτερη αγορά προέλευσης για το λιμάνι του Βόλου είναι η γερμανική, καθώς το 34,1% των τουριστών που επισκέπτονται το λιμάνι του Βόλου με κρουαζιερόπλοια είναι Γερμανοί. Ακολουθεί η αγορά της Βρετανίας με το ποσοστό των Βρετανών να ξεπερνά κατά λίγο το 14% και η αγορά της Ιταλίας με 10,4% επί του συνόλου. Επιπρόσθετα, περίπου 6,3% των τουριστών κρουαζιέρας στο Βόλο προέρχονται από τις ΗΠΑ, ενώ σημαντική διείσδυση φαίνεται πως έχει ο προορισμός του Βόλου στην αγορά του Ισραήλ, λαμβάνοντας υπόψη πως το 6% των επιβατών προέρχονται από τη συγκεκριμένη αγορά. Στα αξιοσημείωτα του διαγράμματος είναι και το ποσοστό της Κυπρίων που ξεπερνά διαχρονικά το 4,2%.

Επιχειρώντας μια σύγκριση της επιρροής των δύο λιμένων στις διαφορετικές χώρες-αγορές το συμπέρασμα που προκύπτει είναι πως υπάρχουν διαφοροποιήσεις στη σύνθεση του συνόλου των επιβατών που επισκέπτονται τα δύο λιμάνια. Κυρίαρχη χώρα προέλευσης για το λιμάνι της Κέρκυρας είναι το Η.Β. ενώ στο Βόλο η Γερμανία. Ωστόσο, το ποσοστό των Γερμανών στο βόλο είναι σημαντικά υψηλότερο από αυτό των Βρετανών στην Κέρκυρα. Από την άλλη, τα λιμάνια επιδεικνύουν σημαντική επιρροή σε κοινές χώρες η οποία όμως αποτυπώνεται με διαφορετικά ποσοστά αφίξεων. Τέλος, οι δυο προορισμοί φαίνεται πως ασκούν επιρροή και σε διαφορετικές χώρες, καθώς η Κέρκυρα αποτελεί



1Διάγραμμα 33 Κατανομή Τουριστών Κρουαζιέρας ανά Εθνικότητα στο Λιμάνι της Κέρκυρας (2012) Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας, 2013; Ιδία Επεξεργασία



2Διάγραμμα 34 Κατανομή Τουριστών Κρουαζιέρας ανά Εθνικότητα στο Λιμάνι του Βόλου (2000 – 2012) Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Βόλου, 2013; Ιδία Επεξεργασία



πόλο έλξης για σημαντικό αριθμό Καναδών και Αυστραλών, οι οποίοι δεν φαίνεται να επισκέπτονται τόσο μαζικά το Βόλο. Από την άλλη, ο Βόλος προτιμάται από Ισραηλινούς και Κύπριους οι οποίοι δεν κατέχουν σημαντικά ποσοστά στη σύνθεση της επιβατικής κίνησης του λιμένα της Κέρκυρας.

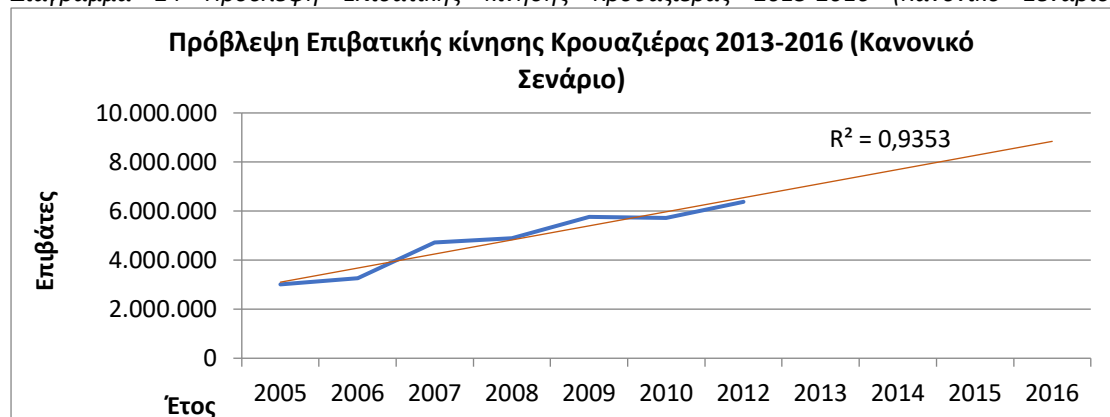
## 2.4 Οι Εκτιμήσεις της Εξέλιξης της Επιβατικής Κίνησης Κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Όπως προαναφέρθηκε, η κρουαζιέρα αποτελεί ένα κλάδο η εξέλιξη του οποίου επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες. Η ανάλυση που προηγήθηκε κατέδειξε τις σημαντικές διακυμάνσεις της ετήσιας κίνησης, τόσο σε επίπεδο χωρών, όσο και στο επίπεδο των μεμονωμένων λιμένων. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η κάθετη πτώση της επιβατικής κίνησης των προορισμών που επηρεάστηκαν από τα γεγονότα της «Αραβικής Άνοιξης» και οι επιπτώσεις που είχε στην Ιταλική αγορά το ατύχημα του πλοίου «Costa Concordia». Συνεπώς, η διενέργεια προβλέψεων για τη διακύμανση της επιβατικής κίνησης σε μελλοντικές περιόδους ενέχει σημαντική αβεβαιότητα.

Επιπρόσθετα, και όσον αφορά την πρόβλεψη της μελλοντικής εξέλιξης της κρουαζιέρας στον Ελλαδικό χώρο, θα πρέπει να αναφερθεί πως αυτή καθίσταται ακόμη πιο αβέβαιη εξαιτίας παραγόντων που έχουν να κάνουν όχι με το εξωτερικό και εσωτερικό περιβάλλον της ελληνικής αγοράς, αλλά με τη στατιστική σημαντικότητα των αποτελεσμάτων. Πιο συγκεκριμένα, η περιορισμένη σχετικά σε όρους ετών αναφοράς επίσημη βάση δεδομένων της επιβατικής κίνησης των ελληνικών λιμένων καθιστά τα αποτελέσματα των οικονομετρικών μοντέλων χρονολογικών σειρών ασταθή. Συνεπώς, η χρησιμοποίηση οικονομετρικών μεθόδων εκτίμησης της μελλοντικής κίνησης των ελληνικών προορισμών κρίνεται αδύνατη. Η εκτίμηση των μελλοντικών αφίξεων κρουαζιέρας στην Ελλάδα στην παρούσα μελέτη θα στηριχθεί στην κατασκευή τριών διαφορετικών σεναρίων. Τα τρία σεναρία θα δομηθούν με την προσθήκη διαφορετικών γραμμών τάσης στα υπάρχοντα δεδομένα.

Το πρώτο σενάριο στηρίζεται στην υιοθέτηση της γραμμικής γραμμής τάσης και στην υπόθεση πως η ετήσια επιβατική κίνηση θα αυξάνεται με σταθερό ρυθμό. Σύμφωνα με το συγκεκριμένο σενάριο το 2016 οι επισκέπτες κρουαζιέρας θα προσεγγίζουν τα 9 εκ.. Αν το διεθνές περιβάλλον του κλάδου της κρουαζιέρας δε διαφοροποιηθεί σημαντικά, η πραγματοποίηση του συγκεκριμένου στόχου κρίνεται ως εφικτή. Πιο συγκεκριμένα, λαμβάνοντας υπόψη πως μεγάλο μέρος των τουριστών κρουαζιέρας της Ελλάδας προέρχεται από την Ευρώπη, η διατήρηση σταθερών ρυθμών ανάπτυξης εξαρτάται πρωτίστως από την εξέλιξη της ύφεσης που πλήττει την Ευρώπη και αν το αρνητικό κλίμα αρχίσει να αντιστρέφεται στα αμέσως επόμενα χρόνια. Από την άλλη, οι ρυθμοί ανάπτυξης θα διατηρηθούν σταθερά θετικοί, αν η διεύδυση των Μεσογειακών προορισμών στις αγορές εκτός Ευρώπης παραμείνει αύξουσα, αντισταθμίζοντας έτσι τις όποιες απώλειες τουριστών από την Ευρώπη κατά τη διάρκεια της κρίσης.

Διάγραμμα 24 Πρόβλεψη Επιβατικής κίνησης Κρουαζιέρας 2013-2016 (Κανονικό Σενάριο)

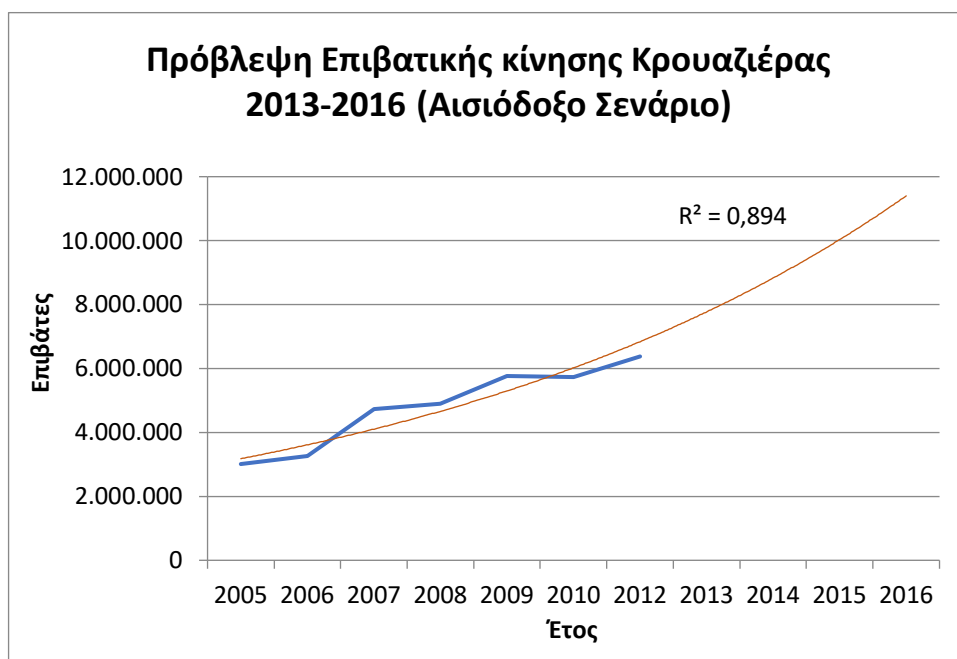


Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

Το δεύτερο σενάριο στηρίζεται στην υιοθέτηση της εκθετικής γραμμής τάσης. Η συγκεκριμένη παραδοχή καθιστά το συγκεκριμένο σενάριο ως το πιο αισιόδοξο για την ετήσια αύξηση των

τουριστών κρουαζιέρας στην Ελλάδα για τα επόμενα χρόνια. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις που προκύπτουν από τη συγκεκριμένη γραμμική τάση, οι τουρίστες που θα επισκεφτούν την Ελλάδα τα επόμενα χρόνια θα αυξάνονται συνεχώς, ξεπερνώντας τα έντεκα εκατομμύρια το 2017. Η πραγματοποίηση του συγκεκριμένου σεναρίου προϋποθέτει την άμεση έξοδο της Ευρώπης από την κρίση και την επάνοδο των Ευρωπαϊκών εθνικών οικονομιών σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης. Επιπλέον, προϋποθέτει τη διείσδυση των μεσογειακών και ελληνικών προορισμών με ταχείς ρυθμούς στις αγορές εκτός Ευρώπης.

Διάγραμμα 25 Πρόβλεψη Επιβατικής κίνησης Κρουαζιέρας 2013-2016 (Αισιόδοξο Σενάριο)

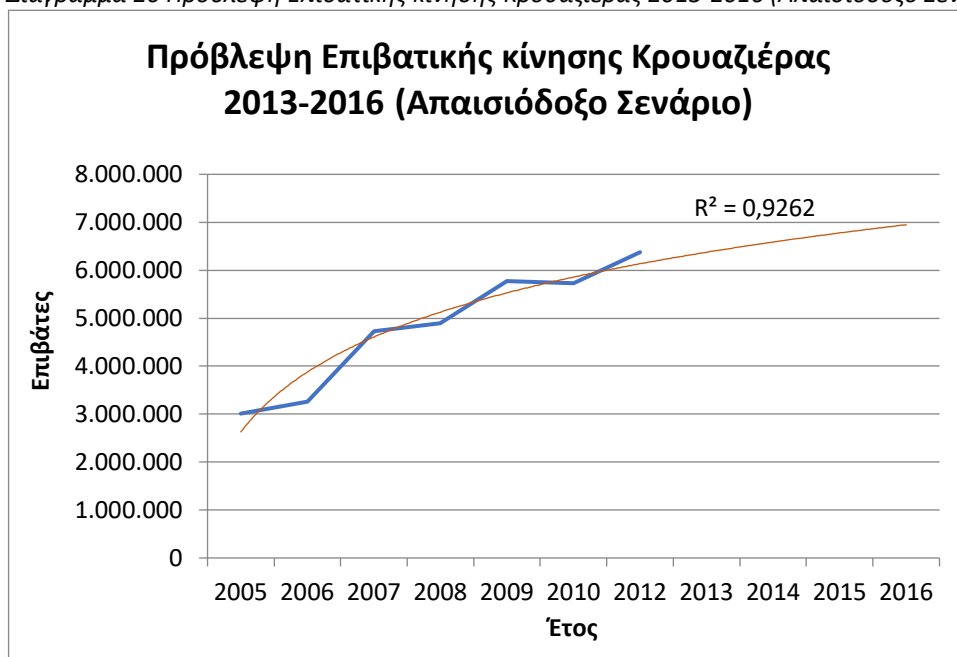


Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ίδια Επεξεργασία

Τέλος, το τελευταίο σενάριο χαρακτηρίζεται ως το πιο μετριοπαθές. Οι προβλέψεις του συγκεκριμένου σεναρίου στηρίζονται στην υιοθέτηση της λογαριθμικής γραμμής τάσης. Σύμφωνα με την τάση του σεναρίου οι ρυθμοί ανάπτυξης τα αμέσως επόμενα έτη θα αυξάνονται βραδέως, ενώ από ένα χρονικό σημείο και έπειτα ο ετήσιος αριθμός τουριστών θα παραμένει σταθερός. Η επικράτηση του συγκεκριμένου σεναρίου θα πραγματοποιηθεί σε περίπτωση που η κρίση στην Ε.Ε. θα βαθαίνει στο πέρασμα του χρόνου, επηρεάζοντας αρνητικά τις προοπτικές των οικονομιών και των βόρειων κρατών, τα οποία αποτελούν βασικούς τροφодότες του ελληνικού τουρισμού. Από την άλλη, οι χαμηλοί ρυθμοί ανάπτυξης θα επικρατήσουν και στην περίπτωση που ο τουρισμός κρουαζιέρας δεν καταφέρει να διεισδύσει περαιτέρω στις υπόλοιπες χώρες ή αν προορισμοί όπως η Ασία και Αυστραλία καταστούν πιο ελκυστικοί για μέρος των καταναλωτών της παγκόσμιας αγοράς.

Λαμβάνοντας υπόψη τη στατιστική σημαντικότητα των τριών εξισώσεων των γραμμών τάσεων θα πρέπει να ειπωθεί πως το σενάριο της γραμμικής αύξησης της ετήσιας επιβατικής κίνησης στην Ελλάδα φαίνεται να είναι το επικρατέστερο, καθώς εφαρμόζει καλύτερα στα δεδομένα. Πιο συγκεκριμένα, ο συντελεστής  $R^2$  της συγκεκριμένης πρόβλεψης έχει τη μεγαλύτερη τιμή εκ των τριών. Όπως προαναφέρθηκε, η απουσία μεγάλου αριθμού παρατηρήσεων και η μη χρησιμοποίηση εξειδικευμένων υποδειγμάτων αφαιρούν πόντους εγκυρότητας από τις προβλέψεις της παρούσας μελέτης. Η χρησιμοποίηση νέων δεδομένων τα οποία θα προκύψουν από τα στοιχεία των επόμενων ετών και θα αφορούν σε όλα τα ελληνικά λιμάνια θα καθιστούν τη χρησιμοποίηση οικονομετρικών εκτιμήσεων ασφαλέστερη. Σε κάθε περίπτωση, πρέπει να αναφερθεί πως η επικράτηση ή μη ενός σεναρίου εξαρτάται από μια πλειάδα παραγόντων υπό και έξω από τον έλεγχο των φορέων ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας στη χώρα. Συνεπώς, το κύριο μέλημα των ελληνικών αρχών θα πρέπει να είναι η ύπαρξη ετοιμότητας, ώστε ο εγχώριος τουριστικός κλάδος να είναι σε θέση να ανταπεξέλθει επιτυχώς στις οποιεσδήποτε μελλοντικές εξελίξεις.

Διάγραμμα 26 Πρόβλεψη Επιβατικής κίνησης Κρουαζιέρας 2013-2016 (Απαισιόδοξο Σενάριο)



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2013; ΕΛΙΜΕ, 2013; Ιδία Επεξεργασία

## Κεφάλαιο 3. Καταγραφή, κωδικοποίηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου Θεσμικού – νομικού πλαισίου

Η πιο σημαντική νομοθετική μεταρρύθμιση στον τομέα της κρουαζιέρας έγινε σχετικά πρόσφατα, τον Απρίλιο του 2012, με σκοπό να συμβάλει στη βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, με το Νόμο 4072/2012 υλοποιείται η πλήρης άρση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών καμποτάζ από πλοία που εκτελούν περιηγητικούς πλόες (κρουαζιέρα) και έχουν ως αφετηρία ελληνικό λιμένα. Τα πλοία με σημαίες τρίτων κρατών δύνανται πλέον να πραγματοποιούν πλόες χωρίς την υποχρέωση σύναψης ειδικής σύμβασης της πλοιοκτήτριας εταιρείας ή της εταιρείας που εκμεταλλεύεται το πλοίο με το κράτος, δίχως να υπάρχουν άλλοι περιορισμοί, όπως η απαίτηση εφαρμογής της ‘αρχής της αμοιβαιότητας’ από το κράτος-σημαία, ή η ελάχιστη παραμονή σε λιμάνι.

Χάριν πληρότητας της αποτύπωσης και ανάλυσης του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, σκόπιμη είναι η αναφορά και σε άλλες συναφείς νομοθετικές πρωτοβουλίες, οι οποίες παρότι δεν αφορούν ευθέως στον τομέα της κρουαζιέρας, ωστόσο έχουν κάποια συνάφεια αφού στοχεύουν στην αναμόρφωση του πλαισίου του θαλάσσιου τουρισμού. Πρόκειται για μέτρα που διαφοροποιούν το ισχύον καθεστώς, διευρύνουν το εύρος και την ποικιλία των δραστηριοτήτων, απλοποιούν τις διαδικασίες. Συγκεκριμένα προβλέπεται:

1. Ενοποίηση του κλάδου Θαλάσσιου Τουρισμού σε κοινό θεσμικό πλαίσιο (από τα μικρά σκάφη μέχρι τις θαλαμηγούς και τα ημερόπλοια).
2. Απαλοιφή των διακρίσεων στη βάση «αυθαίρετων» κριτηρίων (μήκος, διάρκεια ναύλωσης και τύπος ναύλωσης).
3. Κοινή διαδικασία «έναρξης δραστηριότητας» ανεξαρτήτως του τύπου του σκάφους.
4. Αλλαγή του κριτηρίου επαγγελματικότητας (από την καταμέτρηση ημερών σε σύστημα υπολογισμού).
5. Μείωση της γραφειοκρατίας (με την κατάργηση αναθεωρήσεων).
6. Επέκταση των τρόπων ναύλωσης (από αποκλειστικά ολική και σε μερική και σε πακέτο με συνδυασμό πολλών τρόπων).
7. Δημιουργία ολοκληρωμένου και ενιαίου μητρώου σκαφών αναψυχής για την παρακολούθηση του κλάδου και την εκπόνηση στρατηγικών μέτρων ή κινήτρων.
8. Παροχή δυνατότητας ερασιτεχνικής αλιείας από τα σκάφη αναψυχής.

### 3.1 Το διεθνές και ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο

Μία από τις σημαντικότερες εκδηλώσεις της πλήρους κυριαρχίας του παράκτιου κράτους ως προς τη διακίνηση πλοίων από και προς τους λιμένες του είναι το προνόμιο της ακτοπλοΐας υπέρ των πλοίων με εθνική σημαία. Στην ελληνική έννομη τάξη το προνόμιο της ακτοπλοΐας υπέρ των ελληνικών πλοίων ρυθμίζεται από τα άρθρα 165-166 ΚΑΝΔ και σειρά π.δ. Ειδικότερα, η μεταφορά επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων αποτελεί δικαίωμα των ελληνικών πλοίων που έχουν αναγνωρισθεί ως επιβατηγά και έχουν αναλάβει, συμφώνως προς τις ισχύουσες διατάξεις, την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ ελληνικών λιμένων επακριβώς καθορισμένων (ΚΑΝΔ 165 παρ. 1).

Στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής έννομης τάξης, η διατήρηση του εθνικού προνομίου της ακτοπλοΐας θεωρήθηκε μη συμβατή με την πολιτική του ελεύθερου ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς συνιστούσε εμπόδιο στην ελεύθερη παροχή των θαλάσσιων υπηρεσιών στον ενδοκοινοτικό χώρο. Έτσι, με δέσμη Κανονισμών (4055-4058/1986) ρυθμίσθηκαν, σε επίπεδο δευτερογενούς κοινοτικού δικαίου, ζητήματα ως προς το άνοιγμα της κοινής ναυτιλιακής αγοράς, την ελεύθερη κυκλοφορία εργαζομένων, την παροχή υπηρεσιών και την εγκατάσταση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ενώ με τον Κανονισμό 3577/1992 ήρθη βαθμιαίως το προνόμιο της ακτοπλοΐας ως προς τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ των λιμένων μίας και της αυτής χώρας (μεταφορές δηλαδή μεταξύ των ηπειρωτικών της λιμένων, μεταξύ των ηπειρωτικών και νησιωτικών της λιμένων και μεταξύ των νησιωτικών της λιμένων).<sup>2</sup> Με τις διατάξεις του Νόμου, το δικαίωμα διενέργειας περιηγήσεων μεταξύ ελληνικών λιμένων, που ισχύει για τα υπό κοινοτική σημαία επιβατηγά πλοία, απονέμεται και στα πλοία με σημαία τρίτου κράτους.

<sup>2</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, τ. 1, 2003, σελ. 40 επ., ιδίας, *Η άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας*, Αρμ. 1995, σελ. 1 επ..

Σχετικώς σημειώνεται ότι, κατά την άσκηση των σχετικών με την παραχώρηση του ανωτέρω δικαιώματος αρμοδιοτήτων των οργάνων της Διοίκησης, ενδέχεται να τύχουν εφαρμογής και ρυθμίσεις που ισχύουν βάσει της κανονιστικής αρμοδιότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε τομείς όπου αυτή αναπτύσσει σχετική δράση. Αυτό διαπιστώνεται ιδίως στο πλαίσιο της απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της νομοθεσίας που ισχύει σε θέματα ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών και προστασίας του περιβάλλοντος. Μεταξύ άλλων μπορούν να αναφερθούν, ο Κανονισμός 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31.3.2004, για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις<sup>3</sup>, Οδηγία 2005/65/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26.10.2005, σχετικώς με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων<sup>4</sup>, Κανονισμός 336/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15.2.2006, για την εφαρμογή του διεθνούς κώδικα διαχείρισης της ασφάλειας εντός της Κοινότητας και την κατάργηση του κανονισμού 3051/95 του Συμβουλίου<sup>5</sup> και Οδηγία 2008/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17.6.2008, περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική)<sup>6</sup>. Εξ άλλου, από την επιφύλαξη, στην παρ. 1 (α) του άρθρου 1, της σχέσης αμοιβαιότητας, που απαιτεί ο Έλληνας νομοθέτης να ισχύει μεταξύ των τρίτων κρατών τη σημαία των οποίων θα φέρουν τα πλοία τα οποία θα εκτελέσουν πλόες ως άνω και των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΕΟΧ, αφήνεται ενδεχομένως να διαφανεί η πρόθεσή του να συμμορφώνεται προς τυχόν πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως προς την εγκαθίδρυση της ενιαίας αγοράς, ειδικότερα δε έναντι τρίτων κρατών που διεκδικούν μερίδιο στην εσωτερική αγορά.

Υπό το φως των ανωτέρω, παρά το ότι δεν αναφέρεται ρητώς στο Νόμο, εννοείται ότι οι ως άνω δεσμεύσεις διέπουν τη δράση της Διοίκησης κατά τη σύναψη των εν λόγω συμβάσεων. Τα όργανά της, επομένως, δεν δύναται κατά τις σχετικές συμφωνίες να αφίστανται από την τήρηση των υποχρεώσεων της χώρας μας σε κοινοτικό επίπεδο ούτε να θεσπίζουν ρυθμίσεις που θα μπορούσαν να διαταράξουν την εσωτερική αγορά, θίγοντας την ελευθερία παροχής υπηρεσιών από πλοία με σημαία κράτους μέλους. Αυτονόητο είναι επίσης ότι η σχετική δέσμευση ισχύει και για τους κανόνες της εσωτερικής νομοθεσίας που διέπει συνταγματικώς προστατευόμενα αγαθά, όπως, επί παραδείγματι, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των πολιτιστικών αγαθών στον βυθό.

## 3.2 Το ελληνικό δίκαιο

### 3.2.1 Ο νόμος 3287/2010 «Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα»

Ο νόμος θέτει το γενικό πλαίσιο υπό το οποίο πλοία με σημαία τρίτων χωρών θα δύνανται να εκτελούν πλόες περιηγήσεων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων. Ειδικότερα, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες ή οι εταιρείες οι οποίες εκμεταλλεύονται τα πλοία θα συνάπτουν σύμβαση με το Ελληνικό Δημόσιο, το ακριβές περιεχόμενο της οποίας και

<sup>3</sup> ΕΕ L 129/29.4.2004, σελ. 0006–0091.

<sup>4</sup> ΕΕ L 310/25.11.2005, σελ. 0028–0039.

<sup>5</sup> ΕΕ L 064/4.3.2006, σελ. 0001–0024.

<sup>6</sup> ΕΕ L 164/25.6.2008, σελ. 0019–0040.

άλλοι όροι της, οι οποίοι θα έχουν ενιαίο και γενικό χαρακτήρα για όλα τα πλοία, θα ορισθούν με Κ.Υ.Α.

3.2.2 ΚΥΑ 117/14.12.2010 «Καθορισμός των δικαιολογητικών και ορισμός του περιεχομένου της Σύμβασης για την Εκτέλεση Περιηγητικών Πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 1 παρ. 1 περ. γ' του ν. 3872/2010 (ΦΕΚ Α' 148/3.9.2010)

Συνοψίζει τα δικαιολογητικά που πρέπει να καταθέσει η ενδιαφερόμενη πλοιοκτήτρια εταιρία στις ελληνικές αρχές για την αδειοδότησή της προκειμένου να εκτελέσουν κυκλικά περιηγητικά ταξίδια αναψυχής με αφετηρία και τελικό προορισμό κάποιον ελληνικό λιμένα.

3.2.3 Νόμος 4072/2012 «Βελτίωση επιχειρηματικού περιβάλλοντος - Νέα εταιρική μορφή - Σήματα - Μεσίτες Ακινήτων - Ρύθμιση θεμάτων ναυτιλίας, λιμένων και αλιείας και άλλες διατάξεις»<sup>7</sup>

Ρυθμίζει διάφορα ζητήματα και, μεταξύ άλλων, θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας». Σημαντική για τον τομέα της κρουαζιέρας διάταξη είναι το άρθρο 222 του νόμου, το οποίο τροποποιεί τα άρθρα 1-4 του ν. 3872/2010. Συμφώνα με τη διάταξη του άρθρου 222, το δικαίωμα εκτέλεσης πλόων του άρθρου 165 παρ. 3 περ. β' του ΚΔΝΔ που παρέχεται σε πλοία με κοινοτική σημαία και σημαία χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) «παρέχεται εφεξής και στα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, με την προϋπόθεση ότι τα πλοία, τα οποία διενεργούν τους πλόες, έχουν μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη των 49 επιβατών και εκτελούν κυκλικό περιηγητικό ταξίδι, μεταξύ του αφετήριου ελληνικού λιμένα και ελληνικών ή και ξένων λιμένων, με αποκλειστικό σκοπό την θαλάσσια αναψυχή και περιήγηση των επιβατών, έναντι ενιαίου εισιτηρίου (ναύλου) και υπό τον όρο ότι ο λιμένας τουριστικής αποβίβασης των επιβατών είναι ο αφετήριος λιμένας»

σημειώνεται ότι, υπό το ισχύον καθεστώς, μεταξύ των προϋποθέσεων που πρέπει να συντρέχουν αθροιστικώς, για τη διενέργεια των πλόων, περιλαμβάνεται και η σχέση αμοιβαιότητας μεταξύ των τρίτων χωρών, τη σημαία των οποίων φέρουν τα πλοία που θα εκτελέσουν τους πλόες, και των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ε.Ο.Χ. για τη διενέργεια αντίστοιχων πλόων, προϋπόθεση η οποία, διά της προτεινόμενης ρύθμισης, καταργείται, δίχως να αιτιολογείται σαφώς η σχετική νομοθετική πρωτοβουλία.

### 3.3 Αξιολόγηση θεσμικού πλαισίου και τεκμηρίωση απαραίτητων μεταρρυθμίσεων

Η πρόσφατη αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου με την πλήρη κατάργηση του καμποτάζ αναμένεται να ωφελήσει την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα, καταργώντας ένα γραφειοκρατικό εμπόδιο και καθιστώντας πολύ πιο ευχερή τη δραστηριοποίηση στο χώρο της κρουαζιέρας από πλοία με σημαία τρίτης χώρας. Σημειώνεται ότι η Ελλάδα είναι σήμερα ο 2ος δημοφιλέστερος προορισμός κρουαζιέρας (19.6% – 4.3 εκ. επισκέψεις). Το σημαντικότερο είναι ότι πρόκειται για δυναμική αγορά – στον ευρωπαϊκό χώρο τα 2 εκ. επιβάτες του 2005 έγιναν 6 εκ. το 2011 και όλες οι προβλέψεις είναι θετικές. Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, συνολικά υπάρχουν 50 διαφορετικοί ελληνικοί ηπειρωτικοί και νησιωτικοί προορισμοί που αποτελούν προορισμούς κρουαζιέρας – μπορούν να αξιοποιηθούν για την προσφορά σημαντικού αριθμού διαδρομών καμποτάζ από μια βιομηχανία που αναζητά «νέους προορισμούς» και «νέους συνδυασμούς προορισμών».

Περαιτέρω, δυο στα τρία πλοία που διατηρούν οι εταιρίες κρουαζιέρας βρίσκονται κάτω από μη-κοινοτικές σημαίες. Σήμερα τα πλοία αυτά μπορούν να δραστηριοποιηθούν σε ένα απελευθερωμένο περιβάλλον-αγορά για τις εταιρείες κρουαζιέρας όπως ισχύει στις κυριότερες αγορές κρουαζιέρας παγκοσμίως. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι ανταγωνίστριες χώρες δεν έθεταν κανένα περιορισμό στις εταιρείες κρουαζιέρας με αποτέλεσμα να αυξάνεται η ανταγωνιστικότητά τους έναντι των ελληνικών λιμένων. Ταυτόχρονα, με την κατάργηση της σύμβασης προωθείται η δυνατότητα του homeporting – δηλαδή η χρησιμοποίηση ενός λιμένα ως αφετηρία κρουαζιέρας – το οποίο επιφέρει πολλαπλάσια

<sup>7</sup> ΦΕΚ 86/Α/11-4-2012.

οικονομικά οφέλη. Ήδη υπάρχουν 2 νέοι προορισμοί για homeporting – Ρόδο και Ηράκλειο- και αναμένονται περισσότερα νέα όταν προγραμματίσουν οι εταιρίες τα δρομολόγιά τους για τα επόμενα έτη.

### 3.4 Τεκμηρίωση λοιπών θεσμικών αλλαγών και προτάσεων

Το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο για την κρουαζιέρα, όπως διατυπώθηκε παραπάνω, δημιουργεί ισχυρές προσδοκίες για βελτίωση και περαιτέρω ανάπτυξη των σχετικών υπηρεσιών στη χώρα μας, μένει ωστόσο να δοκιμαστεί στην πράξη. Αν και θα ήταν εξαιρετικά πρόωρο να κατατεθούν προτάσεις για τροποποίηση ή αναθεώρηση του νέου αυτού πλαισίου, μπορούν ωστόσο να επισημανθούν συγκεκριμένα σημεία τα οποία έχουν κατά καιρούς επισημανθεί από εμπλεκόμενους φορείς και θα μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο επεξεργασίας και, ενδεχομένως, περαιτέρω θεσμικής προσαρμογής. Δεν αφορούν άμεσα στην παροχή υπηρεσιών κρουαζιέρας, αλλά συνδέονται και μπορούν να επηρεάσουν τις εν λόγω υπηρεσίες. Σταχυολογούνται κατωτέρω τα κύρια σημεία:

- **Λειτουργία των τελωνείων** στην περιφέρεια και ιδιαίτερα στις περιοχές που προσεγγίζουν κρουαζιερόπλοια. Οι φορείς του κλάδου έχουν κατά καιρούς επισημάνει ότι απαιτείται η αναδιοργάνωση των τελωνείων στα σημεία προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων χάριν ταχύτερης και αποτελεσματικών ελέγχων χωρίς να επιβαρύνεται η περιηγητή διαδικασία με πολύωρες καθυστερήσεις.
- **Λειτουργία και αρμοδιότητες της ΔΟΥ Πλοίων** στον Πειραιά για την οποία κυοφορείται απορρόφηση από τη ΦΑΕ Πειραιά.
- **Υποδομή των λιμένων**, η οποία ακόμη υστερεί, για την προσέγγιση και φιλοξενία των κρουαζιερόπλοιων και την υποδοχή των επιβαίνόντων.
- **Ζητήματα τουριστικής φύσεως**, μεταξύ των οποίων η διεύρυνση της τουριστικής περιόδου, τα ωράρια λειτουργίας των αρχαιολογικών χώρων και μουσείων, αλλά και οι απευθείας υπερατλαντικές αεροπορικές συνδέσεις (θέμα που σχετίζεται και με τα τέλη του αεροδρομίου της Αθηνών).
- Ζητήματα σχετικά με τη **χορήγηση βίζας σε επισκέπτες τρίτων χωρών** εκτός Συνθήκης Σένγκεν, οι οποίοι επιθυμούν να επισκεφθούν την Ελλάδα με κρουαζιερόπλοια. Θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο ρυθμιστικών αλλαγών προκειμένου να διευκολύνεται η ροή των τουριστών με διαδικασίες έγκαιρα γνωστές στις διαχειρίστριες εταιρίες κρουαζιερόπλοιων.

Η επεξεργασία των ανωτέρω ζητημάτων θα μπορούσε να οδηγήσει σε αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο αρμοδιότητας του Υπουργείου Τουρισμού με προοπτική να μετεξελιχθεί η Ελλάς σε κόμβο «homeport», στην Αν. Μεσόγειο εκμεταλλευόμενη τις τάσεις που καταγράφονται σήμερα στον κλάδο της κρουαζιέρας (σημ.: πρόσφατα, οι εκπρόσωποι των δύο μεγαλύτερων εταιριών κρουαζιέρας στον κόσμο, Carnival και Royal Caribbean, επισκέφτηκαν την Ελλάδα και δήλωσαν ότι η Ελλάδα είναι ένας εξαιρετικά δημοφιλής προορισμός για τις εταιρείες του, χρειάζονται ωστόσο περαιτέρω μεταρρυθμίσεις).

Κλείνοντας, σημειώνεται ότι το νέο θεσμικό πλαίσιο κάλυψε τις σχετικές απαιτήσεις των εμπλεκόμενων φορέα, καθώς και τις ανάγκες εναρμόνισης με το Κοινοτικό δίκαιο.

Από μια πρώτη έρευνα, δεν προέκυψαν νέα θεσμικά αιτήματα του κλάδου, πλην των ανωτέρω αναφερόμενων. Σε κάθε περίπτωση, στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους εμπλεκόμενους φορείς καθώς και στο πλαίσιο της έρευνας με τη χρήση ερωτηματολογίου, θα διερευνηθεί η όποια ανάγκη για τυχόν νέες θεσμικές αλλαγές και σε περίπτωση που διαπιστωθούν θα ενσωματωθούν στη σχετική υποενοότητα της μελέτης.

## Κεφάλαιο 4. Αξιολόγηση του υφιστάμενου Χωροταξικού Πλαισίου ως προς την αποτελεσματικότητά του για την ανάπτυξη των υποδομών κρουαζιέρας

Αντικείμενο του συγκεκριμένου πακέτου εργασίας αποτελεί η αξιολόγηση του υφιστάμενου Χωροταξικού Πλαισίου ως προς την αποτελεσματικότητά του για την ανάπτυξη των υποδομών κρουαζιέρας. Στο πλαίσιο, λοιπόν, της παρούσας ενέργειας, η ομάδα έργου κατέγραψε και ανέλυσε το υπάρχον Χωροταξικό Πλαίσιο επισημαίνοντας διαπιστωμένες ελλείψεις, κενά και ασάφειες που δεν προωθούν και δυσχεραίνουν την ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών.

Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκε αναλυτική αξιολόγηση του υφιστάμενου Χωροταξικού Πλαισίου και ειδικότερα των Ειδικών Τομεακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού - όπως είναι αυτό του Τουρισμού - προς την πληρότητα και την αποτελεσματικότητά του.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η ομάδα έργου, συμπεριέλαβε στην έρευνά της και τη μελέτη του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού για τον Τουρισμό.. Στις υποενότητες του παρόντος κεφαλαίου, θα επισημανθούν τα κρίσιμα σημεία των σχεδίων αυτών, ενώ παράλληλα θα τεθούν υπό προϋποθέσεις για τις αναγκαίες παρεμβάσεις ή τροποποιήσεις του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, ώστε να συμβάλει στην προώθηση των αναγκαίων λιμενικών ή άλλων επενδύσεων (σχετιζόμενων με τον τουρισμό κρουαζιέρας), εφόσον αυτό αναδειχτεί και κριθεί σκόπιμο.

### 4.1 Αξιολόγηση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την κρουαζιέρα (ΦΕΚ 128 Α/03.07.2008)

Με το ΦΕΚ 128-Α/3-7-2008 κυρώθηκε το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, το οποίο κάλυψε το κενό που είχε δημιουργηθεί ανάμεσα στα θεσμοθετημένα από το 2003 Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού σχεδιασμού και στην ανυπαρξία των εθνικών κατευθύνσεων και στρατηγικών επιλογών που θα προέκυπταν μέσα από το Γενικό αυτό πλαίσιο, όπως ακριβώς προέβλεπε ο 2742/99. Το ΓΠΧΣΑΑ, λόγω και του στρατηγικού του χαρακτήρα, επικεντρώνεται στην υιοθέτηση και αναφορά γενικών αρχών οργάνωσης δραστηριοτήτων και χωρικής εξειδίκευσης των περιοχών για κλάδους της οικονομίας ή ειδικές υποδομές. Στο πλαίσιο αυτό η ανάλυση της ομάδας επικεντρώθηκε στην αξιολόγηση των αναφορών του ΓΠΧΣΑΑ στις υποδομές λιμένων που παρουσιάζουν εξειδίκευση ή προδιαγράφουν δυναμική για την ανάπτυξη τουρισμού κρουαζιέρας.

Μέσα από την αξιολόγηση του ΓΠΧΣΑΑ σχετικά με τις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές, η κύρια στρατηγική που προτείνεται περιλαμβάνει:

- Ανάπτυξη λιμενικών υποδομών που θα φιλοξενούν με ασφάλεια και ποιότητα τα σύγχρονα πλωτά μέσα και τους επιβάτες τους (λιμενοβραχίονες, προβλήτες, αίθουσες επιβίβασης με κλιματισμό, χώροι υγιεινής κ.ά.).
- Υιοθέτηση και στις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές του συστήματος hub & spoke (κυρίως) ή hub & feeder, με τις προϋποθέσεις: (α) της ηλεκτρονικής διασύνδεσης όλων των δρομολογίων των επιβατικών μέσων (ακτοπλοΐα, αεροσκάφη, σιδηρόδρομος, υδροπλάνα κ.ά.) σε πραγματικό χρόνο, (β) του συντονισμού του συνολικού επιβατικού μεταφορικού συστήματος από εξειδικευμένο φορέα διαχείρισης της κίνησης και των δρομολογίων, (γ) της λειτουργικής σύνδεσης των μέσων σε κάθε χωρική ενότητα (π.χ. άμεση και ποιοτική οδική εξυπηρέτηση μεταξύ θαλάσσιων λιμένων και αερολιμένων σε κάθε νησί) και (δ) της ενδυνάμωσης, με κάθε πρόσφορο μέσο, της συγκοινωνίας μεταξύ των νησιών και του περιορισμού της εξάρτησης, στην περίπτωση των νησιών του Αιγαίου, από τον λιμένα του Πειραιά.
- Επέκταση της δυνατότητας παροχής υπηρεσιών θαλάσσιου ταξί από πιστοποιημένους κυβερνήτες και πλωτά μέσα.
- Διερεύνηση της δυνατότητας παροχής θαλάσσιας συγκοινωνίας σε αστικές περιοχές με μεγάλο παραλιακό μέτωπο (Αττική, Θεσσαλονίκη κ.ά.).



Πιο συγκεκριμένα, σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές και τις λιμενικές υποδομές που αφορούν την δραστηριότητα της κρουαζιέρας και τις συναφείς υπηρεσίες δίδονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις:

- **Ενίσχυση του διεθνούς ρόλου των λιμένων της Αθήνας (σύστημα λιμένων Αττικής), της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας, του Ηρακλείου σε συνδυασμό με αυτό της Σούδας, της Αλεξανδρούπολης και του Βόλου, με σκοπό την ανάδειξη και εδραίωσή τους ως κύριων θαλάσσιων πυλών της χώρας.**
- **Διαρκής αναβάθμιση όλων των υφιστάμενων λιμένων με σημαντική εμπορευματική ή/και επιβατική κίνηση**
- **Άμεση εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες και συστημάτων για την πρόληψη και αντιμετώπιση θαλάσσιων περιβαλλοντικών ατυχημάτων, καθώς επίσης και δημιουργία καταλλήλων λιμένων καταφυγής.**
- **Όλοι οι νησιωτικοί λιμένες απαιτούν διαρκή αναβάθμιση** (εξαιτίας και της τεχνολογικής εξέλιξης των πλοίων), καθόσον αποτελούν το βασικό σημείο σύνδεσης των νησιών, τόσο μεταξύ τους, όσο και με την ηπειρωτική χώρα.
- **Κατασκευή νέων ή αναβάθμιση υφιστάμενων, εξειδικευμένων και μη, λιμενικών υποδομών που ενισχύουν (σε συνδυασμό με εξειδικευμένες υπηρεσίες) την τουριστική ανάπτυξη της χώρας μέσω του κλάδου της κρουαζιέρας (κρουαζιερόπλοια, mega yacht κ.ά.).** Μεταξύ των, πλέον πρόσφορων για την παροχή των πιο πάνω υπηρεσιών, λιμένων προτεραιότητας συγκαταλέγονται ο κεντρικός λιμένας του Πειραιά, της Ρόδου (Ακάντια), της Πάτμου, του Βόλου, της Μυκόνου, της Σαντορίνης, της Σύρου, του Ηρακλείου, του Κατάκολου, της Κέρκυρας, των Χανίων του Ρεθύμνου, της Καβάλας, της Κω, της Καλύμνου, της Λέρου κ.ά.

Τόσο στον νησιωτικό όσο και στον ηπειρωτικό χώρο (συμπληρωματικά και παράλληλα), σκόπιμη κρίνεται η ανάπτυξη εθνικού δικτύου αποκλειστικών εμπορευματικών μεταφορών, ανεξάρτητου από τις ακτοπλοϊκές γραμμές και τους περιορισμούς που η συγκεκριμένη αγορά επιβάλλει. Εν όψει αυτού, οι νησιωτικοί λιμένες της Χίου, της Ρόδου, της Σύρου, της Νάξου και της Κρήτης (ως κόμβοι), καθώς επίσης και οι ηπειρωτικοί λιμένες της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας, της Θεσσαλονίκης, του Βόλου, της Κύμης, του λιμενικού συστήματος της Αττικής, του Γυθείου, της Καλαμάτας, της Πάτρας, της Πρέβεζας και της Ηγουμενίτσας, της Χαλκίδας και της Στυλίδας θα ήταν σκόπιμο να εφοδιαστούν με «ελαφρές» υποδομές υποστήριξης τυποποιημένων εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών.

#### **4.2 Αξιολόγηση του θεσμοθετημένου Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΦΕΚ 3155 Β/12.12.2013)**

Κατά την ανάλυση και αξιολόγηση του ισχύοντος Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό, όπως κυρώθηκε και ισχύει με το ΦΕΚ 3155 Β/12.12.2013, προέκυψε ότι δίδονται κατευθύνσεις που σχετίζονται τόσο με την ανάπτυξη των υποδομών, όσο και ευρύτερων αναγκαίων αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την προώθηση της ειδικής αυτής μορφής τουρισμού και μάλιστα σε συμπληρωματικότητα και συσχέτιση (όπου το τοπικό τουριστικό σύστημα το επιτρέπει) με τον θαλάσσιο, πολιτιστικό κ.α. τουρισμό. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 6 ΕΙΔΙΚΕΣ – ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ, στην παράγραφο Γ1 προβλέπονται οι εξής στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης για τον τουρισμό κρουαζιέρας:

α. Βελτίωση και εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων και δημιουργία πυλών εισόδου επιβατών κρουαζιέρας (home ports) με σύγχρονες εγκαταστάσεις κατά προτεραιότητα σε αναπτυγμένες, αναπτυσσόμενες και μητροπολιτικές περιοχές που διαθέτουν αεροδρόμια διεθνών συνδέσεων.

β. Δημιουργία εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας (ports of call) σε λιμάνια που έχουν ήδη δυνατότητα, ή μπορούν να αποκτήσουν τη δυνατότητα να εξυπηρετούν μεγάλα κρουαζιερόπλοια και βρίσκονται σε περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος. Κατά προτεραιότητα οι περιοχές αυτές είναι: Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Κατάκολο, Ρόδος, Βόλος, Καβάλα, Κως, Πάτμος, Πύλος, Μύκονος, Σαντορίνη, Καλαμάτα, Κέρκυρα, Κρήτη.

γ. Ειδικά για την περίπτωση της Αττικής διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας στον Πειραιά, στην ευρύτερη περιοχή του Φαληρικού Όρμου και στο Λαύριο.

δ. Ανάδειξη των σταθμών κρουαζιέρας σε πολυθεματικούς προορισμούς μέσω διασύνδεσής τους με τα θεματικά δίκτυα των ευρύτερων περιοχών (πολιτιστικά, θρησκευτικά, φυσιολατρικά κ.ά.).

ε. Εξασφάλιση πρόσβασης των επιβατών κρουαζιέρας στους τουριστικούς πόρους των ευρύτερων περιοχών των σταθμών (βελτίωση συγκοινωνιών, διεύρυνση ωραρίου λειτουργίας μουσείων, αρχαιολογικών χώρων κ.λπ.).

στ. Πρόβλεψη διαχωρισμού λιμενικής ζώνης σε ζώνη για εξυπηρέτηση κρουαζιέρας και ζώνη εμπορικού/επιβατικού-ακτοπλοϊκού λιμένα και προσδιορισμός χρήσεων στην λιμενική ζώνη για εξυπηρέτηση τουρισμού κρουαζιέρας με αντίστοιχες λιμενικές και χερσαίες εγκαταστάσεις.

ζ. Ανάπτυξη στις παρυφές των σταθμών κρουαζιέρας χώρων εμπορικών χρήσεων, ψυχαγωγίας και προώθησης τοπικών προϊόντων.

η. Διαχείριση των επισκεπτών κρουαζιέρας με σκοπό αφενός την βέλτιστη εξυπηρέτησή τους και αφετέρου την προστασία του προορισμού από τις ταυτόχρονες αφίξεις κρουαζιερόπλοιων που εξαντλούν τα όρια των διαθέσιμων υποδομών (ΦΕΚ 3155 Β/2013)

## Κεφάλαιο 5. Συμπεράσματα

Έχοντας κωδικοποιήσει και αναλύσει το υφιστάμενο Χωροταξικό Πλαίσιο και έχοντας εντοπίσει τις υφιστάμενες ελλείψεις και αδυναμίες του, η ομάδα εργασίας προχώρησε στη διαπίστωση ότι σκόπιμο δεν είναι να υιοθετηθεί ή θεσμοθετηθεί ένα νέο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδίου και Αειφόρου Ανάπτυξης, ειδικά για τον Τουρισμό Κρουαζιέρας, αλλά να διασφαλιστεί ότι ως ειδική μορφή αποτυπώνεται στα υφιστάμενα Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού τόσο σε εθνικό επίπεδο (μέσω του ΓΠΧΣΑΑ και των ΕΠΧΣΑΑ), αλλά και των ΠΠΧΣΑΑ.

Ο Τουρισμός κρουαζιέρας, όπως έχει αναδειχτεί και από τις αναλύσεις που έχουν προηγηθεί σε προηγούμενες φάσεις του παρόντος έργου αποτελεί μια δραστηριότητα με δυναμική εξέλιξη και εξαιρετικές προοπτικές για τους τόπους προορισμού, ωστόσο η ανάπτυξή του συνδέεται άρρηκτα με τις λιμενικές υποδομές και τις αναγκαίες προσαρμογές τους για να φιλοξενήσουν τις απαιτήσεις χωροθέτησης, διαχείρισης ασφάλειας κλπ των κρουαζιερόπλοιων, αλλά και με τις παρεμβάσεις εμπλουτισμού του τουριστικού προϊόντων στους προορισμούς. Η ολοκλήρωση των λιμενικών υποδομών και η πιστή εφαρμογή των Master Plan των λιμένων, αναμένεται να συμβάλει θετικά στην αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών, ενώ παράλληλα η δικτύωση και επαρκής σύνδεση των λιμένων με τις εγγύς περιοχές στις οποίες χωροθετούνται, δημιουργούν προϋποθέσεις περεταίρω ανάπτυξης.

Η υιοθέτηση αυτοτελούς Ειδικού Πλαισίου αποκλειστικά για την κάλυψη των αναγκών χωρικών κατευθύνσεων για τον τουρισμό κρουαζιέρας, δεν αναμένεται να συνδράμει καθοριστικά, ενώ παράλληλα η στοιχειοθέτηση σκοπιμότητας με βάση τις διατάξεις του 2742/99 για την εκπόνηση ΕΠΧΣΑΑ παρουσιάζει δυσκολίες και αναμένεται να δημιουργήσει μεγαλύτερη σύγχυση λόγω της πολυνομίας και κατακερματισμού των θεσμικών κειμένων χωρικής ανάπτυξης (προβλέψεις στρατηγικού χαρακτήρα σε ΓΠΧΣΑΑ, ΕΠΧΣΑΑ, ΠΠΧΣΑΑ κλπ).

Ωστόσο, η ομάδα μελέτης κρίνει σκόπιμο να επισημάνει ότι η οποιαδήποτε συζήτηση για υιοθέτηση εθνικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας, θα πρέπει να λάβει υπόψη τις ιδιαιτερότητες του ελληνικού χώρου και της έντονης νησιωτικότητας και ιδιαίτερα του ενάλιου και όχι μόνο περιβάλλοντος. Τα ζητήματα περιβαλλοντικής προστασίας που ενδεχομένως να έρχονταν ρύθμισης (με τη λογική της πρόληψης και διατήρησης βιοποικιλότητας) καλύπτονται από την υφιστάμενη νομοθεσία. Εκτιμάται ότι η θεσμοθέτηση του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Παράκτιο Χώρο, το οποίο είχε προωθηθεί σημαντικά - ωστόσο δεν υιοθετήθηκε - θα έδινε το πλαίσιο ή μια εξειδίκευση των κατευθύνσεων προστασίας του περιβάλλοντος και πληρέστερης σύνδεσης του χώρου και των ζητημάτων σύνδεσης λιμενικής και χερσαίας

ζώνης λιμένα, ενώ σε πολλές περιπτώσεις θα έδινε λύσεις αναφορικά με τις προτάσεις χαραξέων του αιγιαλού, ώστε να διευκολυνθούν οι ενδιάμεσες χρήσεις μεταξύ λιμενικού και χερσαίου (αστικού ή/ και περιαστικού χώρου πέριξ των λιμένων, δημιουργώντας μια λειτουργική συνέχεια.

Τέλος, πρέπει να αναφερθεί η αναγκαιότητα ο τουρισμός κρουαζιέρας και οι χωρικές του επιπτώσεις να επισημαίνονται και να λαμβάνονται σημαντικά υπόψη στον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό σε υπο-περιφερειακό επίπεδο, μέσω των ΓΠΣ ή ΣΧΟΟΑΠ, αλλά και την σύνδεση των επιπέδων σχεδιασμού, ώστε να προλαμβάνονται και να αντιμετωπίζονται ασυνέχειες του σχεδιασμού και συγκρούσεις που προκύπτουν από ελλιπή συνεργασία των φορέων υλοποίησης σχεδιασμού (ΟΤΑ, Οργανισμοί Λιμένων, Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία κ.α.)

## Βιβλιογραφία και Πηγές έρευνας

### Βιβλιογραφία

- Brida, J. G. and Zapata, S. (2010) 'Economic Impacts of Cruise Tourism: The Case of Costa Rica', *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*, 21:2, 322-338
- CLIA (2011) '2011 CLIA Cruise Market Overview', <http://cruising.org/regulatory/clia-statistical-reports>, 15/1/2013
- CLIA (2012) '2012 Cruise Industry Update', <http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/2012CruiseIndustryUpdateFinal.pdf>, 2/2/2013
- Ecorys (2011) 'Blue Growth Scenarios and Drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts', [https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/system/files/Subfunction%204.3%20Cruise\\_Final%20v120813.pdf](https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/system/files/Subfunction%204.3%20Cruise_Final%20v120813.pdf), 25/1/2013
- European Cruise Council (2008) 'The Cruise Industry: Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2008 Edition', [www.europeancruisecouncil.com](http://www.europeancruisecouncil.com), 20/1/2013
- European Cruise Council (2010) 'The Cruise Industry: Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2010 Edition', [www.europeancruisecouncil.com](http://www.europeancruisecouncil.com), 20/1/2013
- European Cruise Council (2011a) '2010/2011 report', [www.europeancruisecouncil.com](http://www.europeancruisecouncil.com), 20/1/2013
- European Cruise Council (2011b) 'Statistics and source Markets 2010', [www.europeancruisecouncil.com](http://www.europeancruisecouncil.com), 21/1/2013
- European Cruise Council (2012a) '2011/2012 report', [www.europeancruisecouncil.com](http://www.europeancruisecouncil.com), 20/1/2013
- European Cruise Council (2012b) 'The Cruise Industry: Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012 Edition', [www.europeancruisecouncil.com](http://www.europeancruisecouncil.com), 20/1/2013
- European Cruise Council (2013) '2012/2013 report', [www.europeancruisecouncil.com](http://www.europeancruisecouncil.com), 20/1/2013
- GreekCruise (2013) 'About Ports', <http://www.greekcruise.gr>, 1/3/2013
- Griffin Consulting Group (2012) 'Carnival Corporation Strategy Report', <http://phx.corporate-ir.net>, 22/2/2013

- Klein, R. (2005) *Cruise Ship Squeeze: The New Pirates of the Seven Seas*, Canada: New Society Publisher
- Lekakou, M. B., Pallis, A. A. and Vaggelas, G. K. (2009) 'Which homeport in Europe: The cruise industry's selection criteria' *TOURISMOS: An international multidisciplinary journal of tourism*, 4:4, pp 215 – 240
- Marušić, Z., Sever, I. & Ivandić, N. (2012) 'Mediterranean Cruise Itineraries and the Position of Dubrovnik', in *Cruise Tourism and Society*, eds A. Papathanassis, T. Lukovic & M. Vogel, Springer Berlin: Heidelberg, pp. 3-16.
- MedCruise (2004), *Yearbook 2003/04*, Barcelona: Medcruise
- MedCruise (2010), *Yearbook 2009/10*, Barcelona: Medcruise
- Medcruise (2011) *Medcruise 2011/12 Yearbook*, Colchester: Seatrade Cruise Review
- Medcruise (2012a) *Medcruise 2012/13 Yearbook*, Colchester: Seatrade Cruise Review
- Medcruise (2012b) '*The new MedCruise Statistic Report, 2nd edition 2011*', [www.medcruise.com](http://www.medcruise.com), 10/1/2013
- Passenger Shipping Association (2012) 'The Cruise Review', [www.the-psa.co.uk](http://www.the-psa.co.uk), 15/1/2013
- Rodrigue, J.-P. and Notteboom, T. (2013) 'The geography of cruises: Itineraries, not destinations', *Applied Geography*, 38, pp. 31-42
- **Νιαβής, Σ. (2012)** *Μεθοδολογική προσέγγιση εκτίμησης της αποτελεσματικότητας και αξιολόγησης της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων: Η περίπτωση των λιμένων της χωρικής ενότητας της Μεσογείου*, Διδακτορική Διατριβή, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

#### Στατιστικές Πηγές

- Cruise Market Watch (2013) 'Growth of the Cruise Line Industry', <http://www.cruisemarketwatch.com/growth> , 19/1/2013
- ΕΛΙΜΕ (2013) <http://www.elime.gr>, 20/4/2013
- ΕΛ. ΣΤΑΤ (2013) <http://www.statistics.gr>, 25/4/2013

