



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΛΟΠΟΝΗΣΟΥ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών
«Παγκόσμιες Προκλήσεις και Συστήματα Αναλύσεων»

Η αγορά της κρουαζιέρας στους Ελληνικούς λιμένες. Ποσοτική ανάλυση και πρόβλεψη για το 2017

Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία

Νικόλαος Αριατζής

Τριμελής επιτροπή

α.

β.

γ.

Τελική έκδοση

Κόρινθος 2017

Σελίδα Σκόπιμα Κενή



UNIVERSITY OF THE PELOPONNESE
SCHOOL OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCE
DEPARTMENT OF POLITICAL SCIENCE & INTERNATIONAL RELATIONS

Master of Arts in
«Global Risks and Analytics »

The cruise market in the Hellenic ports.
Data analysis and forecast for 2017.

Master's Dissertation

Nikolaos Ariatzis

Supervisors

Final Version

Corinth 2017

Φύλλο αξιολόγησης

Η διπλωματική εργασία με τίτλο «Η αγορά της κρουαζιέρας στους Ελληνικούς λιμένες. Ποσοτική ανάλυση και πρόβλεψη για το 2017» του Νικόλαου Αριατζή, αξιολογήθηκε από την τριμελή επιτροπή, τόσο ως προς την ποιότητα του κειμένου, όσο και ως προς την ποιότητα της προφορικής παρουσίασης και υπεράσπισης της διπλωματικής εργασίας ενώπιον ακροατηρίου.

Η διαδικασία αξιολόγησης της διπλωματικής εργασίας ολοκληρώθηκε την ηη/μήνας/Έτος με γενική επίδοση:

Καλώς

Λίαν Καλώς

Άριστα

Τα μέλη της τριμελούς επιτροπής:

1. (τίτλος) (αρχικά) Επώνυμο
2. (τίτλος) (αρχικά) Επώνυμο
3. (τίτλος) (αρχικά) Επώνυμο

Abstract

The cruise tourism is the most dynamic economic activity with continuous expansion over the last decades. Despite the global economic recession, the cruise industry remains dynamic and competitive contributing to the economies of Europe. Unfortunately Greece couldn't follow the trend and expand its market. The main purpose of this paper is to analyze the open source data of the European and Greek cruise market in order to find correlations and present tangible outcomes. Special attention shall be given to the port of Chania due to the great expansion of the cruise's arrivals in this area.

At the final section of the paper a forecast shall take place based on the simple moving average method and a detailed description of the most important threats for the cruise market in the Hellenic ports will be given. As an epilogue the results will be displayed and specific proposals shall be presented.

Περίληψη

Η κρουαζιέρα αποτελεί τον πιο δυναμικό τομέα του θαλάσσιου τουρισμού, επιτυγχάνοντας συνεχόμενη άνοδο τις τελευταίες δεκαετίες. Δυστυχώς η ελληνική αγορά δεν κατόρθωσε να ακολουθήσει αυτόν τον ανοδικό ρυθμό και παρέμεινε σε στασιμότητα, με αποτέλεσμα η ελληνική οικονομία να απωλέσει πολύτιμα έσοδα. Κύριος σκοπός της μελέτης αποτελεί η ποσοτική ανάλυση όλων των διαθέσιμων δεδομένων και η εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων για την πορεία της συγκεκριμένης δραστηριότητας στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο. Στα πλαίσια της μελέτης θα διατυπωθούν συγκεκριμένες ρεαλιστικές προτάσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, βασιζόμενες στις βέλτιστες διεθνείς πρακτικές και τις αναλύσεις της εν λόγω μελέτης.

Στα πλαίσια της μελέτης θα γίνει μια πρόβλεψη για την κίνηση της αγοράς της κρουαζιέρας στους ελληνικούς λιμένες το έτος 2017, βασιζόμενη στον απλό κινητό μέσο όρο (simple moving average) των τριών τελευταίων ετών (2014 – 2016). Κατόπιν σχετικής αξιολόγησης η μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το έτος 2017 θα κλείσει με μια μικρή μείωση της κινήσεως για το σύνολο των ελληνικών λιμένων, κυρίως λόγω πολιτικών αναταραχών στην ευρύτερη περιοχή της ανατολικής μεσογείου που αναπροσάρμοσε τα δρομολόγια των μεγαλύτερων εταιρειών του κλάδου. Πλην όμως εκτιμάται ότι υπάρχουν μεγάλες προοπτικές ανόδου στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο που εν δυνάμει θα μπορούσαν να προσδώσουν πολύτιμα οικονομικά οφέλη στην δοκιμαζόμενη ελληνική οικονομία για συγκεκριμένους λόγους που αναλύονται στο κυρίως μέρος της εργασίας.

Περιεχόμενα

<u>Abstract</u>	Error! Bookmark not defined.
<u>Περίληψη</u>	Error! Bookmark not defined.
<u>Κατάλογος Πινάκων</u>	Error! Bookmark not defined.
<u>Κατάλογος εικόνων</u>	Error! Bookmark not defined.
1 <u>Εισαγωγή</u>	7
2 <u>Η αγορά της κρουαζιέρας</u>	9
2.1 <u>Γενικά χαρακτηριστικά</u>	9
2.2 <u>Η κατάσταση της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο</u>	10
2.3 <u>Η Ευρώπη ως πηγή προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας</u>	10
2.4 <u>Το προφίλ του μέσου επιβάτη</u>	11
2.5 <u>Γενικά χαρακτηριστικά λιμένων</u>	13
2.6 <u>Συνεισφορά της κρουαζιέρας στις οικονομίες της Ευρώπης</u>	14
2.7 <u>Συνολική οικονομική επίπτωση ανά κράτος</u>	14
3 <u>Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα</u>	Error! Bookmark not defined.
3.1 <u>Γενικά χαρακτηριστικά της κρουαζιέρας στην Ελλάδα</u> Error! Bookmark not defined.	
3.2 <u>Ανάλυση περιγραφικών στατιστικών για τις κινήσεις επιβατών</u>	20
3.3 <u>Στατιστικά στοιχεία για τις αφίξεις κρουαζιέρας στους ελληνικούς λιμένες</u>	21
3.3 <u>Ανάλυση περιγραφικών στατιστικών για τις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων</u>	22
3.4 <u>Ανάλυση περιγραφικών στατιστικών για τις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων</u>	23
3.5 <u>Η Ελλάδα ως τόπος προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας</u>	23
3.6 <u>Ανάλυση συσχέτισης μεταξύ δεδομένων ελληνικής και διεθνούς αγοράς</u>	23
4 <u>Η περίπτωση του λιμένα των Χανίων</u>	26
4.1 <u>Χαρακτηριστικά του λιμένα</u>	26
4.2 <u>Δυνατότητα περαιτέρω μεγέθυνσης</u>	27
5 <u>Προβλέψεις</u>	Error! Bookmark not defined.
5.1 <u>Πρόβλεψη κινήσεως επιβατών και αφίξεων κρουαζιερόπλοιων για το 2017</u>	29
5.2 <u>Τάσεις της αγοράς</u>	30
6 <u>Συμπεράσματα</u>	Error! Bookmark not defined.
<u>Κατάλογος πηγών</u>	36

Παράρτημα Α **Error! Bookmark not defined.**

Κατάλογος πινάκων

Πίνακας Νο 1: Ετήσια απεικόνιση του συνολικού αριθμού επιβατών από 2009 – 2016

Πίνακας Νο 2: Ετήσια απεικόνιση του συνολικού αριθμού επιβατών από 2009 - 2016

Πίνακας Νο 3: Γεωγραφική κατανομή προτιμήσεων επιβατών κρουαζιέρας

Πίνακας Νο 4: Στατιστικά στοιχεία ευρωπαϊκής αγοράς επιβατών κρουαζιέρας

Πίνακας Νο 5: Γεωγραφικές προτιμήσεις ευρωπαίων επιβατών κρουαζιέρας.

Πίνακας Νο 6: Γεωγραφικές απεικόνιση της οικονομικής συνεισφοράς της κρουαζιέρας.

Πίνακας Νο 7: Κατανομή άμεσων οικονομικών επιπτώσεων αν χώρα της ΕΕ

Πίνακας Νο 8: Καταγραφή ελληνικών λιμένων σύμφωνα με την κίνηση επιβατών.

Πίνακας Νο 9 : Συνολικός αριθμός κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στους ελληνικούς λιμένες από 2010 – 2016.

Πίνακας Νο 10: Ποσοστιαία μεταβολή των κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας για χρονικό διάστημα από 2010 έως 2016.

Πίνακας Νο 11: Ανάλυση περιγραφικών στατιστικών για τις κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας για το χρονικό διάστημα 2010 – 2016

Πίνακας Νο 12: Συνολικός αριθμός αφίξεων κρουαζιερόπλοιων στους ελληνικούς λιμένες από 2010 – 2016

Πίνακας Νο 13 : Ποσοστιαία μεταβολή των κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας για χρονικό διάστημα από 2010 έως 2016

Πίνακας Νο 14: Περιγραφικά Στατιστικά για τις αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων σε ελληνικά λιμάνια

Πίνακας Νο 15: Αριθμός Ελλήνων επιβατών κρουαζιέρας.

Πίνακας Νο 16: Ετήσια μεταβολή αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας σε ελληνικούς και διεθνής λιμένες

Πίνακας Νο 17: Διαχρονική τάση ελληνικής και διεθνής αγοράς

Πίνακας Νο 18: Μηνιαίες κινήσεις επιβατών / αφίξεων κρουαζιερόπλοιων λιμένα Χανίων από 2013 έως 2016

Πίνακας Νο 19: Περιγραφική απεικόνιση μηνιαίων κινήσεων επιβατών / αφίξεων κρουαζιερόπλοιων

Πίνακας Νο 20: Περιγραφική απεικόνιση μηνιαίων κινήσεων επιβατών / αφίξεων κρουαζιερόπλοιων

Σελίδα Σκόπιμα Κενή

1. Εισαγωγή

Η αγορά της κρουαζιέρας ως κατηγορία του θαλάσσιου τουρισμού αποτελεί μια σύγχρονη δραστηριότητα με χαρακτηριστική δυναμική ανόδου και διαρκή μεγέθυνση την τελευταία εικοσαετία σε παγκόσμιο επίπεδο, που εκτιμάται ότι μπορεί να βρει γόνιμο έδαφος στην ελληνική θαλάσσια επικράτεια. Η παρούσα έρευνα θα καταδείξει ότι αποτελεί μια από τις πιο δυναμικές δραστηριότητες στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού με σημαντική οικονομική συνεισφορά για τις χώρες που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο τομέα. Κύριος αντικειμενικός σκοπός της εργασίας είναι η ποσοτική ανάλυση όλων των στοιχείων που υπάρχουν διαθέσιμα για την συγκεκριμένη οικονομική δραστηριότητα, ώστε να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα και να καταγραφούν συγκεκριμένες ρεαλιστικές προτάσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη της στην Ελλάδα. Τα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν προέρχονται από ανοιχτές πηγές του διαδικτύου, αφού εξειδικευμένες πληροφορίες δεν είναι διαθέσιμες σε μη εξουσιοδοτημένους χρήστες χωρίς την προηγούμενη εγγραφή στις συγκεκριμένες υπηρεσίες.

Στο δεύτερο κεφάλαιο εκτελέστηκε μια περιεκτική ποσοτική ανάλυση της διεθνούς αγοράς κρουαζιέρας με σκοπό την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων χρησιμοποιώντας όλα τα διαθέσιμα δεδομένα που υπάρχουν στο διαδίκτυο, αφού όπως προαναφέρθηκε ο μεγαλύτερος όγκος των στατιστικών δεδομένων τόσο ποσοτικά αλλά και ποιοτικά, δεν διατίθεται ατελώς σε χρήστες που δεν είναι εγγεγραμμένοι στις αντίστοιχες υπηρεσίες.

Στο τρίτο κεφάλαιο εκτελέστηκε μια ποσοτική ανάλυση των διαθέσιμων δεδομένων που αφορούν την κρουαζιέρα στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο με κύριο στόχο την εξαγωγή χρήσιμων αποτελεσμάτων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως βάση για την καταγραφή προτάσεων προς την κατεύθυνση της μεγέθυνσης της συγκεκριμένης οικονομικής δραστηριότητας στην Ελλάδα. Η έλλειψη μεγάλου όγκου δεδομένων τόσο ποσοτικά αλλά και ποιοτικά, αποτέλεσε την μεγαλύτερη πρόκληση της ανάλυσης και εν γένει της εργασίας. Επιπρόσθετα εκτελέστηκε μια σύγκριση των διεθνών και εγχώριων δεδομένων προς αναζήτηση συσχετίσεων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο εκτελέστηκε μια ποσοτική ανάλυση του λιμένα των Χανίων ο οποίος κατέγραψε με μεγάλη διαφορά από τα υπόλοιπα ελληνικά λιμάνια, την μεγαλύτερη άνοδο κινήσεων επιβατών και αφίξεων κρουαζιερόπλοιων σε πανελλαδικό επίπεδο το χρονικό διάστημα που τηρούνται στοιχεία από την Ένωση Λιμένων Ελλάδας. Ως εκ τούτου, εξάχθηκαν χρήσιμα συμπεράσματα από την δραστηριοποίηση του συγκεκριμένου λιμένα, ενώ παράλληλα πραγματοποιήθηκε σχετική έρευνα ώστε να διαπιστωθεί αν υπάρχει η δυνατότητα μετεξέλιξης των Χανίων (Λιμένας Σούδας) σε λιμένα βάσης (homeport)¹ ώστε να αυξηθούν έτι περαιτέρω τα οικονομικά οφέλη της ευρύτερης περιοχής.

Στο πέμπτο κεφάλαιο πραγματοποιήθηκε μια πρόβλεψη με την χρήση της μεθόδου του απλού κινούμενου μέσου όρου (simple moving average) για το 2017, συνολικά και ανά λιμένα, για τις κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας και για τις αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων.

¹ Λεπτομερέστερη περιγραφή θα δοθεί σε παράγραφο 2.6.

Τέλος θα αναφερθούν τα συμπεράσματα που προέκυψαν από την παρούσα εργασία και θα διατυπωθούν προτάσεις προς την κατεύθυνση της περαιτέρω μεγέθυνσης της κρουαζιέρας στην ελληνική επικράτεια.

2. Η αγορά της κρουαζιέρας

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο θα αναλυθούν τα βασικά χαρακτηριστικά της αγοράς της κρουαζιέρας και θα πραγματοποιηθεί ποσοτική ανάλυση των δεδομένων που αφορούν την διεθνή αγορά για την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων.

2.1 Η έρευνα και ο στόχος της

Ο κύριος αντικειμενικός σκοπός της έρευνας είναι η συγκέντρωση όλων των διαθέσιμων δεδομένων και πληροφοριών που διατίθενται σε ανοιχτές πηγές του διαδικτύου και αφορούν την κρουαζιέρα στην σε παγκόσμιο και εσωτερικό επίπεδο, ώστε να εξαχθούν τεκμηριωμένα συμπεράσματα για την πορεία της προαναφερόμενης τουριστικής δραστηριότητας στην Ελλάδα. Παράλληλα αξιολογήθηκαν στοιχεία της διεθνούς και ευρωπαϊκής αγοράς για την εύρεση τυχόν συσχετίσεων με την ελληνική, όπως επίσης και την καταγραφή των διεθνών τάσεων στην συγκεκριμένη οικονομική δραστηριότητα. Κατά την εξέλιξη της έρευνας διαπιστώθηκε ότι τα στοιχεία που αφορούν την διεθνή αγορά είναι διαθέσιμα σε διαφορετικές πηγές, εύκολα προσβάσιμα² και περιέχουν πολύ περισσότερα «ποιοτικά» δεδομένα (ηλικίες, βιοτικό, μορφωτικό επίπεδο επιβατών κ.α.) από αυτά που βρέθηκαν για την Ελληνική, πλην όμως η μεγάλη ποσότητα των πληροφοριών δεν είναι διαθέσιμες σε μη εξουσιοδοτημένους χρήστες³. Κύρια πηγή της έρευνας αποτέλεσε το διαδίκτυο λόγω της ιδιαιτερότητας του θέματος καθώς αποτελεί ένα εμπορικό αντικείμενο, πλην όμως διαπιστώθηκε η σχετική ένδεια δεδομένων όσον αφορά την πλειονότητα των ελληνικών λιμένων (πλην Πειραιά και των μεγαλύτερων σε κίνηση⁴), που αποτέλεσε την μεγαλύτερη πρόκληση της έρευνας.

Για την διεξαγωγή της έρευνας χρησιμοποιήθηκαν ποσοτικές μέθοδοι ανάλυσης δεδομένων για την εξαγωγή συμπερασμάτων όπως αναλύονται εκτενώς στα επιμέρους κεφάλαια. Σχετικά με την πρόβλεψη για την κίνηση των λιμένων το έτος 2017, χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος του απλού κινούμενου μέσου όρου, πλην όμως η μεγάλη μεταβλητότητα των δεδομένων ιδιαίτερα για τους μικρότερους λιμένες, αυξάνει τον κίνδυνο λανθασμένης εκτίμησης. Επίσης έγινε προσπάθεια καταγραφής των κυριότερων κινδύνων / προβλημάτων που αντιμετωπίζει η αγορά της κρουαζιέρας στην χώρα μας αξιοποιώντας τρεις διαφορετικές πηγές : τα αποτελέσματα της ανάλυσης της εργασίας, τα συμπεράσματα σχετικής έρευνας της Ένωσης Ελληνικών Λιμένων επί των υποδομών και ενός πολύ σύντομου ερωτηματολόγιο (μια ερώτηση) που απευθύνθηκε σε προσωπικό δέκα λιμεναρχείων της χώρας. Τέλος τα αποτελέσματα της έρευνας αποτυπώθηκαν στα αντίστοιχα κεφάλαια και συγκεκριμένες προτάσεις εκφράστηκαν με ρεαλιστική προσέγγιση.

² Αφορά τα στοιχεία που είναι ελεύθερα προσβάσιμα σε όλους τους χρήστες ανεξαιρέτως.

³ Απαιτείται η εγγραφή με συνδρομή καταβάλλοντας ένα ιδιαίτερα υψηλό χρηματικό ποσό για την πλειοψηφία των υπηρεσιών.

⁴ Αφορά λιμένες με αφίξεις άνω των 100.000 επιβατών ετησίως.

2.2 Γενικά χαρακτηριστικά

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας εντάσσεται στον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού, όπου περιέχεται κάθε είδος ανθρώπινης οικονομικής δραστηριότητας που έχει ως πεδίο δραστηριοποίησης το θαλάσσιο περιβάλλον με κύριο αντικειμενικό σκοπό την αναψυχή. Ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να χωριστεί σε 3 κατηγορίες με κριτήριο τον τύπο της θαλάσσιας δραστηριότητας που πραγματοποιείται (Lukovic, T. & Munninger, U. 2009). Με το προαναφερόμενο κριτήριο διακρίνουμε τις βασικές, τις δευτερεύουσες και τις συμπληρωματικές δραστηριότητες. Ως βασικές ονομάζονται οι οικονομικές δραστηριότητες των εμπλεκόμενων λιμανιών (ελλιμενισμοί, μαρίνες κλπ), η ενοικίαση σκαφών αναψυχής και η κρουαζιέρα. Αντιστοίχως δευτερεύουσες δραστηριότητες θεωρούνται αυτές που ενώ διαθέτουν τα βασικά χαρακτηριστικά των προαναφερόμενων θαλάσσιων δραστηριοτήτων, δεν έχουν φτάσει σε τέτοιο βαθμό επέκτασης ώστε να συμπεριλαμβάνονται στην προηγούμενη κατηγορία (κατάδυση, surfing, φαρικός τουρισμός κλπ). Ως συμπληρωματικές θεωρούνται όλες αυτές οι οικονομικές δραστηριότητες που έχουν ως στόχο την υποστήριξη των προαναφερόμενων κατηγοριών (συντήρηση / κατασκευή πλοίων, εκπαίδευση προσωπικού κλπ). Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια σύγχρονη δραστηριότητα με δυναμική ανόδου που μπορεί να βρει πρόσφορο έδαφος στις ελληνικές θάλασσες. Το πλήθος και η ποικιλομορφία των ελληνικών νησιών, η ποιότητα του βυθού, οι ήπιες καιρικές συνθήκες, η ύπαρξη προστατευμένων λιμένων και όρμων, το ασφαλές περιβάλλον, ο πολιτιστικός πλούτος, αποτελούν σημαντικούς παράγοντες για περαιτέρω άνθηση της κρουαζιέρας στην ελληνική επικράτεια.

2.3 Η κατάσταση της κρουαζιέρας σε διεθνές επίπεδο

Η αγορά της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο έφτασε σε ιστορικό υψηλό το έτος 2016, φτάνοντας τα 24,7 εκατομμύρια επιβάτες ακολουθώντας μια διαρκή ανοδική πορεία την τελευταία δεκαετία (Cruise Lines Association Industry, CLIA Cruise Industry Outlook, 2017). Η διαχρονική εξέλιξη από το έτος 2009 έως σήμερα του συνολικού αριθμού των επιβατών που επέλεξαν να συμμετάσχουν σε κρουαζιέρες απεικονίζεται στο κάτωθι πίνακα :

Έτος	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Συνολικοί Επιβάτες (εκατομμύρια)	17.8	19.1	20.5	20.9	21.3	22.34	23.19	24.7

Πίνακας Νο 1: Ετήσια δεδομένα του συνολικού αριθμού επιβατών από 2009 - 2016

Η ανοδική τάση του συνολικού αριθμού των επιβατών απεικονίζεται ξεκάθαρα στον ακόλουθο πίνακα:



Πίνακας Νο 2: Διαχρονική τάση του συνολικού αριθμού επιβατών από 2009 - 2016

Όπως προκύπτει και από την παράθεση των δεδομένων, η κρουαζιέρα αποτελεί μια ταχύτατα αναπτυσσόμενη οικονομική δραστηριότητα στην τουριστική αγορά. Από το 1980 παρουσιάζει μια συνεχή ετήσια αύξηση του συνολικού αριθμού των επιβατών κατά 7% περίπου, ενώ παράγοντες της αγοράς εκτιμούν ότι το έτος 2017 ο αριθμός των επιβατών σε παγκόσμιο επίπεδο θα φτάσει στα ιστορικά υψηλά των 25,8 εκατομμυρίων (Florida – Caribbean Cruise Association Cruise Industry Overview, 2017).

Σύμφωνα με την ίδια μελέτη το 2016 η μεγάλη πλειοψηφία των επιβατών επέλεξε κρουαζιέρες στην περιοχή της Καραϊβικής θάλασσας και της κοινοπολιτείας των Μπαχαμών σε ποσοστό που ξεπερνά το 37%. Η αναλυτική γεωγραφική διασπορά της κρουαζιέρας ως ποσοστό επί του συνόλου σε παγκόσμιο επίπεδο το έτος 2016 αποτυπώνεται στον ακόλουθο πίνακα⁵.

Περιοχή	Καραϊβική Μπαγάμες	Μεσόγειος	Υπόλοιπη Ευρώπη	Ασία	Αυστραλία Ν. Ζηλανδία	Αλάσκα	Ν. Αφρική	Υπόλοιπο
Προτίμηση	33,7%	18,7%	11,7%	9,2%	6,1%	4,1%	2,7%	13,8%

Πίνακας Νο 3: Γεωγραφική κατανομή προτιμήσεων επιβατών κρουαζιέρας

2.4 Η Ευρώπη ως πηγή προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας

Η Ευρώπη ως πηγή προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας έχει παρουσιάσει μια αξιοσημείωτη άνοδο τα τελευταία 5 έτη και το έτος 2016 έφτασε σε ιστορικά υψηλά επίπεδα, αφού 6.674.000 επιβάτες επέλεξαν την κρουαζιέρα ως τρόπο αναψυχής (Cruise Lines Association Industry, 2016 Statistics and markets Europe, 2016). Σύμφωνα με τα στοιχεία της ίδιας έρευνας το 58,5% των επιβατών προερχόταν από την Γερμανία (2.018.000) και την Μεγάλη Βρετανία

⁵ Οι αφίξεις σε μεσογειακούς λιμένες αφορούν κατά πλειονότητα ευρωπαϊκές χώρες.

(1.889.000). Στον ακόλουθο πίνακα παρατίθενται τα αναλυτικά στοιχεία της προαναφερόμενης αγοράς όπως αντλήθηκαν από την επίσημη ιστοσελίδα της CLIA..

Επιβάτες (χιλιάδες)	2012	2013	2014	2015	2016	Μεταβολή 2012- 2016
Γερμανία	1.544	1.687	1.771	1.813	2.018	+30.70%
Μ. Βρετανία (συν Ιρλανδία)	1.701	1.726	1.644	1.789	1.889	+11.00%
Ιταλία	835	869	842	808	751	+10,00%
Γαλλία	481	522	593	612	574	-19.30%
Ισπανία	576	475	454	466	486	+15.60%
Σκανδιναβία	324	289	305	231	226	-30.20%
Ελβετία	131	152	143	138	138	-5.30%
Υπόλοιπες Χώρες	547	637	635	599	592	+8.20%
Συνολικός αριθμός επιβατών	6.139	6.357	6.387	6.457	6.674	+8.70%

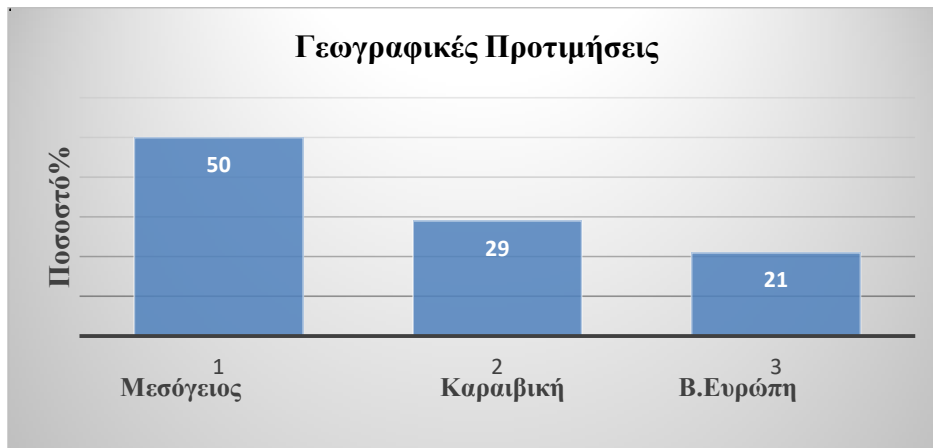
Πίνακας Νο 4: Στατιστικά στοιχεία συνολικών αφίξεων της ευρωπαϊκής αγοράς επιβατών κρουαζιέρας

Αναλύοντας τα δεδομένα του πίνακα Νο4 προκύπτει το συμπέρασμα ότι σχεδόν το 60% των ευρωπαϊών επιβατών κρουαζιέρας προέρχεται από την Γερμανία και την Μεγάλη Βρετανία (συν την Ιρλανδία). Επίσης διαπιστώνεται ότι η καθαρή άνοδος των ευρωπαϊών επιβατών οφείλεται επί τοις ουσίαις στην αύξηση των Γερμανών, αφού αποτελούν την πιο δυναμική αγορά στην Ευρώπη σημειώνοντας αύξηση 30.70% από το έτος 2012 (474.000 επιβάτες επιπλέον). Πέτυχε δε από το έτος 2014 να υπερκεράσει την Μεγάλη Βρετανία (συν Ιρλανδία) από την πρώτη θέση και ως αποτέλεσμα το έτος 2016 ένας στους τρεις περίπου επιβάτες που προέρχεται από την Ευρώπη είχε γερμανική καταγωγή.

Ως εκ τούτου εκτιμάται ότι αξίζει να γίνει μια στοχευμένη προσπάθεια προσέλκυσης μέσω κάποιας σχετικής τουριστικής καμπάνιας, επιβατών κρουαζιέρας από την ανερχόμενη αγορά της Γερμανίας για την αύξηση των συνολικών αφίξεων στους ελληνικούς λιμένες. Ο μεγάλος αριθμός τουριστών που επισκέπτεται κάθε χρόνο την χώρα μας αποτελεί ένα επιπλέον πλεονέκτημα προς αυτήν την κατεύθυνση.

Όσον αφορά τις περιοχές που επιλέγουν οι ευρωπαίοι επιβάτες κρουαζιέρας διαπιστώνουμε ότι επικρατεί μια σαφή προτίμηση για προορισμούς στην περιοχή της Μεσογείου (Cruise Lines Industry Association Europe, 2016). Παρατηρώντας τα στοιχεία του πίνακα Νο 5 που ακολουθεί, διαπιστώνουμε ότι το 71% των ευρωπαϊών επιβατών κρουαζιέρας επιλέγει προορισμό εντός της ευρωπαϊκής επικράτειας. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει το γεγονός της υψηλής προτίμησης των μεσογειακών προορισμών για την επιλογή κρουαζιέρας, αφού ένας στους δύο ευρωπαίους επιλέγει δρομολόγιο εντός των μεσογειακών υδάτων. Συνεπώς είναι λογικό να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η Μεσόγειος αποτελεί έναν προορισμό κρουαζιέρας που βρίσκεται σταθερά στις πρώτες θέσεις προτίμησης αποδεικνύοντας ότι υπάρχει μια διαχρονική αγορά που μπορεί να γίνει αντικείμενο περαιτέρω εκμετάλλευσης προς όφελος των ελληνικών συμφερόντων.

Η τάση των γεωγραφικών προτιμήσεων των ευρωπαϊών επιβατών απεικονίζεται με χαρακτηριστικό τρόπο στον κάτωθι πίνακα:



Πίνακας Νο 5: Γεωγραφικές προτιμήσεις ευρωπαϊών επιβατών κρουαζιέρας.

2.5 Το προφίλ του μέσου επιβάτη κρουαζιέρας

Τα δεδομένα τα οποία τηρούνται από τους αρμόδιους ελληνικούς οργανισμούς αναφορικά με την κρουαζιέρα στους ελληνικούς λιμένες δεν περιέχουν τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των επιβατών όπως εθνικότητες, βιοτικό επίπεδο, ηλικίες κλπ. Το συγκεκριμένο γεγονός αποτελεί σημαντικό μειονέκτημα αφού δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί ανάλυση του προφίλ του μέσου επιβάτη κρουαζιέρας των ελληνικών λιμένων για να υποστηρίξει προσπάθειες προσέλκυσης επιπλέον τουριστών. Αποτελεί όμως πραγματικότητα ότι το μέσο προφίλ των επιβατών έχει αλλάξει δραστικά τα τελευταία χρόνια. Καταρχάς ο μέσος όρος ηλικίας των επιβατών έχει μειωθεί σημαντικά, ενώ η συγκεκριμένη αγορά έχει ανοίξει σε ευρύτερα κοινωνικά στρώματα χωρίς να αποτελεί πλέον ιδιαίτερο προνόμιο της οικονομικής ελίτ. Επίσης νέες αγορές αναδύονται αλλάζοντας το σκηνικό της κρουαζιέρας. Αποτελεί πραγματικότητα το ότι οι επιβάτες από την περιοχή της Ασίας έχουν αυξηθεί τα τελευταία χρόνια δραστικά, αποτελώντας τον βασικό παράγοντα της περαιτέρω μεγέθυνσης της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο. Σύμφωνα με σχετική έρευνα της Cruise Lines International Association που πραγματοποιήθηκε το έτος 2008, το προφίλ του μέσου επιβάτη κρουαζιέρας ήταν το ακόλουθο:

- Λευκού χρώματος κατά 97%.
- Ηλικία γύρω στα 46 έτη.
- Ανωτέρας μόρφωσης, εκ των οποίων το 25% είναι κάτοχοι μεταπτυχιακών σπουδών.
- Το 83% είναι έγγαμοι.
- Το 58% δουλεύει σε εργασίες πλήρους απασχόλησης
- Το μέσο οικογενειακό εισόδημα είναι γύρω στα 90.000 USD.
- Τουλάχιστον μία φορά στα τρία χρόνια ταξιδεύει σε κρουαζιέρα.

Από την παράθεση των προαναφερόμενων χαρακτηριστικών προκύπτει το συμπέρασμα ότι το μέσο οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο των επιβατών της κρουαζιέρας είναι πολύ ανώτερο

από του μέσου τουρίστα και είναι ένα γεγονός που πρέπει να τύχει περαιτέρω εκμετάλλευσης από την ελληνική τουριστική οικονομία.

2.6 Γενικά χαρακτηριστικά λιμένων

Οι λιμένες υποδοχής κρουαζιερόπλοιων ταξινομούνται σε τρεις κατηγορίες με βάση την χρησιμότητά τους στην αγορά της κρουαζιέρας (Lekakou et al, 2009). Πρώτη κατηγορία αποτελούν τα λιμάνια βάσης (home ports) τα οποία αποτελούν την αρχή, το τέλος της κρουαζιέρας ή και τα δύο. Σε αυτή την περίπτωση οι χρόνοι παραμονής των πλοίων στους λιμένες μεγιστοποιείται με αντίστοιχη αύξηση των εσόδων στις ευρύτερες περιοχές. Δεύτερη κατηγορία αποτελούν τα λιμάνια προορισμού (Ports of call) που αποτελούν ενδιάμεσους προορισμούς των κρουαζιέρων με αντίστοιχη παραμονή των πλοίων για περιορισμένη χρονική διάρκεια. Τέλος υπάρχει και η τελευταία κατηγορία των υβριδικών λιμένων (hybrid ports) που αποτελούν αρχικούς ή τελικούς προορισμούς και λιμένες ενδιάμεσων προορισμών. Από τις προαναφερόμενες κατηγορίες ως σημαντικότερη χαρακτηρίζεται αυτή των λιμάνων βάσης, λόγω του πολύ υψηλότερου οικονομικού αντίκτυπου που μπορεί να έχει στις κοινωνίες των περιοχών σε σύγκριση με τις υπόλοιπες κατηγορίες λιμένων.

Κατά κανόνα αποτελεί σταθερή επιδίωξη των χωρών να μετασχηματίσουν τους λιμένες τους σε homeports ώστε να αποτελέσουν σταθερές βάσεις για τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο της κρουαζιέρας. Ως αποτέλεσμα τα οικονομικά οφέλη για τους συγκεκριμένους λιμένες είναι πολλαπλάσια, όπως επίσης για την ευρύτερη περιοχή και τους γειτονικούς προορισμούς που μπορούν να αναδειχτούν ως μέρη ιδιαίτερου ενδιαφέροντος για επίσκεψη (π.χ. Η Ολυμπία για τον λιμένα του Κατάκολου). Οι κυριότερες πηγές από τις οποίες προέρχεται αυτή η οικονομική ανάπτυξη είναι οι εταιρείες των κρουαζιέρων, τα πληρώματα και οι επιβάτες των πλοίων. Η Ελλάδα αν και αποτελεί βασικό προορισμό κρουαζιέρας στην Μεσόγειο δεν κατορθώνει να απολαμβάνει τα αντίστοιχα οικονομικά οφέλη διότι ένας από τους βασικούς λόγους αποτελεί η αδυναμία επιλογής ως λιμένες βάσης. Η προαναφερόμενη αδυναμία έχει μεγάλο αντίκτυπο αφού η μέση συνολική δαπάνη ανά επιβάτη (ατομική και έξοδα της εταιρείας κρουαζιέρας) είναι περίπου 600 ευρώ για τους λιμένες βάσης, ενώ το αντίστοιχο ποσό είναι εξαιρετικά χαμηλότερο για τους λιμένες προορισμού αγγίζοντας τα 80 ευρώ κατά προσέγγιση (Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, 2012).

2.7 Συνεισφορά της κρουαζιέρας στις οικονομίες της Ευρώπης

Σύμφωνα με τη μελέτη της Cruise Lines Industry Association, 5.85 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάστηκαν για να κάνουν κρουαζιέρα από ευρωπαϊκούς λιμένες (CLIA Contribution of Cruise Tourism, 2015 Edition). Η μεγάλη πλειοψηφία των επιβατών επισκέφθηκαν λιμάνια της Μεσογείου, των χωρών τη Βαλτικής και διάφορους άλλους ευρωπαϊκούς προορισμούς, δημιουργώντας κατά προσέγγιση μια αγορά που αποτελούνταν από 29 εκατομμύρια επισκέψεις επιβατών κρουαζιέρας οι οποίες τελέστηκαν σε 250 ευρωπαϊκούς λιμένες. Επιπρόσθετα δεν θα πρέπει να παραλειφθεί η σημαντική οικονομική συνεισφορά που προήλθε κατά την αποβίβαση

των πληρωμάτων των πλοίων στους αντίστοιχους λιμένες, που ανήλθε σε 14,4 εκατομμύρια άτομα.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ίδιας έρευνας, η συνολική συνεισφορά της κρουαζιέρας στην ευρωπαϊκή οικονομία ανήλθε στα 40,2 δις ευρώ κατά το έτος 2014. Το προαναφερόμενο ποσό είναι το σύνολο των άμεσων, έμμεσων και επαγόμενων επιδράσεων της οικονομικής δραστηριότητας της κρουαζιέρας. Η απευθείας επίδραση περιλαμβάνει την δαπάνη για την παροχή των υπηρεσιών και προϊόντων ως προς την υποστήριξη των λειτουργιών της κρουαζιέρας, καθώς επίσης και την δαπάνη για την αποζημίωση των απολαβών του προσωπικού που απασχολείται στην εν λόγω τουριστική δραστηριότητα. Το ποσό αυτό ανήλθε στα 16,6 δις ευρώ για το έτος 2014 εκ των οποίων:

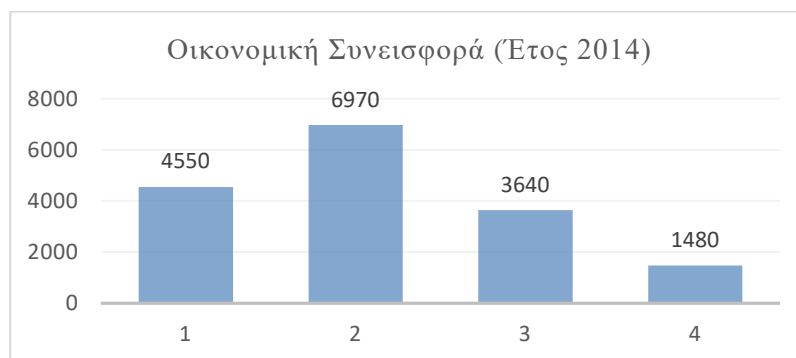
α. 4,55 δις ευρώ διατέθηκαν για την κατασκευή νέων πλοίων, όπως επίσης και για την συντήρηση και επισκευή του υπάρχοντος στόλου σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία.

β. 6,97 δις ευρώ διατέθηκαν από τις εταιρείες κρουαζιέρας για την αγορά αγαθών και υπηρεσιών προς υποστήριξη των λειτουργιών τους.

γ. 3,64 δις ευρώ ήταν το ποσό που ξόδεψαν οι επιβάτες και το πλήρωμα των κρουαζιερόπλοιων στους λιμένες προορισμού. Το συγκεκριμένο ποσό περιλαμβάνει την ανάλωση χρηματικών ποσών για εκδρομές, διαμονή σε ξενοδοχεία της περιοχής του λιμένα, αεροπορικά εισιτήρια, έξοδα για σίτιση κ.α.

δ. 1,48 δις για μισθοδοσία του προσωπικού που απασχολείται στην κρουαζιέρα (πληρώματα πλοίων και προσωπικό εταιρειών). Επιπλέον ως αποτέλεσμα της άμεσης οικονομικής επίδρασης διαπιστώθηκε ότι συντηρούνται 169.800 άμεσες θέσεις εργασίας.

Η προαναφερόμενη οικονομική επίδραση αναπαρίσταται με χαρακτηριστικό τρόπο στο σχεδιάγραμμα που ακολουθεί:



Πίνακας Νο 6: Οικονομική συνεισφοράς της κρουαζιέρας ανά τομέα για το έτος 2014.

2.8 Συνολική οικονομική επίπτωση ανά κράτος

Η συνολική οικονομική επίπτωση διασπείρεται στο σύνολο των ευρωπαϊκών κρατών. Όπως όμως προκύπτει από την σχετική μελέτη της Cruise Lines Industry Association, πέντε χώρες συγκεντρώνουν την «μερίδα του λέοντος» και λαμβάνουν το 80% περίπου της συνολικής οικονομικής επίδρασης. Όπως χαρακτηριστικά αποτυπώνεται στο γράφημα **No**, τρεις χώρες (Ιταλία, Γερμανία και Μεγάλη Βρετανία) λαμβάνουν το 66% της συνολικής οικονομικής επίπτωσης, αφού δραστηριοποιούνται σε όλες τις δυνατές εκφάνσεις της κρουαζιέρας (Contribution of Cruise Tourism, 2015 Edition). Ως εκ τούτου:

- α. Αποτελούν κύρια πηγή και προορισμό των επιβατών της κρουαζιέρας.
- β. Διατηρούν γραφεία των εταιρειών κρουαζιέρας και παρέχουν πληρώματα στα πλοία τους.
- γ. Παρέχουν υποδομές για κατασκευή νέων και συντήρηση υφιστάμενων κρουαζιερόπλοιων.
- δ. Παρέχουν υπηρεσίες όλων των ειδών στα πλοία (καύσιμα, ανταλλακτικά, τρόφιμα κ.α.)

Η Ελλάδα παρά τον μεγάλο όγκο των επιβατών που υποδέχεται δεν έχει τα αναμενόμενα οικονομικά οφέλη λαμβάνοντας συνολική άμεση οικονομική επίπτωση της τάξεως των 506 εκατομμυρίων ευρώ για το έτος 2014, αφού δεν δραστηριοποιείται σε όλες τις εκφάνσεις της αγοράς όπως προαναφέρθηκε. Στο ακόλουθο πίνακα παρατηρούμε αναλυτικά τις συνολικές άμεσες οικονομικές επιπτώσεις ανά χώρα.



Πίνακας Νο 7: Κατανομή άμεσων οικονομικών επιπτώσεων αν χώρα της ΕΕ το έτος 2014

3 Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα

Στο επόμενο κεφάλαιο θα πραγματοποιηθεί μια περιγραφή της αγοράς κρουαζιέρας στην Ελλάδα και θα γίνει μια ποσοτική ανάλυση αφού προηγουμένως συγκεντρωθούν όλα τα διαθέσιμα δεδομένα που παρέχονται από τους αρμόδιους φορείς.

3.1 Γενικά στοιχεία επί της κρουαζιέρας στους Ελληνικούς λιμένες

Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα εξυπηρετείται από 42 λιμάνια με εντελώς διαφορετικά χαρακτηριστικά και δυνατότητες, που αποδεικνύουν την μοναδικότητα του ελληνικού θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος. Η σχετική έρευνα στο διαδίκτυο έδειξε ότι δεν υπάρχουν δεδομένα για μεγάλο αριθμό ετών, αφού η Ένωση Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΕ) που είναι ο αρμόδιος φορέας διαχείρισης, διατηρεί δεδομένα που αφορούν τις επισκέψεις επιβατών κρουαζιέρας και τις αντίστοιχες αφίξεις πλοίων ανά λιμάνι από το 2010⁶. Διαπιστώθηκε ότι οκτώ λιμάνια ξεπέρασαν το 2016 τις 100.000 κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας διαχωρίζοντας επί τοις ουσίαις, σε δύο κατηγορίες τους ελληνικούς λιμένες σύμφωνα με το προαναφερόμενο κριτήριο.: (Ένωση Λιμένων Ελλάδας, 2016): Συνεπώς οι ελληνικοί λιμένες είναι δυνατόν να κατηγοριοποιηθούν ως ακολούθως:

Λιμένες υψηλής κίνησης (άνω των 100.000 κινήσεων επιβατών)	Λιμένες χαμηλής κίνησης (κάτω των 100.000 κινήσεων)
Πειραιάς, Σαντορίνη, Κέρκυρα, Μύκονος, Κατάκολο, Ρόδος, Ηράκλειο, Χανιά.	Πάτμος, Κεφαλλονιά – Ιθάκη, Ναύπλιο, Σάμος, Λαύριο, Βόλος, Καλαμάτα, Αγ. Νικόλαος, Σύρος, Ζάκυνθος, Χίος, Κως, Θεσσαλονίκη, Ιτέα, Μήλος, Σύμη, Μυτιλήνη, Γύθειο, Μονεμβασιά, Ηγουμενίτσα, Σκιάθος, Καβάλα, Κύθηρα, Λήμνος, Πάρος, Νάξος, Πύλος, Σκόπελος, Πάτρα, Πρέβεζα, Άνδρος, Ρέθυμνο.

Πίνακας Νο 8: Καταγραφή ελληνικών λιμένων σύμφωνα με την κίνηση επιβατών.

Διαπιστώθηκε ότι δεν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα που να αφορούν τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των επιβατών όπως εθνικότητες, ηλικίες, οικογενειακή κατάσταση ή το οικονομικό επίπεδο των επιβατών, κατά πως γίνεται σε αντίστοιχους λιμένες του εξωτερικού. Εκτιμάται ότι από την επεξεργασία των ποιοτικών δεδομένων που προαναφέρθηκαν, θα μπορούσαν να εξαχθούν πολύτιμα συμπεράσματα για τις προτιμήσεις των επιβατών ώστε να αναληφθούν ενέργειες από τους αρμόδιους φορείς για την περαιτέρω αύξηση της αγοράς της κρουαζιέρας και την βελτίωση των αντίστοιχων οικονομικών μεγεθών στην ελληνική αγορά. Από την αρχική επεξεργασία των στοιχείων διαπιστώνονται μικτές τάσεις όπως εμφανώς αποτυπώνονται στα στατιστικά στοιχεία της Ένωσης Ελληνικών Λιμένων που παρατίθενται

⁶ Διαθέσιμο στην διεύθυνση <https://www.elime.gr/index.php/krouaziera>.

ακολουθώς. Στα πλαίσια της εργασίας αναλύθηκαν οι πέντε διαθέσιμοι πίνακες στοιχείων κρουαζιέρας που βρίσκονται διαθέσιμοι στην ιστοσελίδα της ΕΛΕ⁷ ως ακολούθως:

Έτος / Λιμάνι	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Πειραιάς	1.094.135	980.149	1.055.556	1.302.581	1.198.047	1.485.828	1.145.402
Σαντορίνη	783.893	791.927	742.553	778.057	838.875	938.291	775.512
Κέρκυρα	748.916	647.347	672.368	744.673	655.764	594.228	569.400
Μύκονος	722.517	649.914	610.207	587.501	657.511	782.365	663.371
Κατάκολο	505.111	459.882	584.879	763.966	749.892	819.943	763.861
Ρόδος	314.689	342.063	311.182	409.991	472.308	576.399	632.117
Ηράκλειο	238.780	219.805	242.951	270.020	215.700	221.562	305.000
Χανιά	147.915	96.612	33.304	124.205	129.087	158.118	11.509
Πάτμος	91.785	124.476	109.429	113.339	112.587	176.212	151.864
Κεφαλλονιά	85.463	149.227	88.032	135.659	120.739	87.171	82.812
Ναύπλιο	51.551	46.075	26.050	23.732	30.686	49.188	66.779
Σάμος	43.659	10.893	24.865	38.676	37.374	21.725	10.053
Λαύριο	43.236	44.815	30.493	13.504	17.339	14.670	17.221
Βόλος	37.445	67.096	57.825	20.227	11.926	72.796	21.455
Καλαμάτα	28.132	38.549	17.951	3.128	12.595	-	-
Αγ.Νικόλαος	26.560	37.762	46.432	43.817	48.204	-	-
Σύρος	26.403	21.986	24.012	9.396	12.944	-	-
Ζάκυνθος	25.175	5.742	10.953	34.143	5.630	-	-
Χίος	21.933	25.229	16.963	9.924	8.349	8.487	5.183
Κως	19.222	18.277	42.040	64.756	41.171	23.473	26.252
Θεσσαλονίκη	18.876	26.356	19.720	14.585	8.014	11.519	16.029
Μυτιλήνη	13.923	24.894	34.150	42.423	29.951	35.456	15.663
Υπόλοιποι Λιμένες ⁸	107.799	127.945	127.656	112.202	85.263	43.456	28.576
Σύνολο Επιβατών	5.197.118	4.957.021	4.929.571	5.660.505	5.500.138	6.121.118	5.308.059

Πίνακας Νο 9 : Συνολικός αριθμός κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στους ελληνικούς λιμένες από 2010 - 2016

Από την ανάλυση του προηγούμενου πίνακα εξάγονται τα εξής συμπεράσματα:

- Διαπιστώνεται ότι κατά την διάρκεια της τελευταίας εξαετίας (2010 – 2016) υπήρξε μία συνολική μείωση 2.10% του συνολικού αριθμού των κινήσεων των επιβατών κρουαζιέρας, ενώ το 2016 καταγράφηκαν 110.941 λιγότερες συνολικές κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας παρά το γεγονός της προσθήκης δώδεκα νέων λιμένων το 2012 στην βάση δεδομένων του αρμόδιου οργανισμού (Καλαμάτα, Αγ. Νικόλαος, Σύρος, Ιτέα, Σύμη, Σκιάθος, Κύθηρα, Νάξος, Πύλος, Σκόπελος, Πρέβεζα, Ρέθυμνο). Το συγκεκριμένο στοιχείο καταγράφεται και στον προαναφερόμενο πίνακα αφού λόγω της συγκεκριμένης προσθήκης παρατηρείται μια σημαντική αύξηση κατά 175.10% του συνολικού αριθμού κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στους υπόλοιπους λιμένες (καθαρή αύξηση κατά 77.239 κινήσεις επιβατών).

- Είναι αντιληπτό ότι η μεγάλη πλειοψηφία των επιβατών προέρχεται από τα οκτώ βασικά λιμάνια που περιεγράφηκαν στον πίνακα Νο 9 και συγκεντρώνουν το 84,8% της συνολικής κίνησης.

⁷ Διαθέσιμο στην διεύθυνση <https://www.elime.gr/index.php/krouaziera>.

⁸ Οι υπόλοιποι λιμένες είναι η Ιτέα, η Μήλος, η Σύμη, η Μυτιλήνη, το Γύθειο,

- Όπως θα αναλυθεί στο κεφάλαιο 3.6 η κίνηση στην ελληνική αγορά δεν ακολούθησε την συνεχή αυξητική τάση που επικράτησε στην διεθνή αγορά, η οποία σημείωσε καθαρή ποσοστιαία αύξηση της τάξης του 29.30% το χρονικό διάστημα από 2010 έως 2016. Η ελληνική αγορά κρουαζιέρας δεν μπόρεσε να αξιοποιήσει τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα με προφανή απώλεια μεγάλων εσόδων για την εθνική οικονομία.

- Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει το γεγονός ότι 13 λιμένες έχουν κάτω από 10.000 κινήσεις επιβατών για το 2016, με συνολικό δυναμικό 38.087 κινήσεων καλύπτοντας μόλις το 0.73% της συνολικών κινήσεων όλης της θαλάσσιας επικράτειας.

Η ποσοστιαία μεταβολή τα τελευταία έξι χρόνια (2010 – 2016) κατά τα οποία τηρούνται δεδομένα από τους αρμόδιους φορείς αντικατοπτρίζονται στον κάτωθι πίνακα:

Λιμάνι	Ποσοστιαία αύξηση από 2010 - 2016	Λιμάνι	Ποσοστιαία μείωση από 2010 - 2016
Χανιά	+1.185.20%	Ρόδος	-50.20%
Ζάκυνθος	+347.10%	Αγ. Νικόλαος	-44.90%
Σάμος	+334.20%	Πάτμος	-39.50%
Χίος	+259.40	Κατάκολο	-33.90%
Λαύριο	+151.10%	Κως	-26.80%
Καλαμάτα	+123.30%	Ναύπλιο	-22.80
Σύρος	+107.70%	Ηράκλειο	-21.70%
Βόλος	+74.50%	Μυτιλήνη	-11.10%
Κέρκυρα	+31.50%	Πειραιάς	-4,47%
Θεσσαλονίκη	+17.70		
Μύκονος	+8.90%		
Κεφαλλονιά	+3.20%		
Σαντορίνη	+1,10%		

Πίνακας Νο 10: Ποσοστιαία μεταβολή των κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας για χρονικό διάστημα από 2010 έως 2016

Από την ανάλυση του προηγούμενου πίνακα διαπιστώνουμε τα εξής:

- Την εντυπωσιακή αύξηση των κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στον λιμένα των Χανίων όπου καταγράφηκε μια άνοδο 1.185 τοις εκατό το χρονικό διάστημα που τηρούνται δεδομένα από τις αρμόδιες αρχές. Τούτο μεταφράζεται σε μια αύξηση 136.406 κινήσεων επιβατών σε απόλυτους αριθμούς. Τα επιμέρους χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου λιμένα θα αναλυθούν σε επόμενο κεφάλαιο ενώ θα πραγματοποιηθεί ποσοτική ανάλυση των διαθέσιμων στοιχείων για την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων.

- Την αύξηση των κινήσεων επιβατών στους λιμένες του Ιονίου πελάγους αφού το ενδιαφέρον της αγοράς κρουαζιέρας στην μεσόγειο έχει μετατοπιστεί προς τα δυτικά όπου και παρατηρείται η κυριαρχία των ιταλικών λιμένων.

- Η εικόνα που παρατηρείται στα ανατολικά λιμάνια της Ελλάδας είναι ανάμεικτη αφού Σάμος και Χίος παρουσιάζουν αύξηση, ενώ Ρόδος, Πάτμος, Κως και Μυτιλήνη παρουσιάζουν μείωση κίνησης.

- Ιδιαίτερο προβληματισμό προκαλεί το στοιχείο της σημαντικής μείωσης κατά 50.20% (317.428 κινήσεις επιβατών) της κίνησης στον λιμένα της Ρόδου που αποτελεί και έναν από τους σημαντικότερους λιμένες για την κρουαζιέρα στην Ελλάδα.

- Στους ανατολικούς λιμένες της Ελλάδας παρατηρήθηκε μια σημαντική συνολική μείωση 15.90% των κινήσεων επιβατών το 2016 σε σύγκριση με το 2015 που ξέσπασε η προσφυγική / μεταναστευτική κρίση στην Ελλάδα. Όλοι οι ανατολικοί λιμένες πλην Σάμου που παρουσιάζει αύξηση+334.80% , εμφανίζουν σημαντική μείωση στην κίνηση των επιβατών (Πάτμος -26.30%, Χίος -13,29% Ρόδος -9,20%). Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα στοιχεία για το λιμάνι της Μυτιλήνης που δείχνει να έχει επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό από την έξαρση της προσφυγικής / μεταναστευτικής κρίσης που εξελίσσεται με ένταση την τελευταία πενταετία στην Ελλάδα . Από το 2013 έως το 2016 έχει παρουσιάσει μείωση 67.30% (καθαρή μείωση 28.500 κινήσεων επιβατών) δείχνοντας με ξεκάθαρο τρόπο τον αντίκτυπο στην δραστηριότητα της κρουαζιέρας στο συγκεκριμένο νησί. .

3.2 Ανάλυση περιγραφικών στατιστικών για τις κινήσεις επιβατών

Στο συγκεκριμένο υποκεφάλαιο γίνεται ανάλυση των περιγραφικών στατιστικών για τις κινήσεις των επιβατών κρουαζιέρας στους ελληνικούς λιμένες. Τα βασικά στοιχεία που θα εξεταστούν για την εξαγωγή συμπερασμάτων είναι ο μέσος όρος και η τυπική απόκλιση. Ο μέσος όρος ενός συνόλου παρατηρήσεων είναι βασικό στοιχείο της περιγραφικής στατιστικής και είναι ένα μέτρο θέσης που δείχνει σχετικά τι θέσεις των αριθμών που αναφέρεται (Κατσή et all, 2010). Επειδή ο μέσος όρος μπορεί να οδηγήσει την έρευνα σε λάθος συμπεράσματα διότι επηρεάζεται από ακραίες τιμές, θα εξεταστεί και η τυπική απόκλιση η οποία είναι ένα μέτρο που θα χρησιμοποιηθεί για να υπολογιστεί το ποσό της διασποράς του αναφερόμενου δείγματος. Για την εξαγωγή των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε το λογισμικό SPSS της εταιρείας IBM. Κατόπιν σχετικής ανάλυσης τα αποτελέσματα απεικονίζονται στον κάτωθι πίνακα:

Έτος	Συνολικός Αριθμός Λιμανιών	Ελάχιστο	Μέγιστο	Συνολικός αριθμός επιβατών	Μέσος όρος	Τυπική απόκλιση
2016	40	400	1.094.135	5.197.118	129.928	262.204
2015	40	735	980.149	4.957.021	123.925	240.456
2014	40	395	1.055.556	4.929.571	126.399	251.310
2013	40	645	1.302.581	5.660.505	141.512	290.311
2012	40	320	1.198.047	5.500.138	137.503	283.285
2011	25	156	1.485.828	6.121.118	244.844	391.723
2010	25	123	1.145.402	5.308.059	212.322	333.133

Πίνακας Νο 11: Ανάλυση περιγραφικών στατιστικών για τις κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας για το χρονικό διάστημα 2010 – 2016

Από τα αποτελέσματα του προηγούμενου πίνακα προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

α. Υπάρχει πολύ μεγάλο εύρος τιμών μεταξύ του μέγιστου και του ελάχιστου ορίου όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών που επισκέπτονται κάθε λιμάνι. Αυτό αποτυπώνεται και από

το γεγονός της συγκέντρωσης του κύριου όγκου της κίνησης σε οκτώ μόνο λιμάνια, όπως περιγράφηκε στην προηγούμενη υποπαράγραφο 3.1.

γ. Η τιμή της σταθερής απόκλισης είναι πολύ μεγάλη σε σχέση με τον μέσο όρο ως αποτέλεσμα της μεγάλης διαφοράς στην κίνηση των επιβατών μεταξύ των λιμένων.

3.3 Στατιστικά στοιχεία για τις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στους ελληνικούς λιμένες

Με παρόμοιο τρόπο όπως στην περίπτωση των στατιστικών στοιχείων αναφορικά με τις κινήσεις των επιβατών της κρουαζιέρας, συλλέχθηκαν όλα τα διαθέσιμα στοιχεία ανά έτος από την ιστοσελίδα της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος και συντάχθηκε ο πίνακας Νο 8 για το χρονικό διάστημα από 2010 έως 2016.

Έτος / Λιμάνι	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Πειραιάς	625	621	606	711	763	936	823
Σαντορίνη	572	636	512	582	718	962	700
Κέρκυρα	481	407	395	480	485	453	429
Μύκονος	596	600	441	485	585	684	594
Κατάκολο	274	242	251	307	337	429	360
Ρόδος	299	340	314	373	448	511	539
Ηράκλειο	165	170	160	177	156	209	247
Χανιά	86	59	38	47	54	72	21
Πάτμος	147	192	156	177	194	481	531
Κεφαλλονιά	77	112	79	100	98	56	64
Ναύπλιο	94	62	46	54	63	74	66
Σάμος	51	19	23	25	29	28	21
Λαύριο	65	55	30	20	19	14	25
Βόλος	46	57	53	31	21	61	33
Καλαμάτα	28	31	16	6	12	-	-
Αγ.Νικόλαος	49	52	66	52	71	-	-
Σύρος	90	53	53	37	71	-	-
Ζάκυνθος	29	8	13	34	9	-	-
Χίος	43	42	36	33	25	25	20
Κως	41	41	79	86	64	48	44
Θεσσαλονίκη	23	35	31	18	11	19	20
Μυτιλήνη	29	53	53	56	39	66	41
Υπόλοιποι Λιμένες	380	392	371	395	480	132	99
Σύνολο αφίξεων	4.290	4.279	3.822	4.286	4.752	5.260	4.677

Πίνακας Νο 12: Συνολικός αριθμός αφίξεων κρουαζιερόπλοιων στους ελληνικούς λιμένες από 2010 - 2016

Από τα αποτελέσματα του προηγούμενου πίνακα προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

α. Υπάρχει πολύ μεγάλο εύρος τιμών μεταξύ του μέγιστου και του ελάχιστου ορίου όσον αφορά τις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων που επισκέπτονται κάθε λιμάνι. Αυτό αποτυπώνεται και από το γεγονός της συγκέντρωσης του κύριου όγκου των αφίξεων σε οκτώ μόνο λιμάνια, όπως περιγράφηκε στην προηγούμενη υποπαράγραφο 3.1.

Η ανάλυση των στοιχείων ως προς την συνολική μεταβολή τους κατά το χρονικό διάστημα 2010 – 2016 οδηγεί στα αποτελέσματα τα ακόλουθου πίνακα:

Λιμάνι	Ποσοστιαία αύξηση από 2010 - 2016	Λιμάνι	Ποσοστιαία μείωση από 2010 - 2016
Χανιά	+310.00%	Πάτμος	-72.30%
Ζάκυνθος	+222.00%	Ρόδος	-44.50%
Λαύριο	+160.00%	Ηράκλειο	-33.10%
Σάμος	+142.80%	Αγ. Νικόλαος	-30.90%
Καλαμάτα	+133.30%	Μυτιλήνη	-29.20%
Χίος	+115.00%	Πειραιάς	-24.00%
Ναύπλιο	+42.40%	Κατάκολο	-23.80%
Βόλος	+39.40%	Σαντορίνη	-18.20%
Σύρος	+26.70%	Κως	-6.80%
Κεφαλλονιά	+20.30%		
Θεσσαλονίκη	+15.00%		
Κέρκυρα	+12.10%		
Μύκονος	+0.30%		

Πίνακας Νο 13 : Ποσοστιαία μεταβολή των αφίξεων κρουαζιερόπλοιων για χρονικό διάστημα από 2010 έως 2016

3.4 Ανάλυση περιγραφικών στατιστικών για τις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων

Στο συγκεκριμένο υποκεφάλαιο γίνεται ανάλυση περιγραφικών στατιστικών για της κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας όπως πραγματοποιήθηκε στο υποκεφάλαιο 3.2. Με ανάλογο τρόπο για την εξαγωγή των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε το λογισμικό SPSS της εταιρείας IBM. Κατόπιν σχετικής ανάλυσης τα αποτελέσματα απεικονίζονται στον κάτωθι πίνακα:

Έτος	Συνολικός Αριθμός λιμανιών	Ελάχιστο	Μέγιστο	Συνολικός αριθμός Κ/Ζ	Μέσος όρος	Τυπική απόκλιση
2016	40	1	625	4290	107.25	169.59
2015	40	2	636	4279	106.97	171.99
2014	40	0	606	3822	95.55	149.59
2013	40	1	711	4286	107.15	175.48
2012	40	2	763	4752	118.80	199.21
2011	25	1	962	5260	210.40	297.14
2010	25	1	823	4677	187.08	259.01

Πίνακας Νο 14: Περιγραφικά Στατιστικά για τις αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων σε ελληνικά λιμάνια

Από την ανάλυση των προηγούμενων στοιχείων του πίνακα προκύπτουν τα εξής:

α. Διαπιστώνεται ότι υπάρχει μια ποσοστιαία μείωση 8.30% αναφορικά με τις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στους ελληνικούς λιμένες. Αυτό μεταφράζεται σε μια καθαρή μείωση 387 αφίξεων πλοίων παρά την είσοδο νέων λιμένων στον υπολογισμό των δεδομένων.

β. Υπάρχει πολύ μεγάλη διαφορά μεταξύ του μέγιστου και του ανώτατου ορίου όσον αφορά τον αριθμό των αφίξεων των κρουαζιερόπλοιων που καταπλέουν στα λιμάνια.

β. Η τιμή της σταθερής απόκλισης είναι πολύ μεγάλη σε σχέση με τον μέσο όρο ως αποτέλεσμα της μεγάλης διαφοράς στις αφίξεις πλοίων μεταξύ των λιμένων.

3.5 Η Ελλάδα ως τόπος προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας

Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα δεν έχει γνωρίσει μεγάλη άνθηση ως μέσο αναψυχής, παρά τα σημαντικά πλεονεκτήματα που προσφέρει σε όσους την επιλέξουν. Συγκεντρώνοντας τα διαθέσιμα δεδομένα διαπιστώνουμε ότι μόλις 24.000 περίπου άτομα επέλεξαν ως τρόπο αναψυχής την κρουαζιέρα (Cruise Lines Industry Association Europe, 2016).. Η διαχρονική εξέλιξη του συνολικού αριθμού των Ελλήνων επιβατών κρουαζιέρας αντικατοπτρίζεται στον κάτωθι πίνακα Νο ...

Έτος	2012	2013	2014	2015	2016	Συνολική μεταβολή 2012 - 2016
Αρ. Επιβατών	19.098	16.743	18.441	15.914	24.183	+26.60%

Πίνακας Νο 15: Αριθμός Ελλήνων επιβατών κρουαζιέρας.

Όσον αφορά τον προορισμό των Ελλήνων επιβατών διαπιστώνουμε ότι η συντριπτική πλειοψηφία το έτος 2016 επέλεξε προορισμούς εντός της Μεσογείου σε ποσοστό 91% (22.006 επιβάτες). Οι υπόλοιπες επιλογές ακολουθούν με πολύ μεγάλη διαφορά αφού την Καραϊβική / Βερμούδα επέλεξε το 4%, την Βόρεια Ευρώπη το 2%, την Ασία το 1% και τους λοιπούς προορισμούς το 3%. Διαπιστώνουμε ότι παρά το ότι η συντριπτική πλειοψηφία των Ελλήνων επιβατών επιλέγει μεσογειακούς προορισμούς, δεν μπορεί να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα επίδρασης στην συνολική εικόνα της αγοράς κρουαζιέρας στην Ελλάδα λόγω του μικρού μεγέθους αφού το 2016 αποτέλεσε μόλις το 0.42% της συνολικής κίνησης επιβατών.

3.6 Ανάλυση συσχέτισης μεταξύ των στατιστικών δεδομένων της ελληνικής και της διεθνούς αγοράς.

Όπως αναλύθηκε στο 2^ο κεφάλαιο της εργασίας τα δεδομένα δείχνουν μία τάση διαρκούς εξάπλωσης της κρουαζιέρας παγκοσμίως, ενώ νέες δυναμικές αγορές όπως η Ασία μπαίνουν δυναμικά στην εν λόγω αγορά. Στο παρόν υποκεφάλαιο θα γίνει ανάλυση συσχέτισης ώστε να εξαχθούν συμπεράσματα όσον αφορά το ενδεχόμενο ύπαρξης συσχέτισης μεταξύ των εγχώριων αφίξεων επιβατών / κρουαζιερόπλοιων εν συγκρίσει με τα αντίστοιχα στοιχεία της διεθνούς αγοράς. Η μεθοδολογία που θα ακολουθηθεί είναι η ανάλυση συσχέτισης, αφού πληρούνται οι προϋποθέσεις παραμετρικότητας (Κατσίης κ.α, 2010). Για την συσχέτιση των προαναφερόμενων μεταβλητών γίνεται χρήση του συντελεστή Pearson ο οποίος συμβολίζεται με το αγγλικό γράμμα (r), ενώ στον κάτωθι πίνακα περιγράφεται ο τύπος υπολογισμού του:

$$r_{xy} = \frac{\sum_{i=1}^n (x-\bar{x})(y-\bar{y})}{n S_x S_y}$$

Ο προαναφερόμενος συντελεστής μπορεί να λάβει τιμές από -1 έως +1. Η τιμή +1 υποδηλώνει τέλεια θετική συσχέτιση, ενώ αντιθέτως η τιμή -1 υποδεικνύει μία τέλεια αρνητική συσχέτιση. Για τις ενδιάμεσες τιμές του δείκτη έχουμε την ακόλουθη ερμηνεία όσον αφορά το επίπεδο συσχέτισης ανά κλίμακα τιμών:

0,00-0,20 Μηδενική σχέση

0,21-0,40 Μικρή σχέση

0,41-0,60 Μέτρια σχέση

0,61-0,80 Μεγάλη σχέση

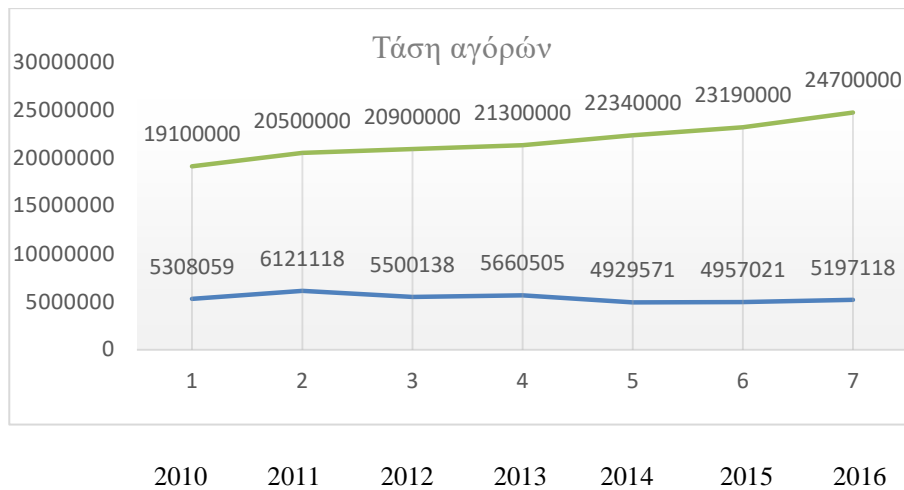
≥ 0,81 Πολύ ισχυρή σχέση

Πραγματοποιήθηκε ανάλυση συσχέτισης μεταξύ των συνεχών δεδομένων κινήσεων των κινήσεων επιβατών της εγχώριας αγοράς και των επιβατών κρουαζιέρας της παγκόσμιας. Για την ανάλυση χρησιμοποιήθηκε το λογισμικό SPSS της εταιρίας IBM όπου και διαπιστώθηκε ότι ο συντελεστής συσχέτισης pearson είναι - 0,508, καταδεικνύοντας μια μέτρια αρνητική συσχέτιση μεταξύ των δύο μεταβλητών. Παράλληλα υπολογίστηκε η ετήσια μεταβολή των προαναφερόμενων δεδομένων με κατάλληλη επεξεργασία των στοιχείων που χρησιμοποιήθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια. Αποτέλεσμα των προηγούμενων υπολογισμών είναι ο πίνακας Νο 11 που περιγράφεται ως κάτωθι:

Αφίξεις Επιβατών Ετήσια μεταβολή	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Συνολική διαφορά 2010 - 2016
Ελληνική αγορά	-	+15,3%	-10,1%	+2,9%	-12,9%	+0,55%	+4,8%	-2,1%
Διεθνή αγορά	+7,3%	+7,2	+1,9%	+1,9%	+4,8%	3,8%	+6,5%	+29,3

Πίνακας Νο 16: Ετήσια μεταβολή αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας σε ελληνικούς και διεθνής λιμένες

Είναι εμφανές ότι η κρουαζιέρα στην Ελλάδα δεν μπόρεσε να ακολουθήσει την δυναμική της παγκόσμιας αγοράς η οποία κατέγραψε συνεχόμενη άνοδο με συνολική αύξηση 29.30% την χρονική περίοδο 2010 – 2016. Το συγκεκριμένο συμπέρασμα επιβεβαιώνεται από το κάτωθι σχεδιάγραμμα που δείχνει την διαχρονική τάση των δύο αγορών.



Πίνακας Νο 17: Διαχρονική τάση ελληνικής και διεθνής αγοράς

Δεν ήταν εφικτή η πραγματοποίηση αντίστοιχης ανάλυσης συσχέτισης για τις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων, διότι δεν βρέθηκαν διαθέσιμα στοιχεία για την διεθνή αγορά σε ελεύθερες πηγές όπως έχει αναφερθεί σε αρκετά σημεία της εργασίας.

4. Η περίπτωση του λιμένα των Χανίων

Όπως αναλύθηκε το υποκεφάλαιο 3.1 ο λιμένας των Χανίων αποτελεί μια ενδιαφέρουσα περίπτωση αφού κατέγραψε με μεγάλη διαφορά την μεγαλύτερη συνολική αύξηση για το χρονικό διάστημα από 2010 έως 2016, το οποίο είναι και το μοναδικό στοιχείο για το οποίο υπάρχουν καταγεγραμμένα διαθέσιμα αναλυτικά δεδομένα. Η ανάλυση των διαθέσιμων δεδομένων των Χανίων θα αποτελέσει το αντικείμενο έρευνας του κεφαλαίου αυτού.

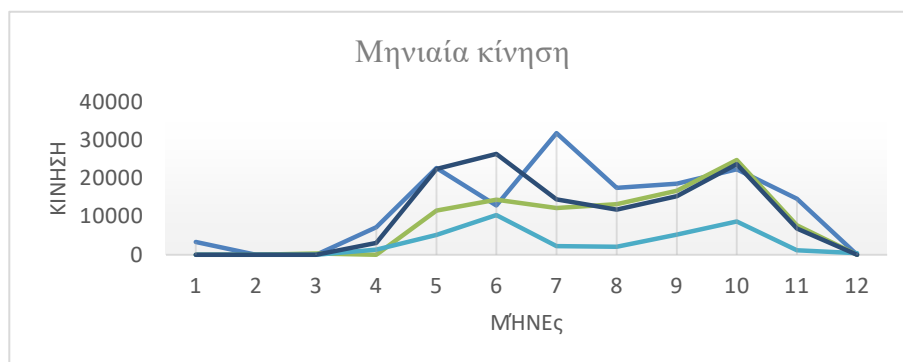
4.1 Χαρακτηριστικά του λιμένα

Ο λιμένας των Χανίων βρίσκεται στο δυτικό άκρο της Κρήτης στην Σούδα, εντός ενός φυσικού προστατευόμενου όρμου, σε απόσταση μικρότερη των 10 χιλιομέτρων από την πόλη των Χανίων. Τα ετήσια στατιστικά στοιχεία για τις κινήσεις των επιβατών όπως επίσης και για τις αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων περιγράφονται λεπτομερώς στην παράγραφο 3.2 όπου και καταγράφεται η εντυπωσιακή αύξηση της κινήσεως του συγκεκριμένου λιμένα. Στην παρούσα παράγραφο θα αναλυθεί η εποχικότητα των δεδομένων ώστε να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα. Καταγράφοντας την μηνιαία κίνηση του λιμένα για τα έτη για τα οποία μπορούσαν να συλλεχθούν δεδομένα (2013 – 2016) καταλήγουμε στον κάτωθι πίνακα αναφορικά με τις κινήσεις επιβατών και τις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων (Ενωση Λιμένων Ελλάδας, 2017):

Έτος / Μήνας	2013	2014	2015	2016
Ιανουάριος	0	0	0	3.393 (1 κ/ζ)
Φεβρουάριος	0	0	0	0
Μάρτιος	0	0	329 (1 κ/ζ)	0
Απρίλιος	3.150 (1 κ/ζ)	1.404 (2 κ/ζ)	0	7.261 (7 κ/ζ)
Μάιος	22.456 (7 κ/ζ)	5.223 (5 κ/ζ)	11.567 (8 κ/ζ)	22.688 (17 κ/ζ)
Ιούνιος	26.382 (6 κ/ζ)	10.442 (9 κ/ζ)	14.419 (9 κ/ζ)	12.922 (13 κ/ζ)
Ιούλιος	14.472 (4 κ/ζ)	2.282 (2 κ/ζ)	12.275 (7 κ/ζ)	31.863 (15 κ/ζ)
Αύγουστος	11.796 (4 κ/ζ)	2.091 (3 κ/ζ)	13.275 (9 κ/ζ)	17.542 (11 κ/ζ)
Σεπτέμβριος	15.340 (6 κ/ζ)	5.333 (7 κ/ζ)	16.733 (11 κ/ζ)	18.599 (13 κ/ζ)
Οκτώβριος	23.734 (10 κ/ζ)	8.770 (10 κ/ζ)	24.831 (17 κ/ζ)	22.386 (13 κ/ζ)
Νοέμβριος	6.875 (4 κ/ζ)	1.232 (2 κ/ζ)	7.713 (4 κ/ζ)	14.684 (8 κ/ζ)
Δεκέμβριος	0	479 (1 κ/ζ)	0	0

Πίνακας Νο 18: Μηνιαίες κινήσεις επιβατών / αφίξεων κρουαζιερόπλοιων από 2013 έως 2016

Η προαναφερόμενη συνολική κίνηση είναι ιδιαίτερα κατανοητή στον ακόλουθο πίνακα:



Πίνακας Νο 19: Περιγραφική απεικόνιση μηνιαίων κινήσεων επιβατών / αφίξεων κρουαζιερόπλοιων

Από την μελέτη των πινάκων Νο 12 και Νο 13 βγαίνουν τα εξής συμπεράσματα:

- Η μηνιαία κίνηση του λιμένα είναι αρκετά ασταθής με μεγάλες αυξομειώσεις κατά την διάρκεια του έτους.
- Η κίνηση του λιμένα διακρίνεται από εποχικότητα με τον μέγιστο όγκο να παρατηρείται το διάστημα Μαΐου – Οκτωβρίου.
- Από Δεκέμβριο μέχρι Μάιο δεν υπάρχει ουσιαστική κίνηση παρά το ήρεμο κλίμα των Χανίων και τις ποικίλες δυνατότητες ψυχαγωγίας που υπάρχουν στην ευρύτερη περιοχή.

4.2 Δυνατότητα περαιτέρω μεγέθυνσης

Ο λιμένας των Χανίων ανήκει σε μια ευρύτερη περιοχή ιδιαίτερου κάλους με πολυποίκιλα χαρακτηριστικά που έχει αναπτυχθεί τουριστικά σε μεγάλο βαθμό τα τελευταία χρόνια. Εκτιμάται ότι η κρουαζιέρα μπορεί να αποτελέσει μια δραστηριότητα που μπορεί να προσδώσει σημαντικά οικονομικά οφέλη στην ευρύτερη περιοχή και να δημιουργήσει νέες και καινοτόμες θέσεις εργασίας. Αντικειμενικός σκοπός της συγκεκριμένης παραγράφου είναι η εξέταση της πιθανότητας μετατροπής των Χανίων σε λιμένα αφίξεως (home porting) ώστε να μεγιστοποιηθούν τα οικονομικά οφέλη από την συγκεκριμένη δραστηριότητα για τους λόγους που περιεγράφηκαν στο δεύτερο κεφάλαιο. Εκτιμάται ότι η μέση συνολική δαπάνη ανά επιβάτη (ατομική και έξοδα της εταιρείας κρουαζιέρας) είναι περίπου 600 ευρώ για τους λιμένες αφίξεως (home porting) (Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, 2012). Λαμβάνοντας υπόψη την μέση κίνηση επιβατών των τελευταίων πέντε ετών (131.187 άτομα) υπολογίζεται ότι το επιπρόσθετο οικονομικό όφελος της ευρύτερης περιοχής μπορεί να φτάσει μέχρι το ποσό των 65.5 εκατομμυρίων ευρώ. Για να δούμε αν είναι εφικτή η μετεξέλιξη του λιμένα των Χανίων σε home porting θα εξετάσουμε τον βαθμό πληρότητας ως προς τα συγκεκριμένα κριτήρια που αποτελούν τα χαρακτηριστικά του λιμένα ή της ευρύτερης περιοχής αντίστοιχα (Lekakou, M. et al (2009).

Κατόπιν σχετικής έρευνας διαπιστώνουμε ότι ο συγκεκριμένος λιμένας πληρεί τα 60 από τα 81 κριτήρια⁹, ενώ αυτά που δεν πληρεί ανήκουν στην κατηγορία των κριτηρίων με την χαμηλότερη βαρύτητα. Πλην όμως αξίζει να αναφερθεί ότι στην ευρύτερη περιοχή της Κρήτης

⁹ Αναλυτική καταγραφή των κριτηρίων ακολουθεί σε παράρτημα «Α».

υπάρχει ο λιμένας του Ηρακλείου ο οποίος έχει παρόμοια χαρακτηριστικά και μπορεί να μετεξελιχθεί σε home porting. Εκτιμάται ότι λόγω εγγύτητας δεν μπορούν να γίνουν και οι δύο διότι δρουν ανταγωνιστικά.

Υπάρχουν όμως και άλλοι ελληνικοί λιμένες που έχουν τις δυνατότητες να μετεξελιχθούν σε home ports. Σύμφωνα με τα γενικά συμπεράσματα από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων για την επάρκεια των υποδομών λιμένων κρουαζιέρας που πραγματοποιήθηκε το 2011 από την Ένωση Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΕ), διαπιστώθηκε ότι δύο μόνο λιμάνια είναι ταυτόχρονα λιμάνια αφετηρίας και τερματισμού (homeporting): ο Πειραιάς και η Κέρκυρα. Οι υπόλοιποι λιμένες είναι μόνο προορισμού. Συνεπώς εκτιμάται ότι υπάρχει μεγάλο περιθώριο δραστηριοποίησης στον συγκεκριμένο τομέα που μπορεί να αποφέρει μεγάλα έσοδα για την ελληνική οικονομία.

5. Προβλέψεις

5.1 Πρόβλεψη κίνησης επιβατών και αφίξεων κρουαζιερόπλοιων για το 2017

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο θα πραγματοποιηθεί μια πρόβλεψη για το έτος 2017 για το σύνολο των ελληνικών λιμένων για τα οποία διατίθενται στοιχεία για τα τελευταία έτη. Για την πρόβλεψη θα χρησιμοποιηθεί η μέθοδος του απλού κινητού μέσου όρου (simple moving average (MA) method). Η συγκεκριμένη μέθοδος αξιοποιεί το μέσο όρο των πιο πρόσφατων τιμών (n αριθμός δείγματος) ως πρόβλεψη για την επόμενη περίοδο που αποτελεί το ζητούμενο (Fasas & Polynikis, 2009). Χρονοσειρά είναι μία ακολουθία παρατηρήσεων $X_1, X_2, X_3, \dots, X_n$ οι οποίες διαχωρίζονται σε ίσα χρονικά διαστήματα (μέρες, μήνες χρόνια). Οι χρονοσειρές μπορεί να είναι είτε διακριτών τιμών, είτε να έχει συνεχείς τιμές. Η μαθηματική απεικόνιση του κινητού μέσου όρου είναι ως κάτωθι:

$$\sigma_t = \frac{(\sigma_{t-1} + \sigma_{t-2} + \dots + \sigma_t)}{t}$$

Ο μέθοδος πρόβλεψης με την χρήση του κινητού μέσου όρου βασίζεται στο γεγονός πως κάθε νέα παρατήρηση αντικαθιστά την προηγούμενη, με αποτέλεσμα τον υπολογισμό νέου μέσου όρου (Fasas & Polynikis, 2009). Για τις ανάγκες της εργασίας πραγματοποιήθηκε μια πρόβλεψη για το έτος 2017 χρησιμοποιώντας την προαναφερόμενη μέθοδο moving average για το χρονικό διάστημα των 3 τελευταίων ετών. Για την εξαγωγή των συμπερασμάτων χρησιμοποιήθηκε το λογισμικό EXCEL του προγράμματος OFFICE.

α/α	Λιμάνι	Κινήσεις αφίξεων επιβατών	Διαφορά με προηγούμενο έτος (2016)	Αφίξεις κρουαζιερόπλοιων
1	Πειραιάς	1.003.280	-7.40%	617
2	Σαντορίνη	760.791	-3.10%	573
3	Κέρκυρα	728.544	-2.70%	427
4	Μύκονος	660.879	-8.50%	545
5	Κατάκολο	516.624	+2.80%	255
6	Ρόδος	302.644	-3.80%	317
7	Ηράκλειο	233.845	-2.00%	165
8	Χανιά	122.610	-16.10%	61
9	Πάτμος	98.563	+7.40%	165
10	Κεφαλλονιά	97.574	+6.70%	89
11	Ναύπλιο	41.225	-20.30%	67
12	Σάμος	29.472	-31.30%	31
13	Λαύριο	39.514	-8.60%	50
14	Βόλος	44.122	+17.80%	52
15	Καλαμάτα	28.210	-0.30%	25
16	Αγ. Νικόλαος	26.890	+1.20%	55
17	Σύρος	24.133	-8.60%	65
18	Ζάκυνθος	23.956	-4.80%	16
19	Χίος	20.375	-7.10%	40
20	Κως	19.513	+1.50%	53
21	Θεσσαλονίκη	20.650	+9.40%	29
22	Ιτέα	13.269	-10.60%	75
23	Μήλος	13.297	-9.70%	25

24	Σύμη	15.328	+7.80%	38
25	Μυτιλήνη	14.322	+2.80%	45
26	Γύθειο	13.870	+6.50	25
27	Μονεμβασιά	15.121	+16.70%	40
28	Ηγουμενίτσα	5.603	+26.40	8
29	Σκιάθος	6.338	+1.70%	18
30	Καβάλα	9.637	+58.50%	22
31	Κύθηρα	1.974	-33.60%	8
32	Λήμνος	7.172	+70.20%	26
33	Πάρος	3.618	+15.60%	37
34	Νάξος	2.662	+7.70%	22
35	Πύλος	1.458	+37.50	8
36	Σκόπελος	691	-8.50%	7
37	Πάτρα	859	+15.60%	2
38	Πρέβεζα	678	+18.30%	4
39	Ρέθυμνο	789	+31.20%	10
40	Γενικό Σύνολο	4.970.100 (-227.018 Κινήσεις Επιβατών)	-4.90%	4.124

Πίνακας Νο 20: Περιγραφική απεικόνιση μηνιαίων κινήσεων επιβατών / αφίξεων κρουαζιερόπλοιων

Μελετώντας τον προηγούμενο πίνακα με τις προβλέψεις για το έτος 2017 διαπιστώνουμε ότι αναμένεται μία συνολική μείωση κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας κατά 4.40% περίπου βάσει της μεθόδου προβλέψεως που επιλέξαμε. Σε απόλυτους αριθμούς αναμένεται οι συνολικές κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας να είναι 227.018 λιγότερες σε σύγκριση με το 2016. '

Οι αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων αναμένονται να είναι ανάλογα μικρότερες σε σχέση με το 2016 και να φτάσουν τις 4.124. Σε απόλυτους αριθμούς αναμένεται να έχουμε 157 αφίξεις λιγότερες, κάτι που είναι αναμενόμενο λαμβάνοντας υπόψη την προαναφερόμενη πρόβλεψη για τις κινήσεις των επιβατών.

Παρατηρώντας τον πίνακα Νο 14 διαπιστώνουμε ότι τα μεγάλα λιμάνια δεν έχουν τόσο έντονες ποσοστιαίες μεταβολές, ενώ διαπιστώνουμε ότι τα μικρότερα λιμάνια σε κίνηση έχουν μεγάλες διαφορές. Η πρόβλεψη δείχνει επίσης μείωση κατά 6.20% περίπου για τους λιμένες υψηλής κίνησης (πλην λιμένα Κατάκολου) οι οποίοι επηρεάζουν τα συνολικά αποτελέσματα της χώρας λόγω της σημαντικότητάς τους. Γενικότερα παρατηρείται μεγάλη αστάθεια στην ετήσια κίνηση των μικρών λιμένων, με μεγάλες διακυμάνσεις κάνοντας δυσχερή την πρόβλεψη.

5.2 Τάσεις της αγοράς

Η αγορά της κρουαζιέρας εκτός από την διαρκή μεγέθυνση την οποία έχει γνωρίσει τις τελευταίες δεκαετίες, έχει μπει σε μια φάση μετεξέλιξης με την εισαγωγή καινοτόμων ιδεών και εφαρμογών ώστε να κεφαλαιοποιήσει τα οφέλη της. Στα πλαίσια της μετεξέλιξης νέες τάσεις διαφαίνονται σε αυτήν την παγκοσμιοποιημένη αγορά που αναμένεται να έχουν επιδράσουν σε σημαντικό βαθμό την ευρωπαϊκή και κατ'επέκταση την Ελληνική αγορά. Οι

κυριότερες τάσεις που έχουν αναγνωρισθεί από παράγοντες της αγοράς παρουσιάζονται ως κάτωθι (Cruise Lines International Association, 2016):

- Διαφαίνεται η σταδιακή ηλικιακή ανανέωση των επιβατών καθώς εκτιμάται ότι νέες γενιές(συμπεριλαμβανομένου την millennials και generation-x) θα επιλέγουν στο μέλλον την κρουαζιέρα ως μέσο αναψυχής αλλάζοντας δραστικά τον δημογραφικό χάρτη της αγοράς. Οι νέες γενιές έχουν διαφορετικές αντιλήψεις και ο τρόπος διαμόρφωσης των κρουαζιέρων θα αναμορφωθεί εντελώς για να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα. Ως εκ τούτου δείχνει να εμφανίζεται ένα νέο δυναμικό κοινό που ο τρόπος σκέψης και συμπεριφοράς του μπορεί να βρει πρόσφορο έδαφος στους ελληνικούς προορισμούς και να αυξήσει την συνολική κίνηση. Εκτός όμως από τους νέους σε ηλικία επιβάτες, ισχυρό ενδιαφέρον αναμένεται να υπάρξει από επιβάτες που δεν έχουν ταξιδέψει στο παρελθόν. Σε σχετική έρευνα που πραγματοποιήθηκε από την Cruise Lines International Association διαπιστώθηκε ότι σχεδόν ένας στους δύο ανθρώπους που δεν έχει ταξιδέψει σε κρουαζιέρα στην ζωή του (48%), εξέφρασε το ενδιαφέρον να συμμετάσχει σε κρουαζιέρα. Τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των επιβατών αλλάζουν δραστικά και ο μέσος επιβάτης θα διαφέρει σημαντικά από την εικόνα του ηλικιωμένου συνταξιούχου οικογενειάρχη που επικράτησε στο παρελθόν.
- Η αγορά θα συνεχίζει να είναι συγκεντρωμένη σε λίγες αλλά μεγάλου μεγέθους εταιρείες που θα διακινούν τον μεγάλο όγκο των επιβατών, ενώ σημαντική επίδραση θα έχουν οι τουριστικοί πράκτορες στην κίνηση της αγοράς. Η Ελλάδα πρέπει να αναγνωρίσει αυτή την τάση και να καταβάλει προσπάθειες για να την εκμεταλλευτεί.
- Αναμένεται να υπάρξει αύξηση της ζήτησης για κρουαζιέρες εντός μεγάλων ποταμών και για αυτόν το λόγο οι εταιρείες θα ναυπηγήσουν δεκατρία νέα πλοία κατάλληλα για τέτοιους πλόες, ενώ θα δρομολογηθούν 184 πλοία σε κρουαζιέρες εντός ποταμών. Δυστυχώς λόγω γεωγραφικής διαμόρφωσης και απουσίας μεγάλων ποταμών δεν μπορεί να εκμεταλλευτεί η Ελλάδα αυτήν την εξέλιξη. Πλην όμως είναι εφικτή η οργάνωση κρουαζιέρων πολύ μικρής διάρκειας με την χρήση πλοίων μικρού μεγέθους σε ποταμούς που έχουν τα κατάλληλα χαρακτηριστικά (βάθος, πλάτος, μήκος κλπ).
- Διαφαίνεται ότι οι επιβάτες αρχίζουν να επιλέγουν λιμένες κρουαζιέρας όπου θα μπορούν να ενοικιάζουν αυτοκίνητα για να οδηγούν στους λιμένες προορισμού για την αναψυχή τους και για να γνωρίζουν τα αξιοθέατα της περιοχής που επισκέπτονται. Αυτή η τάση δείχνει ότι θα επηρεάσει αρνητικά ελληνικούς προορισμούς όπου δεν υπάρχει η δυνατότητα εύκολης και άμεσης παροχής ευκολιών ενοικίασης αυτοκινήτων και σε μέρη όπου οι οδικές αρτηρίες δεν είναι σε ικανοποιητική λειτουργική κατάσταση.
- Διαφαίνεται ότι οι κρουαζιέρες θεματικού χαρακτήρα θα έχουν μεγάλη ανάπτυξη και θα αυξήσουν το μερίδιό τους στην παγκόσμια αγορά. Οι θεματικές που αναμένεται να δημιουργηθούν είναι ποικίλες και καλύπτουν όλο το εύρος των ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Έτσι δημιουργούνται κρουαζιέρες γαστρονομικού, εκκλησιαστικού, εικαστικού ή ακόμα και σεξουαλικού χαρακτήρα όπου οι λιμένες επιλέγονται με κριτήριο την θεματική ενότητα και αντίστοιχη διαμόρφωση έχει το κρουαζιερόπλοιο που φιλοξενεί τους επιβάτες.
- Υπάρχει έντονη τάση για την χρησιμοποίηση πλοίων μεγαλύτερου μεγέθους και χωρητικότητας που θα επιφέρει μεγάλες αλλαγές στην διαχείριση των αφίξεων από τους λιμένες (Cruise Line International Association, 2016). Κατά κανόνα τα μεγαλύτερα πλοία έχουν πολύ μεγαλύτερες χωρητικότητες τόσο στα πληρώματα των πλοίων, όσο και στην

μέγιστη χωρητικότητα σε επιβάτες που μπορούν να φιλοξενήσουν. Είναι λογικό να ειπωθεί ότι τα αναμενόμενα έσοδα της ευρύτερης περιοχής του λιμένα θα είναι κατ' αναλογία αυξημένα, αφού η αύξηση του συνολικού αριθμού των ατόμων που συμμετέχουν στην οικονομική δραστηριότητα της ευρύτερης περιοχής θα έχει θετική επιρροή. Όμως δημιουργούνται συνεπακόλουθα ανησυχίες γύρω από τις αυξημένες απαιτήσεις που θα έχουν τα συγκεκριμένα πλοία, όπως επίσης και ο αυξημένος όγκος των επιβατών. Για παράδειγμα όσο μεγαλύτερο είναι το πλοίο τόσο μεγαλύτερο θα πρέπει να είναι και το ελάχιστο βάθος του λιμένα και αντίστοιχα μεγαλύτερη η προβλήτα που θα ελλιμενίζεται. Κατά ανάλογο τρόπο ο αυξημένος όγκος επιβατών και πληρώματος απαιτεί την ύπαρξη σύγχρονων και μεγάλων υποδομών του λιμένα. Επίσης οι υποδομές της ευρύτερης περιοχής (όπως π.χ το οδικό δίκτυο) θα πρέπει να είναι υψηλού επιπέδου καθώς οι απαιτήσεις θα είναι εξαιρετικά αυξημένες. Η συγκεκριμένη τάση είναι ανησυχητική διότι τα περισσότερα λιμάνια της Ελλάδας και κυρίως τα μικρότερα, όπως αναλύθηκαν σε προηγούμενη παράγραφο, έχουν περιορισμένες ικανότητες από πλευράς λιμενικών ευκολιών, ενώ το ελάχιστο βάθος δεν ευνοεί τον ελλιμενισμό μεγάλων πλοίων στα περισσότερα από αυτά.

- Η τάση για διανυκτέρευση των πλοίων στους λιμένες προορισμού έχει αυξητικές τάσεις (Cruise Line International Association, 2016). Αυτό το στοιχείο εκτιμάται ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό αφού αυξάνει την χρονική περίοδο παραμονής των πλοίων στο λιμάνι και συνεπακόλουθα τον χρόνο συμμετοχής των επιβατών και του πληρώματος στην οικονομική δραστηριότητα της ευρύτερης περιοχής, αυξάνοντας με ανάλογο τρόπο τα προσδοκώμενα οικονομικά έσοδα.

5.3 Κυριότεροι κίνδυνοι / προβλήματα

Στην συγκεκριμένη παράγραφο αποτυπώνονται οι κυριότεροι κίνδυνοι και τα σημαντικότερα προβλήματα που μπορούν να επηρεάσουν την λειτουργία της κρουαζιέρας στην χώρα μας. Για την τεκμηρίωση ελήφθησαν υπόψη τα αποτελέσματα της παρούσης εργασίας και ιδιαίτερα τα συμπεράσματα από την ποσοτική ανάλυση που πραγματοποιήθηκε, τα συμπεράσματα από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων για την επάρκεια των υποδομών κρουαζιέρας (Ένωση Ελληνικών Λιμένων, 2011) και τέλος μια πολύ σύντομη έρευνα που πραγματοποιήθηκε στο προσωπικό 10 λιμεναρχείων της χώρας¹⁰. Η συγκεκριμένη έρευνα περιελάμβανε μια ερώτηση που υποβλήθηκε τηλεφωνικά ή με χρήση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και αφορούσε την άποψή τους για το ποιοι είναι οι κυριότεροι κίνδυνοι / προβλήματα που έχουν διαπιστώσει από την διαχείριση της κρουαζιέρας στο λιμένα της αρμοδιότητάς τους. Η συγκεκριμένη έρευνα παρουσιάζει τους κινδύνους / προβλήματα από την συγκεκριμένη οπτική γωνία φορέα που διαχειρίζεται σε πρώτη γραμμή και έχει εξαιρετικό ενδιαφέρον. Οι μεγαλύτεροι κίνδυνοι / προβλήματα μπορούν να συνοψιστούν ως ακολούθως:

Πολιτικές αναταραχές: Η νοτιοανατολική Μεσόγειος είναι μια περιοχή εξαιρετικά ασταθής με διάφορα αρνητικά γεγονότα να έχουν διαδραματιστεί το τελευταίο χρονικό διάστημα επηρεάζοντας την χώρα μας. Η αραβική άνοιξη, ο πόλεμος στην Συρία και κυριότερα η κρίση

¹⁰ Αφορά τους λιμένες Χανίων, Κω, Ρόδου, Κέρκυρας, Λέσβου, Σάμου, Κατάκολου, Χίου, Καλαμάτας, Λέρου.

στην Τουρκία κατά την διάρκεια του αποτυχημένου πραξικοπήματος έχουν επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό την κρουαζιέρα στους ελληνικούς λιμένες. Φυσικά σε μέγιστο βαθμό έχουν επηρεαστεί οι λιμένες του ανατολικού Αιγαίου όπως άλλωστε προκύπτει και από τις ποσοτικές αναλύσεις της παρούσης μελέτης. Τα λιμάνια της Ρόδου, της Κω, της Μυτιλήνης, της Χίου έχουν πληγεί ιδιαίτερα από το ασταθές πολιτικό κλίμα της περιοχής. Επίσης όπως αναφέρθηκε προηγουμένως η κρίση στην Τουρκία ανάγκασε τις εταιρείες διαχείρισης κρουαζιέρας να αλλάξουν τα δρομολόγιά τους αποφεύγοντας τουρκικούς λιμένες η γενικότερα την ευρύτερη περιοχή της νοτιοανατολικής μεσογείου. Το σταθερό περιβάλλον ήταν άλλωστε και ένας από τους λόγους η κρουαζιέρα στην δυτική Μεσόγειο γνώρισε ιδιαίτερη ανάπτυξη συμπαρασύροντας και τους ελληνικούς λιμένες του Ιονίου Πελάγους.

Αίσθημα ασφάλειας: Είναι κοινώς αποδεκτό ότι το ύπαρξη αισθήματος ασφάλειας είναι ικανή και αναγκαία συνθήκη για την επιλογή προορισμού κρουαζιέρας από τους εν δυνάμει επιβάτες. Η διατήρηση του αισθήματος ασφάλειας είναι κοινή ανησυχία όλων των φορέων που ασχολούνται με την κρουαζιέρα. Σε κάθε λιμένα τηρούνται οι αρχές του κώδικα ασφαλείας (International Ship and Port Facility Code) του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (IMO) που προβλέπεται να εφαρμόζεται στους λιμένες που ελλιμενίζονται πλοία διεθνών δρομολογίων. Πλην όμως η ανησυχία για τυχόν επεισόδιο είναι έκδηλη αφού θα επηρέαζε σημαντικά την κίνηση των ελληνικών λιμένων.

Μεταναστευτική / προσφυγική κρίση: Η όξυνση της προσφυγικής / μεταναστευτικής κρίση που έχει ξεσπάσει τα τελευταία χρόνια έχει επηρεάσει δραματικά τους λιμένες του Ανατολικού Αιγαίου και αυτό είναι εμφανές από την πτώση του όγκου των κινήσεων των επιβατών. Δεν διαφαίνεται να υπάρχει άμεση λύση και είναι μια κατάσταση που έχει πολύπλευρες επιδράσεις ιδιαίτερα στον τομέα της εμπέδωσης αισθήματος ασφάλειας στους ταξιδιώτες.

Λιμενικές υποδομές / ευκολίες : Οι λιμενικές υποδομές και ευκολίες αποτελούν σημαντικό παράγοντα επίδρασης στην λειτουργία της κρουαζιέρας σε κάθε λιμάνι. Η δυνατότητα ταυτόχρονης διαχείρισης μεγάλου αριθμού επιβατών, οι υποδομές επιβίβασης – αποβίβασης, η εξυπηρέτηση των πελατών, η επαρκής χωρητικότητα του λιμένα, η δυνατότητα παροχής λιμενικών ευκολιών στα πλοία (π.χ. πλοηγικές υπηρεσίες), το επαρκές βάθος του λιμένα αποτελούν αποφασιστικά σημεία για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην χώρα μας. Η τάση για χρήση μεγαλύτερων πλοίων για την πραγματοποίηση των κρουαζιέρων αυξάνουν τις απαιτήσεις υποστήριξης αφού ο όγκος των επιβατών θα είναι μεγαλύτερος. Παράλληλα τα μεγαλύτερα πλοία έχουν κατά κανόνα μεγαλύτερα βυθίσματα και απαιτούν επαρκή χώρο για τους ναυτικούς χειρισμούς αλλά και τον ελλιμενισμό. Αξίζει να σημειωθεί ότι ελλοχεύει ο κίνδυνος να αποκλειστούν λιμένες από δρομολόγια κρουαζιέρων τέτοιων πλοίων μόνο από το γεγονός της αδυναμίας προσεγγίσεως και ελλιμενισμού του σκάφους στην περιοχή του λιμένα.

Ευρύτερες υποδομές περιοχής: Οι ευρύτερες υποδομές της περιοχής των λιμένων δεν είναι στις περισσότερες των περιπτώσεων σε τέτοιο βαθμό που να υποστηρίζουν την ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Για παράδειγμα η οργάνωση εκδρομών κατά την διάρκεια των αφίξεων στα λιμάνια είναι μια συνήθης πρακτική αρκετά δημοφιλής στους επιβάτες των πλοίων. Όμως στα περισσότερα νησιά όπως τα Χανιά, η Κέρκυρα, η Κεφαλλονιά κλπ η κατάσταση του οδικού

δικτύου δυσχεραίνει την πραγματοποίηση τέτοιων εκδρομών λόγω του μεγάλου χρόνου που απαιτείται ή των καθυστερήσεων που συνήθως προκύπτουν από την κίνηση των δρόμων. Τα οικονομικά οφέλη που χάνονται σε τέτοιες περιπτώσεις είναι πολύτιμα για την ευρύτερη κοινωνία.

6. Συμπεράσματα

Σκοπός της εργασίας ήταν η συγκέντρωση και αξιολόγηση όλων των διαθέσιμων δεδομένων που υπάρχουν σε ανοιχτές πηγές, ώστε να εξαχθούν συμπεράσματα για την αγορά της κρουαζιέρας και να εκτιμηθούν οι πιθανότητες περαιτέρω ανάπτυξης στον ελλαδικό χώρο. Ως επίλογο τα κυριότερα αποτελέσματα της έρευνας συνοψίζονται ως κάτωθι:

- Η κρουαζιέρα αποτελεί μια οικονομική δραστηριότητα η οποία έχει δυναμική μεγάλης ανόδου και επιτυγχάνει συνεχόμενα ρεκόρ σε παγκόσμιο επίπεδο όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών που επιλέγουν τον συγκεκριμένο τρόπο αναψυχής. Δυστυχώς η Ελλάδα δεν μπόρεσε να ακολουθήσει τον συγκεκριμένο ρυθμό ανόδου καταγράφοντας συνολική μείωση της τάξης του 2,1% αναφορικά με τις κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας. Η αρνητική εικόνα που παρουσιάζει η Ελλάδα λόγω κρίσης τα τελευταία χρόνια, αλλά κυρίως οι δυσμενείς πολιτικές εξελίξεις στην περιοχή της ανατολικής Μεσογείου που δημιούργησαν ένα κλίμα αστάθειας συντέλεσαν στην στασιμότητα της ανάπτυξης αφού οι εταιρείες διαχείρισης των κρουαζιέρων επέλεξαν ασφαλέστερους προορισμούς στην δυτική Μεσόγειο. Ιδιαίτερη επίδραση είχαν οι δυσμενείς πολιτικές εξελίξεις στην Τουρκία λόγω του πραξικοπήματος αφού το 2016 αφαιρέθηκαν οι τουρκοί προορισμοί από τα δρομολόγια των κρουαζιερόπλοιων.

- Τα οικονομικά οφέλη που μπορούν να εξασφαλίσουν οι χώρες που δραστηριοποιούνται στην κρουαζιέρα είναι πολλαπλά και έχουν αντίκτυπο σε διαφορετικούς τομείς της οικονομίας. Η Ελλάδα δεν λαμβάνει τα αντίστοιχα οικονομικά οφέλη που μπορεί να έχει λόγω της κατάταξής της στην ευρωπαϊκή αγορά. Εκτιμάται ότι αυτό οφείλεται λόγω αδυναμίας δραστηριοποίησης στον τομέα του home porting από τους ελληνικούς λιμένες. Η ανάπτυξη δυνατοτήτων home porting εκτιμάται ότι θα εκτοξεύσει τα οικονομικά οφέλη της ελληνικής οικονομίας ανοίγοντας πολλές και διαφορετικές θέσεις εργασίας στον θαλάσσιο τουρισμό.

- Ιδιαίτερη ανάλυση έγινε για τον λιμένα των Χανίων που είχε εντυπωσιακή αύξηση τα τελευταία χρόνια που τηρούνται στοιχεία. Εκτιμάται ότι έχει τις δυνατότητες να μετασχηματιστεί σε λιμένα homeporting και να αυξηθούν σημαντικά τα οφέλη της ευρύτερης περιοχής του νομού Χανίων.

- Εκτελέστηκε πρόβλεψη για το 2017 της κινήσεως επιβατών και αφίξεων κρουαζιερόπλοιων για το σύνολο των λιμένων αλλά και για τον καθένα ξεχωριστά. Εκτιμάται ότι το τρέχον έτος θα κλείσει με μείωση της κίνησης που για τον συνολικό αριθμό της κινήσεως των επιβατών θα κυμανθεί περί το 4%.

Κατάλογος πηγών

Κατσής, Α., Σιδερίδης, Γ., & Εμβαλωτής, Α. (2010). *Στατιστικές μέθοδοι στις κοινωνικές επιστήμες*. Εκδόσεις Τόπος.

Lukovic, T., & Munniger, U. (2009). *Cruising by old timers. A chance for local and regional development in Europe*. Gabler Research.

CLIA, (2017). *2017 Cruise Industry Outlook*. Cruise Lines International Association. Ανακτήθηκε από <https://www.cruising.org/about-the-industry/research/2017-state-of-the-industry> .

Florida – Caribbean Cruise Association, (2017). *Cruise Industry Overview 2017. State of the Cruise Industry*. Florida – Caribbean Cruise Association. Ανακτήθηκε από <http://www.fcca.com/downloads/2017-Cruise-Industry-Overview-Cruise-Line-Statistics.pdf> .

CLIA Europe, (2016). *Statistics and markets Europe 2016*. Cruise Lines Association Industry. Ανακτήθηκε από https://www.cliaeurope.eu/images/downloads/CLIA_Europe_Stats_and_marts_2016_V4.pdf .

CLIA Europe, (2015). *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*. Cruise Lines Association Industry Europe. Ανακτήθηκε από <http://www.cruising.org/docs/default-source/market-research/2015-europe-economic-impact-study.pdf?sfvrsn=0> .

Lekakou, M., Pallis, A., & Vaggelas, G. (2009). *Is this a homeport? An analysis of the cruise industry's selection criteria*. Berlin, University of the Aegean.

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, (2012). *Κρουαζιέρα. Ένας κλάδος με δυναμικά έσοδα ύψους 2 δις ευρώ* . Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας. Ανακτήθηκε από http://www.nee.gr/downloads/174Cruise_August_2012%20ETE.pdf .

Ένωση Λιμένων Ελλάδας , (2016). *Στοιχεία κρουαζιέρας 2013 – 2016 συνολικά χώρας*. Ένωση Λιμένων Ελλάδας. Ανακτήθηκε από https://www.elime.gr/images/Docs/Krouaziera/2016_StoixeiaKrouazieras_SynolikaXoras.pdf .

Ένωση Λιμένων Ελλάδας , (2011). *Στοιχεία κρουαζιέρας 2010– 2011*. Ένωση Λιμένων Ελλάδας. Ανακτήθηκε από https://www.elime.gr/images/Docs/Krouaziera/StatistikaKrouazieras_2010_2011Synolika.pdf .

Ένωση Λιμένων Ελλάδας , (2013). *Στοιχεία κρουαζιέρας 2012– 2013 συνολικά χώρας*. Ένωση Λιμένων Ελλάδας. Ανακτήθηκε από https://www.elime.gr/images/Docs/Krouaziera/StatistikaKrouazieras_2012_2013_Synolika.pdf

Ένωση Λιμένων Ελλάδας , (2014). *Στοιχεία κρουαζιέρας 2012– 2014 συνολικά χώρας*. Ένωση Λιμένων Ελλάδας. Ανακτήθηκε από https://www.elime.gr/images/Docs/Krouaziera/StatistikaKrouazieras_2012_2014_Synolika.pdf

Ένωση Λιμένων Ελλάδας , (2010). *Γενικά συμπεράσματα από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων για την επάρκεια των υποδομών λιμένων κρουαζιέρας*. Ένωση Λιμένων Ελλάδας. Ανακτήθηκε από <https://www.elime.gr/images/Docs/Krouaziera/SymperasmataErotimatologionKorresFinal.pdf>

CLIA Europe, (2016). *State of the Industry 2016*. Cruise Lines Association Industry. Ανακτήθηκε από <https://www.cruising.org/about-the-industry/research/2016-state-of-the-industry> .

International Maritime Organization, (2004). *International Ship and Port Facility Security Code*. International Maritime Organization. Ανακτήθηκε από http://www.imo.org/en/ourwork/security/guide_to_maritime_security/pages/solas-xi-2%20isps%20code.aspx .

Παράρτημα “Α”: Κριτήρια λιμένα Χανίων για την μετεξέλιξη σε home port¹¹.

αα	Κριτήριο	αα	Κριτήριο	αα	Κριτήριο
1	Ύπαρξη διεθνή αερολιμένα	2	Ασφαλές περιβάλλον	3	Αεροπορικές συνδέσεις
4	Αξιόπιστες αεροπορικές μεταφορές	5	Δυνατότητα παράλληλης διαχείρισης μεγάλου αριθμού επιβατών	6	Επαρκές βάθος λιμένα
7	Υποδομές για την επιβίβαση / αποβίβαση των επιβατών	8	Υπηρεσίες ασφάλειας	9	Δυνατότητες αερολιμένα
10	Ύπαρξη ιστορικών χώρων	11	Διαθέσιμες υπηρεσίες προς τις εταιρείες	12	Πολιτική σταθερότητα
13	Διαχείριση των επιβατών	14	Εγγυτητα με λοιπούς προορισμούς κρουαζιέρας	15	Ικανοποιητικό κόστος υπηρεσιών
16	Ικανός αριθμός προβλητών	17	Χρόνος διαχείρισης πλοίων	18	Σύγχρονα terminals
19	Περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος	20	Κόστος υπηρεσιών προς τους επιβάτες	21	Διευκολύνσεις
22	Περιοχές πολιτισμικού ενδιαφέροντος	23	Προστατευόμενος λιμένας	24	Διαχείριση αποσκευών
25	Ενδιατήσεις (ξενοδοχεία)	26	Χερσαίες συγκοινωνίες	27	Οδικό δίκτυο
28	Ύπαρξη νοσοκομείου	29	Αποτελεσματικότητα λιμένα	30	Πιλοτικές ευκολίες (pilotage)
31	Ύπαρξη λεοφορειών	32	Τουριστικές υπηρεσίες	33	Αγορά (market)
34	Τουριστική αστυνομία	35	Εστιατόρια	36	Θρησκευτικός τουρισμός
37	Χώροι αναψυχής	38	«Πράσινος τουρισμός»	39	Αθλητικός τουρισμός
40	VIP lounge	41	Τραπεζικές ευκολίες	43	Θαλάσσιες συγκοινωνίες
44	Τουριστικά γραφεία	45	Ρυμουλκικά	46	Χώροι πάρκινγκ
47	Τουριστικές δραστηριότητες	48	Υποδομές για τα πληρώματα πλοίων	49	Ταχυδρομικές ευκολίες
50	Διαχείριση απορριμάτων	51	Ύπαρξη ταξί	52	Δυνατότητα επισκευών πλοίων
53	Συνεδριακός τουρισμός	54	Λιμενικά τέλη	55	Χρόνοι ελέγχων ασφαλείας
56	Δυνατότητες ανεφοδιασμού πλοίων	57	Ύπαρξη αθλητικών χώρων	58	Duty free shops
59	Δυνατότητα επιθεώρησης πλοίων	60	Bunkering		

¹¹ Σύμφωνα με σχετική μελέτη «Which homeport in Europe: The cruise industry’s selection criteria», Lekakou, Palis, Vaggelas, 2009.