

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: **ΖΗΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ**

ΘΕΜΑ

*Η κρουαζιέρα και η οικονομική της επίπτωση στα λιμάνια και την
ενδοχώρα: Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης.*

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: **ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ ΣΩΚΡΑΤΗ**

Α.Γ.Μ: 3553

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: **27/04/2015**

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: **03/06/2016**

Α/Α	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότητα	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1	ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α'- ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ		
2	ΖΗΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α'- ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ		
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: **ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	5
1.1 Ορισμός κρουαζιέρας	5
1.2 Ειδή κρουαζιέρας	6
1.3 Οι Δημοφιλέστεροι Προορισμοί στον Κόσμο	8
1.4 Η Ιστορία Της Κρουαζιέρας	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	12
2.1 Η Ελλάδα Ευρωπαϊκός προορισμός κρουαζιέρας	12
2.2 Η εικόνα της κρουαζιέρας σε σχέση με την Ελλάδα.....	13
2.3 Οι τωρινές αντιξοότητες στην Ελλάδα	14
2.4 Τρόποι επιλύσεως των δυσχερειών	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΩΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ	16
3.1 Το οικονομικό όφελος ύστερα από μελέτες	16
3.2 Η Οικονομική επιρροή	16
3.3 Τα οικονομικά οφέλη του κλάδου κρουαζιέρας στους λιμένες-προορισμούς	17
3.4 Προσδοκίες	17
3.5 Η οικονομική συνεισφορά του κλάδου κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία ..	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	21
4.1 Η οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στην Β. Αμερική.....	21
4.2 Η οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στην Ευρώπη	21
4.3 Η άμεση οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στην Ελλάδα	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	28
5.1 Τα μειονεκτήματα μιας κρουαζιέρας	28
5.2 Οι οικονομικές επιπτώσεις στα λιμάνια	28
5.3 Οι οικονομικές επιπτώσεις στην ενδοχώρα	31
5.4 Η επίπτωση του θαλασσιού τουρισμού και της κρουαζιέρας στην ενδοχώρα	32
5.5 Οι μέθοδοι μετρήσεως των επιπτώσεων στην ενδοχώρα	32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	34
6.1 Ιστορική ανάδρομη	34
6.1.1 Αρχαία περίοδος (316 π.Χ.-168 π.Χ.)	34
6.1.2 Ρωμαϊκή περίοδος (168 π.Χ.-330 μ.Χ.)	35
6.1.3 Βυζαντινή περίοδος (330 μ.Χ.-1430 μ.Χ.)	35
6.1.4 Οθωμανική περίοδος (1430 μ.Χ.-1912 μ.Χ.)	35
6.2 Σύγχρονη Ιστορία	36
6.3 Γενικά στοιχεία του Λιμανιού Θεσσαλονίκης	37
6.3.1 Παρεχόμενες και άλλες υπηρεσίες του Λιμανιού	38

6.3.2 Γεωγραφικά στοιχεία του Λιμανιού	39
6.3.3 Πλεονεκτήματα του Λιμανιού	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	42
7.1 Η κρουαζιέρα στην Θεσσαλονίκη	42
7.1.1 Θαλάσσιο μέτωπο	42
7.1.2 Καλύτερες υπηρεσίες	43
7.2 Η οικονομική επίπτωση από τους επιβάτες	43
7.3 Η οικονομική επίπτωση από τα πληρώματα	45
7.4 Η οικονομική επίπτωση από τις εταιρείες	45
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	47
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	49

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Είναι γενικά αποδεκτό ότι ο τουρισμός έχει εξελίχθη παγκοσμίως τα τελευταία χρόνια σε μια από τις σημαντικότερες βιομηχανίες, αποτελώντας έτσι τον σημαντικότερο παράγοντα ανάπτυξης και πηγή απασχόλησης κάθε τύπου. Ο 20^{ος} αιώνας χαρακτηρίστηκε γενικότερα από πλήθος ανθρώπων ως ο αιώνας του τουρισμού αφού κατά την διάρκεια του επήλθαν ριζικές αλλαγές. Ένας πολύ σημαντικός παράγοντας είναι και ο χώρος των κρουαζιερόπλοιων. Από τα αρχικά στάδια της εμφάνισης και της ανάπτυξης του και μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 90 είχε συσχετιστεί με ένα πολυτελές είδος διακοπών το οποίο αποτελούσε επιλογή μόνο των ανώτερων οικονομικών στρωμάτων κάθε χώρας που είχαν ένα ιδιαίτερα σημαντικό διαθέσιμο εισόδημα. Αυτή η αντίληψη σταδιακά καταρρίφθηκε και τα τελευταία χρόνια ο κλάδος των κρουαζιερόπλοιων αναπτύχθηκε και εξελίχθηκε σε μια μορφή τουρισμού που απευθύνεται πλέον σε ένα ευρύ φάσμα πελατών ανώτερου αλλά και μεσαίου επίπεδου εισοδημάτων παγκοσμίως. Η μετάβαση αυτού του κλάδου σε ένα μαζικό είδος τουριστικής δραστηριότητας οδήγησε στην ανάπτυξη μιας αγοράς στην οποία καθιερώνονται οι κανόνες που ισχύουν σε κάθε επιχειρησιακό κλάδο παράγωγης ή παροχής υπηρεσιών.

Ο κλάδος της κρουαζιέρας λοιπόν, είναι γεγονός ότι συνδέεται άμεσα με την ναυτιλία, την τουριστική οικονομική δραστηριότητα γενικότερα και το θαλάσσιο τουρισμό ειδικότερα αφού δεν προσφέρει μόνο μεταφορικές υπηρεσίες αλλά και υπηρεσίες διαμονής και αναψυχής. Η Ελλάδα και ειδικότερα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης προσελκύουν κάθε χρόνο εκατοντάδες χιλιάδες επιβάτες κρουαζιέρας φέρνοντας την χώρα μας στην τρίτη θέση των ευρωπαϊκών προορισμών του κλάδου μετά από την Ιταλία και την Ισπανία.

Η οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας είναι αποτέλεσμα του αθροίσματος της άμεσης οικονομικής επίπτωσης, δηλαδή των αμοιβών για τις υπηρεσίες που παρέχονται στα πλοία, στις εταιρείες διαχείρισης των πλοίων, στους επιβάτες και στα πληρώματα που αποβιβάζονται στο λιμάνι καθώς και της έμμεσης οικονομικής επίπτωσης που προκύπτει από την περαιτέρω κυκλοφορία των αμοιβών αυτών στην οικονομία. Για την μέτρηση της επίπτωσης του κλάδου στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης αξιολογούνται στοιχεία για την κίνηση των επιβατών κρουαζιέρας την τελευταία δεκαετία και για την ανά επιβάτη δαπάνη στις παραπάνω δαπάνες. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συγκεντρώνει ένα αρκετά υψηλό ποσοστό της άμεσης οικονομικής επίπτωσης στην Ελλάδα. Αυτό το ποσοστό όμως είναι σχετικά μικρό σε σύγκριση με τα ποσοστά σε άλλα ευρωπαϊκά λιμάνια και άλλες χώρες πάνω σε αυτόν τον τομέα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ



1.1 Ορισμός κρουαζιέρας

Η κρουαζιέρα είναι θαλασσινό ταξίδι αναψυχής με κρουαζιερόπλοιο, που διανύει μια συγκεκριμένη διαδρομή. Η κρουαζιέρα συνδυάζει την επίσκεψη διαφόρων παραθαλάσσιων πόλεων και λιμανιών υψηλού τουριστικού ενδιαφέροντος, με την αναψυχή της διαμονής στο πλοίο. Μια κρουαζιέρα μπορεί να διαρκεί από μία ημέρα μέχρι και κάποιους μήνες (παγκόσμιες κρουαζιέρες). Η μεγαλύτερη σε διάρκεια κρουαζιέρα διήρκησε 335 μέρες, δηλαδή 11 μήνες. Ξεκίνησε στις 6 Μαρτίου 2010 από την Σιγκαπούρη και ολοκληρώθηκε στις 3 Φεβρουαρίου 2011 στο λιμάνι από το οποίο ξεκίνησε. Η κρουαζιέρα πραγματοποιήθηκε με το κρουαζιερόπλοιο Spirit of Oceanus.

Γενικά τα κρουαζιερόπλοια είναι γνωστό ότι προσφέρουν ιδιαίτερες ανέσεις τόσο ως προς τους χώρους ενδιαίτησης των επιβατών από άποψη εμφάνισης, διακόσμησης, εξοπλισμών και παροχής υπηρεσιών, όσο και ως προς το προσωπικό πλοίου που είναι πολυπληθέστερο σε σχέση με άλλου τύπου πλοία και που προσφέρει συνήθως ξενοδοχειακές υπηρεσίες, χώρους ψυχαγωγίας, εστιατόρια και φυσικά ιατρική

βοήθεια από έμπειρους ιατρούς. Για όλα αυτά τα παραπάνω δεν μπορεί να θεωρείται υπερβολικό όταν τα πλοία αυτά αποκαλούνται "πλωτά ξενοδοχεία" και τα υπερπολυτελή κρουαζιερόπλοια "πλωτά ανάκτορα".

1.2 Ειδή κρουαζιέρας

Η κρουαζιέρα σύμφωνα με το παραπάνω ορισμό, μπορεί να πάρει τις εξής μορφές, οι οποίες παρουσιάζονται παρακάτω επιγραμματικά και συνοπτικά:

❖ Fly & Cruise

Δημοφιλή για εκείνους που επιθυμούν σε ένα σύντομο χρονικό διάστημα να μεγιστοποιήσουν την έκθεση τους στον ήλιο. Η επιλογή Fly & Cruise επιτρέπει στο κόσμο να ταξιδεύει αεροπορικώς στο λιμάνι αναχώρησης και από εκεί να πλέουν σε ηλιόλουστα μέρη με γαλαζοπράσινα νερά - χωρίς να χρειάζεται να ανησυχούν για τον καιρό. Ένα κλασικό παράδειγμα του Fly & Cruise είναι η κρουαζιέρα της Καραϊβικής, η οποία βλέπει παραθεριστές να πετούν μέσα σε μια μέρα σε προορισμούς όπως το Μαϊάμι ή το νησί Μπαρμπάντος για να επιβιβαστούν σε ένα κρουαζιερόπλοιο και να ξεκινήσουν την περιοδεία τους στα πανέμορφα νησιά της Καραϊβικής, με τις απέραντες θερμές θάλασσες και παραλίες με λευκή άμμο.

❖ Fly, Cruise and Stay

Αυτή είναι η τέλεια επιλογή για όσους θέλουν να ταξιδεύουν μακριά για την απόδραση τους, αλλά θέλουν επίσης να ριζώνουν σε ένα προορισμό της επιλογής τους και να εντάσσονται στις συνήθειες και τις κουλτούρες των άλλων προορισμών. Η κρουαζιέρα αυτή επίσης δίνει την επιλογή στους επιβάτες της να περάσουν λίγες ημέρες στη θάλασσα, επισκέπτοντας διάφορα λιμάνια, πριν καταλήξει στην τελική στάση τους, όπου μπορούν να πετάξουν πίσω στο σπίτι τους, ανανεωμένοι και αναζωογονημένοι.

❖ Mini cruise

Οι μίνι κρουαζιέρες είναι η τέλεια επιλογή για όσους είναι πρόθυμοι να δοκιμάσουν μια κρουαζιέρα, αλλά δεν είναι σίγουροι αν θα τους αρέσει. Η διάρκεια της είναι συνήθως μεταξύ δύο με πέντε ημέρες. Οι μίνι κρουαζιέρες μπορούν να μεταφέρουν τον κόσμο σε μαγευτικές τοποθεσίες όπως το νορβηγικό φιόρντ, ή τα πιο ποικίλα μέρη με θερμότερες θερμοκρασίες όπως είναι τα μέρη γύρω από την Μεσόγειο. Λίγες ημέρες στη θάλασσα είναι αρκετές για να αποφασίσουν εάν η κρουαζιέρα είναι ένα μέσο διακοπών κατάλληλο για αυτούς.

❖ Around the World Cruise

Αυτού του τύπου η κρουαζιέρα είναι ιδανική για εκείνους με άφθονο ελεύθερο χρόνο στα χέρια τους όπως για παράδειγμα είναι οι συνταξιούχοι. Αυτοί έχουν την δυνατότητα να πάνε μια κρουαζιέρα σε όλο το κόσμο η οποία διαρκεί περίπου έξι εβδομάδες. Είναι σίγουρα μια περιπέτεια και εμπειρία ζωής, διότι θα μεταφέρονται γύρω από τις ηπείρους του κόσμου, χωρίς να χρειάζεται να μετακινηθούν από την άνεση της καμπίνας. Η κρουαζιέρα αυτή είναι αρκετά δημοφιλής στον τομέα της εφόσον προσφέρει στους ταξιδιώτες της, την ευκαιρία να στιγματίσουν στην πολυάσχολη ζωή τους μια απίστευτη και μαγευτική εμπειρία.

❖ All Inclusive Cruises

Ένας από τους πιο κοινούς μύθους σχετικά με τις κρουαζιέρες είναι ότι είναι οι πιο ακριβές διακοπές. Εάν το αναλύσουμε και συγκρίνουμε την πολυτέλεια που προσφέρει ένα κρουαζιερόπλοιο με την αντίστοιχη πολυτέλεια στην ξηρά θα διαπιστώσουμε ότι στην ξηρά χρειαζόμαστε το διπλάσιο χρηματικό ποσό. Επιπλέον οι κρουαζιέρες all inclusive προσφέρουν έναν από τους καλύτερους τρόπους για να ταξιδέψει κάποιος χωρίς να ξεφύγει από τον προϋπολογισμό του. Αυτό γίνεται διότι όλο το φαγητό, το αλκοόλ, η ψυχαγωγία, ακόμη και ορισμένες εκδρομές περιλαμβάνονται στην τιμή των διακοπών.

❖ Luxury Cruises

Οι πολυτελείς κρουαζιέρες είναι ο πιο άνετος και βολικός τρόπος για να δει κάποιος τον κόσμο. Τα πλοία είναι συνήθως μικρότερα σε μέγεθος, έτσι ώστε το πλήρωμα αλλά και το προσωπικό να παρέχουν συνεχώς τις υπηρεσίες του στους επισκέπτες, κάτι που είναι λίγο δύσκολο στα μεγάλα κρουαζιερόπλοια λόγω των πολλών επιβατών. Το προσωπικό είναι αυστηρά επιλεγμένο και είναι σε ετοιμότητα έτσι ώστε να εκπλήξει και να εξασφαλίζει κάθε προσδοκία και ανάγκη του πληρώματος. Αρκετές είναι μάλιστα οι φορές όπου αυτού του είδους οι κρουαζιέρες προσφέρουν ατομικό μπάτλερ για κάθε σουίτα για να έχουν κάθε δυνατή άνεση οι επιβάτες. Κάθε γραμμή κρουαζιέρας προσφέρει τη δική της μοναδική εμπειρία κρουαζιέρας πολυτέλειας.



1.3 Οι Δημοφιλέστεροι Προορισμοί στον Κόσμο

Για πρώτη φορά στην ιστορία του παγκόσμιου τουρισμού, το 2012 οι ταξιδιώτες ξεπέρασαν το ένα δισεκατομμύριο. Παρά την οικονομική κρίση, οι αφίξεις στις τουριστικές χώρες αυξήθηκαν, πράγμα που εξηγείται από το γεγονός πως οι περισσότερες βρίσκονται στην Ευρώπη και ωφελούνται τόσο από την ευκολία πρόσβασης από τα γειτονικά κράτη όσο και από το αυξανόμενο κύμα τουρισμού από την Ασία.

Οι δημοφιλέστεροι προορισμοί λοιπόν είναι οι εξής :

❖ Γαλλία

Η πιο τουριστική χώρα του κόσμου προσελκύει επισκέπτες κυρίως από την Αμερική και την Ασία οι οποίοι μαγεύονται από τη γοητεία του Παρισιού και θεωρούν εμπειρία ζωής την άνοδο στον πύργο του Άιφελ και τη βόλτα στο Μουσείο του Λούβρου. Οι επισκέπτες από την Ευρώπη προτιμούν τις μεσογειακές ακτές του νότου και τις περιοχές των οινοπαραγωγών όπου δοκιμάζουν τα κορυφαία γαλλικά κρασιά.

❖ Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

Απέχουν γενικά από τη Γαλλία σε αριθμό επισκεπτών με την Γαλλία να έρχεται πρώτη, είναι όμως μακράν πρώτη σε έσοδα καθώς οι επισκέπτες στη χώρα ξοδεύουν πολλά περισσότερα χρήματα. Αν και οι business travellers φτάνουν συνήθως στη Νέα Υόρκη, οι pleasure travellers από Ευρώπη και Ασία προτιμούν το Σαν Φρανσίσκο, το Λος Άντζελες και την Ουάσινγκτον, ενώ το Γκραν Κάνιον είναι από τους αγαπημένους τους προορισμούς.

❖ Κίνα

Το οικονομικό άνοιγμα της Κίνας στον κόσμο σήμανε και το αντίστοιχο τουριστικό και η χώρα αυτή βέβαια δεν περίμενε τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2008 για να γίνει δημοφιλής· ήδη από το 2006 ήταν η 4η σε επισκέπτες με σχεδόν 50 εκατ. Το μεγάλο της μέγεθος, ο πολιτιστικός της πλούτος και τα μοναδικά μνημεία όπως είναι η Απαγορευμένη Πόλη και το Σινικό Τείχος την κάνουν προορισμό ζωής για ταξιδιώτες από όλο τον πλανήτη.

❖ Ισπανία

Εξαιρετικά δημοφιλής στους Ευρωπαίους επισκέπτες, προσελκύει σε αριθμό και κερδίζει σε έσοδα όσα και η Κίνα. Οι μεσογειακές της ακτές είναι μαγνήτης για τους τουρίστες από τα βόρεια και οι πόλεις της -Βαρκελώνη, Μαδρίτη, Σεβίλλη- είναι από τους κορυφαίους ευρωπαϊκούς προορισμούς τόσο για την ομορφιά όσο και για την ιστορία τους.

❖ **Ιταλία**

Τι να πρωτοθαυμάσει κανείς εδώ; Ρωμαϊκά αρχαία και πλούσια ιστορία, εξαιρετικό φαγητό, κορυφαίες αγορές, μαγευτικά μέρη όπως η λίμνη Κόμο, η ακτή του Αμάφι και τα ερείπια της Πομπηίας, ενώ από μόνη της η Βενετία προσελκύει πάνω από 20 εκατ. τουρίστες το χρόνο.

❖ **Τουρκία**

Οι επισκέπτες έρχονται εδώ για το μείγμα εξωτισμού και ιστορίας που προσφέρει αυτή η χώρα. Η Κωνσταντινούπολη είναι κορυφαίος προορισμός της χώρας με σχεδόν 10 εκατομμύρια επισκέπτες. Επιπλέον, πολύ δημοφιλή είναι τα θέρετρα στις ακτές του Αιγαίου και οι αρχαίες πόλεις της Μικράς Ασίας.

❖ **Γερμανία**

Το Μόναχο είναι στην κορυφή των προτιμήσεων των ταξιδιωτών στη χώρα με πάνω από 3 εκατομμύρια να το επισκέπτονται στον εορτασμό του Oktoberfest, ενώ το Βερολίνο είναι από τους δημοφιλέστερους ευρωπαϊκούς προορισμούς για Σαββατοκύριακο. Οι Ασιάτες και οι Αμερικανοί προτιμούν τη Ρομαντική Οδό και τις ακτές του Ρήνου ενώ όλοι μαζί συναντιούνται το Δεκέμβριο στις μεγάλες πόλεις για τις υπαίθριες χριστουγεννιάτικες αγορές.

❖ **Μεγάλη Βρετανία**

Η μεγάλη πλειονότητα των επισκεπτών φτάνει και μένει στο Λονδίνο το οποίο προσφέρει αμέτρητα αξιοθέατα, πολλές αγορές, μοναδική θεατρική σκηνή και αρκετή δόση ιστορίας. Οι πιο ψαγμένοι ανεβαίνουν βόρεια και επισκέπτονται τις πόλεις και τα κάστρα της Σκωτίας, το Stonehedge και τη λίμνη του Λοχ Νες.

❖ **Ρωσία**

Οι ιστορικές και πανέμορφες πόλεις της Μόσχας και της Αγίας Πετρούπολης με τα κορυφαία μουσεία και τα πολλά αξιοθέατα φέρνουν Ευρωπαίους κυρίως τουρίστες που θέλουν να θαυμάσουν έναν πολιτισμό που μέχρι πριν από δύο δεκαετίες ήταν κρυμμένος. Από κοντά όμως και οι εύποροι επισκέπτες που θέλουν να δοκιμάσουν την όλο και περισσότερο ανερχόμενη γκάμα ακριβών εστιατορίων, κορυφαίων ξενοδοχείων και καταστημάτων πολυτελείας.

❖ **Μαλαισία**

Πολύ δημοφιλέστερη από τη γειτονική Ταϊλάνδη, προσφέρει εξίσου όμορφες παραλίες, υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, αλλά και την εμπειρία της ζούγκλας στο νησί Βόρνεο. Την προτιμούν Αυστραλοί, αλλά και Κινέζοι ταξιδιώτες.

❖ Αργεντινή

Η γενέτειρα του ταγκό, όπως και ο ίδιος ο χορός, είναι μαγευτική, σαγηνευτική και γεμάτη ενέργεια. Οι ατμοσφαιρικές παλιές γειτονιές είναι γεμάτες ρομαντικά εστιατόρια και προσφέρουν έντονη νυχτερινή ζωή, ενώ οι ευρωπαϊκές επιρροές του Μπουένος Άιρες είναι εμφανείς στην αρχιτεκτονική, στις λεωφόρους και στα πάρκα του. Το Καφέ Τορτόνι, το παλαιότερο μπαρ της πόλης, θα σας μεταφέρει πίσω στο 1858 και το επιβλητικό Θέατρο Κολόν συνεχίζει να εντυπωσιάζει, όπως έκανε και το 1908. Στην εμπορική πρωτεύουσα της Λατινικής Αμερικής θα βρείτε επίσης πολλά εκλεκτά καταστήματα, ιδίως στις φαρδιές λεωφόρους της.

❖ Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα

Κοιτώντας τα υπερσύγχρονα πανύψηλα κτίρια του Ντουμπάι, της πόλης των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, δύσκολα φαντάζεται κανείς ότι εδώ υπήρχε κάποτε μόνο ένα χωριό Βεδουίνων εμπόρων. Εδώ το παρελθόν συμβαδίζει με το παρόν. Στον ιππόδρομο Ναντ Αλ Σέμπα, την ημέρα τρέχουν οι καμήλες και τη νύχτα τα καθάραιμα άλογα. Οι μουσική υψηλής ραπτικής και τα καταστήματα ηλεκτρονικών είναι εξίσου δημοφιλή με την παραδοσιακή αγορά χρυσού. Το Ντουμπάι διαθέτει περισσότερα από 400 εστιατόρια όπου, οι τουρίστες μπορούν να πάρουν μια γεύση της εθνικής ποικιλομορφίας αυτής της πόλης. Επιπλέον υπάρχουν οι υπερπολυτελείς παραλίες, τα γήπεδα γκολφ, τα ιστορικά μνημεία, τα οποία αξίζει να επισκεφτούν οι τουρίστες. Αξέχαστη εμπειρία επίσης θα ήταν μια βόλτα στη νυχτερινή ζωή και τα φημισμένα τοπικά καταστήματα αφορολόγητων ειδών.

❖ Ελλάδα

Η Ελλάδα αποτελεί κορυφαίο τουριστικό προορισμό παγκοσμίως. Με περισσότερα από 16,000 χιλιόμετρα ακτογραμμής, πάνω από 6.000 νησιά, και με εδραιωμένη πλέον θέση στην παγκόσμια αγορά τουρισμού, η Ελλάδα παρουσιάζει εξαιρετικές προοπτικές έτσι ώστε να την επισκεφτούν άτομα από όλο τον κόσμο. Είναι ευρέως γνωστό ότι αποτελεί έναν από τους πιο δημοφιλείς προορισμούς για καλοκαιρινές διακοπές, αλλά προσφέρει επίσης ελκυστικές προτάσεις για θεματικό τουρισμό όλο τον χρόνο. Η Ελλάδα έχει το τρίτο μεγαλύτερο αριθμό επιβατών κρουαζιέρας στην Ευρώπη με 2,5 εκατομμύρια επιβάτες σε Πειραιά, Κέρκυρα, Σαντορίνη, Ρόδο και Μύκονο.



1.4 Η Ιστορία Της Κρουαζιέρας

Τα επιβατικά πλοία παλιά εκτελούσαν δρομολόγια γραμμής. Η πρώτη απόπειρα για την οργάνωση κρουαζιέρας έγινε το 1835 όταν ο συντάκτης της εφημερίδας "Shetland Journal" έγραψε ένα άρθρο στο οποίο πρότεινε να οργανωθούν κρουαζιέρες στην Ισλανδία και στις Νήσους Φερόε το καλοκαίρι και στην Ισπανία το χειμώνα. Το 1867 το "Quaker City" πραγματοποίησε το ταξίδι που θεωρείται η πρώτη κρουαζιέρα. Αφετηρία του ταξιδιού ήταν η Νέα Υόρκη και το πλοίο πήγε στην Ευρώπη και στους Αγίους Τόπους. Το 1891 ο Αλμερτ Μπαλλιν πρότεινε πρώτος την διεξαγωγή ταξιδιού αναψυχής με πλοίο. Η πρώτη κρουαζιέρα ήταν μια δίμηνη διαδρομή στο πολυτελές πλοίο Αουγκουστα Βικτόρια. Την ημέρα του απόπλου το καράβι δέχτηκε την επίσημη επίσκεψη του Κάιζερ Βίλχελμ. Το πλοίο απέπλευσε από το λιμάνι του Κουξχάφεν με προορισμό το Σαουθάμπτον, Γιβραλτάρ, Γένουα, Κάιρο, Ιερουσαλήμ, Δαμασκό, Κωνσταντινούπολη, Αθήνα, Μάλτα, Νεάπολη, Λισαβόνα και Αμβούργο. Στα μεταγενέστερα χρόνια πριν τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο πολλά ταξίδια γραμμής διαφημιζόνταν ως κρουαζιέρες. Αργότερα την περίοδο του Μεσοπολέμου πλοία που μέχρι τότε έκαναν ταξίδια γραμμής υπέστησαν αλλαγές και άρχισαν να πραγματοποιούν κρουαζιέρες. Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο τα πράγματα άλλαξαν. Την δεκαετία του 1950 και του 1960 τα αεροπορικά ταξίδια γινόντουσαν όλο και πιο δημοφιλή. Τότε τα ταξίδια γραμμής σταμάτησαν σιγά. Παράλληλα το επίπεδο ζωής βελτιώθηκε. Ως αποτέλεσμα περισσότεροι άνθρωποι είχαν χρήματα και χρόνο για να ταξιδεύουν. Από τότε οι κρουαζιέρες απέκτησαν μεγάλη δημοτικότητα και παραμένουν ως σήμερα ένας συνηθισμένος τρόπος διακοπών για εκατομμύρια ανθρώπους σε όλο τον κόσμο.

Επιπροσθέτως, όσον αφορά την αγορά της ελληνικής κρουαζιέρας πρέπει να προσθέσουμε ότι την δεκαετία του 70 έχει αρχίσει να αναπτύσσεται δυναμικά. Νέες εταιρείες ιδρύονται μέσω της συνεισφοράς των τραπεζικών δάνειων τα όποια στηρίζονται και επιδοτούνται από το γαλλικό και ιταλικό κράτος. Τα κρουαζιερόπλοια εκσυγχρονίζονται και παρέχουν μεγαλύτερες ανέσεις στις υπηρεσίες τους και οι ελληνικοί προορισμοί γίνονται πλέον πιο δημοφιλείς στους ξένους τουρίστες καθώς το ελληνικό τουριστικό προϊόν είναι ιδιαίτερα οικονομικό. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αλματώδη ανάπτυξη της κρουαζιέρας και κατ'επέκταση την ελληνικής ναυτιλίας. Από τις αρχές του 90 όμως η αγορά της ελληνικής κρουαζιέρας εισέρχεται σε περίοδο κρίσης λόγω του μεγάλου ανταγωνισμού των ξένων κρουαζιερόπλοιων και της εμπορικής υπεροχής τους. Τα ξένα κρουαζιερόπλοια υπερείχαν σαφώς των ελληνικών σε επίπεδο κατασκευής, διαμονής, διατροφής και γενικότερα σε επίπεδο παροχής υπηρεσιών. Στις μέρες μας η ελληνική κρουαζιέρα εμφανίζει σημάδια σταθερούς ανάπτυξης αποτελώντας έναν από τους βασικότερους κρίκους προώθησης του ελληνικού τουριστικού προϊόντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



2.1 Η Ελλάδα Ευρωπαϊκός προορισμός κρουαζιέρας

Η Ελλάδα αποτελεί τον τρίτο κορυφαίο προορισμό κρουαζιέρας στην Ευρώπη, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της Διεθνούς Ένωσης Κρουαζιέρας για το 2015.

Τα πιο δημοφιλή λιμάνια είναι η Σαντορίνη, η Κέρκυρα και η Μύκονος ενώ ο Πειραιάς βρίσκεται στην πέμπτη θέση μεταξύ των λιμανιών εκκίνησης κρουαζιέρας, με 1,3 εκατομμύρια επιβάτες. Το 2014 η άμεση οικονομική προσφορά της κρουαζιέρας στην Ελλάδα ήταν 574 εκατομμύρια ευρώ κατατάσσοντάς την στην έβδομη θέση της Ευρώπης, με 11 χιλιάδες θέσεις εργασίας.

Ο τουρισμός λοιπόν είναι η νέα ατμομηχανή της ελληνικής οικονομίας για να γεμίσουν τα άδεια κρατικά ταμεία, με την κρουαζιέρα να είναι ο κύριος στόχος για την περαιτέρω αύξηση των πόρων καθώς αποδεικνύεται από τους πλέον επικερδείς κλάδους του τουρισμού πανευρωπαϊκά.

Οι κρουαζιέρες στην Ελλάδα πραγματοποιούνται συνήθως από αρχές Απριλίου μέχρι το τέλος του Νοέμβριου. Το 2014 ήταν μια Θετική χρονιά για τον τουρισμό κρουαζιέρας στην Ελλάδα καθώς υπήρξε αύξηση του αριθμού επιβατών στα περισσότερα λιμάνια της χώρας, γεγονός που μας δείχνει πως η Ελλάδα γίνεται όλο και πιο αρεστός προορισμός, γεγονός που μας δείχνει πως με την σωστή προώθηση του τουριστικού προϊόντος, με τις κατάλληλες επενδύσεις στον κλάδο της κρουαζιεροπλοΐας και την βελτίωση των ήδη υπάρχουσων υποδομών η Ελλάδα μπορεί να δικαιούται ένα μεγαλύτερο κομμάτι της πίτας του τουρισμού κρουαζιέρας και να επωφεληθεί παράλληλα, και σε άλλους κλάδους.

Είναι εξάλλου ευρέως γνωστό ότι με την απίστευτη πολιτιστική κληρονομιά και φυσική ομορφιά που διαθέτει η Ελλάδα μπορεί και παραμένει μία πολύ σημαντική αγορά για την ευρωπαϊκή βιομηχανία κρουαζιέρας.

2.2 Η εικόνα της κρουαζιέρας σε σχέση με την Ελλάδα

Η Ελλάδα και τα νησιά της αποτελούν πόλο έλξης των επιβατών κρουαζιέρας που επιλέγουν την Ανατολική Μεσόγειο ως τόπο προορισμού τους και αναδεικνύουν την χώρα μας ως έναν από τους κορυφαίους τόπους της κρουαζιερόπλοιας. Αποτέλεσμα αυτού είναι ότι Ελληνικά λιμάνια βρίσκονται στην κορυφή επισκεψιμότητας μεταξύ των λιμανιών της Μεσογείου. ο Πειραιάς συγκεκριμένα βρίσκεται στην 4η θέση επισκεψιμότητας των λιμανιών της Μεσογείου.

Στην Ελλάδα οι κρουαζιέρες διαχωρίζονται σε δυο τύπους:

- ❖ Στις κρουαζιέρες που πραγματοποιούνται με μεγάλα πλοία τα οποία αναχωρούν από το λιμάνι του Πειραιά ή ξένα λιμάνια, εκτελώντας εκδρομές και καταπλέουν σε εθνικά λιμάνια ή λιμάνια των γειτονικών χωρών

και

- ❖ Στις κρουαζιέρες που πραγματοποιούνται με μικρότερα πλοία τα οποία αποπλέουν από ελληνικά λιμάνια καταπλέοντας μεταξύ λιμανιών ελληνικών νησιών και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους εκτελούν μικρές εκδρομές στους εκάστοτε προορισμούς.

2.3 Οι τωρινές αντιξοότητες στην Ελλάδα

Είναι γενικά παραδεκτό ότι παρά το γεγονός ότι η Ελλάδα είναι κορυφαίος ελκυστικός προορισμός, παρουσιάζει μια δυσχέρεια όσον αφορά τους τόπους εκκίνησης των κρουαζιέρων και αυτό συνεπάγεται ότι το όφελος της ελληνικής οικονομίας από τον συγκεκριμένο κλάδο είναι σχετικά χαμηλό. Αυτό συμβαίνει επειδή τα ελληνικά λιμάνια δεν χρησιμοποιούνται ως βάσεις εκκίνησης κρουαζιέρας και συγκεκριμένα μόλις το 16% των επιβατών που ταξίδεψαν στην Ελλάδα το 2015 ξεκίνησαν την κρουαζιέρα τους από ελληνικό λιμάνι.

Οι λόγοι που οι μεγάλες εταιρίες κρουαζιερόπλοιων δεν επιλέγουν την Ελλάδα ως χώρα εκκίνησης των ταξιδιών τους είναι οι ακόλουθοι :

- ❖ Η απουσία συστήματος κράτησης θέσεων πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων, με αποτέλεσμα τα πλοία να εξυπηρετούνται βάση της σειράς άφιξης τους στα λιμάνια. Αυτό το πρόβλημα φαίνεται να αποθαρρύνει τις εταιρίες κρουαζιερόπλοιων καθώς δεν μπορούν να κάνουν αποτελεσματικούς σχεδιασμούς δρομολογίων.
- ❖ Κακές και ανεπαρκείς υποδομές. Τα ελληνικά λιμάνια, με μικρές εξαιρέσεις, δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των σύγχρονων μεγάλων κρουαζιερόπλοιων.
- ❖ Απουσία κατάλληλων σταθμών εξυπηρέτησης επιβατών στα λιμάνια διέλευσης.
- ❖ Ανεπαρκείς υποδομές λιμένων, οδικών δικτύων και ιδιαίτερα αεροδρομίων όπου δεν υπάρχει η δυνατότητα υπερατλαντικών πτήσεων και συνδέσεων με Ελλάδα για την επιβίβαση των τουριστών.

2.4 Τρόποι επιλύσεως των δυσχερειών

Για να μπορέσει να αποδώσει το μέγιστο των δυνατοτήτων του το home-porting, απαιτούνται επιπρόσθετες υποδομές για την καλύτερη εξυπηρέτηση των εταιριών κρουαζιέρας όπως :

- ❖ Η βελτίωση ανταγωνιστικότητας σε τομείς όπως επισκευές και τροφοδοσία κρουαζιερόπλοιων προκειμένου όχι μόνο να βελτιωθούν τα νούμερα του home-porting αλλά οι εταιρείες κρουαζιέρας να κάνουν τα ελληνικά λιμάνια, λιμάνια βάσεις τούς.
- ❖ Η Ελλάδα πρέπει να γίνει το hub της Ανατολικής Μεσογείου με κύριο λιμάνι τον Πειραιά και κατ επέκταση άλλα λιμάνια όπως είναι το Ηράκλειο, η Ρόδος και η Κέρκυρα για πληρέστερους προορισμούς και short cruising».
- ❖ Τιμολογιακή πολιτική λιμένων και υπηρεσιών για να υπάρξει ανταγωνιστικότητα.

- ❖ Μείωση γραφειοκρατίας και διευκόλυνση ελέγχου εγγράφων πλοίων και επιβαινόντων.
- ❖ Δημιουργία φιλικού προς τα κρουαζιερόπλοια περιβάλλοντος στα Ελληνικά λιμάνια.
- ❖ Να απλοποιηθούν οι διαδικασίες και εις δυνατόν να μειωθούν στο ελάχιστον οι υπηρεσίες που απαιτούνται σήμερα για τη διαχείριση άφιξης – απόπλου του πλοίου.
- ❖ Επαρκής στελέχωση των Υπηρεσιών των λιμένων που εξυπηρετούν μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων (security, τελωνείου, πιλότους, Λιμενικό, Αστυνομία κλπ).
- ❖ Έργα Υποδομών στα λιμάνια κρουαζιέρας με βάση τα σημερινά δεδομένα και νέες κατασκευές στα μεγέθη που απαιτούνται.
- ❖ Διεύρυνση τουριστικής περιόδου με στόχο full year operation.
- ❖ Βελτίωση οδικών δικτύων και ρύθμιση κυκλοφοριακού για εξυπηρέτηση τουριστών από αρχαιολογικούς χώρους – αεροδρόμια κλπ.

Αυτό φυσικά θα έχει σαν αποτέλεσμα τα ελληνικά λιμάνια να αποτελούν λιμάνια διέλευσης (ports-of-call) αλλά και λιμάνια εκκίνησης (home ports) και συνεπώς οι δαπάνες των επιβατών αλλά και των εταιρειών κρουαζιέρας που πραγματοποιούνται στη χώρα μας θα αυξηθούν. Οι εταιρείες κρουαζιέρας συνήθως χρησιμοποιούν τα λιμάνια εκκίνησης ως βάσεις από όπου κάνουν ανεφοδιασμούς, προμηθεύονται καύσιμα, τρόφιμα και λοιπό εξοπλισμό, ενώ πραγματοποιούν και μεγάλο μέρος των επισκευών των πλοίων. Η μέση δαπάνη ενός επιβάτη στα λιμάνια εκκίνησης είναι γύρο στα 300 ευρώ σε αντίθεση με τα λιμάνια διέλευσης που είναι περίπου 20 ευρώ ανά επιβάτη.

Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται επειδή οι επιβάτες πραγματοποιούν στα λιμάνια εκκίνησης δαπάνες διαμονής, ενώ παράλληλα η χώρα όπου βρίσκεται το λιμάνι εκκίνησης καρπώνεται επιπλέον όφελος μέσω των αεροπορικών εισιτηρίων σε αντίθεση με τους επιβάτες στα λιμάνια διέλευσης που οι μονές δαπάνες που πραγματοποιούν αφορούν κυρίως τρόφιμα, τουριστικά είδη, μεταφορές και αξιοθέατα.

Επομένως η Ελλάδα πρέπει να αποκτήσει πρόσβαση στο μερίδιο των εσόδων της ευρωπαϊκής κρουαζιέρας που προέρχεται από την κατασκευή – επιδιόρθωση πλοίων καθώς και τις δαπάνες που πραγματοποιούνται στις χώρες εκκίνησης των ταξιδιών αυτών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΩΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ

3.1 Το οικονομικό όφελος ύστερα από μελέτες

Το οικονομικό όφελος της κρουαζιέρας για καθένα από τους εμπλεκόμενους παράγοντες όπως είναι οι εταιρείες, τα κράτη και οι τοπικές κοινωνίες, αποτελεί ίσως τον βασικότερο λόγο ενασχόλησης τους με τον κλάδο. Το γεγονός αυτό βέβαια δεν είναι καθόλου τυχαίο αφού η δραστηριοποίηση της κρουαζιέρας μόνο στην Γηραιά Ήπειρο συνεπάγεται 32,2 δις ευρώ ολικά έσοδα και περίπου 14,2 δες ευρώ άμεσες δαπάνες προερχόμενες από επιβάτες και εταιρείες. Εντυπωσιακή είναι και η μεταβολή των συγκεκριμένων οικονομικών στοιχείων σε σχέση με παλαιότερα εφόσον σημειώθηκε αύξηση κατά 69% στα ολικά έσοδα και κατά 71% στις άμεσες δαπάνες. Σημαντικό θετικό οικονομικό αντίκτυπο έχει η κρουαζιέρα επίσης και στην δημιουργία θέσεων απασχόλησης διότι καλύπτει συνολικά 311.512 θέσεις εργασίας οι οποίες ολοένα και αυξάνονται με το πέρασμα των χρόνων.

Το μεγάλο ζητούμενο όμως είναι πώς κατανέμεται το οικονομικό όφελος και από τι εξαρτάται το ύψος του. Από μελέτες έχει αποδειχτεί ότι το όφελος συγκεντρώνεται κυρίως σε χώρες οι οποίες συγκεντρώνουν κατασκευαστικές κλίνες για κρουαζιερόπλοια αλλά ταυτόχρονα φιλοξενούν τα γραφεία των εταιρειών και προσφέρουν μια σειρά υπηρεσιών προς αυτές. Μία άλλη παράμετρος είναι αν το λιμάνι μιας περιοχής είναι home-port, όπου εδώ ο κάθε επιβάτης ξοδεύει κατά μέσο όρο γύρω στα 100 ευρώ ενώ αν είναι Port Of Call ο κάθε επιβάτης ξοδεύει κατά μέσο όρο γύρω στα 50 ευρώ, στοιχεία παρμένα από την μελέτη του European Cruise Council. Βεβαία αντίστοιχη πορεία ακολούθου και οι δαπάνες της εταιρείας προς τον λιμένα και την ευρύτερη περιοχή. Τέλος το οικονομικό όφελος εξαρτάται από την τουριστική ωριμότητα ενός προορισμού και από τις πολιτικές του τοπικού χώρου προκειμένου να επωφεληθεί από τον κλάδο.

3.2 Η Οικονομική επιρροή

Το 2005 ο κλάδος της κρουαζιέρας επέφερε στην ευρωπαϊκή οικονομία 8,3 δισεκατομμύρια ευρώ σε άμεση δαπάνη από τις ναυτιλιακές εταιρείες και τους επιβάτες, 19,1 δισεκατομμύρια σε συνολική απόδοση του κλάδου, 187,252 θέσεις εργασίας και 6 δισεκατομμύρια ευρώ σε αμοιβές προσωπικού. Για την ίδια περίοδο ο κλάδος επέφερε στην αμερικανική οικονομία 16,2 δισεκατομμύρια δολάρια άμεση δαπάνη από τις ναυτιλιακές εταιρείες και τους επιβάτες, 32,4 δισεκατομμύρια

δολάρια συνολική απόδοση του κλάδου και 330,346 θέσεις εργασίας και 13,5 δισεκατομμύρια δολάρια σε αμοιβές προσωπικού.

Είναι αξιοσημείωτο πως στην Ευρώπη ο κλάδος της βιομηχανίας ακολουθείται από τον κλάδο της ναυπηγικής, ο οποίος σημειώνει 50% σε άμεση δαπάνη, 30% σε θέσεις εργασίας και 40% σε αμοιβές προσωπικού. Επιπλέον το έτος 2005 μόνο δέκα κρουαζιερόπλοια χτίστηκαν στην Ευρώπη σε σύγκριση με τα σαράντα που ήταν υπό παραγγελία.

3.3 Τα οικονομικά οφέλη του κλάδου της κρουαζιέρας στους λιμένες - προορισμούς

Μελέτες έχουν δείξει πως οι στάσεις των κρουαζιερόπλοιων σε 19 λιμάνια στην περίοδο 2005-2006 έφερε 16,3 εκατομμύρια επιβάτες και πλήρωμα ως επισκέπτες οι όποιοι δαπάνησαν 1,8 δισεκατομμύρια δολάρια. Οι συναφείς υπηρεσίες δημιούργησαν 41,500 θέσεις εργασίας στην Καραϊβική. Αυτές οι κρουαζιέρες δημιούργησαν εργασίες οι οποίες αμύνθηκαν με 600 εκατομμύρια δολάρια σε μισθούς στους κατοίκους της Καραϊβικής. Επιπλέον ένα τυπικό κρουαζιερόπλοιο μεταφέρει 2,000 επιβάτες και 800 μελή πληρώματος, οι όποιοι συνολικά ξοδεύουν 190,476 χιλιάδες δολάρια σε μια μόνο επίσκεψη σε ένα λιμάνι.

3.4 Προσδοκίες

Ισχυρή χρονιά για την κρουαζιέρα αναμένεται να είναι το 2016 για το πρώτο λιμάνι της χώρας, σύμφωνα με τις προβλέψεις που καταγράφονται στο ετήσιο δελτίο χρήσης του ΟΛΠ, ως συνέχεια του 2015, το οποίο χαρακτηρίζεται ως «σημαντική χρονιά».

Ειδικότερα, το 2015 υπήρξε σημαντική χρονιά για την κρουαζιέρα στο Πειραιά, αφού υποδέχθηκε 622 κρουαζιερόπλοια, ενώ, με βάση της ήδη υπάρχουσες συμφωνίες αλλά και το γεγονός ότι τόσο η Carnival, όσο και η Celestial θα κάνουν Home Port τον Πειραιά, και το 2016 αναμένεται να είναι μια ισχυρή χρονιά.

Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά στο ετήσιο δελτίο χρήσης του ΟΛΠ: «η αύξηση των προσφερόμενων δρομολογίων καθώς και του στόλου των κρουαζιερόπλοιων (7 νέα πλοία θα παραδοθούν το 2016) προβλέπεται ότι θα οδηγήσει σε περαιτέρω αύξηση των διεθνών επιβατών κρουαζιέρας. Η εκτίμηση της MedCruise είναι για αύξηση 3,1%, ενώ της CLIA είναι ακόμη μεγαλύτερη, 4,35%.

Οι ίδιοι παράγοντες, σε συνδυασμό με τη δυναμική ανάπτυξης της κινεζικής αγοράς, αναμένεται να ενισχύσουν τη βιομηχανία κρουαζιέρας και να ωθήσουν τη διακίνηση των επιβατών (22,2 εκατ. επιβάτες το 2015, σύμφωνα με τη MedCruise) σε ακόμη μεγαλύτερα επίπεδα.

Σε μεσοπρόθεσμο επίπεδο, εκτιμάται ότι μετά την υπογραφή της νέας συμφωνίας στήριξης της ελληνικής οικονομίας, θα δημιουργηθούν θετικές συνθήκες σταθερότητας, με αποτέλεσμα να αυξηθούν οι εισαγωγές και τα έσοδα στο λιμάνι και οι όποιες άμεσες απώλειες να διαγραφούν και αντισταθμιστούν.



Εικόνα 1 : Κρουαζιερόπλοια στο Λιμάνι του Πειραιά.



Εικόνα 2 : Κρουαζιερόπλοια στο Λιμάνι του Πειραιά.

3.5 Η οικονομική συνεισφορά του κλάδου κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία

Κατόπιν μελέτης της Εθνικής Τράπεζας, το γεγονός ότι το όφελος της ελληνικής οικονομίας από το συγκεκριμένο κλάδο είναι σχετικά χαμηλό, παρά την ελκυστικότητα της ως προορισμός κρουαζιέρας, αντανακλά σε μεγάλο βαθμό δυο διαρθρωτικά ζητήματα.

Το πρώτο ζήτημα αφορά την κατασκευή κρουαζιερόπλοιων, η οποία συνεισφέρει το 26% των συνολικών εσόδων του ευρωπαϊκού κλάδου της κρουαζιέρας, η οποία ουσιαστικά δεν υφίσταται στην Ελλάδα. Η συγκεκριμένη δραστηριότητα πραγματοποιείται κυρίως στην Ιταλία και τη Γερμανία, οι οποίες συγκεντρώνουν το 50% των εν λόγω εσόδων, ενώ η Ελλάδα περιορίζεται σε μικροεπισκευές.

Και το δεύτερο ζήτημα αφορά το χαμηλό μερίδιο των Ελλήνων επιβατών στην ευρωπαϊκή ζήτηση για κρουαζιέρα εντός και εκτός ευρωπαϊκών προορισμών περιορίζοντας τα έσοδα που απορροφά η χώρα μας από τις εταιρείες κρουαζιέρας. Το μεγαλύτερο κομμάτι των εσόδων που αποκομίζουν οι ευρωπαϊκές οικονομίες από τις εταιρείες κρουαζιέρας αφορά δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στις χώρες προέλευσης των επιβατών όπως διαφημίσεις, αμοιβές πρακτορείων, έρευνες αγοράς.

Η συνολική επίδραση των παραπάνω παραγόντων σύμφωνα με την μελέτη της Εθνικής Τράπεζας, κρατά την Ελλάδα εκτός δραστηριοτήτων οι οποίες συνεισφέρουν περίπου το 50% των ευρωπαϊκών εσόδων από το κλάδο της κρουαζιέρας και θα μπορούσαν να ωφελήσουν την Ελλάδα. Ωστόσο πέρα από τους διαρθρωτικούς παράγοντες, η Ελλάδα δεν καταφέρνει να απορροφήσει ούτε τα τουριστικά της έσοδα που της αναλογούν ως μιας από τις πιο δημοφιλείς χώρες- προορισμούς κρουαζιέρας.

Συγκεκριμένα, τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν κυρίως λιμάνια διέλευσης και όχι λιμάνια εκκίνησης και συνεπώς οι δαπάνες των επιβατών αλλά και των εταιρειών κρουαζιέρας που πραγματοποιούνται στη χώρα μας είναι χαμηλές (Εθνική Τράπεζα 2012).

Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι οι εταιρείες κρουαζιέρας συνήθως χρησιμοποιούν τα λιμάνια εκκίνησης ως βάσεις από όπου προμηθεύονται καύσιμα, τρόφιμα και λοιπό εξοπλισμό, ενώ πραγματοποιούν και μεγάλο μέρος των επισκευών πλοίων. Σύμφωνα με τη μελέτη της Εθνικής Τράπεζας εκτιμάται ότι η μέση δαπάνη είναι της τάξης των 300 ευρώ ανά επιβάτη στα λιμάνια εκκίνησης, εκ των οποίων τα 2/3 αφορούν κόστος καυσίμων, ενώ στα λιμάνια διέλευσης είναι περίπου 20 ευρώ που αφορούν κυρίως λιμενικά τέλη.

Επίσης, στα λιμάνια εκκίνησης οι επιβάτες πραγματοποιούν δαπάνες διαμονής, καθώς παραμένουν συνήθως τουλάχιστον μια ημέρα πριν ή μετά την κρουαζιέρα. Παράλληλα η χώρα όπου βρίσκεται το λιμάνι εκκίνησης καρπώνεται επιπλέον όφελος μέσω των αεροπορικών εισιτηρίων. Σύμφωνα με την μελέτη της Εθνικής Τράπεζας θεωρείται ότι σχεδόν το σύνολο των επιβατών κρουαζιέρας φτάνει στην

Ελλάδα αεροπορικώς στο λιμάνι εκκίνησης, ενώ το ½ πραγματοποιεί μια διανυκτέρευση, και εκτιμάται ότι η μέση δαπάνη ανά επιβάτη στα λιμάνια εκκίνησης είναι της τάξης των 300 ευρώ συμπεριλαμβάνοντας και διάφορες άλλες δαπάνες που πραγματοποιούν οι τουρίστες στη χώρα. Από την άλλη πλευρά οι επισκέψεις των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης έχουν μικρή διάρκεια, περίπου 4-6 ώρες. Βάσει ευρωπαϊκών στοιχείων και εκτιμήσεων της μελέτης της Εθνικής Τράπεζας, η μέση δαπάνη ανά επιβάτη είναι της τάξης των 60 ευρώ και αφορά κυρίως τρόφιμα, τουριστικά είδη, μεταφορές και αξιοθέατα.

Συνεπώς αν οι τουρίστες κρουαζιέρας που τώρα απλά διέρχονται από την Ελλάδα, και αγγίζουν το 1,5 εκατ. ετησίως, επέλεξαν κάποιο ελληνικό λιμάνι για να ξεκινήσουν την κρουαζιέρα τους, τα πρόσθετα έσοδα για την Ελλάδα θα ήταν σημαντικά. Ορισμένα από τα παραπάνω έσοδα προκύπτουν άμεσα από τις δαπάνες των επιβατών, ενώ για να αυξηθούν και οι δαπάνες των εταιρειών κρουαζιέρας απαιτούνται σημαντικές βελτιώσεις υποδομών και υπηρεσιών προς τις συγκεκριμένες εταιρείες. Συγκεκριμένα αθροίζοντας τις δυο παραπάνω επιδράσεις (280ευρώ/ ανά επιβάτη +240 ευρώ/ ανά επιβάτη = 520 ευρώ ανά επιβάτη), τα επιπλέον έσοδα προσεγγίζουν τα 800 εκατ. ευρώ ετησίως στην περίπτωση που και τα 1,5 εκατ. τουρίστες κρουαζιέρας ξεκινούσαν από ελληνικά λιμάνια υποστηρίζεται με βάση της μελέτης της Εθνικής Τράπεζας.



Εικόνα 3 Κρουαζιερόπλοιο στο Λιμάνι του Πειραιά

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

4.1 Η οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στην Β.Αμερική

Η άμεση συνεισφορά της κρουαζιέρας στο παγκόσμιο ΑΕΠ ανήλθε το 2011 στα \$29,34δισ, σημειώνοντας αύξηση 9,5% από το 2010. Από αυτά, \$17,46 δισ. κατανέμονται στην αγορά της Βόρειας Αμερικής και τα υπόλοιπα \$11,88 δισ στον υπόλοιπο κόσμο. Σύμφωνα με μελέτες η παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας παρουσίασε σημαντική μείωση το 2009, χρονιά που εμφανίστηκαν οι συνέπειες της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης με την παγκόσμια συνεισφορά του κλάδου να πέφτει στα \$24,93 δισ σε σύγκριση με τα \$27,56 δισ του 2008, πτώση 10,54%. Η τάση αυτή είναι κοινή τόσο στην αγορά της Αμερικής όσο και στον υπόλοιπο κόσμο.

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

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

Πίνακας: Η άμεση οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στις ΗΠΑ το 2009

4.2 Η οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στην Ευρώπη

Ο κλάδος της κρουαζιέρας στην Ευρώπη τα προηγούμενα χρόνια παρουσίασε μία σταθερή δυναμική, με τη συνεισφορά της στην Ευρωπαϊκή οικονομία να ανέρχεται στο 3%. Η συνολική οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στην ευρωπαϊκή οικονομία το 2011 έφτασε τα €36,7 δισ όσον αφορά τα έξοδα και τις 315.500 θέσεις εργασίας. Σε σύγκριση με το 2010 τα συνολικά έξοδα του κλάδου και οι θέσεις εργασίας σημείωσαν αύξηση 4,26% και 2,59% αντίστοιχα ύστερα από μία αντίστοιχα

ανοδική πορεία τον περασμένο χρόνο που ακολούθησε μία σταθεροποίηση που παρατηρήθηκε το 2009. Από τα €36,7 δις της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας, τα €15 δις αφορούν τις άμεσες επιπτώσεις ενώ από τις 315.500 θέσεις εργασίας, οι 153.000 αφορούν τους φορείς που εξυπηρετούν άμεσα τον κλάδο. Οι εταιρείες απασχολούν 52.000 ευρωπαίους πολίτες στα πλοία τους και επιπλέον 5.000 στα υπόλοιπα διοικητικά γραφεία. Οι αμοιβές των άμεσα εργαζόμενων στον κλάδο ανέρχονται σε €4,6 δις με τις συνολικές αμοιβές να αγγίζουν τα €9,8 δις.

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

Συμφώνα με μελέτες που έχουν διεξήχθη παρατηρείται ότι χώρες όπως η Γερμανία και η Αγγλία συγκεντρώνουν σήμερα 4 έως 4,5 φορές περισσότερα έσοδα από τον κλάδο της κρουαζιέρας (€2,5δισκαι €2,8δισαντίστοιχα) ενώ όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών, προσελκύουν πολύ μικρότερο αριθμό (315.000 η Γερμανία και 648.000 η Αγγλία). Επιπλέον, η διεθνής πείρα δείχνει ότι χώρες όπως η Ισπανία και η Γαλλία, οι οποίες έχουν εξίσου με την Ελλάδα μεγάλο αριθμό επιβατών που ξεκινούν από τα λιμάνια τους και έχουν δημιουργήσει όλες τις συνθήκες για την προσέλκυση πλοίων για αφετηρία των ταξιδιών τους, δεν καταφέρνουν να πλησιάσουν την Ιταλία, την Αγγλία και τη Γερμανία. Η Γερμανία, η οποία δεν αποτελεί τουριστικό προορισμό, επωφελείται από τον κλάδο της ναυπηγοεπισκευαστικής δύο φορές όσο η Ελλάδα συνολικά από όλο τον κλάδο της κρουαζιέρας (€1,336 δις.) ενώ η Φινλανδία ωφελείται μόνο από τον κλάδο αυτό κατά €117εκ, το 1/5 δηλαδή της συνολικής επίπτωσης της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Η σημασία των ναυπηγήσεων αναδεικνύεται και από το γεγονός ότι η Ιταλία έχει αναλάβει για την πενταετία 2012-2016 την κατασκευή 10 νέων πλοίων, ποσοστό που φτάνει το 41,1%. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, το σύνολο της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας στην Ευρώπη ανέρχεται σε €36,7 δις, από τα οποία €15 δις προέρχονται από τα άμεσα έσοδα των εταιρειών του κλάδου, των επιβατών και των πληρωμάτων τους, και συνολικά 315.500 θέσεις εργασίας με συνολικές αμοιβές €9,8 δις. Από αυτά μπορούμε να συμπεράνουμε ότι για κάθε €1 εκατομμύριο άμεσων εξόδων «παράγονται» €2,45 εκατομμύρια συνολικές οικονομικές επιπτώσεις και 21 θέσεις

εργασίας με ετήσια έσοδα €30.000. Οι άμεσες οικονομικές επιπτώσεις περιλαμβάνουν την παραγωγή, την απασχόληση και την αμοιβή αυτής της απασχόλησης που παράγεται στην Ευρωπαϊκή αγορά, στους κλάδους που παρέχουν αγαθά και υπηρεσίες στα κρουαζιερόπλοια, τους επιβάτες και τα πληρώματά τους, καθώς επίσης και τις αμοιβές των εργαζομένων στις εταιρείες κρουαζιέρας. Το 2011 τα άμεσα έξοδα του κλάδου και οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται ανήλθαν σε €15 δις και 153.000 θέσεις εργασίας αντίστοιχα.

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

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

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

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

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Κρουαζιέρας, στα ενδιάμεσα λιμάνια οι επιβάτες περνούν κατά μέσο όρο 8 ώρες. Το 65% από αυτούς τους τουρίστες επιλέγει μία οργανωμένη εκδρομή στην περιοχή αποβίβασης με στόχο να εξερευνησει την περιοχή. Το 80% αυτών των εκδρομών οργανώνονται πάνω στο πλοίο ενώ μόνο το 20% επιλέγουν κάποια εκδρομή που παρέχεται στη στεριά. Αυτό έχει επιπτώσεις στα έξοδα, καθώς οι προπληρωμένες εκδρομές είναι συνήθως περισσότερο ακριβές, κατά 50%. Πολλές έρευνες δείχνουν ότι κάθε τουρίστας ξοδεύει 50€ έως 70€ σε κάθε ενδιάμεσο λιμάνι. Όταν ένας τουρίστας επιλέγει μία οργανωμένη εκδρομή ξοδεύει περίπου 30€ σε περιηγήσεις και εισόδους σε μουσεία και άλλους χώρους (παίρνοντας υπ' όψιν τη διαφοροποίηση των τιμών που αναφέρθηκε προηγουμένως ανάμεσα στις εκδρομές που οργανώνονται πάνω στο καράβι και σε αυτές που διοργανώνονται στη στεριά). Όταν δεν επιλέγεται κάποια εκδρομή ξοδεύονται περίπου 10€ για εισόδους σε μουσεία και χώρους ιστορικού ενδιαφέροντος. Επιπλέον, διαφοροποιούνται ανάμεσα σε αυτές τις δύο κατηγορίες και τα έξοδα για τη μεταφορά καθώς όσοι δεν επιλέγουν μία οργανωμένη εκδρομή πρέπει να πληρώσουν κατά μέσο όρο 5€ σε μέσα μεταφοράς ή ταξί, μία υπηρεσία που περιλαμβάνεται στις οργανωμένες εκδρομές. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται αυτές οι διαφοροποιήσεις καθώς επίσης και άλλα έξοδα, όπως φαγητό, ψώνια, έξοδα λιμένα και άλλα, τα οποία είναι σταθερά. Παρατηρούμε λοιπόν ότι ο μέσος όρος των εξόδων κάθε τουρίστα σε ένα ενδιάμεσο λιμάνι είναι 60€.

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

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

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

Σύμφωνα με τη μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Κρουαζιέρας για την κατανομή της οικονομικής επίπτωσης των δαπανών των επιβατών, παρατηρούμε ότι οι επιβάτες που ξεκινούν το ταξίδι τους από κάποιο λιμάνι ξοδεύουν το μεγαλύτερο ποσοστό των χρημάτων τους σε μεταφορές (από τη χώρα προέλευσης στο λιμάνι εκκίνησης της κρουαζιέρας, συνήθως αεροπορικός) και ξενοδοχεία. Ενώ ο επιβάτης που διέρχεται από ένα λιμάνι ξοδεύει €60 κατά μέσο όρο, με το 80% να αφορά φαγητό και ποτό, αγορές και εκδρομές, την ίδια στιγμή στα λιμάνια επιβίβασης ο επιβάτης ξοδεύει €95 με το 50% αυτή τη φορά να αφορά μεταφορές και ξενοδοχεία. Σύμφωνα με την πιο πρόσφατη έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Κρουαζιέρας το 2012 αν εξαιρεθούν τα αεροπορικά εισιτήρια, από τα €290 που ξοδεύει ένας επιβάτης για την επιβίβασή του, μόνο τα €74 από αυτά ξοδεύονται πραγματικά στην ενδοχώρα του λιμανιού. Οι υπόλοιπες δαπάνες των επιβατών κρουαζιέρας αποτελούν το αεροπορικό εισιτήριο για την μεταφορά τους από τη χώρα τους στο λιμάνι επιβίβασης. Σε κάθε κρουαζιερόπλοιο, υπάρχει κατά μέσο όρο ένα μέλος πληρώματος για κάθε δύο έως τρεις επιβάτες. Κάθε φορά που ένα πλοίο φτάνει σε ένα λιμάνι, ένας σημαντικός αριθμός από τα μέλη του πληρώματος αποβιβάζονται για να επισκεφτούν τον προορισμό (υπολογίζεται περίπου στο 50%) ξοδεύοντας κατά μέσο όρο 25€ είτε πρόκειται για λιμάνι αποβίβασης/επιβίβασης είτε πρόκειται για ενδιάμεσο σταθμό. Κοιτώντας την κατηγοριοποίηση αυτών των εξόδων, για φαγητό και ποτό ξοδεύεται το 40%, για μεταφορά το 10% και το υπόλοιπο 50% για αγορές. Για κάθε πλοίο που φτάνει σε ένα λιμάνι πληρώνονται έξοδα εισόδου και διαχείρισης. Αυτά περιλαμβάνουν, το πιλοτάρισμα, την αγκυροβόληση, τη ρυμούλκηση, τα λιμενικά τέλη, τη διαχείριση των αποσκευών, την ύδρευση, τη μεταφορά των απορριμμάτων και τα έξοδα φωτισμού. Τα έξοδα αυτά διαφέρουν ανάλογα με το μέγεθος των πλοίων (σε όρους επιβατών ή GT) και με το αν πρόκειται για ενδιάμεσο λιμάνι ή για λιμάνι επιβίβασης/αποβίβασης. Στα πρώτα, ο μέσος όρος εξόδων ανά επιβάτη είναι 6€ ενώ στα δεύτερα 24€.

4.3 Η άμεση οικονομική επίπτωση της κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Σύμφωνα με έρευνες που έχουν διενεργηθεί, το διάστημα 1990 – 2004 παρατηρείται σταδιακή αύξηση της άμεσης οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας, όσο αυτή σχετίζεται με τα ακαθάριστα έσοδα του κλάδου και τη δαπάνη των επιβατών στα ελληνικά λιμάνια. Παίρνοντας ως δεδομένο ότι η μέση κρουαζιέρα της περιόδου

διαρκούσε 3,5 ημέρες και τον πληθωρισμό εκείνων των ετών παρατηρούμε ότι τα ακαθάριστα έσοδα των εταιρειών του κλάδου αυξήθηκαν 454% , από €105.579.453 το 1990 σε €584.809.488 το 2004. Εξίσου σημαντική άνοδο παρουσίασαν και οι δαπάνες των επιβατών τόσο επί του πλοίου, κατά 474%, όσο και στα ελληνικά λιμάνια, κατά 459%. Και στις τρεις προαναφερθείσες κατηγορίες η μεγαλύτερη αύξηση σημειώθηκε το 1992, περίπου 107%, ακολουθώντας τη μείωση 36,7% του 1991.

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

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

Επιπλέον το 2011 δημιουργήθηκαν 12.078 θέσεις εργασίας οι οποίες συνδέονται άμεσα με την κρουαζιέρα. Οι αποζημιώσεις των εργαζομένων του κλάδου ανήλθαν σε €234 εκατομμύρια. Φαίνεται ότι από το 2005 το ποσοστό των αμοιβών που καρπώνονται οι εργαζόμενοι του κλάδου σε σύγκριση με τη συνολική συνεισφορά του στην ελληνική οικονομία μειώνεται σταδιακά από το 60% το 2005 στο 39% το 2010 και το 2011. Στη χώρα μας τη μεγαλύτερη συνεισφορά στην ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας έχουν ο κλάδος των μεταφορών και αυτός της παραγωγής. Στις μεταφορές απασχολούνταν το 2011 το 37% του συνολικού αριθμού των εργαζομένων (από 50% το 2005) ενώ στην παραγωγή το 13% των εργαζομένων, παρουσιάζοντας μία σταθερή πτωτική πορεία από το 2006, οπότε και η συμμετοχή της παραγωγής ανερχόταν στο 18%. Αυτό οφείλεται στη διακοπή της λειτουργίας των

ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών της χώρας, όπως και σε ολόκληρη την Ευρώπη, εξαιτίας της δυναμικής εισόδου στην αγορά της κατασκευής πλοίων των ναυπηγείων της Ιαπωνίας, της Κίνας και της Κορέας αλλά και της συγκέντρωσης του κλάδου στα τρία μεγαλύτερα ναυπηγεία της Ευρώπης, το Meyer Werft στη Γερμανία, το Finantieri στην Ιταλία και το STX Europe στη Φιλανδία και τη Γαλλία.

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

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

- ❖ Η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων (η οποία συνεισφέρει το 26% των συνολικών εσόδων του ευρωπαϊκού κλάδου κρουαζιέρας) ουσιαστικά δεν υφίσταται στην Ελλάδα, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω. Η Ελλάδα περιορίζεται σε μικροκατασκευές.
- ❖ Το χαμηλό μερίδιο των Ελλήνων επιβατών στην ευρωπαϊκή ζήτηση για κρουαζιέρα εντός και εκτός ευρωπαϊκών προορισμών (της τάξης του 1%) περιορίζει τα έσοδα που απορροφά η χώρα μας από τις εταιρείες κρουαζιέρας. Ειδικότερα, το μεγαλύτερο κομμάτι των εσόδων που αποκομίζουν οι ευρωπαϊκές οικονομίες από τις εταιρείες κρουαζιέρας (της τάξης του 35% επί των εταιρικών εσόδων) αφορά δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στις χώρες προέλευσης των επιβατών (π.χ. διαφημίσεις, αμοιβές πρακτορείων, έρευνες αγοράς). Σημειώνεται ότι περισσότερο από το 50% της ευρωπαϊκής ζήτησης προκύπτει από το Ην. Βασίλειο και τη Γερμανία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

5.1 Τα μειονεκτήματα μιας κρουαζιέρας

Μολονότι τα οφέλη από τον κλάδο της κρουαζιέρας είναι πολυπληθή και για τους προορισμούς αλλά και για τους επιβάτες, υπάρχουν κάποια μειονεκτήματα που δυσχεραίνουν την ανάπτυξη του κλάδου αυτού. Η γρήγορη ανάπτυξη του κλάδου βρίσκει αρκετά λιμάνια απροετοίμαστα για να μπορούν να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις των διαφόρων εταιρειών κρουαζιέρας και αυτό έχει ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση της ανάπτυξης της κρουαζιέρας στον επιθυμητό βαθμό. Οι υποδομές, η στρατηγική ενός λιμανιού, οι συνθήκες σε ένα προορισμό επηρεάζουν την προετοιμασία του κάθε προορισμού. Λόγω της διαρκής εμφάνισης ολοένα και περισσότερων νέων προορισμών στο παγκόσμιο χάρτη της κρουαζιέρας, δημιουργείται ένα κλίμα ανταγωνισμού μεταξύ των προορισμών αυτών. Η εξασφάλιση μιας θέσης στο χάρτη της κρουαζιέρας είναι πολύ σημαντική για τον κάθε προορισμό και την ανάπτυξη του.

Σε ορισμένους προορισμούς τίθεται το θέμα της εποχικότητας, καθώς πολλοί προορισμοί προσφέρονται για διακοπές βασισμένες στον ήλιο, την θάλασσα και έτσι περιορίζουν τους μήνες λειτουργίας του σαν προορισμοί κρουαζιέρας.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας, μέσα από τις δραστηριότητές του, επιδρά σε μεγάλο βαθμό με το φυσικό περιβάλλον. Υπάρχουν όμως φορές που το επιβαρύνει μέσα από τις εκπομπές ρύπων ή από διάφορα ατυχήματα σε κρουαζιερόπλοια.

Όσο αφορά τις δυσκολίες που έχει να αντιμετωπίσει ο κάθε επιβάτης στις κρουαζιέρες σχετίζονται με την προσαρμογή στο τρόπο ζωής επάνω στο κρουαζιερόπλοιο, καθώς πολλοί είναι εκείνοι που πρέπει να προσαρμόσουν τις συνήθειες τους στο πρόγραμμα της κρουαζιέρας. Η κρουαζιέρα φτάνει και αναχωρεί συγκεκριμένες ώρες και μερικές φορές ο χρόνος που διαθέτουν οι τουρίστες κρουαζιέρας για να δουν ένα προορισμό δεν είναι αρκετός. Ακόμα ένας παράγοντας που αρκετές φορές δεν είναι σύμμαχος της κρουαζιέρας είναι και οι καιρικές συνθήκες οι οποίες μπορεί να μεταβάλλουν μέχρι και το πρόγραμμα της κρουαζιέρας.

5.2 Οι οικονομικές επιπτώσεις στα λιμάνια

Η πραγματική εικόνα που έρχεται από τα νησιά δείχνει ότι ακόμη και στους λεγόμενους δημοφιλείς προορισμούς η σοβαρή έλλειψη υποδομών διώχνει την κρουαζιέρα, αφού οι τουρίστες που επιθυμούν να δουν από κοντά νησιά όπως η Σαντορίνη και η Μύκονος περιορίζονται τελικά στη λήψη φωτογραφιών από το

κατάστρωμα. Ο συνδυασμός της έλλειψης υποδομών και των δυνατών ανέμων των Κυκλάδων καθιστούν αδύνατον για τα κρουαζιερόπλοια ακόμη και να "δέσουν" πολλές φορές στα λιμάνια, με πολλούς καπετάνιους να τα αποφεύγουν λόγω κινδύνου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η Μύκονος, το λιμάνι της οποίας έχει χώρο για δύο μεγάλα κρουαζιερόπλοια όμως στην πραγματικότητα μόνο ένα μπορεί να "μπει" στο λιμάνι σε περίπτωση που δύο πλοία φτάσουν την ίδια μέρα. Έτσι, η προσέγγιση των επιβατών γίνεται με βάρκες, στην καλύτερη περίπτωση.

Η οικονομική δυσπραγία των δημοτικών αρχών, στις οποίες υπάγεται η αρμοδιότητα συντήρησης των λιμενικών υποδομών στη συντριπτική πλειοψηφία των νησιών, έχει οδηγήσει στο "πάγωμα" της πραγματοποίησης βελτιωτικών έργων, από τους σταθμούς επιβατών έως τα αγκυροβόλια και τα κρηπιδώματα, με το ΤΑΙΠΕΔ να απαγορεύει τις παρεμβάσεις στα λιμάνια προς πώληση. Έτσι, τα κρουαζιερόπλοια αναζητούν άλλους σταθμούς, κυρίως προς τα τουρκικά παράλια και σε μικρότερο βαθμό στην Κρήτη και στον Πειραιά. Ανάμεσα στα νησιά με σοβαρά προβλήματα στις υποδομές της κρουαζιέρας είναι η Πάτμος και η Ρόδος. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας, τα έσοδα της χώρας από την κρουαζιέρα, πέρυσι, έφθασαν τα 445 εκατομμύρια ευρώ, ενώ στην Ισπανία ξεπέρασαν το 1 δισ. ευρώ και στην Ιταλία το 1,5 δισ. ευρώ.

Επιπλέον είναι διαδεδομένο ότι υπήρχε μια αύξηση σε Σαντορίνη, Μύκονο και Λαύριο. Από την εφαρμογή όμως των capital controls υπήρξαν κυρίως οικονομικές επιπτώσεις, καθώς τα περισσότερα πλοία κατέληξαν στη γειτονική χώρα για προμήθειες.

Μικρή πτώση της τάξης του 3 έως 5% σημειώθηκε ως το τέλος του 2015 όσον αφορά τις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στη χώρα μας, σύμφωνα με ανακοίνωσή της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων και Φορέων Ναυτιλίας.

Η Ένωση βεβαία τονίζει ότι από την εφαρμογή των capital controls δεν υπήρξαν ακυρώσεις στις αφίξεις επισκεπτών, αλλά κυρίως οικονομικές επιπτώσεις, καθώς τα περισσότερα πλοία κατέληξαν στη γειτονική χώρα για προμήθειες και συναλλαγές πληρωμάτων κάτι που έπληξε τον οικονομικό κλάδο της Ελλάδος.

Επισημαίνεται επίσης, ότι το προσφυγικό και μεταναστευτικό ζήτημα είναι το πιο σοβαρό θέμα αυτή τη στιγμή στα νησιά του ανατολικού Αιγαίου και τα Δωδεκάνησα, καθώς ήδη έχουν υπάρξει κάποιες αλλαγές δρομολογίων, με σημαντικές απώλειες για τη Ρόδο, την Κω, τη Μυτιλήνη, τη Σάμο και τη Σύμη.

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΕΚΦΝ, ο αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας το 2015 στη Ρόδο ήταν 307.000 έναντι 311.182 το 2014, 409.991 το 2013 και 472.308 το 2012.

Στην Κω, το 2015 επιβιβάστηκαν 40.000 επιβάτες κρουαζιέρας, έναντι 42.040 το 2014, 64.756 το 2013 και 41.171 το 2012. Στη Μυτιλήνη επιβιβάστηκαν το 2015

27.000 επιβάτες κρουαζιέρας, έναντι 34.150 το 2014, 42.423 το 2013 και 29.951 το 2012.

Η ΕΕΚΦΝ εκτιμά ότι το πρόβλημα θα αντιμετωπιστεί σύντομα και πως κατά την επόμενη σεζόν, η κίνηση στους προορισμούς αυτούς θα επανέλθει στην κανονική της ροή.

Από την άλλη πλευρά όμως, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΕΚΦΝ αλματώδη αύξηση είχαν για μία ακόμα φορά η Μύκονος και η Σαντορίνη, ενώ το Λαύριο είναι το λιμάνι που το 2015 κερδίζει τις εντυπώσεις, καθώς δύο πλοία της Celestial Cruises το χρησιμοποιούν ήδη ως λιμάνι εκκίνησης (αφού βρίσκεται πλησιέστερα προς το αεροδρόμιο), ενώ οι αποστάσεις προς νησιά του Αιγαίου είναι σημαντικά μικρότερες, με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους καυσίμων στα πλοία.

Η Σαντορίνη, από 742.553 επισκέπτες κρουαζιέρας που είχε το 2014, το 2015 προσέλκυσε 859.000. Επίσης η Μύκονος από 610.207 επισκέπτες που είχε το 2014, το 2015 δέχθηκε 747.000.

Γενικότερα, τα δέκα πρώτα λιμάνια που έχουν τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα σε επιβάτες κρουαζιέρας αλλά και αφίξεις κρουαζιερόπλοιων για το 2015, είναι το λιμάνι του Πειραιά με 1.092.000 επιβάτες και 627 κρουαζιερόπλοια, της Σαντορίνης με 859.000 επιβάτες και 592 κρουαζιερόπλοια, της Μυκόνου με 747.000 επιβάτες και 540 κρουαζιερόπλοια, του Κατάκολου με 639.000 επιβάτες και 256 κρουαζιερόπλοια, της Κέρκυρας με 587.000 και 406 κρουαζιερόπλοια, της Ρόδου με 307.000 επιβάτες και 310 κρουαζιερόπλοια, του Ηρακλείου με 286.000 επιβάτες και 176 κρουαζιερόπλοια, της Πάτμου με 115.000 επιβάτες και 165 κρουαζιερόπλοια, της Κεφαλονιάς με 95.000 επιβάτες και 85 κρουαζιερόπλοια και του Βόλου με 63.000 επιβάτες και 58 κρουαζιερόπλοια. Η Μήλος, τα Χανιά, η Λήμνος και το Ναύπλιο έδειξαν ικανοποιητική αύξηση το 2015, θεωρούμενοι ως νέοι προορισμοί από τους tour operators, μαζί με άλλους εξίσου αξιόλογους προορισμούς, όπως η Ύδρα και η Ίος που δεν συμπεριλαμβάνονται και φέτος στους κύριους λιμένες προορισμού.

Βέβαια όπως είναι ευρέως διαδεδομένο συνολικά 43 κρουαζιερόπλοια έχουν παραγγελθεί και κατασκευάζονται σήμερα, έτσι ώστε έως τις αρχές του 2021 το capacity να αυξηθεί κατά 134.000 Lower Berths. Τα 23 από τα 43 είναι πλοία άνω των 125.000 gross tonnage το καθένα και μέσης μεταφορικής ικανότητας πάνω από 3.200 επιβάτες. Αξιοσημείωτο είναι ότι το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο από τα ναυπηγούμενα, είναι χωρητικότητας 5.400 επιβατών με gross tonnage 227.700. Αυτό εν τέλει σημαίνει ότι η Ελλάδα θα πρέπει να οδηγηθεί σε ανάλογη ανάπτυξη λιμενικών υποδομών στα μεγαλύτερα λιμάνια κρουαζιέρας τα οποία προσεγγίζουν τα πλοία αυτά. Ειδικά όμως οι οικονομικές δυσχέρειες θα πλήξουν την Ελλάδα εφόσον θα έχει πολύ μικρό ποσοστό στα κέρδη από την παγκόσμια κρουαζιέρα.

5.3 Οι οικονομικές επιπτώσεις στην ενδοχώρα

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

- ❖ Επιπτώσεις από την βελτιωμένη πρόσβαση. Μεταξύ αυτών των επιπτώσεων μπορούμε να εξετάσουμε όλες αυτές που απορρέουν από την ύπαρξη του λιμανιού ως κόμβου μεταφοράς. Ακόμη, αυτές που απορρέουν από την μείωση του κόστους μεταφοράς από την μεταφόρτωση των φορτίων από ένα μέσο μεταφοράς σε ένα άλλο και την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της εφοδιαστικής αλυσίδας και των κέντρων logistics.
- ❖ Επιπτώσεις στην βιομηχανική δομή της περιφέρειας. Η σύνδεση ανάμεσα στα λιμάνια και την βιομηχανία μιας περιοχής συμβάλλει σημαντικά καθώς τα λιμάνια θεωρούνται ως οι διαμεσολαβητές στην ανάπτυξη των βιομηχανικών περιοχών.
- ❖ Επιπτώσεις στην απασχόληση. Παραδοσιακά η λιμενική βιομηχανία μπορεί να θεωρηθεί ως μια βιομηχανία εντάσεως εργασίας. Τα τελευταία όμως χρόνια με την εξέλιξη της τεχνολογίας και τις αλλαγές στην οικονομική και κοινωνική δομή των λιμανιών, οι λιμενικές δραστηριότητες θεωρούνται ανέφικτες χωρίς την χρήση των γερανών και των εμπορευματοκιβωτίων. Οι αλλαγές αυτές επηρέασαν σημαντικά την απασχόληση στα λιμάνια, τόσο ποιοτικά όσο και ποσοτικά, μετατρέποντας τις λιμενικές δραστηριότητες από εντάσεως εργασίας σε εντάσεως κεφαλαίου. Το γεγονός αυτό, καθώς και η μετεγκατάσταση της βαριάς βιομηχανίας από τις ανεπτυγμένες χώρες στις αναπτυσσόμενες μείωσαν σημαντικά τις επιπτώσεις των λιμανιών στην απασχόληση.
- ❖ Επιπτώσεις στην ανάπτυξη των μητροπολιτικών και αστικών περιοχών. Η παρουσία του λιμανιού θεωρείται ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες στην ανάπτυξη αυτών των περιοχών καθώς η συγκέντρωση βιομηχανικών και οικονομικών δραστηριοτήτων σε μια περιοχή, όπως και το πλεονέκτημα της προσβασιμότητας της ενδοχώρας ευόησαν την ανάπτυξη των περιοχών αυτών.

5.4 Η επίπτωση του θαλάσσιου τουρισμού και της κρουαζιέρα στην ενδοχώρα

Οι κυριότερες οικονομικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού τις διακρίνουμε σε θετικές αλλά και αρνητικές και μπορούν να συνοψιστούν παρακάτω. Αυτές οι επιπτώσεις είτε θετικές είτε αρνητικές συμβάλουν σημαντικά στην ανάπτυξη ή μη μιας περιοχής.

Αρχικά στις θετικές επιπτώσεις διακρίνουμε τα εξής:

- ❖ Παρατηρείται αύξηση των φορολογικών εσόδων από την κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών από τους τουρίστες.
- ❖ Επιπλέον πραγματοποιείται αύξηση των θέσεων απασχόλησης στις περιοχές.
- ❖ Αύξηση του οικογενειακού εισοδήματος των κατοίκων.
- ❖ Βελτίωση των υποδομών.

Επειτα στις αρνητικές επιπτώσεις διακρίνουμε :

- ❖ Αύξηση των τιμών των αγαθών και υπηρεσιών, λόγω της αύξησης της ζήτησης.
- ❖ Άνιση κατανομή των οικονομικών ωφελειών στους κατοίκους.
- ❖ Διαρροή εσόδων σε επιχειρήσεις εκτός περιοχής.
- ❖ Εποχικά εισοδήματα για τους εργαζόμενους.

Η κρουαζιέρα λοιπόν έχει σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις στα λιμάνια τα όποια επισκέπτονται τα κρουαζιερόπλοια αλλά και στην ενδοχώρα τους συνολικότερα. Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως η συμβολή των λιμένων στην ανάπτυξη μιας περιοχής είναι σημαντική εφόσον έχει άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις. Οι άμεσες επιπτώσεις προέρχονται από τις απευθείας συναλλαγές που έχουν οι προμηθευτές με τα κρουαζιερόπλοια, τους επιβάτες και τα πληρώματα. Τα έξοδα που σχετίζονται με τα πλοία περιλαμβάνουν τα έξοδα των λιμένων, τα έξοδα για καύσιμα, νερά και συντήρηση. Τα έξοδα των επιβατών περιλαμβάνουν όλα εκείνα που δεν έχουν άμεση σχέση με την κρουαζιέρα όπως οι φόροι, τα σουβενίρ, οι εκδρομές στις ακτές, το φαγητό και το ποτό καθώς και τις μεταφορές. Τέλος τα έξοδα των πληρωμάτων περιλαμβάνουν ανάμεσα στα άλλα, εστιατόρια, τα αναλώσιμα αγαθά, τις μεταφορές και τις δραστηριότητες αναψυχής.

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

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

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

5.5 Οι μέθοδοι μετρήσεως των επιπτώσεων στην ενδοχώρα

Με τον ορό οικονομική επίπτωση γίνεται αναφορά στα αποτελέσματα μιας οικονομικής δραστηριότητας σε ένα οικονομικό σύστημα όπως μια οικονομική περιφέρεια, μετρημένα σε χρηματικές μονάδες και θέσεις εργασίας. Συνήθως η επίπτωση μιας οικονομικής δραστηριότητας επεκτείνεται περά από την αρχική ροή εισροών, εκροών και απασχόλησης. Η παραγωγή μιας μονάδας προϊόντος απαιτεί την εισροή συντελεστών παραγωγής από άλλες παραγωγικές μονάδες της οικονομικής περιφέρειας, οι οποίες με την σειρά τους απαιτούν την εισροή άλλων από τους προμηθευτές τους. Οι προμηθευτές με την σειρά τους προσχωρούν σε αγοραπωλησία αγαθών και υπηρεσιών με άλλες επιχειρήσεις. Επιπλέον, τα νοικοκυριά ξοδεύουν το μισθό που παίρνουν ως ανταπόδοση της εργασίας τους, γεγονός που οδηγεί στην δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στην περιφέρεια. Ως αποτέλεσμα αυτών των συνεχόμενων ροών μεταξύ των τοπικών επιχειρήσεων και των νοικοκυριών, η συνολική επίπτωση στην οικονομία ξεπερνά τον αρχικό γύρο εκροών, εισοδήματος και εργασίας από την αρχική δραστηριότητα. Δεν πρέπει ωστόσο να ξεχνάμε ότι υπάρχουν διαρροές στην επανάληψη αυτών των ροών στην τοπική οικονομία. Αυτές οι διαρροές εμφανίζονται είτε με την αποταμίευση από την πλευρά των εταιρειών και των εργαζομένων, ποσά τα όποια δεν επανατοποθετούνται στην αγορά, είτε με την

κατανάλωση προϊόντων και υπηρεσιών τα όποια δεν παράγονται μέσα στην τοπική οικονομία αλλά συνεισφέρουν στην αύξηση της τοπικής ζήτησης.

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

- ❖ Η ανάλυση των πολλαπλασιαστών η όποια περιλαμβάνει την ανάλυση εισροών-εκροών, την "economic base" μέθοδο και τον πολλαπλασιαστή του Keynes.
- ❖ Ολοκληρωμένα μοντέλα τα όποια περιλαμβάνουν την ανάλυση εισροών-εκροών και οικονομικές τεχνικές για την ανάλυση της ανταπόκρισης της οικονομίας σε εξωτερικές αλλαγές με την πάροδο του χρόνου.
- ❖ Το "Computable General Equilibrium (CGE) modeling" που απεικονίζει την αντίδραση των οικονομικών μεταβολών σε εξωτερικά σοκ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

6.1 Ιστορική ανάδρομη

6.1.1 Αρχαία περίοδος (316 π.Χ. - 168 π.Χ.)

Η πόλη της Θεσσαλονίκης και ταυτόχρονα το λιμάνι της, ιδρύθηκε το 315/6 πχ, από τον βασιλιά της Μακεδονίας Κάσσανδρο, επιφανή στρατηγό του Φιλίππου του Β' και του Μεγάλου Αλεξάνδρου και φέρει το όνομα της συζύγου του Θεσσαλονίκης, ομοπάτριου αδελφής του Μεγάλου Αλεξάνδρου.

Η μεταφορά του κύριου λιμένος της Μακεδονικής Αυτοκρατορίας από τη λιμνοθάλασσα της Πέλλας στη Θεσσαλονίκη ήταν απαραίτητη, για την καλύτερη εξυπηρέτηση των αυξανόμενων εισαγωγικών και εξαγωγικών αναγκών των Μακεδόνων, κυρίαρχων του γνωστού τότε κόσμου. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης απετέλεσε σημαντικό ναυτικό κέντρο καθ' όλη την περίοδο της Μακεδονικής Αυτοκρατορίας.

6.1.2 Ρωμαϊκή περίοδος (168 π.Χ. - 330 μ.Χ.)

Κατά τη διάρκεια της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ευρισκόμενο στο κέντρο της ανατολικής περιοχής της, με την πόλη της Θεσσαλονίκης πρωτεύουσα της Ρωμαϊκής επαρχίας της Μακεδονίας, ανεδείχθη σε μεγάλο θαλάσσιο συγκοινωνιακό κέντρο.

Η Εγνατία οδός, που κατασκευάστηκε από το 146 πΧ-120 πχ, συνέδεε το Δυρράχιο με το Βυζάντιο περνούσε από τη Θεσσαλονίκη, καθώς και οι διακλαδώσεις της προς βορρά (Νις) και νότο (Αθήνα), που ξεκινούσαν από τη Θεσσαλονίκη, προσέδωσαν στο λιμάνι εύκολη πρόσβαση σε μια μεγάλη ενδοχώρα.

Η στρατηγική θέση και οι συνδέσεις του, κατέστησαν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ένα από τα αξιολογότερα λιμάνια της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας με κίνηση ιδιαίτερα σημαντική καθ' όλη τη διάρκεια της.

6.1.3 Βυζαντινή περίοδος (330 μ.Χ. - 1430 μ.Χ.)

Κατά τη διάρκεια της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αναπτύχθηκε ακόμη περισσότερο. Ο αυτοκράτωρ του Βυζαντίου Μέγας Κωνσταντίνος κατασκεύασε νέο λιμένα (306 μΧ-337 μΧ), σε σχήμα τετραγώνου, έξω από τα τείχη της πόλης, στα δυτικά αυτής, ο οποίος ήταν προστατευμένος, από τους νότιους ανέμους, με κυματοθραύστη (τσερέμπουλο) και έφερε αλυσίδα στην είσοδό του που είχε ανατολικό προσανατολισμό.

Το νέο λιμάνι λόγω των εγκαταστάσεων του και των οδικών συνδέσεων της Θεσσαλονίκης, η οποία ήταν η πολυπληθέστερη και σημαντικότερη πόλη της Αυτοκρατορίας μετά την Κωνσταντινούπολη, απετέλεσε το κύριο λιμάνι της ευρύτερης περιοχής. Καθ' όλη τη διάρκεια της υπέρ-χιλιόχρονης ιστορίας της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ήταν η φυσική επιλογή για την εξυπηρέτηση του εισαγωγικού, εξαγωγικού και διαμετακομιστικού εμπορίου της ευρύτερης περιοχής.

6.1.4 Οθωμανική περίοδος (1430 μ.Χ. - 1912 μ.Χ.)

Κατά τις πρώτες δεκαετίες, μετά την κατάληψη της Θεσσαλονίκης από τον σουλτάνο Μουράτ τον Β' το 1430, η πόλη σχεδόν ερήμωσε. Η Θεσσαλονίκη και το λιμάνι της ξαναβρήκε σιγά - σιγά την παλιά της αίγλη μετά τον εποικισμό της, από Έλληνες, Τούρκους και Ισραηλίτες (1470 Ασκεναζίμ από Γερμανία και Ουγγαρία, 1492 Σεφαρδίμ από Ισπανία). Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συνδέθηκε με τακτικές θαλάσσιες γραμμές με όλα τα γνωστά λιμάνια της Μεσογείου και εξυπηρετούσε με μεγάλη επιτυχία τις ανάγκες της μεγάλης ενδοχώρας του, καθιστώντας το ξανά ένα από τα πρώτα λιμάνια της Ανατολής.

Το 1870 καταδαφίσθηκε το παραλιακό τοίχος της πόλης και το 1876 κατασκευάσθηκε η προκυμαία της σημερινής παλιάς παραλίας. Το 1871 κατασκευάστηκε η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης – Σκοπίων, η οποία το 1888 ενώθηκε με το Βελιγράδι, συνδέοντας έτσι τη Θεσσαλονίκη με το Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Το 1893 κατασκευάστηκε η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης – Φλώρινας – Μοναστηρίου και το 1895 η γραμμή Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Κωνσταντινούπολη.

6.2 Σύγχρονη Ιστορία

Η σύγχρονη ιστορία του λιμένος ξεκινά την τελευταία δεκαετία του 19ου αιώνα με την επέκταση της προκυμαίας της Θεσσαλονίκης προς τη θάλασσα και τη δημιουργία τμήματος της ανατολικής πλευράς, της σημερινής 1ης προβλήτας.

Το 1904, υπογράφεται σύμβαση μεταξύ της Τουρκίας και της Γαλλίας για την κατασκευή και εκμετάλλευση νέων έργων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Την κατασκευή των έργων αναλαμβάνει η νεοσυσταθείσα Γαλλική εταιρεία Société Anonyme Ottomane de Construction et Exploitation du Port de Salonique, με δικαίωμα εκμετάλλευσης αυτών έως το 1944. Σε μικρό χρονικό διάστημα, ολοκληρώνεται η 1η προβλήτα και κατασκευάζεται το κρηπίδωμα μεταξύ της 1ης και 2ης προβλήτας, το ανατολικό κρηπίδωμα του 2ου προβλήτα, τμήμα του σημερινού κυματοθραύστη, σιδηροδρομικό δίκτυο, δίκτυα ύδρευσης, φωταερίου και υπονόμων καθώς και αποθήκες επί της 1ης προβλήτας. Επίσης αγοράστηκαν οι πρώτοι γερανοί για τη φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων από τα πλοία.

Έως το 1912 ολοκληρώνεται και η κατασκευή του κτιρίου των Τελωνείων, έργο σχεδιασμένο από τον λεβαντίνο αρχιτέκτονα Alexandre Vallaury και κατασκευασμένο από τον αρχιτέκτονα Ελί Μοδιάνο. Στις 26 Οκτωβρίου 1912 η Θεσσαλονίκη και το λιμάνι της απελευθερώνονται από τον Ελληνικό Στρατό. Με τη λήξη των Βαλκανικών πολέμων (1913) και τον καθορισμό των συνόρων των Βαλκανικών κρατών, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το οποίο εξυπηρετούσε μεγάλη έκταση της Βαλκανικής χερσονήσου, περιόρισε την ενδοχώρα του στην Ελληνική επικράτεια (περίπου 80 χλμ βόρεια της Θεσσαλονίκης).

Για τη συνέχιση του φυσικού ρόλου του λιμένος, που αποτελεί την εξυπηρέτηση των κατοίκων όλης της Βαλκανικής, η Ελληνική Κυβέρνηση ίδρυσε, το 1914, την Ελευθέρα Ζώνη του λιμένος της Θεσσαλονίκης. Ο χώρος της καταλάμβανε τη μεγαλύτερη έκταση του λιμένος, διαχωρισμένης με περιτείχισμα από το υπόλοιπο αποκαλούμενο Ελεύθερο Λιμάνι που καταλάμβανε την 1η προβλήτα. Στον χώρο αυτό όλα τα διακινούμενα, αποταμιευόμενα και φορτοεκφορτωμένα εμπορεύματα κινούνται χωρίς τελωνειακή επίβλεψη και απαλλάσσονται των εισαγωγικών δασμών ή άλλων φόρων πλην των φορτοεκφορτωτικών και αποθηκευτικών δικαιωμάτων.

Για την εξυπηρέτηση του Γιουγκοσλαβικού διαμετακομιστικού εμπορίου μέσω του λιμένος της Θεσσαλονίκης, ιδρύθηκε, λόγω των φιλικών σχέσεων των δύο χωρών, το έτος 1923, η Γιουγκοσλαβική Ελευθέρα Ζώνη του λιμένος της Θεσσαλονίκης, η οποία εγκαταστάθηκε σε περιτειχισμένο χώρο 94.000 τμ που περιελάμβανε τον προβλήτα 2 με κρηπίδωμα εξυπηρέτησης των πλοίων το κρηπίδωμα 9. Η Γιουγκοσλαβική Ελευθέρα Ζώνη καταργήθηκε το 1975 και μετά τη λήξη των παρατάσεων της σύμβασης το 1995, τα γιουγκοσλαβικά εμπορεύματα διακινούνται από την Ελεύθερη Ζώνη του λιμένος της Θεσσαλονίκης χωρίς ειδικές διατάξεις.

Κατά τη διάρκεια του Β' παγκοσμίου πολέμου το λιμάνι της Θεσσαλονίκης καταλαμβάνεται από τον γερμανικό στρατό (1941-1944) και λόγω του συνεχούς βομβαρδισμού του, από την Αγγλική και Αμερικανική Αεροπορία καθώς επίσης και την ανατίναξη των εναπομεινάντων εγκαταστάσεων από τους Γερμανούς κατά την αποχώρησή τους, σχεδόν το σύνολο των λιμενικών εγκαταστάσεων καταστράφηκε.

Από το τέλος του Β' παγκοσμίου πολέμου και έως σήμερα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, συνεχώς επεκτείνεται προς τα δυτικά, καταρχήν με την αποκατάσταση των εγκαταστάσεων και μετέπειτα με την κατασκευή νέων προβλητών, αποθηκευτικών χώρων, οδικών αξόνων και σιδηροδρομικών γραμμών, με ταυτόχρονη αγορά σύγχρονου μηχανολογικού εξοπλισμού. Αμέσως μετά τον πόλεμο το έτος 1946, κατασκευάζεται η 3η προβλήτα (προβλήτα Λαγκασάιρ). Το 1962 ολοκληρώνεται η 4η προβλήτα (προβλήτα Μπεχτσινάρ) και το 1966 η 5η προβλήτα. Το 1972 άρχισε η κατασκευή της 6ης προβλήτας, της οποίας το μεγαλύτερο τμήμα ολοκληρώθηκε έως το 1989, χρόνο έναρξης της λειτουργίας του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων.

Τη δεκαετία του 1990 ολοκληρώνεται το μεγαλύτερο μέρος του έργου της εκβάθυνσης - αφαίρεσης ιλύος - επιχωμάτωσης της βάσης του βου προβλήτα, αναβαθμίζοντας περιβαλλοντικά την περιοχή και ταυτόχρονα αυξάνοντας σημαντικά την αποθηκευτική ικανότητα του λιμένος της Θεσσαλονίκης. Επίσης κατασκευάζεται η απευθείας, με παράκαμψη της πόλης, οδική σύνδεση του λιμένος με το εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας.

6.3 Γενικά στοιχεία του Λιμανιού Θεσσαλονίκης

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι ένα ευρωπαϊκό λιμάνι, φυσική διέξοδος της οικονομικής δραστηριότητας των χωρών της ευρύτερης περιοχής. Εξυπηρετεί τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες των χωρών αυτών για εισαγωγή και εξαγωγή πρώτων υλών, καταναλωτικών προϊόντων και κεφαλαιουχικού εξοπλισμού. Το λιμάνι αποτελεί μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας διαδραματίζοντας παράλληλα έναν ουσιαστικό ρόλο στην προσπάθεια της Β. Ελλάδας, με τη Θεσσαλονίκη ως κέντρο, να εδραιωθεί ως οικονομικό σταυροδρόμι στην Ανατολική Μεσόγειο.

Το λιμάνι κατέχει πλεονεκτική θέση, καθώς βρίσκεται στο σταυροδρόμι των χερσαίων δικτύων μεταφορών:

- ❖ Ανατολής-Δύσης μέσω της Εγνατίας Οδού
- ❖ Νότου-Βορρά μέσω της Π.Α.Θ.Ε.
- ❖ Των πανευρωπαϊκών διαδρόμων IV και X.

Επιπρόσθετα, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης απέχει από το Διεθνή Αερολιμένα «Μακεδονία» 16 χιλιόμετρα και από το Σιδηροδρομικό Σταθμό 1 χιλιόμετρο. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης διαθέτει κρηπιδώματα μήκους 6.200 μέτρα, με ωφέλιμο βάθος μέχρι 12 μέτρα. Διαθέτει 600.000 τμ. (στεγασμένους και υπαίθριους) αποθηκευτικούς χώρους και σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό για την ασφαλή και γρήγορη διακίνηση όλων των ειδών των εμπορευμάτων, γενικών, χύδην και εμπορευματοκιβωτίων. Η ΟΛΘ ΑΕ είναι από τους κυριότερους εργοδότες σήμερα στη Β. Ελλάδα με πάνω από 600 εργαζομένους, ενώ καθημερινά στους χώρους της απασχολούνται πάνω από 2.000 άτομα.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί ετησίως 16.000.000 τόνους εμπορευμάτων (από τους οποίους 7.000.000 τόνοι είναι ξηρό φορτίο και 9.000.000 υγρά καύσιμα), 370.000 TEUs εμπορευματοκιβώτια, 3.000 πλοία, 220.000 επιβάτες.

6.3.1 Παρεχόμενες και άλλες υπηρεσίες του Λιμανιού

Παρεχόμενες Υπηρεσίες

- ❖ Φορτία: Φόρτωση, Εκφόρτωση, χειρισμός και αποθήκευση κάθε είδους φορτίου (εμπορευματοκιβώτια, χύδην & γενικό φορτίο) από - προς: πλοία, φορτηγά αυτοκίνητα & βαγόνια.
- ❖ Πλοία: Αγκυροβολία, ελλιμενισμός, υδροδότηση, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος- τηλεπικοινωνιών, διαχείριση αποβλήτων.
- ❖ Επιβάτες: Σύγχρονος επιβατικός σταθμός με πληθώρα εξυπηρετήσεων για επιβάτες ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων.

Άλλες Υπηρεσίες

- ❖ Ενοικίαση αποθηκευτικών χώρων για λιμενικές δραστηριότητες στην Ελεύθερη Ζώνη και στο Κοινοτικό λιμάνι
- ❖ Δυνατότητα διενέργειας συνήθων εργασιών (Usual Handling) με ή χωρίς τελωνειακή επιτήρηση.

Στην περιοχή του λιμανιού είναι εγκατεστημένα:

- ❖ Τελωνείο
- ❖ Σταθμός Υγειονομικού Κτηνιατρικού Ελέγχου
- ❖ Γενικό Χημείο του Κράτους
- ❖ Κλιμάκιο και Γραφείο του Οργανισμού Σιδηρόδρομων Ελλάδος
- ❖ Πυροσβεστικός Σταθμός
- ❖ Πλοηγική Υπηρεσία (Επικοινωνία VHF Κανάλι 12, Εμβέλεια 16-24 χιλιόμετρα)
- ❖ Εταιρίες Ρυμουλκών (Επικοινωνία με ραδιοτηλέφωνα και VHF Κανάλι 8)
- ❖ Εταιρίες Lashing/Unlashing

Η πλησιέστερη πλήρης νοσοκομειακή μονάδα είναι σε απόσταση 4 χιλιομέτρων.

6.3.2 Γεωγραφικά στοιχεία του Λιμανιού

- Γεωγραφικό πλάτος: 40ο 38' N
- Γεωγραφικό μήκος: 22ο 56' E
- Ζώνη Ώρας: GMT +2h
- Admiralty Chart: 2070
- Admiralty Pilot: 48
- UNCTAD Locode: GR SKG

Οδική απόσταση της Θεσσαλονίκης από άλλες πόλεις (σε Km):

- ❖ Βελιγράδι: 609
- ❖ Βουκουρέστι: 608
- ❖ Σκόπια: 219
- ❖ Σόφια: 280
- ❖ Τίρανα: 3280

Απόσταση του λιμένα Θεσσαλονίκης από άλλα λιμάνια (σε ναυτικά μίλια):

- ❖ Αλεξανδρούπολη: 200
- ❖ Αλγεθίρας: 1693
- ❖ Βάρνα: 482
- ❖ Βόλος: 140
- ❖ Ηράκλειο: 347
- ❖ Κωνσταντινούπολη: 333
- ❖ Κωστάντζα: 529
- ❖ Λεμεσός: 653
- ❖ Μπουργκάς: 443

- ❖ Νταμιέττα: 736
- ❖ Πειραιάς: 252
- ❖ Σμύρνη: 254

6.3.3 Πλεονεκτήματα του Λιμανιού

- ❖ Εξαιρετική οδική και σιδηροδρομική σύνδεση με τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά δίκτυα.
- ❖ Λειτουργία Ελεύθερης Ζώνης (Ελέγχου Τύπου Ι), σύμφωνα με την κοινοτική τελωνειακή νομοθεσία.
- ❖ Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων που λειτουργεί σε 24ωρη βάση όλες τις ημέρες του χρόνου με ενιαία τιμή (Flat Rates).
- ❖ Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων.
- ❖ Συμβατικό λιμάνι που λειτουργεί σε δύο βάρδιες, χωρίς υπερωριακή προσαύξηση .
- ❖ Δυνατότητα άμεσης πλεύρισης πλοίων.
- ❖ Αποθηκευτικές ατέλειες για φορτία υπό διαμετακόμιση.
- ❖ Δυνατότητα σύναψης συμβάσεων, σε περιπτώσεις διακίνησης μεγάλων ποσοτήτων φορτίων, με ποσοστά εκπτώσεων επί του Τιμολογίου.
- ❖ Απεριόριστη χρονική διάρκεια αποθήκευσης στην Ελεύθερη Ζώνη.
- ❖ Μεταφόρτωση φορτίων από πλοίο σε πλοίο, απευθείας ή μέσω κρηπιδωμάτων, χωρίς τελωνειακές διατυπώσεις (transshipment).
- ❖ Ύπαρξη διπλών/τριπλών σιδηροδρομικών γραμμών κατά μήκος όλων των κρηπιδωμάτων .
- ❖ Διευκολύνσεις Ro-Ro στο συμβατικό λιμάνι και στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων.
- ❖ Συνθήκες απόλυτης ασφάλειας για τα διακινούμενα φορτία .
- ❖ Διακίνηση επικίνδυνων φορτίων (Πίνακας IMO) σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της κείμενης νομοθεσίας .
- ❖ Περιβαλλοντική πιστοποίηση PERS από την ECOPORTS Foundation.
- ❖ Λιμενεργατικό προσωπικό πιστοποιημένο κατά ISO 9002 και εκπαιδευμένο σύμφωνα με το PDP πρόγραμμα του ILO.
- ❖ Συνθήκες Ασφάλειας σύμφωνα με τον κώδικα ISPS και Τμήμα Φύλαξης που εξασφαλίζει την ασφάλεια του λιμανιού 24 ώρες το 24ωρο, 365 ημέρες το χρόνο.



Εικόνα 4: Κρηπίδωμα νούμερο 4 στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.



Εικόνα 5: Κρηπίδωμα νούμερο 11 στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

7.1 Η κρουαζιέρα στην Θεσσαλονίκη

Η Θεσσαλονίκη ως τουριστικός προορισμός ενισχύει τα τελευταία χρόνια τη θέση της στις διεθνείς αγορές με συγκεκριμένα και μετρήσιμα αποτελέσματα στην οικονομία της πόλης. Τα ιδιαίτερα πολιτιστικά χαρακτηριστικά της και τα προτερήματά της σε ότι αφορά την ποιότητα ζωής της αναδεικνύονται με μεθοδικό τρόπο και γίνονται πλέον γνωστά σε όλο και περισσότερους πολίτες άλλων χωρών μέσα από στοχευόμενες ενέργειες. Ένα τόσο σημαντικό τουριστικό «προϊόν», δεν θα μπορούσε να αξιοποιηθεί με αποσπασματικές κινήσεις αλλά μόνο μέσω ενός ολοκληρωμένου σχεδίου προώθησης και ανάδειξης του. Οι διακρίσεις που έχει αποσπάσει η πόλη το τελευταίο διάστημα σε τουριστικά φόρα και έντυπα σε συνδυασμό με την αύξηση των δεικτών επισκεψιμότητας και διανυκτερεύσεων αποδεικνύουν ότι κινούμαστε στη σωστή κατεύθυνση. Δημιουργούν, όμως, ταυτόχρονα την ανάγκη για περαιτέρω ενέργειες καθώς ανοίγονται διαρκώς νέοι ορίζοντες και προβάλλουν τεράστιες προοπτικές ανάπτυξης.

7.1.1 Θαλάσσιο μέτωπο

Η σημαντική γεωγραφική θέση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης σε συνδυασμό με τα σπάνια χαρακτηριστικά του θαλάσσιου μετώπου της πόλης μπορούν να την αναδείξουν ως πόλο έλξης και στο σημαντικό τομέα της κρουαζιέρας. Τα στοιχεία αποκαλύπτουν τις σημαντικές δυνατότητες που υπάρχουν και δείχνουν την κατεύθυνση στην οποία πρέπει να κινηθούμε. Είναι χαρακτηριστικό ότι μόνο το 2013 διακινήθηκαν από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης περισσότεροι από 14.500 επιβάτες κρουαζιέρας. Η αύξηση των τελευταίων ειδικά χρόνων είναι σημαντική και αποδεικνύεται ότι με τις προσπάθειες που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια προκειμένου να ξεπεραστούν τα ζητήματα ασφαλείας των πλοίων και να εμπλουτιστούν οι απαραίτητες παρεχόμενες υπηρεσίες στον επιβατικό σταθμό, η πόλη έχει πια τις προδιαγραφές οι οποίες απαιτούνται από τους εμπλεκόμενους στον τομέα της βιομηχανίας της κρουαζιέρας και από τους τουρίστες. Η προσήλωση στον στόχο της αύξησης των κρουαζιερόπλοιων στην Θεσσαλονίκη θα πρέπει να θεωρείται δεδομένη. Η αύξηση των πλοίων τα οποία θα διανυκτερεύουν στο λιμάνι δίνει την ευκαιρία στους τουρίστες να γνωρίσουν και να διαφημίσουν στις χώρες στις οποίες διαμένουν, τη Θεσσαλονίκη, ενώ συμβάλουν και στην τόνωση της τοπικής αγοράς.

7.1.2 Καλύτερες υπηρεσίες

Για την αξιοποίηση της κίνησης των επισκεπτών κρουαζιέρας χρειάζεται συντονισμένη δράση από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Οι υπηρεσίες που παρέχει η πόλη στους επισκέπτες της θα πρέπει να αυξηθούν και να βελτιωθούν, όσο αυξάνεται και ο αριθμός τους. Προς αυτή την κατεύθυνση και ο δήμος Θεσσαλονίκης από την πλευρά του θα πρέπει να συμβάλλει στη δημιουργία και λειτουργία ενός μόνιμου κέντρου παροχής κάθε είδους πληροφορίας, την οποία μπορεί να αναζητήσει ο επισκέπτης, ενδεχομένως και μέσα στον επιβατικό σταθμό του λιμανιού. Αυτό θα μπορούσε να είναι λειτουργικό και να φέρει αποτελέσματα με την συνεργασία όλων των φορέων προκειμένου να πληροφορείται ο επισκέπτης για το πλήθος των επιλογών που έχει στη διάρκεια της παραμονής του στην πόλη. Πώς θα γνωρίσει την ιστορία της, που θα συναντήσει τον σύγχρονο πολιτισμό της, ποιές επιλογές έχει για τη διαμονή του και φυσικά για τις αγορές του, το φαγητό και τη διασκέδασή του. Ο δήμος Θεσσαλονίκης συνεχίζει να προωθεί στο εξωτερικό το τουριστικό προϊόν της πόλης και να καλύπτει συνεχώς το χαμένο έδαφος των προηγούμενων ετών. Με τις οργανωμένες θεματικές ημερίδες στο δημαρχείο στοχεύουμε στην παρότρυνση των επιχειρηματιών να δραστηριοποιηθούν και σε νέους τομείς του τουρισμού. Ακόμα και στο κομμάτι του ναυταθλητισμού και της αναψυχής γύρω και μέσα στη θάλασσα. Είναι μια συντεταγμένη προσπάθεια να εμπλουτίσουμε το τουριστικό προϊόν της πόλης. Στις διεθνείς αγορές η Θεσσαλονίκη κατακτά τη θέση που της αξίζει και από το πεδίο των εντυπώσεων και φαντασιώσεων περνά πλέον στην ουσία φέρνοντας σημαντικά αποτελέσματα στην τοπική οικονομία. Η στενή και καλή συνεργασία με τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης αποτελεί τη βάση για την ανάπτυξη και της κρουαζιέρας που τόσα πολλά έχει να προσφέρει στην πόλη. Η αρχή έγινε και είναι στο χέρι μας να προχωρήσουμε παρακάτω και να πετύχουμε τους στόχους που έχουμε θέσει.

7.2 Η οικονομική επίπτωση από τους επιβάτες

Στα λιμάνια εκκίνησης οι επιβάτες πραγματοποιούν δαπάνες διαμονής (καθώς παραμένουν συνήθως τουλάχιστον μία ημέρα πριν ή μετά την κρουαζιέρα), ενώ παράλληλα η χώρα όπου βρίσκεται το λιμάνι εκκίνησης καρπώνεται επιπλέον όφελος μέσω των αεροπορικών εισιτηρίων (φόροι αεροδρομίου και ενδεχόμενα έσοδα σε αεροπορικές εταιρείες της χώρας). Θεωρώντας ότι σχεδόν το σύνολο των επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα φθάνει αεροπορικώς στο λιμάνι εκκίνησης, ενώ το 50% πραγματοποιεί μία διανυκτέρευση, εκτιμάται ότι η μέση δαπάνη ανά επιβάτη στα λιμάνια εκκίνησης είναι της τάξης των 300€ (συμπεριλαμβανομένων και λοιπών δαπανών που πραγματοποιούν οι τουρίστες στη χώρα). Από την άλλη πλευρά, οι επισκέψεις των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης έχουν μικρή διάρκεια (της τάξης των 4-6 ωρών). Βάσει των ευρωπαϊκών στοιχείων και των εκτιμήσεων της ΕΤΕ, η μέση δαπάνη ανά επιβάτη διέλευσης είναι της τάξης των €60 και αφορά κυρίως τρόφιμα,

τουριστικά είδη, μεταφορές και αξιοθέατα, ενώ πρέπει να σημειωθεί ότι κατά μέσο όρο 75% των επιβατών αποβιβάζεται σε ένα ενδιάμεσο λιμάνι.

Οι συνολικές άμεσες δαπάνες από τους επιβάτες αποτελούν το άθροισμα των δαπανών από τους επιβάτες που ξεκινούν το ταξίδι τους από τον λιμένα της Θεσσαλονίκης και των δαπανών των επιβατών που διέρχονται από τον λιμένα της Θεσσαλονίκης ως ενδιάμεσο σταθμό στο ταξίδι τους. Για να γίνει αυτό γίνεται πολλαπλασιασμός του μέσου όρου των δαπανών των επιβατών κρουαζιέρας στα λιμάνια με τον αριθμό τους στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, τόσο για τους home port όσο και για τους transit επιβάτες. Ως μέσος όρος δαπάνης ανά άτομο αντιστοιχεί το ποσό των €300 και των €60 στις δύο παραπάνω κατηγορίες, σε σταθερές τιμές για τη δεκαετία 2005-2015, όπως αυτό προκύπτει από την έρευνα της ΕΤΕ, ενώ για τον προσδιορισμό του αριθμού των επιβατών χρησιμοποιούνται τα στοιχεία του ΟΛΘ για την κίνηση των επιβατών την τελευταία δεκαετία, με δύο όμως σημαντικές παρατηρήσεις. Για τους transit επιβάτες θεωρείται δεδομένη η παραπάνω σημείωση ότι το 75% αποβιβάζεται στα ενδιάμεσα λιμάνια ενώ ο αριθμός αυτός πρέπει να διαιρεθεί δια του 2 καθώς ο ΟΛΘ κάνει ξεχωριστή καταμέτρηση για τους αποβιβαζόμενους και τους επιβιβαζόμενους επιβάτες. Παρατηρούμε λοιπόν ότι οι συνολικές άμεσες δαπάνες των επιβατών στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχουν αυξηθεί περισσότερο από 3 φορές την τελευταία δεκαετία, με την αύξηση αυτή να στηρίζεται κατά κύριο λόγο στην αύξηση του αριθμού των επιβατών που διέρχονται από το λιμάνι.

Αν θέλουμε να βγάλουμε συμπεράσματα σχετικά με την κατανομή της οικονομικής επίπτωσης της κρουαζιέρας στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε την κατανομή για τα ευρωπαϊκά λιμάνια σύμφωνα με την έρευνα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Κρουαζιέρας.

Για τους επιβάτες που επισκέπτονται το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ως ενδιάμεσο λιμάνι, το μεγαλύτερο ποσοστό των εξόδων ξοδεύεται σε αγορές (25%) και έξοδα για εκδρομές και εισόδους σε μουσεία και αρχαιολογικούς χώρους (38,33%), ενώ ένα σημαντικό ποσοστό καταναλώνεται σε φαγητό και ποτό (16,67%). Για τους επιβάτες που χρησιμοποιούν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ως λιμάνι εκκίνησης, μεγάλο μέρος ξοδεύεται σε μεταφορές (21,05%) και ξενοδοχεία (29,47%), αφού όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως συμπεριλαμβάνονται και τα έξοδα διαμονής πριν και μετά την κρουαζιέρα αλλά και η μεταφορά που συνήθως γίνεται με αεροπλάνα, κάτι που αναδεικνύει το γεγονός ότι οι κύρια επωφελούμενες «βιομηχανίες» από την αύξηση του αριθμού των επιβατών που ξεκινούν από το λιμάνι είναι οι αεροπορικές εταιρείες και οι ξενοδοχειακές μονάδες, καθώς και οι πράκτορές τους. Για το σύνολο των επιβατών που αποβιβάζονται στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το μεγαλύτερο μέρος των δαπανών τους κατανέμεται στις δαπάνες για μεταφορές και ξενοδοχεία οι οποίες καταλαμβάνουν συνολικά το 38,54% των συνολικών δαπανών των τουριστών (€ 70.407.658). Ακολουθούν οι δαπάνες για φαγητό και ποτό (17,58%) και αγορές (15%) και οι αμοιβές για εκδρομές και εισόδους σε αρχαιολογικούς χώρους (16,81%).

7.3 Η οικονομική επίπτωση από τα πληρώματα

Οι συνολικές άμεσες δαπάνες από τα πληρώματα αποτελούν το άθροισμα των δαπανών από τα πληρώματα των πλοίων που ξεκινούν το ταξίδι τους από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και των δαπανών των πληρωμάτων των πλοίων που διέρχονται από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ως ενδιάμεσο σταθμό στο ταξίδι τους. Για να γίνει αυτό γίνεται πολλαπλασιασμός του μέσου όρου των δαπανών των πληρωμάτων στα λιμάνια με τον αριθμό τους στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, τόσο για τα home port όσο και για τα transit δρομολόγια. Κατά τη διάρκεια της αποβίβασής τους, η οποία είναι μικρότερη από την αντίστοιχη των επιβατών, τα πληρώματα περιορίζονται στην περιοχή του λιμανιού, τα μαγαζιά και τα αξιοθέατά της, αφού δεν υπάρχει ο χρόνος για περαιτέρω μετακινήσεις στην ενδοχώρα, με το μέσο όρο των δαπανών ανά μέλος πληρώματος να κυμαίνεται στα €25. Ο μέσος όρος του αριθμού του πληρώματος σε κάθε κρουαζιερόπλοιο είναι 2,5 επιβάτες ανά μέλος πληρώματος ενώ για τον υπολογισμό των δαπανών στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης πρέπει και σε αυτή την περίπτωση ο αριθμός των διερχόμενων επιβατών να διαιρεθεί και εδώ δια του 2 λόγω του τρόπου υπολογισμού των επιβατών από τον ΟΛΘ. Τέλος, για τον υπολογισμό των οικονομικών επιπτώσεων από τα πληρώματα που αποβιβάζονται στα λιμάνια συνυπολογίζεται το γεγονός ότι μόνο το 50% των πληρωμάτων αποβιβάζονται κατά μέσο όρο στα ευρωπαϊκά λιμάνια.

7.4 Η οικονομική επίπτωση από τις εταιρείες

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

Ξεκινώντας από τα έξοδα των εταιρειών που πληρώνονται στη λιμενική αρχή, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Κρουαζιέρας τονίζει στην έρευνά της ότι στα λιμάνια εκκίνησης πληρώνονται 24€ ενώ στα ενδιάμεσα 6€ ανά επιβάτη αντίστοιχα. Με τα δεδομένα αυτά μπορούμε να συμπεράνουμε ότι τα συνολικά έσοδα της λιμενικής αρχής από τις εταιρείες ανέρχονται κοντά στα €23εκ., €11 εκ. από τους επιβάτες που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται στο λιμάνι του Πειραιά και €12εκ. από τους transit επιβάτες.

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

Αρχικά λοιπόν, πρέπει να σημειωθεί ότι η τροφοδοσία του πλοίου και η παροχή καυσίμων και προμηθειών σε αυτό γίνεται κατά κύριο λόγο στο λιμάνι εκκίνησης του πλοίου. Υπολογίζεται ότι για την τροφοδοσία οι εταιρείες δαπανούν περίπου €9 την ημέρα ανά επιβάτη. Στήσω, και για τις τρεις κατηγορίες εξόδων, οι οποίες σύμφωνα με την έρευνα της Εθνικής Τράπεζας καταλαμβάνουν μαζί το 53% του συνολικού κόστους, οι εταιρείες καταφεύγουν σε μαζικές προμήθειες για όλα τους τα πλοία που κινούνται σε μία περιοχή, χωρίς να επωφελούνται συνεπώς το ίδιο όλες οι περιοχές τις οποίες επισκέπτονται τα πλοία. Πιο συγκεκριμένα, το μεγαλύτερο μέρος των προμηθειών των κρουαζιερόπλοιων γίνεται μέσω των ship chandlers, δηλαδή των εμπόρων χονδρικής που εξειδικεύονται σε προμήθειες ή εξοπλισμό για τα πλοία. Με τον τρόπο αυτό οι εταιρείες απευθύνονται μόνο στους προμηθευτές τους για μαζικές παραγγελίες και δεν αναλώνονται σε επικοινωνία με τον προμηθευτή κάθε υλικού ξεχωριστά, ενώ δεν εμπλέκονται και στις διαδικασίες εκτελωνισμού. Επιπλέον, όσον αφορά την παροχή καυσίμων στην περίπτωση της Ελλάδας, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συγκεντρώνει μεγάλο ποσοστό εσόδων αφού τα περισσότερα λιμάνια που φιλοξενούν κρουαζιερόπλοια δεν διαθέτουν τόσο μεγάλες δεξαμενές για την εξυπηρέτησή τους, πλην του Πειραιά με αποτέλεσμα η παροχή καυσίμων να γίνεται κατά κύριο λόγο από την Θεσσαλονίκη στον Πειραιά. Το ίδιο ισχύει και για τις λοιπές δαπάνες του πλοίου, όπως για επισκευές και εργασίες. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι σύμφωνα με τα στοιχεία της Louis Hellenic Cruises τα ετήσια έξοδα για επισκευές και εργασίες είναι περίπου €2,5 εκ. Τα έξοδα αυτά περιλαμβάνουν τις υπηρεσίες που αγοράζει η εταιρεία αλλά και τα ανταλλακτικά, το κόστος των οποίων ανέρχεται περίπου στα 500.000€ ετησίως. Λόγω των εξειδικευμένων ανταλλακτικών που απαιτούνται, τα περισσότερα (80-90%) εισάγονται από το εξωτερικό.

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

Τέλος, όσον αφορά τη μισθοδοσία των υπαλλήλων του κλάδου δεν μπορούμε να πούμε ότι όλα τα έξοδα καταλήγουν στην ελληνική οικονομία, αφού ακόμα και στα πλοία των εταιρειών που έχουν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ως λιμάνι εκκίνησης δεν εργάζονται αποκλειστικά Έλληνες ναυτικοί.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η κρίσιμη οικονομική συγκύρια στην οποία βρίσκεται σήμερα η Ελλάδα επιβάλλει από όλους την μεγίστη δυνατή προσπάθεια για την δημιουργία πλούτου και θέσεων απασχόλησης. Η κρουαζιέρα λοιπόν είναι από τους σημαντικότερους παράγοντες που θα αποφέρουν ανάπτυξη στην χώρα μας και ιδιαίτερο χρηματικό κέρδος. Στην ΟΛΘ ΑΕ η προσπάθεια αυτή είναι πλέον συστηματική και εντατική. Τα αποτελέσματα που θα αρχίσουν σιγά να φαίνονται είναι συγκεκριμένα και μετρήσιμα. Είναι κατανοητό πως το λιμάνι είναι το συγκριτικό πλεονέκτημα της Θεσσαλονίκης και ουδείς δικαιούται να αγνοεί ή να παραγνωρίζει κάτι τέτοιο. Επιπλέον το λιμάνι θα εξελίχθη τους επόμενους μήνες σε οργανικό τμήμα του κέντρου της Θεσσαλονίκης όπου θα έχουν απρόσκοπτη πρόσβαση όλα τα άτομα. Τέλος είναι αρκετά σημαντικό να σημειωθεί το όραμα για την παροχή ενός ευρέως φάσματος ποιοτικών υπηρεσιών στους πελάτες και η εδραίωση του λιμένα ως κύρια πύλη των Βαλκανίων. Είναι γενικά παραδεκτό ότι όπου υπάρχει θέληση υπάρχει και τρόπος.



Εικόνα 6: Έξοδος κρουαζιερόπλοιου από το λιμάνι του Πειραιά.



Εικόνα 7: Κρουαζιερόπλοιο που εισέρχεται για δεξαμενισμό.



Εικόνα 8: celebrity Equinox

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ❖ Λάκκου Μ. Στεφανάκη Ε. (2010), "Η κρουαζιέρα μπορεί να γίνει πυλώνας ανάπτυξης". Χαρτεμπορική, Ναυτιλία 27 Απριλίου 2010. www.nautemporiki.gr
- ❖ Κυκλαδίτης Π. Cruise market overview 2015, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Σχολή Επιστήμων της Διοίκησης, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών Διοίκησης Ακτοπλοΐας.
- ❖ Μηνιαίο περιοδικό "Εφοπλιστής".
- ❖ Ακαδημία Τουριστικών Ερευνών και Μελετών 2010. Ελληνικός τουρισμός: Εξαμηνιαία Έκθεση Ανάλυσης των Τουριστικών Τάσεων και Οικονομικών Επιπτώσεων.
- ❖ Διακομισάσης Μιχαήλ, Η Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία στην Ελλάδα και οι Οικονομικές Επιδράσεις της, 8^ο Πανελλήνιο Συνέδριο της Ελληνικής Εταιρείας Οικονομικής Ιστορίας, Επιχειρηματικότητα και Ανταγωνιστικότητα στην Σύγχρονη Οικονομία 17/19 Μάρτιου 2006, Καλαμάτα. Αθήνα: Αρχείων Οικονομικής Ιστορίας.
- ❖ Διακομιχάλης Μιχαήλ 2009 Ο θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιπτώσεις του, Εκδόσεις Σταμούλης.
- ❖ Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, 2012 Κλαδική Μελέτη: Κρουαζιέρα.
- ❖ Λεκάκου Μ. Τζαννάτος Ε. 2000 "Κρουαζιερόπλοια και Ιστιοπλοΐα: Ένα νέο τουριστικό προϊόν για το Αιγαίο Πέλαγος".
- ❖ Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Κίνηση Επιβατών και Τροχοφόρων.
- ❖ Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Υποδομές και Υπηρεσίες.
- ❖ Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Εργαστήριο Τουριστικών Ερευνών και Μελετών Χίος 2010. Η Σημασία του τουρισμού για την Ελληνική Οικονομία- Κοινωνία και Προτάσεις Πολίτικης για την Τουριστική Ανάπτυξη.
- ❖ Ναυτιλία, Ειδήσεις www.naftemporiki.gr
- ❖ European Cruise Council 2012 Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012 Edition.
- ❖ European Cruise Council 2013 Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2013 Edition.
- ❖ European Cruise Council 2014 Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2014 Edition.
- ❖ European Cruise Council 2015 Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015 Edition.
- ❖ ICAP 2015 Τουριστικοί Λιμένες. Κλαδική Μελέτη.
- ❖ Wild GP, Cruise Statistics, GP Wild (International) Limited London, 2001.
- ❖ <http://www.cruise-international.com/category/cruise-types>.
- ❖ <http://www.cruiseabout.com.au/cruises>.
- ❖ <http://www.thomascook.com/blog/cruises/different-types-of-cruise/>.
- ❖ <http://www.capital.gr/story/2236413>.

- ❖ <http://celib.gr/news/Marina-sto-limani-Thessalonikis>.
- ❖ <http://www.iglcruise.com/guides-and-faqs>.
- ❖ www.salonikanews.com
- ❖ www.capital.gr
- ❖ www.wikipedia.org/wiki.
- ❖ www.royalcaribbean.com
- ❖ www.cruisemarketwatch.com
- ❖ www.Carnivalcorp.com
- ❖ [www.Celebrity X Cruises.com](http://www.Celebrity_X_Cruises.com)
- ❖ www.mediterraneancruise.blogspot.com

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

