



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΙΑΤΡΙΒΗ

για την απόκτηση διδακτορικού διπλώματος του Τμήματος
Διοίκησης Επιχειρήσεων

Μιχαήλ Διακομικάλης του Νικολάου

«Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ: Η ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΤΟΥ ΜΕ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟΛΟΓΙΣΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ»

Συμβουλευτική Επιτροπή:

Επιβλέπων:
Δημήτριος Λαγός
Επίκουρος Καθηγητής
Τμήματος Διοίκησης
Επιχειρήσεων
Πανεπιστημίου Αιγαίου

Μέλη:

Π. Τσάρτας
Καθηγητής Τμήματος
Τμήματος Διοίκησης
Επιχειρήσεων
Πανεπιστημίου Αιγαίου

Χ.Κοκκώσης
Καθηγητής Τμήματος
Πολεοδομίας-Χωροταξίας
& Περιφερειακής Ανάπτυξης
Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Επαμελής Επιτροπή:

Δημήτριος Λαγός
Επίκουρος Καθηγητής
Τμήματος Διοίκησης
Επιχειρήσεων
Πανεπιστημίου Αιγαίου

Γεράσιμος Ζαχαράτος
Καθηγητής Τμήματος
Διοίκησης Επιχειρήσεων
Πανεπιστημίου Πατρών

Π. Τσάρτας
Καθηγητής Τμήματος
Διοίκησης Επιχειρήσεων
Πανεπιστημίου Αιγαίου

Χ.Κοκκώσης
Καθηγητής Τμήματος
Πολεοδομίας-Χωροταξίας
& Περιφερειακής Ανάπτυξης
Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Μ. Λεκάκου
Επίκουρος Καθηγήτρια
Τμήματος Ναυτιλίας &
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών
Πανεπιστημίου Αιγαίου

Ι.Θεοτοκάς
Επίκουρος Καθηγητής
Τμήματος Ναυτιλίας &
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών
Πανεπιστημίου Αιγαίου

Α.Παπαθεοδώρου
Επίκουρος Καθηγητής
Τμήματος Διοίκησης
Επιχειρήσεων
Πανεπιστημίου Αιγαίου

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η επιτυχής ολοκλήρωση της διατριβής αυτής δε θα ήταν δυνατή χωρίς τη στήριξη και τη βοήθεια ορισμένων ανθρώπων που μου συμπαραστάθηκαν στο διάστημα της διερεύνησης και της συγγραφής της έρευνας. Η καθοριστική συμβολή συγκεκριμένων προσώπων, στους οποίους για διαφορετικούς λόγους αισθάνομαι ευγνώμων, με κατακλύζει με την υποχρέωση να τους εκφράσω την ευγνωμοσύνη και τις ευχαριστίες μου.

Αρχικά, στον καθηγητή Γεράσιμο Ζαχαράτο, επιβλέποντα καθηγητή στην πρώτη τριμελή επιτροπή, για τις χρήσιμες οδηγίες και συμβουλές του και κυρίως για την εμπιστοσύνη που έδειξε στο πρόσωπό μου για την επιτυχή ολοκλήρωση της διατριβής.

Στον επίκουρο καθηγητή Δημήτρη Λαγό, ο οποίος ανέλαβε την επίβλεψη της διατριβής μετά τον κ. Ζαχαράτο, για την συνεχή καθοδήγηση, την αμέριστη συμπάρασταση και την ακατάπαυτη ενθάρρυνση που μου πρόσφερε, ιδίως στις δύσκολες περιόδους της ερευνητικής διαδρομής.

Στους καθηγητές Πάρι Τσάρτα και Χαράλαμπο Κοκκώση, μέλη της τριμελούς επιτροπής, για την εμπιστοσύνη, τις χρήσιμες οδηγίες και την ενθάρρυνση που μου πρόσφεραν.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες επιθυμώ να εκφράσω στον κ. Στρόμπολο Νίκο, Διεύθυνση Εθνικών Λογαριασμών της ΕΣΥΕ, για την καθοριστική βοήθεια και καθοδήγησή του, στην κ. Τραϊφόρου Αδαμαντία, Τμήμα Στατιστικών Ναυτιλίας, ΕΣΥΕ, για την αγόγγυστη προθυμία της στην παροχή στοιχείων, ακόμα και δημοσίευτων.

Η ιδιαιτερότητα του θέματος και οι απαιτήσεις της διατριβής για τη συγκέντρωση μεγάλου αριθμού δεδομένων και στοιχείων, τα περισσότερα από τα οποία δεν ήταν καταχωρημένα στις επίσημες κρατικές πηγές πληροφόρησης, οδήγησαν σε εκτεταμένη πρωτογενή έρευνα, η οποία απέδωσε σημαντικότερα από τα αναμενόμενα αποτελέσματα, χάρη στην ουσιαστική βοήθεια που παρείχαν τα στελέχη των επιχειρήσεων και οι επαγγελματίες του «κλάδου».

Οφείλω να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στον κ. Καλογερίνη Παναγιώτη, Business Planning Coordinator της Louis Hellenic Cruises και πρώην στέλεχος της Festival Cruises, για τα σημαντικά στοιχεία που μου πρόσφερε, αλλά και την πολύτιμη συμβολή του στην κατανόηση των συνθηκών και των ιδιαιτεροτήτων λειτουργίας της αγοράς της Κρουαζιέρας, καθώς και στην κ. Χρυσοστόμου Γεωργία, Προϊσταμένη Λογιστηρίου της Louis Hellenic Cruises, για τις χρήσιμες πληροφορίες που μου παρείχε τόσο για την επιχείρηση που εργάζεται, όσο και για τον «κλάδο» γενικότερα.

Η κατανόηση και ποσοτική αποτύπωση της επίσης ιδιόμορφης αγοράς του Yachting, δε θα ήταν δυνατή χωρίς τη σημαντικότερη βοήθεια της κ. Ταβιανάτου Αγγέλας, ιδιοκτήτριας της εταιρίας Yachting Power και Μέλος του Δ.Σ. της ΣΙΤΕΣΑΠ, στην οποία οφείλω πολλές ευχαριστίες για την πολύτιμη συμβολή της στην συλλογή απαραίτητων στοιχείων.

Σημαντική ήταν και η συμβολή των επαγγελματιών του «κλάδου» των Ημερόπλοιων Τουριστικών Σκαφών και των στελεχών της επαγγελματικής ένωσης που συγκροτούν, όπως του κ. Δέτση Νίκου, Πλοιοκτήτη και Προέδρου της ΠΕΝΠΗΣ, του κ. Χηνόπουλου Αθανασίου, Πλοιοκτήτη και Γενικού Γραμματέα της ΠΕΝΠΗΣ, της κ. Δαμίγου Έφης, υπαλλήλου της ΠΕΝΠΗΣ, καθώς και του Πλοιοκτήτη Λαουμιτζή Πέτρου, τους οποίους ευχαριστώ θερμά.

Θα ήταν παράλειψη να μην εκφράσω τις ευχαριστίες μου σε όλους τους συναδέλφους μου, μέλη Ε.Π. του Τμήματος Λογιστικής του ΤΕΙ Ηπείρου για την κατανόηση που επέδειξαν και τη στήριξη που μου παρέιχαν, ιδιαίτερα δε στους κ.κ. Γρηγόρη Γκίκα, Αλίνα Χυζ και Γιάννη Γκανά.

Οφείλω να ευχαριστήσω τη φιλόλογο Μαρία Τζίμα για τις χρήσιμες υποδείξεις της και τη συντακτική επιμέλεια του κειμένου της διατριβής.

Η συμβολή και η βοήθεια για την αίσια ολοκλήρωση της διατριβής δεν περιορίζεται μόνο στον ερευνητικό και επιστημονικό χώρο, αλλά και στην κάθε είδους συμπαράσταση, όπως αυτή της αμέριστης φιλοξενίας που μου πρόσφεραν ο Γιώργος και η Ουρανία Λαγούδη στη Χίο, για όλο το χρονικό διάστημα που διήρκτησε η ερευνητική διαδικασία.

Τέλος, αισθάνομαι την υποχρέωση να ευχαριστήσω τη σύζυγό μου Ελένη και το γιο μου Νίκο για την κατανόηση και την υπομονή τους, καθώς και για την υποστήριξη που μου παρέιχαν όλα αυτά τα χρόνια.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ

Σελ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	15
1.1. ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗΣ	16
1.2. ΣΚΟΠΟΣ & ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	20
1.3. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	21
1.4. ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ	23
1.5. ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ	24

Μέρος Πρώτο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΣ	25
2.1. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ-ΟΡΙΣΜΟΣ-ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	25
2.2. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΔΙΕΘΝΩΣ	27
2.3. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	30
2.4. ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	36
2.4.1. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ	36
2.4.1.1. Η Ιστορία της Κρουαζιέρας	37
2.4.1.2. Η Ιστορία των Ελλήνων στην Κρουαζιέρα	39
2.4.1.3. Τα Είδη της Κρουαζιέρας & οι Παρεχόμενες Υπηρεσίες	41
2.4.1.4. Γεωγραφικοί Τουριστικοί Προορισμοί	41
2.4.1.5. Η Παγκόσμια Αγορά της Κρουαζιεροπλοΐας	45
2.4.1.6. Η Ελληνική Αγορά της Κρουαζιεροπλοΐας	49
2.4.1.7. Διάκριση & Προγράμματα Κρουαζιέρων στην Ελλάδα	56
2.4.1.8. Το Κόστος της Κρουαζιέρας	57
2.4.2 . ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ	59
2.4.2.1 Η Ελληνική αγορά του yachting	61
2.4.2.2 Μισθώσεις σκαφών αναψυχής	64
2.4.2.3 Τουριστικά λιμάνια	66
2.4.2.4 Οι υπηρεσίες που προσφέρουν οι μαρίνες	68
2.4.3. ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	71
2.4.3.1. Η Ελληνική αγορά της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας	72
2.4.3.2. Οι επιχειρήσεις του κλάδου	73
2.4.3.3. Προγράμματα παράκτιας κρουαζιέρας	74
2.4.3.4. Οι καταναλωτές- χρήστες του προϊόντος	75
2.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	76

Μέρος Δεύτερο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.

ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥΣ 79

3.1. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	79
3.1.1. Τουρισμός και Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών	82
3.1.2. Τουρισμός και κατανάλωση	83
3.1.3. Τουρισμός και Εθνική παραγωγή	85
3.1.4. Απασχόληση και Τουρισμός	86
3.2. ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	89
3.2.1. Επίδραση στο ΑΕΠ	90
3.2.2. Επίδραση στις επενδύσεις	90
3.2.3. Επίδραση στο ισοζύγιο	91
3.2.4. Επίδραση στην απασχόληση	93
3.2.5. Περιφερειακές και άλλες επιδράσεις	95
3.2.6. Πολλαπλασιαστικές οικονομικές επιδράσεις	96
3.3. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ / ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΚΑΙ ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	98
3.3.1. Εισαγωγή	98
3.3.2. Δείκτες οικονομικών επιδράσεων	98
3.3.3. Ανάλυση (κοινωνικού) κόστους-οφέλους, (social) cost-benefit analysis	99
3.3.4. Μοντέλα πολλαπλασιαστών	101
3.3.5. Οικονομετρικά μοντέλα	102
3.3.6. Μέθοδος της τουριστικής κατανάλωσης	103
3.3.7. Μέθοδος εισροών-εκροών (Input-Output)	104
3.3.8. Το μοντέλο SAM (social accounting matrix)	106
3.3.9. Ο Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού (ΔΛΤ)	109
3.3.10. Κριτική αξιολόγηση των μεθοδολογικών προσεγγίσεων για την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του Θαλάσσιου Τουρισμού	111

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.

ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΔΛΤ) 116

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	116
4.2 Η ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΔΛΤ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ	117
4.3 ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΔΛΤ & ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ	118
4.4 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟ & ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ & ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΔΛΤ ΣΕ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΧΩΡΕΣ	130

Μέρος Τρίτο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.

Η ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΥ ΤΟΥ ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΤΟΥ ΟΟΣΑ.	145
5.1. ΠΕΔΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ	145
5.1.1. Οι Πίνακες του Δουρυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού (ΔΛΤ) για τον Θαλάσσιο Τουρισμό	146
5.1.2. Ανάλυση των προϊόντων του Θαλάσσιου Τουρισμού για τον ΔΛΤ.	150
5.1.3. Περιγραφή των Πινάκων ΔΛΤ	152
5.1.4. Οι πληροφορίες που παρέχονται από τους πίνακες	163
5.2. ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΘΕΜΕΛΙΩΔΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΔΛΤ	164
5.2.1 Διαρκή Καταναλωτικά Αγαθά (Consumer durables)	165
5.2.2 Απόκτηση (Παγίου) Κεφαλαίου συνδεδεμένη με τον Θαλάσσιο Τουρισμό	165
5.2.3 Γραφεία παροχής τουριστικών πληροφοριών και μη κερδοσκοπική παραγωγή	167
5.2.4 Γήπεδα – Οικόπεδα (Land)	167
5.2.5 Προγράμματα συχνών ταξιδιών ή ναυλώσεων	168
5.2.6 Τουριστικά πακέτα (Package tours)	168
5.2.7 Μικτή ή καθαρή αποτίμηση	169
5.2.8 Εκτίμηση της Απασχόλησης στον «κλάδο» του Θαλάσσιου Τουρισμού	170
5.2.9 Το «συνηθισμένο περιβάλλον»	171
5.2.10 Οι αρχές αξιολόγησης	171
5.2.11 Ο χρόνος της καταγραφής	172
5.2.12 Στατιστικές μονάδες (Statistical units)	172
5.3. ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΠΟΥ ΘΑ ΕΚΤΙΜΗΘΟΥΝ	174
5.3.1. Τουριστική Κατανάλωση	174
5.3.2. Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν	176
5.3.3. Εθνικό Εισόδημα	179
5.3.4. Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών ή Πόρων	180
5.3.5. Απασχόληση	181
5.3.6. Επενδύσεις	182
5.3.7. Δημόσια Έσοδα (Φόροι)	183

Μέρος Τέταρτο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.

ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΔΟΥΦΟΡΙΚΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΔΛΤ) ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	184
--	-----

6.1. ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ	184
------------------------------	-----

6.2. ΕΠΙΛΟΓΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ-ΕΜΠΕΙΡΙΚΕΣ ΕΡΕΥΝΕΣ	186
---	-----

6.3. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ ΤΩΝ ΠΙΝΑΚΩΝ ΤΟΥ ΔΛΤ	191
---	-----

Μέρος Πέμπτο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7.

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	222
--	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ - ΘΕΜΑΤΑ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ	235
--	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΠΙΝΑΚΕΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΑ – ΕΜΠΕΙΡΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ	241
---	-----

9.1. ΠΙΝΑΚΕΣ	241
--------------	-----

9.1.1. ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ	241
------------------------	-----

9.1.2. ΠΙΝΑΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑΣ	249
---------------------------------	-----

9.1.3. ΠΙΝΑΚΕΣ YACHTING	273
-------------------------	-----

9.1.4. ΠΙΝΑΚΕΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	283
--	-----

9.2. ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ	292
------------------	-----

9.3. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ	296
---------------------	-----

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	302
---------------------	-----

ΠΙΝΑΚΕΣ

<u>A. ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΝΤΟΣ ΚΕΙΜΕΝΟΥ</u>		
A/A	Περιγραφή	Σελ.
1	ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	44
2	ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2004	45
3	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΞΕΝΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ	52
4	ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	54
5	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΑΝΑ ΑΤΟΜΟ ΣΕ ΕΥΡΩ (2002)	58
6	ΤΙΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ 7 ΗΜΕΡΩΝ (ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ, ΙΤΑΛΙΑ) ΑΝΑ ΑΤΟΜΟ (2004)	58
7	ΣΚΑΦΗ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ, ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΕΠΕΣΤ ΚΑΙ ΣΙΤΕΣΑΠ ΤΟ 2004	62
8	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗΣ (Yachts)	62
9	ΜΑΡΙΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	70
10	ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΩΝ	73
11	ΒΑΣΙΚΑ ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	80
12	ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	88
13	ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	89
14	ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ	91
15	ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΑ ΙΣΟΖΥΓΙΑ	92
16	ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΔΛΤ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ 2002-03	118
17	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΔΛΤ ΤΟΥ ΚΑΝΑΔΑ, 1988	119
18	ΠΡΩΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΔΛΤ ΤΗΣ ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ (2000)	120
19	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ, ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ 2000 – 2003	120
20	ΔΕΙΚΤΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	120
21	ΒΑΣΙΚΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ	121
22	ΜΕΡΙΔΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΟ ΑΕΠ ΑΥΣΤΡΙΑΣ	123
23	ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ	124
24	ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ	124
25	ΑΕΠ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΛΩΝΙΑ	128
26	ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΔΛΤ - ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ	129
27	ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗΣ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	130

28	ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΔΛΤ ΣΕ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΧΩΡΕΣ	141
29	ΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΟΥ ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ	147
30	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΜΗ- ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	164
ΠΙΝΑΚΕΣ ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.2)		
Οι Πίνακες ΔΛΤ 1.Κ.-ΔΛΤ 6.Κ. αφορούν στην Κρουαζιεροπλοΐα, ΔΛΤ 1.Υ.- ΔΛΤ 6.Υ. στο Yachting και ΔΛΤ 1.ΠΤΝ.-ΔΛΤ 6. ΠΤΝ στην Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία. Οι Πίνακες ΔΛΤ 7, ΔΛΤ 8 & ΔΛΤ 15, αφορούν και στις τρεις δραστηριότητες. Οι Πίνακες ΔΛΤ 9 - 14 δεν εκτιμώνται στην παρούσα Διατριβή.		
1.Κ.	ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΛΑΔΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ)	197
2.Κ.	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ ΑΓΑΘΟΥ ΚΑΙ ΤΥΠΟΥ ΕΠΙΣΚΕΠΤΗ (ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ)	199
3.Κ.	ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΛΑΔΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ)	201
4.Κ.	ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ «ΚΛΑΔΩΝ» ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ)	202
5.Κ.	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ «ΚΛΑΔΩΝ» ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ)	203
6.Κ.	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ (ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ)	204
1.Υ.	ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΛΑΔΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΥΑΧΤΙΝΓ)	205
2.Υ.	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ ΑΓΑΘΟΥ ΚΑΙ ΤΥΠΟΥ ΕΠΙΣΚΕΠΤΗ (ΥΑΧΤΙΝΓ)	207
3.Υ.	ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΛΑΔΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΥΑΧΤΙΝΓ)	209
4.Υ.	ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ «ΚΛΑΔΩΝ» ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΥΑΧΤΙΝΓ)	210
5.Υ.	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ «ΚΛΑΔΩΝ» ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΥΑΧΤΙΝΓ)	211
6.Υ.	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ (ΥΑΧΤΙΝΓ)	212
1.ΠΤΝ	ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΛΑΔΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΤΟΥΡ.ΝΑΥΤΙΛΙΑ)	213
2.ΠΤΝ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ ΑΓΑΘΟΥ ΚΑΙ ΤΥΠΟΥ ΕΠΙΣΚΕΠΤΗ (ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΤΟΥΡ.ΝΑΥΤΙΛΙΑ)	215
3.ΠΤΝ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΛΑΔΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΤΟΥΡ.ΝΑΥΤΙΛΙΑ)	217
4.ΠΤΝ	ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ «ΚΛΑΔΩΝ» ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (Π.Τ.Ν.)	218
5.ΠΤΝ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ «ΚΛΑΔΩΝ» ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (Π.Τ.Ν.)	219
6.ΠΤΝ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ (Π.Τ.Ν.)	220
7.	ΜΙΚΤΗ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	221
8.	ΜΙΚΤΟ ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	221

<u>ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ (ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7.)</u>		
7.1	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	223
7.2	ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΪΟΝ	225
7.3	ΕΘΝΙΚΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ	225
7.4	ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΔΗΛΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ	226
7.5	ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΣΟΔΑ	226
7.6	ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ	226
7.7	ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	226
7.8	ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	227
7.9	ΚΛΑΔΟΣ ΧΟΝΔΡΙΚΟΥ / ΛΙΑΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	228
7.10	ΒΑΘΜΟΣ ΕΠΙΔΡΑΣΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΑ ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	232
7.11	ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΑ ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	234
<u>Β. ΠΙΝΑΚΕΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ (ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9.)</u>		
<u>ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ (ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9.1.1)</u>		
9.1	ΠΙΝΑΚΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΣΦΟΡΑ	242
9.2	ΠΙΝΑΚΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΩΝ - ΧΡΗΣΕΙΣ	243
9.3	ΣΥΜΜΕΤΡΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΣΡΟΩΝ-ΕΚΡΟΩΝ ΣΕ ΒΑΣΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ	245
9.4	ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΞΥ 2 ΟΠΟΙΩΝΔΗΠΟΤΕ ΕΤΩΝ ΑΠΟ 1990 - 2003	247
9.5	ΠΗΓΕΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ & ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ	247
9.6	ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ - ΠΗΓΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ	247
<u>ΠΙΝΑΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑΣ (ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9.1.2)</u>		
9.7	ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΑ ΕΣΟΔΑ ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1990-2004	249
9.8	ΔΑΠΑΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ & ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	250
9.9	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΤΙΜΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΜΕ ΚΥΡΙΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	250
9.10	ΚΟΣΤΟΣ/ΕΠΙΒΑΤΗ/ΗΜΕΡΑ (ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ)	251
9.11	ΔΙΑΦΘΡΩΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ	251
9.12	ΜΕΓΕΘΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (2005)	252
9.13	ΚΛΙΜΑΚΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ-ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΟΡΟΥ	252
9.14	ΚΑΤ ΕΙΔΟΣ ΔΙΑΦΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	253

9.15	ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ	253
9.16	ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΣΟΔΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ	253
9.17	ΤΟΥΡΙΣΤΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΑΝΑ ΛΙΜΑΝΙ ΕΙΣΟΔΟΥ, 2004	254
9.18	ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΚΑΙ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΟΥ ΥΠΗΡΕΤΟΥΣΑΝ ΤΗΝ 20-9-2004, ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΠΛΟΩΝ (ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ) 100 Κ.Ο.Χ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΚΑΤΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ.	255
9.19	ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ	256
9.20	ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ 1990-2003	257
9.21	ΕΣΟΔΑ – ΚΟΣΤΟΣ ΕΚΔΡΟΜΩΝ ΜΕ ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΜΕΣΗΣ ΤΙΜΗΣ – ΜΕΣΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΚΔΡΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ	258
9.22	ΕΣΟΔΑ – ΚΟΣΤΟΣ ΕΚΔΡΟΜΩΝ ΜΕ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ PPD ¹ (ΑΝΑ ΕΠΙΒΑΤΗ/ΗΜΕΡΑ) ΒΑΣΕΙ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ	259
9.23	ΤΙΜΕΣ ΕΚΔΡΟΜΩΝ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	260
9.24	ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ – ΔΕΤΕ ΓΙΑ ΤΟ 2003 & 2004	261
9.25	ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΕΛΩΝ ΟΛΠ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ (Κ.Λ.Π.)2003 & 2004	263
9.26	ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΕΛΩΝ ΟΛΠ ΚΑΙ Κ.Λ.Π.	266
9.27	ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΑΡΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ	267
9.28	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΤΟΥ Α.Ν. 89/67 ΠΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΚΑΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ	269
9.29	ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑΣ (2004)	270
9.30	ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	272
<u>ΠΙΝΑΚΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (YACHTING) (ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9.1.3)</u>		
9.31	ΔΕΙΓΜΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΗΜΕΡΩΝ ΝΑΥΛΩΣΗΣ	274
9.32	ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΟΣΤΟΥΣ	275
9.33	ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ YACHTING, 2004	276
9.34	ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΕ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	278
9.35	ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΙΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ- ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	278
9.36	ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΟ YACHTING	279
9.37	ΚΑΤ' ΕΙΔΟΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	280
9.38	ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΕΤΗΣΙΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΣΤΙΣ ΜΑΡΙΝΕΣ	281

¹ Η προσέγγιση PPD (Per Passenger Per Day) ακολουθείται από τις εταιρίες Κρουαζιεροπλοΐας. Εκτιμώνται τα Έσοδα και τα Έξοδα κάθε δραστηριότητας (π.χ. Εκδρομές, Μπαρ, Καταστήματα) με αναγωγή στη βάση Ανά Επιβάτη Ανά Ημέρα, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη ο πραγματικός αριθμός των επιβατών που αγόρασαν τη συγκεκριμένη δραστηριότητα.

9.39	ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ Ν.27/75	282
9.40	ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ - ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΑ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ YACHTS	282
<u>ΠΙΝΑΚΕΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9.1.4)</u>		
9.41	ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	284
9.42	ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ - ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ	286
9.43	ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ	286
9.44	ΚΑΤ' ΕΙΔΟΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	287
9.45	ΣΥΝΘΕΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	288
9.46	ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΩΝ	289
9.47	ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΣΕ ΠΛΟΙΑ	290
9.48	ΠΟΙΑ ΗΤΑΝ Η ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΜΙΑΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ	291
9.49	ΠΟΙΑ ΗΤΑΝ Η ΤΙΜΗ ΤΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ	291
9.50	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΕΧΤΡΑ ΔΑΠΑΝΗΣ & ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ	291
ΣΧΗΜΑΤΑ		
<u>A. ΕΝΤΟΣ ΚΕΙΜΕΝΟΥ</u>		
1	ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	26
2	ΤΜΗΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ	32
3	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΤΟΥ ΔΛΤ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	148
4	ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ ΕΙΣΡΟΩΝ - ΕΚΡΟΩΝ	149
5	ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΜΕ ΤΟΥΣ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥΣ	150

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ		
<u>A. ΕΝΤΟΣ ΚΕΙΜΕΝΟΥ</u>		
1	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ – ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ	28
2	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ – ΤΜΗΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ	28
3	Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	47
4	ΤΜΗΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑΣ	48
5	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	49
6	ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	55
7	ΑΦΙΞΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΜΕ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1990-2004	55
<u>B. ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ</u> (ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9.2.)		
8	ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΑ ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΠΟΥ "ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΙ" ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	292
9	ΔΑΠΑΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ, 1990-2004	292
10	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΔΑΠΑΝΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΓΙΑ 3,5 ΜΕΡΕΣ	292
11	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΓΑΘΟΥ, ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ YACHTING	293
12	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΓΑΘΟΥ, ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ YACHTING	293
13	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΓΑΘΟΥ, ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	293
14	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΓΑΘΟΥ, ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	294
15	ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΔΑΠΑΝΗ ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΜΙΑΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ	294
16	ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΔΑΠΑΝΗ ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΜΙΑΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ (Valid Percent)	294
17	Η ΤΙΜΗ ΤΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ	295
18	Η ΤΙΜΗ ΤΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ (Valid Percent)	295
19	ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟΣ ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ EXTRA ΔΑΠΑΝΗΣ / ΚΟΣΤΟΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ	295
<u>ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ</u> (ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9.3.)		
1	ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ YACHTING (Για Επιχειρηματίες)	296
2	ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ YACHTING (Για Τουρίστες)	298
3	ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (Για Επιχειρηματίες)	299
4	ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (Συμπληρώνεται από τους Τουρίστες)	301

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

1	ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
2	ΔΛΤ	Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού
3	ΕΕΕΠ	Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων
4	ΕΟΤ	Εθνικός Οργανισμός Τουρισμού
5	ΕΠΕΣΤ	Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού
6	ΕΣΜΕΘ	Ελληνικός Σύνδεσμος Μεσιτών & Εμπειρογνομόνων Θαλαμηγών
7	ΕΣΛ	Ευρωπαϊκό Σύστημα Λογαριασμών
8	ΕΣΥΕ	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος
9	ΙΤΕΠ	Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων
10	ΚΒΣ	Κώδικας Βιβλίων και Στοιχείων
11	ΚΕΠΕ	Κέντρο Προγραμματισμού και Ερευνών
12	ΛΑΧ	Λιγότερο Αναπτυγμένες Χώρες
13	ΝΑΤ	Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο
14	ΟΟΣΑ	Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
15	ΠΕΕ	Πίνακες Εισροών - Εκροών
16	ΠΕΝΠΗΣ	Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ημερόπλοιων Σκαφών
17	ΠΕΟΑΕΝ	Πανελλήνια Ένωση Οικονομικών Αξιοματικών Εμπορικού Ναυτικού
18	ΠΕΣΚΙΣΑ	Πανελλήνιο Επαγγελματικό Σωματείο Κυβερνητών Ιστιοφόρων Σκαφών Αναψυχής
19	ΠΝΟ	Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία
20	ΠΟΕΤ	Πανελλήνια Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού
21	ΠΟΤ	Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού
22	ΠΣΝΠ	Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων
23	ΣΕΕΝ	Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας
24	ΣΕΛ	Σύστημα Εθνικών Λογαριασμών
25	ΣΕΣΥΛΑ	Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής
26	ΣΙΤΕΣΑΠ	Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος
27	ΤΠΑ	Τουριστική Προστιθέμενη Αξία
28	ΤτΕ	Τράπεζα της Ελλάδος
29	ΥΕΝ	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
30	CLIA	Cruise Line International Association
31	ESA	European System of Accounts
32	LDC	Less Developed Countries
33	NALEM	Newfoundland And Labrador Econometric Model
34	OECD	Organization of Economic Cooperation and Development
35	ROC	Royal Olympic Cruises
36	SAM	Social Accounting Matrix
37	SNA	System of National Accounts
38	TSA	Tourism Satellite Account
39	TVA	Tourism Value Added
40	WTO	World Tourism Organization
41	WTTC	World Travel & Tourism Council

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η έννοια του θαλάσσιου τουρισμού διεθνώς εμπεριέχει και περιλαμβάνει το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων, ψυχαγωγίας και αναψυχής, που διεξάγονται στο θαλάσσιο χώρο μιας χώρας υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών. Στις δραστηριότητες αυτές περιλαμβάνονται η διαμονή, τα εστιατόρια και τα καταστήματα διατροφής γενικά, καθώς και κάθε είδους έργα υποδομής και ανωδομής², απαραίτητα για την τουριστική ανάπτυξη, όπως οι μαρίνες, οι επιχειρήσεις, οι εξοπλισμοί. Περιλαμβάνονται επίσης δραστηριότητες ψυχαγωγίας όπως οι θαλάσσιες εκδρομές, ο παράκτιος και ο θαλάσσιος οικοτουρισμός, οι κρουαζιέρες, το κολύμπι, το ψάρεμα, οι καταδύσεις (Miller M.L. and Auyong J., 1991: 80-99, και Miller M., 1993: 183-190). Είναι αδιαμφισβήτητο ότι θέματα που αφορούν τις επιδράσεις του τουρισμού σε νησιώτικες κοινωνίες, τα φυσικά όρια των οποίων καθορίζονται από τη θάλασσα που τις περιβάλλει, άπτονται και αποτελούν ένα σημαντικό πεδίο έρευνας των επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού (Hall CM, Page S, 1996).

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις δυναμικότερες μορφές του σύγχρονου Τουρισμού, με σημαντική συμμετοχή στις τουριστικές οικονομίες των χωρών που τον έχουν αναπτύξει (Hall M., 2001: 601-648) και με τάσεις συνεχούς και ταχύτατης ανάπτυξης (Webe S. and Mikacic V., 1994: 71-74., Pollard J., 1995: 61-77., Kim S., and Kim Y., 1996: 46-53., Orams M. 1999). Οι δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού συγκροτούν μια από τις μεγαλύτερες αγορές παγκοσμίως και είναι πιθανό να παρουσιάσει υψηλή αύξηση στα επόμενα έτη. Εντούτοις, ο τομέας χαρακτηρίζεται από μεγάλη δυσκολία καταγραφής δεδομένων και στατιστικών στοιχείων σε διεθνές επίπεδο για την ακρίβεια της εκτίμησης του πραγματικού μεγέθους του. Χαρακτηριστικό στοιχείο είναι ότι ο ακριβής αριθμός των τουριστών που επιλέγουν το θαλάσσιο τουρισμό παραμένει άγνωστος³ (Miller M., 1993:193-199, και Warner J., 1999: 128-145). Συνεπώς, η προσέγγιση του μεγέθους του παγκόσμιου θαλάσσιου τουρισμού επιχειρείται με την ποσοστιαία συμμετοχή του στο σύνολο της τουριστικής δραστηριότητας κάθε περιοχής. Αυτή η προσέγγιση περικλείει αδυναμίες και περιορισμούς που μπορούν στην καλύτερη περίπτωση να αποδώσουν απλά μια ενδεικτική εκτίμηση.

Στην προσπάθεια για επακριβή εκτίμηση του θαλάσσιου τουρισμού, αυτός θα πρέπει να περιλάβει μόνο τέτοιες δραστηριότητες, όπως οι διακοπές Κρουαζιέρας και Θαλάσσιες αναψυχής που προσφέρει η Ιστιοπλοΐα, ενώ άλλες θαλάσσιες

² Με τον όρο Ανωδομή εννοούμε το σύνολο των κατασκευών που προσφέρουν συγκεκριμένες υπηρεσίες και αγαθά, όπως ξενοδοχεία, ενοικιαζόμενα δωμάτια, κάμπινγκ, ορεινά καταφύγια, τουριστικά γραφεία, εστιατόρια κλπ., για την δημιουργία των οποίων απαιτείται η ύπαρξη σημαντικής Υποδομής (οδικό δίκτυο, δίκτυα ύδρευσης - αποχέτευσης, ηλεκτρισμού, αεροδρόμια, λιμάνια, μαρίνες, κλπ).

³ United Nations Environment Programme, World Tourism Organization, Foundation for Environmental Education in Europe. *Awards for improving the coastal environment: the example of the blue flag*, United Nations Environment Programme, Paris; World Tourism Organization, Madrid; and Foundation for Environmental Education in Europe, Kobenhavn, Denmark, 1996.

δραστηριότητες όπως ο καταδυτικός τουρισμός, η ψυχαγωγική αλιεία, κ.λπ., είναι περισσότερο προβληματικές δεδομένου ότι δεν υπάρχουν για αυτές διεθνώς διαθέσιμες συγκρίσιμες πληροφορίες (Douglas-Westwood Ltd, 2005:36-37).

1.1. ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗΣ

Η συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού στην Εθνική οικονομία δεν έχει μέχρι σήμερα καταστεί δυνατόν να εκτιμηθεί. Αυτό οφείλεται κυρίως, αφενός στην έλλειψη μιας αποδεκτής μεθοδολογικής προσέγγισης που να μπορεί να εφαρμοστεί για τον προσδιορισμό του βαθμού επίδρασης στα μεγέθη της οικονομίας και αφετέρου στην έλλειψη συστηματικής καταγραφής των στοιχείων που είναι απαραίτητα για την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού. Οι δημόσιες υπηρεσίες, όπως η ΕΣΥΕ/Τμήμα Στατιστικών Τουρισμού και Τμήμα Στατιστικών Ναυτιλίας, ο ΕΟΤ και το ΥΕΝ, καταγράφουν στοιχεία που αφορούν στις αφίξεις, διανυκτερεύσεις, καταπλεύσεις, μισθώσεις, κ. ά., τα οποία είναι χωρίς οικονομικό περιεχόμενο και δεν μπορούν να προσδιορίσουν τις οικονομικές επιδράσεις των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού στην οικονομία της χώρας.

Τα βασικά ερωτηματικά τα οποία ζητούν απάντηση μέσα από τη συγκεκριμένη ανάλυση του θεωρητικού και εμπειρικού πλαισίου του θαλάσσιου τουρισμού είναι τα ακόλουθα:

Α) Πώς αποδίδεται εννοιολογικά η ειδική μορφή τουρισμού: «Θαλάσσιος Τουρισμός»;

Β) Ποιες είναι οι δραστηριότητες που εντάσσονται στο συγκεκριμένο αυτό τουριστικό προϊόν;

Γ) Ποια είναι τα επιμέρους τουριστικά προϊόντα που παράγονται και καταναλώνονται μέσα από τις δραστηριότητες που συνθέτουν το θαλάσσιο τουρισμό;

Δ) Ποιοι είναι οι καταναλωτές των προϊόντων και από ποιους προσφέρονται;

Ε) Τι μέρος της συνολικής τουριστικής δραστηριότητας ανήκει στο θαλάσσιο τουρισμό;

Τα ειδικότερα ερωτηματικά τα οποία ζητούν απάντηση μέσα από την οικονομική ανάλυση των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού είναι:

Α) Πόσο εισόδημα παράγεται από κάθε δραστηριότητα χωριστά και από το σύνολο του θαλάσσιου τουρισμού;

Β) Από ποιες άλλες πηγές, εκτός των κύριων δραστηριοτήτων, προέρχεται το εισόδημα του θαλάσσιου τουρισμού;

Γ) Ποια και σε ποιες ποσότητες προϊόντα και υπηρεσίες καταναλώνονται από τους τουρίστες που επιλέγουν το θαλάσσιο τουρισμό για τις διακοπές τους και από τις επιχειρήσεις που προσφέρουν τα προϊόντα του θαλάσσιου τουρισμού;

Δ) Πόση είναι η επίδραση των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού στο ΑΕΠ της χώρας;

Ε) Πόση είναι η επίδραση στην Απασχόληση από τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού;

ΣΤ) Πώς και πόσο επηρεάζουν το Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών οι δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού;

Ζ) Τι επενδύσεις κεφαλαίων δημιουργεί ο θαλάσσιος τουρισμός;

Ανασκόπηση Ερευνητικών Εργασιών

Από τις πρώτες έρευνες που επικέντρωσαν το ενδιαφέρον τους στο θαλάσσιο τουρισμό είναι αυτές των Miller M.L. and Auyong J., "Coastal zone tourism: a potent force affecting environment and society" (1991), και του Miller M., "The rise of coastal and marine tourism" (1993).

Έρευνες που διαπραγματεύονται την ανάπτυξη και τις επιπτώσεις του τουρισμού συνολικά, έχουν διεξαχθεί σε παράκτιους προορισμούς με αναπτυσσόμενο θαλάσσιο τουρισμό, όπως το Great Barrier Reef (Kencington, 1991; Dinesen, 1995), οι Κορεάτικες ακτές (Kim and Kim, 1996) και τα νησιά του Ινδικού ωκεανού (Gabbay, 1986).

Οι έρευνες που έχουν διεξαχθεί μέχρι σήμερα και αφορούν στο θαλάσσιο τουρισμό, σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία (διατριβές, άρθρα, μελέτες), επικέντρωσαν το ενδιαφέρον τους στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, τη βιώσιμη ανάπτυξη (Gunnar Kullenberg, *Contributions of marine and coastal area research and observations towards sustainable development of large coastal cities*, 2001, Malta), την υγιεινή και τους κινδύνους, τις κοινωνικές, πολιτισμικές και πολιτιστικές επιδράσεις, κ.ά. σε χώρες ή περιοχές όπως η Αυστραλία, η Αγγλία (Sheela Agarwal, *Restructuring seaside tourism* Sheffield Hallam University, UK, 2002: p.p. 25-55), το Μπαλί, το Ισραήλ (Aliza Fleischer, Hebrew University of Jerusalem, and Abraham Pizam, University of Central Florida, *Tourism constraints among Israeli seniors*, USA, 2002, p.p.106-123), η Καραϊβική (*Caribbean cruise tourism: Globalization at sea*, Robert E. Wood, Rutgers University-Camden, USA, 2000, p.p. 345-370), ο Ινδικός ωκεανός (Miller, M. L. and Auyong J., *Marine Areas as Tourist Attractions in the Southern Indian Ocean*", 1990: pp. 78-88), η Ιρλανδία (Denis Maher, *Marine Tourism and Leisure*, Department of the Marine and Natural Resources 2000), η Ισπανία, οι ΗΠΑ, η Τουρκία (Cevat Tosun, *Host perceptions of impacts: A Comparative Tourism Study*, Mustafa Kemal University, Turkey, 2002, p.p. 231-253) κ.α. Η απότομη αύξηση της Κρουαζιεροπλοΐας στα νησιά του Ειρηνικού, (Dwyer L. and Forsyth P., 1996:36-43, και Dwyer L. and Forsyth P., 1998: 393-415), στην Καραϊβική (Hall J.A. and Braithwaite R., 1990:339-347), στη Μεσόγειο και στις ακτές της Αρκτικής και Ανταρκτικής (Hall CM, Johnston M, 1995) σηματοδοτεί την αναγκαιότητα για έρευνα των επιδράσεων των Κρουαζιέρων ως σημαντικό πεδίο έρευνας του θαλάσσιου τουρισμού (Ritter W. and Schafer C., 1998: 65-71).

Έχουν πραγματοποιηθεί μελέτες για τις οικονομικές επιδράσεις του τουρισμού συνολικά, σε περιοχές με ιδιαίτερο ενδιαφέρον στον τουρισμό όπως Σεϋχέλλες, Sochi Ρωσίας, Νέα Γη & Λαμπραντόρ (*Statistics Canada; provincial Department of Finance*, 2001), Καναδά (Smith L. J., Stephen, 2000, *Measurement of tourism's economic impacts*, Science Direct – Annals of Tourism Research Vol.27), Χαβάνη, Μαλδίβες (Sathiendrakumar R., 1985, *International Tourism and the Economic Development of an Archipelago: The Case of the Maldives Republic*"), Μαϊάμι (Timothy S. Mescon, George S. Vozikis, *The economic impact of tourism at the port of Miami*, 1985, p.p.515-528), Ινδονησία (Guntur Sugiyarto, Adam Blake and M. Thea Sinclair, *Tourism and globalization Economic Impact in Indonesia* 2003, p.p. 683-701), Σκοτία, Ουαλία, Ιρλανδία, ΗΠΑ, Τουρκία, Καραϊβική, Ισπανία, Ιταλία, Guaraquecaba

Βραζιλίας (Wagner J. E., 1997, *Estimating the Economic Impacts of Tourism*, Annals of Tourism Research Vol.24), κ.α., αλλά καμιά από αυτές δεν επικεντρώθηκε στην εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού, ως συγκεκριμένης τουριστικής δραστηριότητας. Αν και δεν έχουν ακόμα εκτιμηθεί τα οικονομικά μεγέθη του θαλάσσιου τουρισμού, ως ξεχωριστού τουριστικού «κλάδου», αναμφίβολα, ο κύκλος εργασιών του «κλάδου» είναι σημαντικός και οι επιδράσεις του εκτείνονται σε πολλά μεγέθη της οικονομίας (Orams M., 1999:2). Η σημαντικότητα των οικονομικών επιδράσεων είναι ακόμα μεγαλύτερη για νησιωτικούς και παράκτιους τουριστικούς προορισμούς, για τους οποίους ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να αποτελεί την κυριότερη οικονομική δραστηριότητα (Miller, 1990).

Έρευνες και μελέτες που αφορούν στον ελληνικό τουρισμό και στις αλληλεπιδράσεις του, επικεντρώνουν το ενδιαφέρον τους σε τομείς όπως η Περιφερειακή Ανάπτυξη (Λαγός Δ. 1996, Βαρβαρέσος Σ. 1987, Βελισσαρίου Ε. 1999, Σπιλάνης Γ., 1996), η Συναλλαγματική Πολιτική (Κουζέλης, 1997), η Χωρική Ανάλυση (Κομίλης 1986), η Τουριστική Κατανάλωση (Ζαχαράτος 1986), οι Κοινωνικές & Πολιτιστικές δομές (Τσάρτας 1989, 1996), το Μάρκετινγκ (Κούτουλας, 2000) και η Ευρωπαϊκή Τουριστική Πολιτική (Διονυσοπούλου 2002).

Ερευνητικές προσπάθειες με αντικείμενο την οικονομική προσέγγιση του τουρισμού είναι οι «Πίνακες Εισροών-Εκροών της Ελληνικής Οικονομίας για τον Τουρισμό» του Ν.Α.Μυλωνά (1999) και «Το Μέγεθος και η Δυναμική του Τουριστικού Τομέα» του Παν. Γ. Παυλόπουλου (1999), αμφότερες για λογαριασμό του ΙΤΕΠ. Η πρώτη επεδίωξε την οργάνωση της διαθέσιμης πληροφόρησης που σχετίζεται με τον τουρισμό και δημιούργησε ένα σύστημα πληροφόρησης μέσω των ΠΕΕ-Τουρ/92, οι οποίοι καταρτίστηκαν με βάση τα βασικά στοιχεία της Διεύθυνσης Εθνικών Λογαριασμών του 1992, της Γ.Γ. ΕΣΥΕ (Μυλωνάς Ν., 1999: xv-xvi). Η δεύτερη ερευνητική προσπάθεια «απέβλεπε στην εκτίμηση της εγχώριας προστιθέμενης αξίας που παράγεται αμέσως και εμμέσως εξαιτίας της τουριστικής ζήτησης, ώστε να οριοθετηθεί ποσοτικά ο τομέας, να διευκρινιστεί η δυναμική του και να λειτουργήσει ως μοχλός ανασκολοπήσεως παρωχημένων ιδεών και προκαταλήψεων, αναφορικά προς τους αναγνωριζόμενους αναπτυξιακούς ρόλους των διαφόρων κλάδων παραγωγής. Η μέθοδος που εφαρμόστηκε είναι εκείνη του απλού κεϋνσιανού υποδείγματος με δημόσιο τομέα και εξωτερικές συναλλαγές» (Παυλόπουλος Π., 1999: xiii-xiv). Στην έρευνα αυτή επιδιώχθηκε η εκτίμηση της τουριστικής δαπάνης των αλλοδαπών τουριστών, βάσει των πραγματικών συναλλαγματικών εισροών, όπως καταγράφηκαν από προηγούμενες, επί μέρους έρευνες. Συγκεκριμένα, ελήφθησαν υπόψη η έρευνα του πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης⁴ για την εκτίμηση με βάση τον αριθμό διανυκτερεύσεων και τη δηλωθείσα ημερήσια δαπάνη ανά τουρίστα (1994), η εκτίμηση βάσει παραδοχών πληρότητας ξενοδοχείων και ενοικιαζομένων δωματίων (1993), η έρευνα άτυπης ομάδας εργασίας ΕΟΤ (για τον «Υπολογισμό του Μεγέθους του Τουριστικού Συναλλάγματος», 1994), η ποσοστιαία συμμετοχή της Ελλάδας στο διεθνή τουρισμό της Ευρώπης βάσει αφίξεων και συμμετοχής στο εισρέον συνάλλαγμα, καθώς και η εκτίμηση του Ινστιτούτου Τουριστικών και Ξενοδοχειακών Ερευνών Ρόδου (1994)

⁴ Έρευνα για τον Προσδιορισμό των Χαρακτηριστικών των Αλλοδαπών Τουριστών, Α.Π.Θ., 1994, Υπεύθυνος: Καθηγητής Δ.Π.Ψωινός

(Παυλόπουλος Π., 1999:31-38). Ο συγγραφέας αναγνωρίζει ότι οι ερευνητικές προσπάθειες που αναφέρθηκαν δεν αποτελούν μια μεθοδολογικά αποδεκτή έρευνα, καθόσον έχουν καταγραφεί σε αυτές σημαντικές αποκλίσεις από τα επίσημα στοιχεία του ΕΟΤ και της ΕΣΥΕ που δε δικαιολογούνται στα πλαίσια του στατιστικού σφάλματος (Παυλόπουλος Π., 1999:32).

Η διδακτορική διατριβή του Brij Pal Singh με θέμα «Επιπτώσεις του Τουρισμού στο Ισοζύγιο Πληρωμών της Ελλάδας: το Άμεσο Συναλλαγματικό Κόστος» (Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, 1980), προσεγγίζει την οικονομική επίδραση του τουρισμού συνολικά και μόνο προς το Ισοζύγιο Πληρωμών.

Για την εκτίμηση των επιδράσεων στην οικονομία, από δραστηριότητες όπως ο τουρισμός, έχουν χρησιμοποιηθεί διάφορες μεθοδολογίες, ορισμένες από τις οποίες έχουν εφαρμοσθεί σε διεθνές και εθνικό επίπεδο. Οι σημαντικότερες από αυτές είναι: η ανάλυση Κόστους-Οφέλους (Cost-Benefit Analysis), η μέθοδος της Τουριστικής Κατανάλωσης (Zacharatos G., 1984) *Tourismus und Wirtschaftsstruktur – Dargestellt am Beispiel Griechenlands*, Frankfurt, και Ζαχαράτος ΚΕΠΕ 1986), η μέθοδος του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού (ΔΛΤ) (Smith S, 2000 και Sebbar H. 2001), το οικονομετρικό μοντέλο NALEM (Newfoundland And Labrador Econometric Model), η μέθοδος Social Accounting Matrix (S.A.M.) (Bulmer-Thomas 1982, Pyatt and Round 1985, Wagner J 1997), η μέθοδος Εισροών-Εκροών (Input-Output tables) (Leontief 1973, Archer & Fletcher 1990, Briassoulis H. 1991, Μυλωνάς Ν.,1999), η μέθοδος Computable General Equilibrium (Zhou D., Yanagida J.F., Chakravorty U., Leung P.S., 1997:76-89), και η Οικονομετρική Ανάλυση (Παρασκευόπουλος-ΚΕΠΕ 1981).

Κριτική Αξιολόγηση

Οι ανωτέρω αναφερθείσες έρευνες και διατριβές, που καταγράφονται τόσο στην Ελληνική όσο και στη διεθνή βιβλιογραφία, διαπιστώθηκε ότι δεν προσεγγίζουν το θαλάσσιο τουρισμό, με μοναδική εξαίρεση τη διδακτορική διατριβή του Hasan Syed το 1986 με θέμα «Το Μάρκετινγκ των Υπηρεσιών των Κρουαζιέρων». Επίσης διαπιστώθηκε από τη διερεύνηση της Ελληνικής και διεθνούς βιβλιογραφίας ότι δεν έχει πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού, τόσο στην Ελλάδα, όσο και σε καμία άλλη χώρα. Οι ελάχιστες προσεγγίσεις για την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού σε συγκεκριμένες χώρες ή περιοχές (Νέα Γη & Λαμπραντόρ, Μαϊάμι, Καραϊβική) αφορούσαν είτε στον παράκτιο τουρισμό συνολικά είτε στο σύνολο των παράκτιων δραστηριοτήτων στις οποίες οι μη τουριστικές δραστηριότητες (όπως η αλιεία και η εκμετάλλευση κοιτασμάτων πετρελαίου) αποτελούσαν το μεγαλύτερο ποσοστό.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στις μέχρι σήμερα ερευνητικές προσπάθειες για την εκτίμηση συνολικά της τουριστικής δαπάνης στην Ελλάδα, οι δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού είτε δεν έχουν προσεγγισθεί με σαφήνεια είτε δεν περιλαμβάνονται στη συνολική τουριστική δραστηριότητα της χώρας. Για παράδειγμα, στην έρευνα για τον υπολογισμό του μεγέθους του τουριστικού συναλλάγματος, που διενεργήθηκε από τον ΕΟΤ (Παυλόπουλος Π., 1999:36), οι δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν σε κρουαζιέρες και σκάφη αναψυχής καταχωρούνται στο κονδύλι «Μεταφορές», με αποτέλεσμα να παραποιείται η πραγματική μορφή και το μέγεθος της παραγωγής για την οποία έγινε η δαπάνη. Μία σημαντική αιτία για τη μέχρι σήμερα αντιμετώπιση του θαλάσσιου

τουρισμού ως υποδεέστερου τουριστικού κλάδου, στις προσπάθειες οικονομικής εκτίμησης του τουρισμού, είναι η έλλειψη συστηματικής καταγραφής στατιστικών στοιχείων που έχει αποτέλεσμα την αδυναμία εκτίμησης των οικονομικών επιδράσεων του στην οικονομία.

Η έλλειψη στοιχείων και δεδομένων οικονομικού περιεχομένου για το θαλάσσιο τουρισμό αποτέλεσε σημαντική δυσκολία στην προσπάθεια της παρούσας διατριβής. Συνεπώς, η αναγκαιότητα της θεωρητικής και εμπειρικής προσέγγισης του προβλήματος της εκτίμησης των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού στα κυριότερα μακροοικονομικά μεγέθη της Ελληνικής οικονομίας είναι επιτακτική διότι, αφενός υπερεκτιμώνται ορισμένοι κλάδοι ως προς το βαθμό συμμετοχής τους στην εθνική οικονομία και αφετέρου υποβαθμίζονται ή αποκλείονται «κλάδοι», όπως ο θαλάσσιος τουρισμός, από την ένταξή τους στο σύνολο της οικονομίας.

1.2. ΣΚΟΠΟΣ & ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Σκοπός της παρούσας διατριβής είναι η διερεύνηση των επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελληνική οικονομία. Ειδικότερα διερευνώνται η ειδική μορφή του τουρισμού που περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες που είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τη θάλασσα, καθώς και οι επιδράσεις από τη λειτουργία τους στα κυριότερα μακροοικονομικά μεγέθη της Ελληνικής οικονομίας.

Για την επίτευξη του ανωτέρω σκοπού η διατριβή εξειδικεύεται στους παρακάτω ερευνητικούς στόχους:

α) Τη διερεύνηση του θεωρητικού και εμπειρικού πλαισίου των δραστηριοτήτων που συγκροτούν το θαλάσσιο τουρισμό.

β) Την εκτίμηση των κυριότερων οικονομικών επιδράσεων που προκαλούνται από τις τρεις κύριες δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού (Κρουαζιεροπλοΐα, Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση-Yachting και Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία) στην Ελληνική οικονομία.

Για την επίτευξη του πρώτου στόχου της διατριβής, κρίνεται απαραίτητο να προσεγγισθούν:

1) Ο προσδιορισμός του συγκεκριμένου τουριστικού προϊόντος, δηλαδή του θαλάσσιου τουρισμού, εννοιολογικά, μέσα από τους ορισμούς που είναι αποδεκτοί στη διεθνή βιβλιογραφία. Όπου διαπιστώνεται η έλλειψη τέτοιων, κοινά αποδεκτών ορισμών, η διατύπωσή τους γίνεται μέσα από την εννοιολογική ανάλυση των επιμέρους προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού, όπως αυτά προσφέρονται στην αγορά και όπως περιγράφονται από τους φορείς της Προσφοράς (επιχειρήσεις) και της Ζήτησης (καταναλωτές). Ο προσδιορισμός και η ανάλυση του θαλάσσιου τουρισμού, προσεγγίζονται σύμφωνα με την καταγραφή του στην Ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία, αλλά και όπως εμφανίζεται στη λειτουργία του στην Ελληνική αγορά. Τα επιμέρους προϊόντα που προσφέρονται μέσα από το θαλάσσιο τουρισμό και για τα οποία δεν υπάρχει ανάλογη βιβλιογραφία και προηγούμενη έρευνα, διερευνήθηκαν, αναλύθηκαν και αποσαφηνίστηκαν επακριβώς, ώστε να είναι δυνατή η επιστημονική ένταξή τους στο εννοιολογικό περιεχόμενο του Τουρισμού.

2) Η ανάλυση των επιμέρους προϊόντων και υπηρεσιών που συνθέτουν το θαλάσσιο τουρισμό, όπως προσφέρονται σήμερα από τους παραγωγούς τους στους τουρίστες - καταναλωτές.

Για την επίτευξη του δεύτερου -και σημαντικότερου- στόχου της διατριβής, που είναι η εκτίμηση της συμβολής των τριών κύριων προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελληνική οικονομία, απαιτείται η διερεύνηση των υφιστάμενων μεθοδολογιών, οι οποίες καταγράφονται στην Ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία και η επιλογή της καταλληλότερης για την εκτίμηση των επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού στην εθνική οικονομία.

Ο στόχος αυτός της διατριβής εξειδικεύεται στα ακόλουθα:

1) Στην αξιολόγηση των μεθόδων ως προς τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά τους

2) Στην επιλογή της καταλληλότερης από τις διαθέσιμες μεθοδολογικές προσεγγίσεις, είτε μετά από συνδυασμό ή και τροποποίηση, για να είναι δυνατή η εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων που προκαλούνται από τις τρεις κύριες δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού στην οικονομία.

3) Στην εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων που προκαλούνται από τις τρεις κύριες δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελληνική οικονομία, η οποία θα εκφραστεί με την ποσοτική προσέγγιση των κυριότερων μακροοικονομικών μεγεθών (Τουριστική Κατανάλωση, Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, Εθνικό Εισόδημα, Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών, Απασχόληση, Επενδύσεις, Δημόσια έσοδα).

Η σημασία της έρευνας είναι σημαντική διότι επιδιώκει να καλύψει το ερευνητικό κενό που υπάρχει ως προς την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού στα κυριότερα μακροοικονομικά μεγέθη της Ελληνικής οικονομίας. Εξίσου σημαντική είναι η σημασία της ως προς τη θεωρητική προσέγγιση του θέματος, μέσα από την οποία προκύπτει η σαφής διατύπωση του περιεχομένου κάθε δραστηριότητας του θαλάσσιου τουρισμού, όπως ασκείται στην Ελλάδα και η ένταξη των δραστηριοτήτων αυτών στο παραγόμενο τουριστικό προϊόν της χώρας.

1.3. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Για τη διεξαγωγή της παρούσας έρευνας κρίθηκε απαραίτητη η διερεύνηση των καταλλήλων μεθόδων και των θεωρητικών προσεγγίσεων για τη συμβολή τους στην εμπειρική διερεύνηση και ερμηνεία του προβλήματος των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού στην εθνική οικονομία.

Μετά την κριτική αξιολόγηση των μεθοδολογιών, οι οποίες παρουσιάζονται αναλυτικά στα κεφάλαια 3.2 και 3.3, επιλέχθηκε η μέθοδος του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού, η οποία διαπιστώθηκε ότι δεν έχει εφαρμοστεί μέχρι τώρα στην Ελλάδα και συγκεντρώνει τα εξής πλεονεκτήματα σε σύγκριση με άλλες μεθόδους:

1) Ικανοποιεί πλήρως το σκοπό της έρευνας για τη μέτρηση του θαλάσσιου τουρισμού και του προσδιορισμού των συνολικών εισπράξεων και της προστιθέμενης αξίας.

2) Βασίστηκε στο Σύστημα των Εθνικών Λογαριασμών του 1993 (SNA 93) και στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Λογαριασμών του 1995 (ESA '95), καθώς και στους ορισμούς και τις ερμηνείες των στατιστικών του τουρισμού από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (WTO) και τα Ηνωμένα Έθνη και έχει εγκριθεί από το Συμβούλιο Τουρισμού του ΟΟΣΑ το 1999 (OECD, 2000:3).

3) Μπορεί να προσεγγίσει, μετά από κατάλληλη προσαρμογή, σε ικανοποιητικό βαθμό την οικονομική πραγματικότητα του θαλάσσιου τουρισμού.

Σύμφωνα με τη μεθοδολογική προσέγγιση του ΟΟΣΑ, ο ΔΛΤ αποτελείται από δεκατέσσερις (14) αλληλοσυνδεδεμένους πίνακες, καθένας από τους οποίους παρέχει μια διαφορετική άποψη του τουρισμού. Οι σχετικοί πίνακες επιτρέπουν τη διασύνδεση της ζήτησης για τουριστικά προϊόντα από τους καταναλωτές με την προσφορά των προϊόντων από τις τουριστικές βιομηχανίες, με αποτέλεσμα να δημιουργείται ένας μηχανισμός που αποδίδει την άμεση Προστιθέμενη Αξία του τουρισμού για κάθε κλάδο (Λαγός Δ., 2005:404).

Οι πίνακες του ΔΛΤ παρέχουν τη δυνατότητα απεικόνισης του τουρισμού με στοιχεία (οικονομικά δεδομένα), τα οποία οι Εθνικοί Λογαριασμοί δεν μπορούν να προσφέρουν. Η μεθοδολογία του ΔΛΤ διαθέτει το μηχανισμό για να εξακριβωθεί «ποιος παράγει και τι παράγει για τους τουρίστες». Εκτιμά την προστιθέμενη αξία, την απασχόληση και την κεφαλαιουχική δομή των επιμέρους κλάδων της τουριστικής βιομηχανίας, η ύπαρξη και η βιωσιμότητα των οποίων εξαρτάται από την τουριστική ζήτηση.

Ο ΔΛΤ παρέχει αξιολογες πληροφορίες στις ακόλουθες ερωτήσεις (Λαγός Δ., 2005:405):

- Τι αγοράζουν οι τουρίστες και ποιοι κλάδοι της οικονομίας επηρεάζονται περισσότερο από αυτές τις αγορές;
- Από ποιες κοινωνικές ομάδες προέρχονται κυρίως οι τουρίστες, (νοικοκυριά, επιχειρηματίες, δημόσιοι υπάλληλοι, αλλοδαποί);
- Πόσοι απασχολούνται στις επιχειρήσεις και τους κλάδους που συνθέτουν τον τουρισμό;
- Ποια είναι η συμμετοχή κάθε κλάδου οικονομικής δραστηριότητας στον τουρισμό;
- Πόση είναι η διάθεση κεφαλαίων για τουρισμό;

Η απαραίτητη προσαρμογή της μεθόδου, ώστε να είναι δυνατή η εκτίμηση των επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού στην οικονομία, εμφανίζει τη δυσκολία που έγγειται στο γεγονός ότι δεν έχει γίνει ανάλογη προσέγγιση σε διεθνές επίπεδο, για την εκτίμηση μέρους του τουρισμού και φυσικά και του θαλάσσιου. Απαιτήθηκε συνεπώς, η αναπροσαρμογή των πινάκων του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού (ΔΛΤ) και η συγκρότησή τους με βάση τα δεδομένα για τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, όπως αυτές ασκούνται στην Ελλάδα.

Για την εφαρμογή της μεθόδου απαιτήθηκε η αναζήτηση στοιχείων και δεδομένων από τις επίσημες πηγές του κράτους και από εκτιμήσεις και εμπειρικές έρευνες στις επιχειρήσεις και τις κλαδικές οργανώσεις των επαγγελματιών του θαλάσσιου τουρισμού.

Η επεξεργασία των δεδομένων, που έγινε με τη χρήση των λογισμικών προγραμμάτων Excel και SPSS (Statistical Package for the Social Sciences), προσαρμόστηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις της μεθόδου του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού, ώστε να είναι δυνατή η ένταξή τους στους πίνακες για τον προσδιορισμό των αποτελεσμάτων και την εξαγωγή συμπερασμάτων για τις επιδράσεις του θαλάσσιου τουρισμού στην εθνική οικονομία.

1.4. ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ

Η διατριβή αποτελείται από πέντε μέρη.

Το πρώτο μέρος της περιλαμβάνει το κεφάλαιο 2, όπου αναλύονται οι θεωρητικές προσεγγίσεις του θαλάσσιου τουρισμού γενικά, στην Ελλάδα και διεθνώς, αλλά και κάθε μίας από τις τρεις δραστηριότητες που ασκούνται στην Ελληνική αγορά χωριστά.

Το δεύτερο μέρος αποτελείται από τα κεφάλαια 3 και 4. Στο κεφάλαιο 3 γίνεται αναφορά στη σύνδεση του τουρισμού με τα μακροοικονομικά μεγέθη της οικονομίας και προσεγγίζεται ο ρόλος του θαλάσσιου τουρισμού στην οικονομία. Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται παρουσίαση και αξιολόγηση των κυριότερων μεθοδολογικών προσεγγίσεων για τον υπολογισμό των οικονομικών επιδράσεων. Στο κεφάλαιο 4 παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη της μεθόδου του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού, καθώς και η ανάπτυξη και υιοθέτηση της μεθόδου σε Ευρωπαϊκές και άλλες χώρες με τα μέχρι τώρα κυριότερα αποτελέσματα και προβλήματα από την εφαρμογή της.

Το τρίτο μέρος αποτελείται από το κεφάλαιο 5, όπου γίνεται η προσαρμογή της μεθόδου του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού, έτσι ώστε να είναι δυνατή η ένταξη των δεδομένων του θαλάσσιου τουρισμού για να μπορούν να εκτιμηθούν οι επιδράσεις του στο σύνολο της οικονομίας. Παρουσιάζονται τα πεδία εφαρμογής και αναλύονται οι θεμελιώδεις έννοιες για την εφαρμογή της μεθόδου, ενώ παράλληλα καθορίζονται τα οικονομικά μεγέθη τα οποία θα εκτιμηθούν ως προς τις επιδράσεις που υφίστανται από τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού.

Το τέταρτο μέρος αποτελείται από το κεφάλαιο 6. Εδώ αναφέρονται οι παραδοχές και οι υποθέσεις για κάθε δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού, οι εμπειρικές έρευνες και η διαδικασία για τη συμπλήρωση των πινάκων του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού.

Το πέμπτο μέρος αποτελείται από τα κεφάλαια 7, 8 και 9, όπου παρουσιάζονται τα αποτελέσματα από την εφαρμογή της μεθοδολογικής προσέγγισης, της εκτίμησης των επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού στην εθνική οικονομία. Επιχειρείται η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων και διατυπώνονται τα συμπεράσματα από την ολοκλήρωση της εμπειρικής εφαρμογής σε συνδυασμό με το θεωρητικό πλαίσιο που χρησιμοποιήθηκε. Εντοπίζονται τα πεδία στα οποία η τουριστική πολιτική μπορεί να έχει καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση και ανάπτυξή τους και διατυπώνονται προτάσεις άσκησης τουριστικής πολιτικής, καθώς και προτάσεις για περαιτέρω έρευνα. Το κεφάλαιο 9, που αποτελεί παράρτημα της διατριβής, περιλαμβάνει όλους τους πίνακες που καταρτίστηκαν από τις εμπειρικές έρευνες, τα ερωτηματολόγια που χρησιμοποιήθηκαν για τις έρευνες, και τα διαγράμματα.

Τέλος, η διατριβή συμπληρώνεται από βιβλιογραφία σχετική με το θαλάσσιο τουρισμό και τις επιδράσεις του.

1.5. ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ

Η χρησιμότητα της παρούσας διατριβής για την εκτίμηση των επιδράσεων στην οικονομία από το θαλάσσιο τουρισμό είναι σημαντική, τόσο από πλευράς θεωρίας, όσο και από πλευράς μεθοδολογίας και πολιτικής, δεδομένου ότι:

- 1) Συμβάλλει στην επιστημονική προσέγγιση των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού.
- 2) Βοηθά στον προσδιορισμό του περιεχομένου της τουριστικής πολιτικής.
- 3) Συμβάλλει στον εμπλουτισμό και τη βελτίωση των μεθοδολογικών δυνατοτήτων για την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων από δραστηριότητες (τουριστικές και μη), με την προσαρμογή και αξιοποίηση της μεθόδου του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού.
- 4) Παρέχει τη δυνατότητα ποσοτικού προσδιορισμού των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού στα σημαντικότερα οικονομικά μεγέθη της εθνικής οικονομίας (Κατανάλωση, ΑΕΠ, Εθνικό Εισόδημα, Απασχόληση, Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών, Επενδύσεις, Δημόσια Έσοδα).
- 5) Πληροφορεί τους επιχειρηματίες των «κλάδων» του θαλάσσιου τουρισμού, καθώς και τα στελέχη της δημόσιας διοίκησης και των οργανισμών για την αποτελεσματικότητα των προσπάθειών τους στην επίτευξη των στόχων της τουριστικής επιχειρηματικής δραστηριότητας.
- 6) Συμβάλλει στην «ενδοκλαδική» συγκρισιμότητα των δυνατοτήτων και των ορίων ανάπτυξης κάθε δραστηριότητας του θαλάσσιου τουρισμού.
- 7) Παρέχει τη δυνατότητα της ένταξης του θαλάσσιου τουρισμού στο σύνολο της οικονομίας, η οποία είναι ιδιαίτερα σημαντική για την κατανόηση του ρόλου του.
- 8) Συμβάλλει και βοηθά στην προσπάθεια για μελλοντικές εκτιμήσεις των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού, με την επισήμανση των στοιχείων και των δεδομένων που απαιτούνται για μια ανάλογη έρευνα, αλλά και με τον τρόπο της προσέγγισης και της συλλογής τους.
- 9) Συμβάλλει στην άρση του ερευνητικού αδιεξόδου της τουριστικής ανάλυσης.
- 10) Συμβάλλει και βοηθά στην προσπάθεια για εκτιμήσεις των οικονομικών επιδράσεων του τουρισμού στο σύνολό του, με την εφαρμογή της μεθοδολογίας που χρησιμοποιεί.

Μέρος Πρώτο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΣ

2.1. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ-ΟΡΙΣΜΟΙ-ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Η απόδοση του όρου «θαλάσσιος τουρισμός», ως μία από τις ειδικές μορφές τουρισμού, μας παραπέμπει στην αναζήτηση της αμεσότερης και διαρκέστερης επαφής του περιηγητή με τη θάλασσα (Λεκάκου-Τζανάτος, 1998:2). Στον όρο «θαλάσσιος τουρισμός» μπορούμε επομένως να περιλάβουμε κάθε τουριστική δραστηριότητα που έχει σχέση με τη θάλασσα και τις ακτές. Εκτός από τη χρήση σκαφών αναψυχής και τις κρουαζιέρες, ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων, όπως το θαλάσσιο σκι, την ιστιοσανίδα (windsurfing), το υποβρύχιο ψάρεμα, τις υποβρύχιες καταδύσεις, την κολύμβηση και την περιήγηση σε θαλάσσια πάρκα.

Σύμφωνα με τον καθηγητή Michael Hall⁵, ο θαλάσσιος τουρισμός είναι στενά συνδεδεμένος με τον παράκτιο τουρισμό αλλά ταυτόχρονα περιλαμβάνει κάθε τουριστική δραστηριότητα που πηγάζει από τη θάλασσα, όπως ψάρεμα ανοικτής θαλάσσης και κρουαζιέρες. Ο Mark Orams⁶ (1999:9) ορίζει ότι ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει «εκείνες τις δραστηριότητες αναψυχής οι οποίες έχουν ως βάση ή επικεντρώνονται στο θαλάσσιο περιβάλλον, η κατανάλωση ή χρήση των οποίων προϋποθέτει να ταξιδέψει ο καταναλωτής μακριά από τον τόπο διαμονής του». Ο ορισμός αυτός έχει ιδιαίτερη σημασία διότι εκτός των βασικών στοιχείων που προσδιορίζουν τον καταναλωτή και τις δραστηριότητές του, δίνει έμφαση στο γεγονός ότι ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει παράκτιες δραστηριότητες, όπως παρακολούθηση θεαμάτων με θαλάσσια θηλαστικά (φάλαινες, δελφίνια, φώκιες), παραθαλάσσιους περιπάτους, χρήση κρουαζιερόπλοιων και δραστηριότητες yachting.

Με τον όρο «θαλάσσιος τουρισμός» αναφερόμαστε συνήθως στην ειδική μορφή τουρισμού, στην οποία η θάλασσα αποτελεί το κριτήριο διάκρισης του και ταυτόχρονα την *ειδοποιό διαφορά* σε σχέση με την κυρίαρχη μορφή του οργανωμένου παραθεριστικού ή μαζικού τουρισμού, καθώς και τις άλλες ειδικές μορφές τουρισμού.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι η δημιουργία της κατάλληλης υποδομής και ανωδομής, το κόστος της οποίας είναι ιδιαίτερα υψηλό, κυρίως σε ότι αφορά την κατασκευή σύγχρονων και άρτια εξοπλισμένων μαρινών για τον ελλιμενισμό, τον ανεφοδιασμό και την συνολική εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής, των επιβατών και των πληρωμάτων τους.

Η συμβολή των υποδομών και των μέσων της Ναυτιλίας στη συγκρότηση του ειδικού αυτού τουριστικού προϊόντος είναι αποφασιστική και περιλαμβάνει

⁵ Ο καθηγητής Michael Hall είναι Πρόεδρος του Τμήματος Τουρισμού, και προΐσταται της Διεθνούς Ένωσης Γεωγραφικών Μελετών για τον Τουρισμό και την Αναψυχή, στο Otago School of Business, University of Otago, Dunedin, Νέας Ζηλανδίας (31 October 2001.)

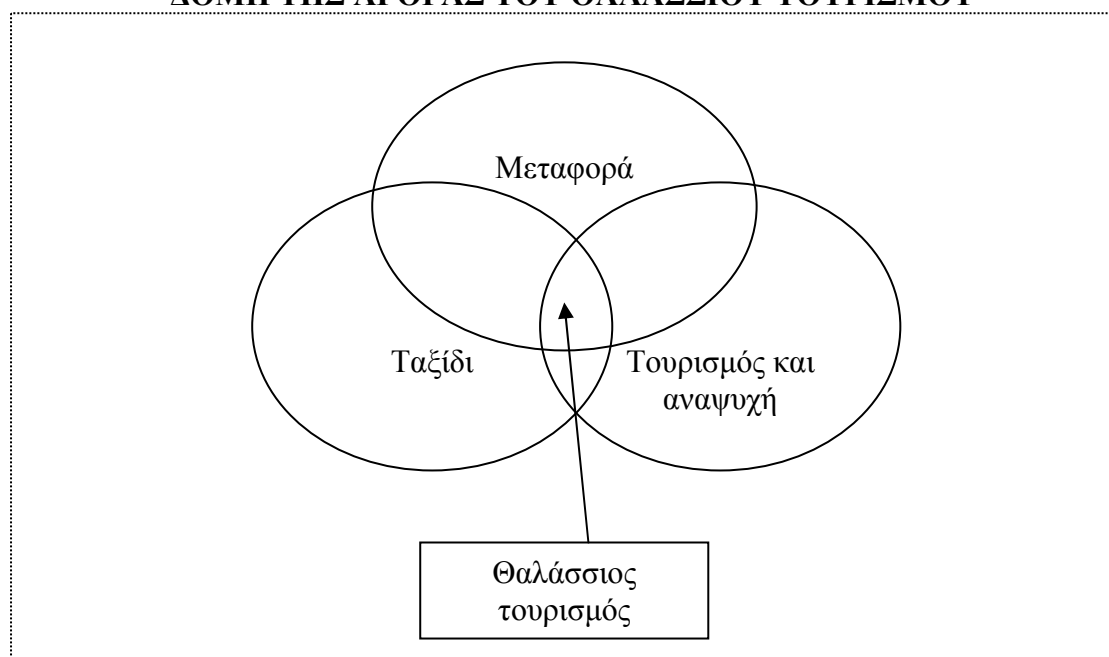
⁶ Ο Mark Orams είναι καθηγητής στο Κέντρο Τουριστικών Ερευνών του Massey University, στο Albany της Νέας Ζηλανδίας

από τη μια πλευρά τα λιμάνια, τις μαρίνες, τα καταφύγια σκαφών και τους θαλάσσιους δρόμους, ενώ από την άλλη τα σκάφη και τα πλοία, σαν ένα ολοκληρωμένο σύστημα πλήρως ενταγμένο στις δραστηριότητες της αναψυχής που παρέχει ο θαλάσσιος τουρισμός.

Με τη συμμετοχή της Ναυτιλίας ο θαλάσσιος τουρισμός αποκτά το πραγματικό του περιεχόμενο και εκφράζεται με τη θαλάσσια περιήγηση, αφού παρέχει στον περιηγητή την επιλογή να βιώσει πολλές από τις προσδοκώμενες εμπειρίες του μέσα στο θαλάσσιο περιβάλλον. Σε αντίθετη περίπτωση, τόσο η προσέγγιση της παράκτιας ζώνης με άλλα μεταφορικά συστήματα (κερσαία ή εναέρια) όσο και η εγκατάσταση σε παράκτια καταλύματα αποδυναμώνουν την αμεσότητα του περιηγητή με τη θάλασσα και μειώνουν τη διάρκεια επαφής του με αυτή.

Θαλάσσιος τουρισμός επομένως, είναι η ειδική μορφή τουρισμού με την επιλογή της οποίας ο καταναλωτής – τουρίστας αποφασίζει να περάσει τον περισσότερο ή και όλο το χρόνο των διακοπών του «εν πλω», επιλέγοντας ως τόπο διαμονής και ψυχαγωγίας ένα πλοίο, που προσφέρει ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα Θαλάσσιας περιήγησης, ή ένα σκάφος, στο οποίο μπορεί να συναποφασίσει για το πρόγραμμα της Θαλάσσιας περιήγησης που θα εκτελεστεί. Και στις δύο περιπτώσεις, πλοίο ή σκάφος είναι ταυτόχρονα και μέσα μετακίνησης.

ΣΧΗΜΑ 1.
ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ



Πηγή: G.P.Wild (International) Ltd, 2000. p.p.315-333

Όμως, έχει επικρατήσει, όλες οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τη θάλασσα, να μην αποτελούν κριτήριο διάκρισης και να μη θεωρούνται ως χαρακτηριστικό σημείο αναφοράς της ειδικής τουριστικής πελατείας του θαλάσσιου τουρισμού. Για παράδειγμα, δεν αποτελούν κριτήριο ή ειδικό ενδιαφέρον το κολύμπι, η ιστιοσανίδα και άλλα θαλάσσια σπορ, ή η μετάβαση στα νησιά με πλοία της ακτοπλοΐας.

Ως κριτήριο διάκρισης για τις δραστηριότητες θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, θεωρήσαμε μόνο τη συμμετοχή σε οργανωμένη κρουαζιέρα με

κρουαζιερόπλοιο και την πραγματοποίηση θαλάσσιων πλόων με τουριστικό πλοίο ή πλοιάριο⁷ επαγγελματικό ή αναψυχής, θαλαμηγό ή όχι, με πλήρωμα ή χωρίς (bareboat), ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο (οι επί μέρους διακρίσεις αναλύονται κατωτέρω). Κατά συνέπεια, όταν αναφερόμαστε στο θαλάσσιο τουρισμό, αναφερόμαστε σε δύο κύριες τουριστικές δραστηριότητες: στην **Κρουαζιεροπλοΐα** και στο **Yachting** (επαγγελματικό, δηλ. πραγματοποιούμενο με ολική ναύλωση επαγγελματικού πλοίου).

Από τις μορφές θαλάσσιου τουρισμού που έχουν αναφερθεί και έχουν τα χαρακτηριστικά οργανωμένης αγοράς και ως εκ τούτου θεωρούνται κύρια προϊόντα του θαλάσσιου τουρισμού είναι οι **Κρουαζιέρες** και η **Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση**, που προσφέρει η χρήση σκαφών αναψυχής (**yachting**). Οι υπόλοιπες δραστηριότητες που έχουν αναφερθεί παραπάνω ασκούνται ανοργάνωτα και σποραδικά.

Οι κυριότερες λοιπόν μορφές της οργανωμένης αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού διεθνώς (Miller M.L., Auyong J., 1991: 80-99), είναι:

- α) Η Κρουαζιεροπλοΐα
- β) Η Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση

2.2. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΔΙΕΘΝΩΣ

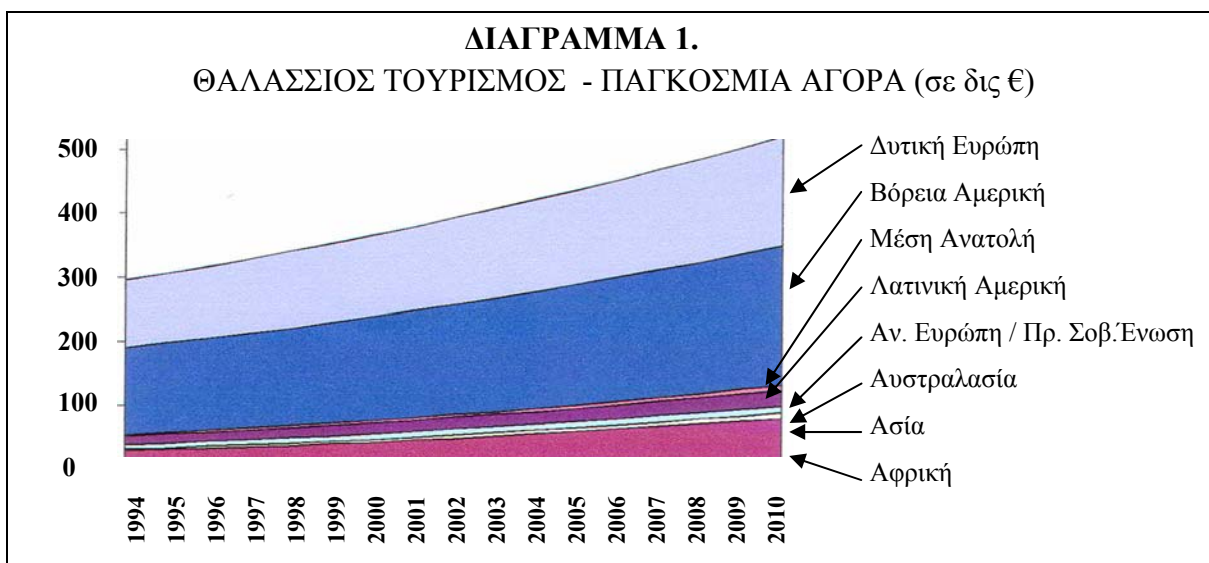
Η παγκόσμια αγορά του θαλάσσιου τουρισμού για το 2005 εκτιμάται σε €174 δις, δηλαδή ποσοστό 10,5% των συνολικών δαπανών του τουρισμού. Το μέγεθος αυτό είναι εξαιρετικά σημαντικό, αλλά το πόσο αναλογεί σε κάθε «υποκλάδο» (επιμέρους δραστηριότητα) είναι αντικείμενο πολλών αντιπαραθέσεων μεταξύ των εκπροσώπων τους (Douglas-Westwood Ltd, 2005:36).

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι σε αυτό το σύνολο δεν περιλαμβάνονται το ταξίδι και οι δαπάνες στις παράκτιες περιοχές, οι οποίες εάν περιλαμβάνονταν θα διαμόρφωναν έναν ευρύτερο προσδιορισμό του τομέα. Συνολικά ο τομέας του τουρισμού, συμπεριλαμβανομένου και του θαλάσσιου τουρισμού, έχει σημειώσει σημαντική αύξηση τις τελευταίες δεκαετίες και έχει εξελιχθεί σε μια από τις μεγαλύτερες βιομηχανίες. Έχει εκτιμηθεί ότι περισσότεροι από το μισό πληθυσμό του πλανήτη κατοικούν σε απόσταση 60 χλμ ή λιγότερο από παράκτιες περιοχές, με το ποσοστό αυτό να αυξάνεται διαρκώς. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την περαιτέρω αύξηση της ζήτησης των δραστηριοτήτων τουρισμού και αναψυχής.

Τα διαθέσιμα στοιχεία παγκοσμίως, συνήθως αναφέρονται στις διεθνείς τουριστικές εισπράξεις, στις οποίες δεν περιλαμβάνεται το σημαντικό μερίδιο της εσωτερικής αγοράς. Τα δεδομένα για το Ηνωμένο Βασίλειο (ΗΒ) και τις ΗΠΑ, δείχνουν ότι από τις συνολικές τουριστικές δαπάνες στο ΗΒ, που εκτιμήθηκαν σε €107 δις το 2003, μόνο το 18% προήλθε από αλλοδαπούς τουρίστες. Η εικόνα στις ΗΠΑ είναι παρόμοια με μόνο το 12% των συνολικών δαπανών να προέρχονται από εισερχόμενους (αλλοδαπούς) τουρίστες. Οι αναπτυσσόμενες χώρες γενικά, εμφανίζουν αντίστροφη εικόνα από αυτή που παρατηρείται στις ΗΠΑ και το ΗΒ, με μεγαλύτερα ποσοστά διεθνούς (εισερχόμενου) τουρισμού. Το σύνολο του παγκόσμιου τουρισμού για το 2004 έχει εκτιμηθεί σε €1,586 δις (World Tourism Organization, Tourism Highlights Edition 2004).

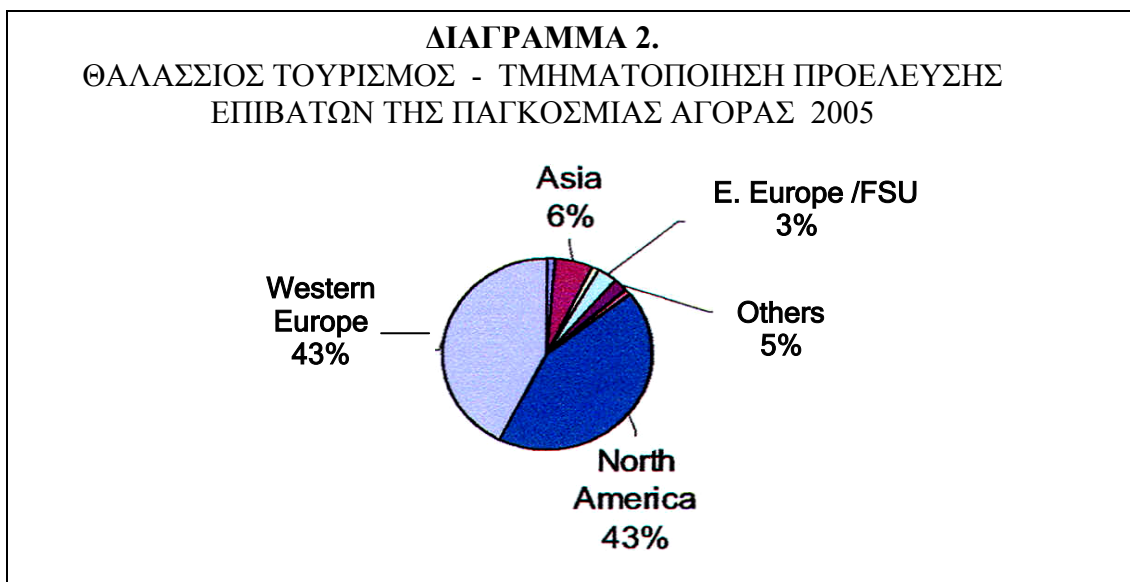
⁷ Ο όρος «τουριστικό πλοίο» επικράτησε από την έναρξη ισχύος του σχετικού Ν. 438 το 1976 μέχρι πρότινος (Νοέμβριος 1999) οπότε και με τον νέο Ν.2743 αντικαταστάθηκε με τον όρο «πλοίο αναψυχής», που μέχρι τότε υποδήλωνε μόνο τα ιδιωτικής χρήσης σκάφη.

Στο Διάγραμμα 1 που ακολουθεί εμφανίζονται οι κυριότερες αγορές που συγκροτούν την παγκόσμια αγορά του θαλάσσιου τουρισμού.



Πηγή: Douglas-Westwood 2005

Στο Διάγραμμα 2 εμφανίζεται η προέλευση των τουριστών – καταναλωτών του θαλάσσιου τουρισμού. Η Βόρεια Αμερική και η Δυτική Ευρώπη καταλαμβάνουν τις πρώτες θέσεις με συμμετοχή 43% η κάθε μια στο σύνολο της παγκόσμιας αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού. Ακολουθούν η Ασία με 6% και η Ανατολική Ευρώπη με 3%.



Πηγή: Douglas-Westwood 2005

Με βάση τις διεθνείς αφίξεις τουριστών από το 1995 μέχρι σήμερα, η πρόβλεψη για την εξέλιξη των αφίξεων τα επόμενα δεκαπέντε χρόνια είναι της τάξεως του 4,1 % ετήσιο ποσοστό αύξησης μέχρι το 2020. Το ποσοστό αύξησης για την Ευρώπη είναι χαμηλότερο και εκτιμάται στο 3% κατά τη διάρκεια της

ίδιας περιόδου. Με βάση τη διακύμανση των περιφερειακών δεικτών ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού και με ετήσιο ποσοστό παγκόσμιας αύξησης 3% ετησίως από το 2005, το συνολικό μέγεθος του εκτιμάται ότι θα είναι €205 δις το 2010 (World Tourism Organization, *Tourism 2020 Vision*).

Η συνολική αγορά του θαλάσσιου τουρισμού στη δυτική Ευρώπη έχει αποτιμηθεί σε €74 δις για το 2005. Αν και το μεγαλύτερο μέρος του θαλάσσιου τουρισμού της Ευρώπης κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 40 ετών, παραδοσιακά επικεντρώνονταν στη Μεσόγειο, έχει παρατηρηθεί ισχυρή αύξηση για τις αγορές της βόρειας Ευρώπης, όπου προωθείται η αναδιαμόρφωση των περιοχών παλαιών λιμένων και μαρινών. Οι ακτές της Βαλτικής και της Βόρειας Θάλασσας αποτελούν ελκυστικούς προορισμούς για δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού με δημοφιλή και καλά αναπτυγμένα θέρετρα (όπως το Sylt, το Amrum, το St Peter-Ording, το Schlei, οι ακτές του Kiel, ο κόλπος Lübeck και οι εκβολές του Flensburg) που προσφέρονται για ναυσιπλοΐα, ναυταθλητικές δραστηριότητες και περιηγήσεις στις παράκτιες πόλεις (Douglas-Westwood Ltd, 2005:37).

Η τουριστική δαπάνη που προκαλείται από το σύνολο των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού παγκοσμίως εκτιμάται σε € 168 δις για το 2004, ποσοστό 10,5% της συνολικής τουριστικής δαπάνης. Μεταξύ των διαφόρων περιοχών της γης, η Βόρεια Αμερική καταλαμβάνει την πρώτη θέση με συνολική κατανάλωση €73 δις, ακολουθεί η Δυτική Ευρώπη με €72 δις, η Ασία με €10 δις, η Ανατολική Ευρώπη με €5 δις και η Λατινική Αμερική (περιλαμβάνει την Καραϊβική) με €4 δις. Οι προβλέψεις της παγκόσμιας τουριστικής κίνησης είναι ότι θα σημειωθεί μέση ετήσια αύξηση 4,1% στις διεθνείς αφίξεις για το διάστημα 2005 – 2020. Ο ρυθμός αύξησης στην Ευρώπη για το ίδιο διάστημα θα είναι μικρότερος και θα φτάνει το 3% (Douglas-Westwood Ltd, 2005:37-38).

Ο θαλάσσιος τουρισμός στο χώρο της Μεσογείου γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη κυρίως από τη δεκαετία του 1960. Γεωγραφικά εντοπίζεται στα βόρεια παράλια της Μεσογείου και είναι εντονότερη στα βορειοδυτικά, παρά στα βορειοανατολικά παράλια (που περιλαμβάνουν και την Ελλάδα). Από τη σκοπιά της ζήτησης και της προσφοράς του θαλάσσιου τουρισμού, αξιόλογη θέση κατέχουν στη Μεσόγειο η Γαλλία, η Ιταλία και η Ισπανία, οι ακτές της πρώην Γιουγκοσλαβίας, η Ελλάδα και η Τουρκία, ενώ “ανοίγματα” στο θαλάσσιο τουρισμό κάνουν και οι χώρες των ανατολικών και νοτίων παραλίων της Μεσογείου (π.χ. Κύπρος, Ισραήλ, Τυνησία, Μάλτα).

Τα ποσοτικά στοιχεία της ζήτησης θαλάσσιου τουρισμού (πλόες) ή της ζήτησης θέσεων σε μαρίνες, που μπορεί κανείς να αναζητήσει στην υφιστάμενη βιβλιογραφία είναι αντιφατικά. Σε γενικές γραμμές μπορεί να εκτιμηθεί ότι υφίσταται στη Μεσόγειο ζήτηση για 1,5-2,0 εκατομ. θέσεις ελλιμενισμού για τουριστικά πλοία, ενώ η υφιστάμενη προσφορά δεν υπερβαίνει τις 200.000 θέσεις.

Σε περίπου 40.000 υπολογίζονται οι θέσεις ελλιμενισμού στο μεσογειακό τμήμα των παραλίων της Γαλλίας (και άνω των 20.000 στα παράλια του Ατλαντικού), σε 50.000 της Ιταλίας, σε περίπου 50.000 της Ισπανίας, σε 13.600 της Τουρκίας και σε 5.000 της πρώην Γιουγκοσλαβίας. Η υποδομή σε μαρίνες σε ορισμένες Μεσογειακές χώρες το 2002 είχε την ακόλουθη σύνθεση: Ισπανία 260, Τουρκία 15, Κύπρος 2, Πορτογαλία 17, Αίγυπτος 2 και Ελλάδα 15.

Δεδομένου ότι η υφιστάμενη ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού είναι πολλαπλάσια της προσφοράς, ο μεγαλύτερος όγκος των τουριστικών πλοίων

ελλιμενίζεται σε λιμενικές εγκαταστάσεις, που έχουν άλλο προορισμό (εμπορικά λιμάνια, αλιευτικά καταφύγια, παραδοσιακά λιμάνια παραθαλάσσιων οικισμών, λιμενίσκοι ναυταθλητικών ομίλων κλπ) και σε συνθήκες μειωμένων εξυπηρετήσεων σε σχέση με μια οργανωμένη μαρίνα. Η Τουρκία, σε μια προσπάθεια να αξιοποιήσει όσο το δυνατόν περισσότερο τη ζήτηση θαλάσσιου τουρισμού και να αυξήσει τη σύνδεσή του με την παραγωγή του δευτερογενούς τομέα και την απασχόληση, υιοθέτησε το μοντέλο των ξύλινων σκαφών (κάτι μεταξύ καϊκιού και motor-sailer), που ναυπηγούνται σε τουρκικά ναυπηγεία και έχουν το πλεονέκτημα, ότι εκναυλώνονται με πλήρωμα, δημιουργώντας έτσι συγκριτικά υψηλότερα επίπεδα απασχόλησης.

Η έντονη στενότητα θέσεων στο βορειοδυτικό παράλιο άξονα της Μεσογείου ήδη από τη 10ετία του 1980 σε συνδυασμό με το βαθμιαία αυξανόμενο κόστος των προσφερομένων υπηρεσιών, δημιούργησε πιέσεις για θέσεις ελλιμενισμού στη βορειοανατολική λεκάνη της Μεσογείου και στο νότιο άξονά της, όπου ήδη από την περίοδο αυτή παρατηρείται σημαντική αύξηση των σύγχρονων μαρινών.

Στις ανεπτυγμένες χώρες του Μεσογειακού βορρά (όπως άλλωστε συμβαίνει στη Βρετανία, τη Σκανδιναβία και τις ΗΠΑ) η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού συνδέεται με την άνθιση της ναυπηγικής βιομηχανίας και ιδίως της βιομηχανίας των πλαστικών σκαφών, όπως επίσης συνδέεται με την αύξηση της αναγνώρισης του ναυταθλητισμού στη συνείδηση της κοινής γνώμης⁸. Το ίδιο, σε μικρότερο βαθμό, ισχύει και για την Ιταλία, που διαθέτει και αξιόλογη βιομηχανία ιστιοφόρων και μηχανοκίνητων σκαφών, αλλά και συμμετοχές σε διεθνούς σημασίας ιστιοπλοϊκές διοργανώσεις με πιο πρόσφατη αυτή του σκάφους της Prada «Luna Rossa» στο America's Cup στο Auckland της Ν. Ζηλανδίας.

2.3. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα άρχισε να αναπτύσσεται τη δεκαετία του '60 και, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, εξελίσσεται με γρήγορους ρυθμούς, σύμφωνα με όλα τα ποσοτικά στοιχεία των δραστηριοτήτων του. (www.grektourism.gr/ θαλάσσιος τουρισμός) (www.Traveling Internet/Traveling news/ «Επεκτείνονται οι ειδικές μορφές τουρισμού»)

Στα κύρια προϊόντα του θαλάσσιου τουρισμού που αναφέρθηκαν προηγουμένως και συγκροτούν τη διεθνή αγορά (Κρουαζιέρα και Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση [yachting]), **εντάσσεται ως χωριστό προϊόν** και η Ημερήσια Θαλάσσια Περιήγηση (δηλαδή οι ημερήσιες κρουαζιέρες) η οποία συγκροτεί τη δραστηριότητα της **Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας**. Οι κυριότερες μορφές της οργανωμένης αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, που θα αναλυθούν στην συνέχεια είναι:

- α) Η Κρουαζιεροπλοΐα
- β) Η Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση
- γ) Η Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία

⁸ Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Γαλλία είναι στενά συνδεδεμένη με την κυριαρχία των γαλλικής κατασκευής πλαστικών σκαφών Jeanneau και Beneteau, που με τη σειρά της συνδέεται με τους ιστιοπλοϊκούς άθλους των γνωστών Γάλλων ιστιοπλόων, όπως ο Eric Tabarly, ο Olivier de Kersauzon, η Florence Artaud, ο Titouan Lamazou, ο Marc Pajot, ο Bruno Loick Peyron, και πιο πρόσφατα η Isabelle Autissier και ο Christophe Auguin κλπ.

Οι Κρουαζιέρες που προσφέρονται εντάσσονται στο σύνολό τους στην κατηγορία των διεθνών κρουαζιέρων, και συγκεκριμένα των Μεσογειακών. Για ένα μεγάλο αριθμό προγραμμάτων κρουαζιέρας, τα Ελληνικά λιμάνια αποτελούν τον κύριο προορισμό, με συμπληρωματικούς προορισμούς γειτονικά λιμάνια της Ιταλίας, της Τουρκίας, της Κύπρου ή της Αιγύπτου. Σε άλλα προγράμματα, η Ελλάδα αποτελεί συμπληρωματικό προορισμό, με προσέγγιση λίγων ή ακόμα και ενός λιμανιού.

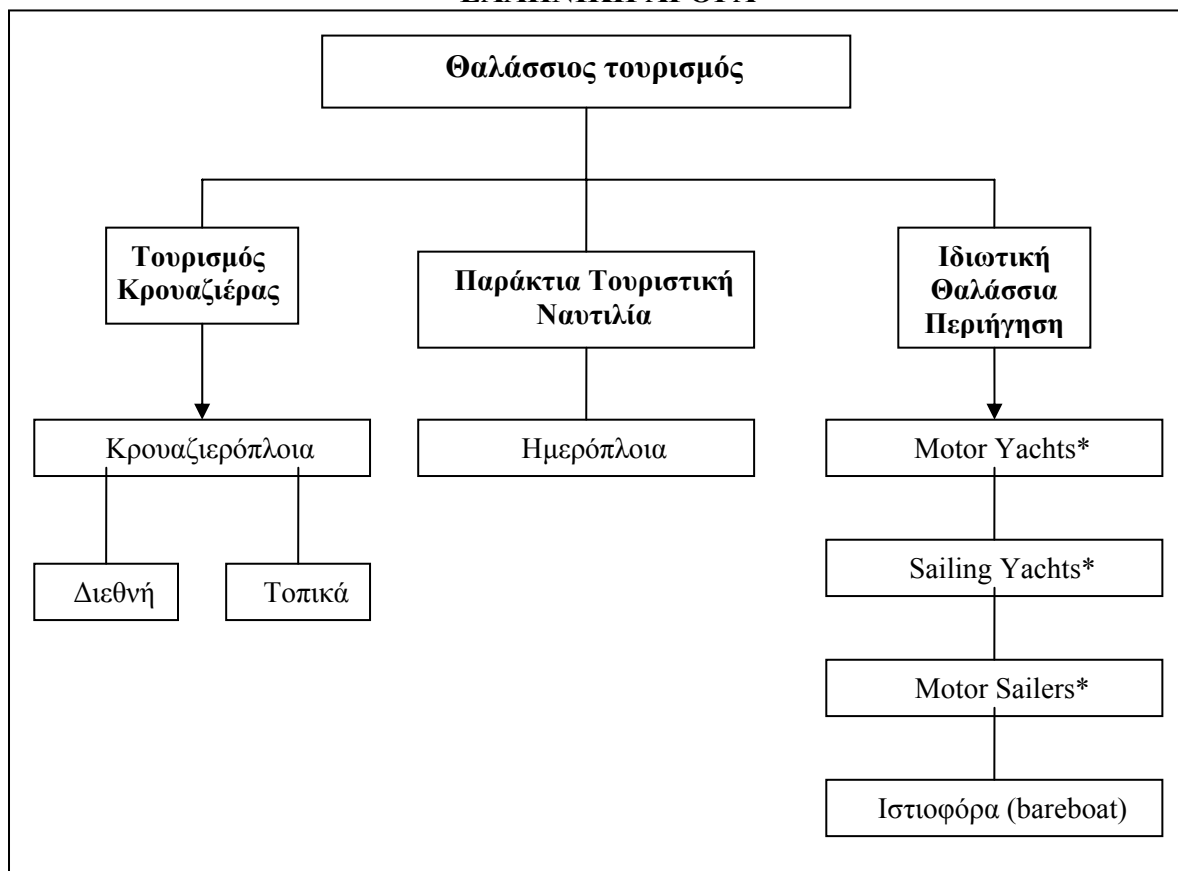
Το γιώτινγκ εμφανίζει στη Ελλάδα μια ανοδική πορεία και είναι εξαιρετικά δημοφιλές, τόσο στους αλλοδαπούς όσο και στους Έλληνες. Το υφιστάμενο δίκτυο μαρίνων και καταφυγίων τουριστικών σκαφών, αν και χρήζει περαιτέρω ανάπτυξης και βελτίωσης, παρέχει επιλογές θαλάσσιων περιηγήσεων που μπορούν να προσφέρουν στον επισκέπτη, πέρα από την απόλαυση της θαλάσσιας διαδρομής, τη γνωριμία πολλών περιοχών της νησιωτικής και της ηπειρωτικής Ελλάδας. Η Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση στην Ελλάδα προσφέρεται με επανδρωμένα σκάφη αναψυχής (motor yachts κλπ) ή με ιστιοφόρα που συνήθως ναυλώνονται χωρίς πλήρωμα.

Ενδιαφέρουσα είναι η περίπτωση της Τουρκίας, που από τα τέλη της 10ετίας του 1970 κινητοποιείται συστηματικά στο χώρο των μαρίνων, με αποτέλεσμα σήμερα να προηγείται σημαντικά της χώρας μας σε αριθμό θέσεων ελλιμενισμού όσο και σε οργάνωση και επίπεδο προσφερομένων υπηρεσιών. Η Τουρκία έχει κατορθώσει να προσελκύσει σημαντική πελατεία για μόνιμο (διαχείριση, τακτική ετήσια συντήρηση) ή προσωρινό ελλιμενισμό. Αν και προωθεί εξ' ίσου συστηματικά τις θαλάσσιες διαδρομές στα παράλια της, η Τουρκία στην πράξη έχει κατορθώσει να ελλιμενίζει και να εκμεταλλεύεται τουριστικά πλοία που κινούνται προς τα ελληνικά νησιά, αξιοποιώντας έτσι για λογαριασμό της το συγκριτικό πλεονέκτημα που δεν κατόρθωσε να εκμεταλλευτεί έγκαιρα η Ελλάδα. Είναι χαρακτηριστικό ότι ακόμη και ελληνικές ναυλομεσιτικές επιχειρήσεις διαθέτουν «βάση» εξυπηρέτησης και ναυλώσεων στην Τουρκία, εκμεταλλεζόμενες το σχετικά ευνοϊκότερο επιχειρηματικό κλίμα που υπάρχει στη χώρα αυτή και την ευνοϊκή (φορολογική κλπ) μεταχείριση των ξένων επαγγελματιών.

Τα Ημερόπλοια προσφέρουν τις Ημερήσιες Κρουαζιέρες από ηπειρωτικά ή νησιωτικά λιμάνια σε παράκτιους ή νησιωτικούς προορισμούς, στο πλαίσιο των προγραμματισμένων ημερήσιων θαλάσσιων εκδρομών που διοργανώνουν οι τουριστικοί πράκτορες.

Στο σχήμα που ακολουθεί αποτυπώνεται το σύνολο της αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα. Λεπτομερής αναφορά των χαρακτηριστικών των πλοίων και των προγραμμάτων του θαλάσσιου τουρισμού, γίνεται στα αντίστοιχα κεφάλαια της Κρουαζιέρας, της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης και της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας.

ΣΧΗΜΑ 2.
ΤΜΗΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ



* Είναι Επανδρωμένα. Τα Ιστιοφόρα ναυλώνονται χωρίς πλήρωμα

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στη συνέχεια θα γίνει σύντομη αναφορά στο θεσμικό και νομοθετικό πλαίσιο της λειτουργίας του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, με σκοπό τη σαφή διατύπωση και ερμηνεία των όρων που αφορούν στο χαρακτηρισμό και στη διάκριση των μέσων παροχής των προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού, η οποία είναι απαραίτητη για την προσέγγιση των οικονομικών μεγεθών που αφορούν στις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού. Κρίνεται σκόπιμο, για την πλήρη και ορθή εκτίμηση των οικονομικών μεγεθών των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού να παρατεθούν οι προσδιορισμοί της νομοθεσίας που καθορίζουν ποια είναι τα επαγγελματικά πλοία και σκάφη.

Ειδικά «καταλύματα» (και συγχρόνως μεταφορικά μέσα) στην υπηρεσία του θαλάσσιου τουρισμού είναι: **α) τα Επαγγελματικά Τουριστικά Πλοία και Πλοιάρια** και **β) τα Κρουαζιερόπλοια**. Σύμφωνα με τον Ν. 438/76, **τουριστικό πλοίο ή πλοιάριο** είναι «κάθε σκάφος, που μπορεί να κινηθεί αυτοδύναμα στη θάλασσα, με ή χωρίς θαλάμους ενδιαίτησης και διανυκτέρευσης (δηλαδή «θαλαμηγό» ή όχι), που λόγω της ευ γένει κατασκευής του, χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση πλόων θαλάσσιας αναψυχής και περιήγησης». Αρχικά η δυναμικότητα των θαλαμηγών τουριστικών πλοίων δεν μπορούσε να υπερβαίνει τα 25 άτομα, εξαιρουμένου του πληρώματος, όμως η τροποποίηση του νόμου αύξησε τη δυναμικότητα σε 49 άτομα.

Τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία και πλοιάρια είναι αυτά που εκναυλώνονται και μάλιστα με τη μορφή της ολικής ναύλωσης (και όχι με εισιτήριο, όπως τα Κρουαζιερόπλοια), και αυτό είναι το κριτήριο διάκρισής τους από τα «τουριστικά πλοία αναψυχής», δηλαδή τα χρησιμοποιούμενα από τους πλοιοκτήτες τους για πλόες χωρίς ναύλο και τα «ναυταθλητικά», δηλαδή τα χρησιμοποιούμενα από αναγνωρισμένους ναυταθλητικούς ομίλους για ιστιοπλοϊκούς αγώνες.

Ο Ν. 438/76 ρυθμίζει, μεταξύ άλλων τον τρόπο της αναγνώρισης ενός τουριστικού πλοίου ως επαγγελματικού, τις υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη, θέματα σχετικά με την υποχρεωτική είσπραξη ελάχιστου ναύλου σε συνάλλαγμα και τη μετατροπή του στο ισότιμο νόμισμα της χώρας, τον τρόπο της αναγνώρισης πλοίου με ξένη σημαία ως επαγγελματικού, κ.λ.π. Ας σημειωθεί ότι, κατά κανόνα, τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία έχουν Ελληνική σημαία, ενώ μετά την άρση του cabotage (1/11/2002, Ν.2932/2001) είναι δυνατή η αναγνώριση πλοίου με ξένη σημαία ως επαγγελματικού.

Σύμφωνα με τον ισχύοντα Ν.2743/99, ο οποίος αντικατέστησε τον Ν. 438/76, οι κυριότεροι όροι που χρησιμοποιούνται έχουν την ακόλουθη έννοια:

α) «Πλοίο αναψυχής»: Κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων, το οποίο, είτε διαθέτει είτε όχι χώρους ενδιαίτησης, έχει τη δυνατότητα από τη γενική κατασκευή του, να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης.

β) «Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής»: Το πλοίο αναψυχής, που έχει μεταφορική ικανότητα μέχρι και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει χώρους ενδιαίτησης, πέραν αυτών του πληρώματος, και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση.

γ) «Ιστιοφόρο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής»: Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει επαρκή ιστιοφορία, ως κύριο μέσο πρόωσης, φέρει βοηθητικό κινητήρα πρόωσης και συγκεντρώνει τα κριτήρια καθορισμού του ως ιστιοφόρου, όπως αυτά ισχύουν.

δ) «Μηχανοκίνητο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής»: Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει μηχανή, ως κύριο μέσο πρόωσης για ναυσιπλοΐα, και βοηθητικό μέσο πρόωσης, εάν αυτό απαιτείται από τις κείμενες διατάξεις, το οποίο και αναφέρεται στο πιστοποιητικό ασφαλείας.

ε) «Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής»: Το πλοίο αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικό σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού.

Το νομικό καθεστώς που καθορίζεται από τους 438/76 και Ν.2743/99 περιλαμβάνει διατάξεις που ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών τουριστικών πλοίων, καθώς και την προσέλκυση πλοίων στο Ελληνικό νηολόγιο. Ουσιαστικά, οι νομοθετικές ρυθμίσεις των ανωτέρω νόμων στοχεύουν στην προστασία του «κλάδου» από τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής (που σχεδόν στο σύνολό τους φέρουν ξένη σημαία) τα οποία για λόγους φορολογικούς επιδιώκουν να εμφανίζονται ως επαγγελματικά, με αποτέλεσμα να θίγονται τα συμφέροντα των επαγγελματιών.

Τα Κρουαζιερόπλοια πραγματοποιούν κρουαζιέρες στις οποίες μετέχουν ομάδες τουριστών ή μεμονωμένοι τουρίστες, καταβάλλοντας κάποιο αντίτιμο κατ' άτομο για ένα «πακέτο» υπηρεσιών (μεταφορά, γεύματα, διασκέδαση, εκδρομές, κλπ.) και διέπονται από τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και το

Ευρωπαϊκό και Εθνικό Δίκαιο περί παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές.

Και οι δύο μορφές θαλάσσιων καταλυμάτων εποπτεύονται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (και όχι από τον Ε.Ο.Τ.). Οι ναυλομεσίτες επιτελούν κατά συνέπεια τουριστικό επάγγελμα, οι όροι άσκησης του οποίου διέπονται (κατ' εξουσιοδότηση του παραπάνω νόμου) από κοινή απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και του εποπτεύοντα του Ε.Ο.Τ. Υπουργού Τουρισμού. Τα ναυλομεσιτικά γραφεία ιδρύονται και λειτουργούν με βάση ρυθμίσεις ανάλογες με εκείνες των τουριστικών γραφείων.

Η Επαγγελματική Ένωση των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών που έχουν στην ιδιοκτησία τους Κρουαζιερόπλοια (τα οποία φέρουν την Ελληνική σημαία) είναι ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.), πρώην Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων (Ε.Ε.Ε.Π.).

Οι Επαγγελματικές Ενώσεις του κλάδου των Πλοιοκτητών Τουριστικών σκαφών είναι η Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (Ε.Π.Ε.Σ.Τ.) και το Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος (Σ.Ι.Τ.Ε.Σ.Α.Π.), τα μέλη των οποίων ανήκουν στο Ναυτικό επιμελητήριο.

Η Επαγγελματική Ένωση των ιδιοκτητών των Ημερόπλοιων είναι η Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ημερόπλοιων Σκαφών (Π.Ε.Ν.Π.Η.Σ.), τα μέλη της οποίας στην Γ.Σ. της 20/11/2005, αποφάσισαν ομόφωνα την μετονομασία σε Π.Ε.Ν.Τ.Η.Σ., αντικαθιστώντας τη λέξη «Πλοιοκτητών» από τον τίτλο της ονομασίας τους με τη λέξη «Τουριστικών».

Το φορολογικό καθεστώς το οποίο ρυθμίζει τα πλαίσια λειτουργίας των επιχειρήσεων του θαλάσσιου τουρισμού, καθορίζεται από το Ν.1642/1986, όπως τροποποιήθηκε με τον Κωδ.Νομ. 2859/2000 και το Ν. 3453/2006, ενώ οι ειδικές απαλλαγές που ισχύουν για κάθε δραστηριότητα και για συγκεκριμένες εμπορικές συναλλαγές αναφέρονται στο άρθρο 22. Η αναφορά στις διατάξεις που καθορίζουν τους ισχύοντες συντελεστές ΦΠΑ κρίνεται σκόπιμη για την προσέγγιση των οικονομικών μεγεθών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού.

Ο Φ.Π.Α. στα ναυλοσύμφωνα των επαγγελματικών τουριστικών σκαφών αναψυχής καθορίζεται ως εξής (Γιαννακούρης Π., & Κουκοβίνης Β. (1998):

1. (α) Τα τουριστικά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και πέραν των χωρικών μας υδάτων, όταν αποδεδειγμένα προσεγγίζουν ξένο λιμάνι, **απαλλάσσονται από το Φ.Π.Α.**
- (β) Τα τουριστικά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και πέραν των χωρικών μας υδάτων χωρίς να αποδεικνύουν την προσέγγισή τους σε ξένο λιμένα, δικαιούνται ποσοστό έκπτωσης Φ.Π.Α. 60% (κατηγορία Ι).
2. (α) Τα τουριστικά πλοία που αναχωρούν από ελληνικό λιμάνι και εκτελούν πλόες μεγάλης ακτοπλοΐας (π.χ. Πειραιάς, Κέρκυρα, Βόρεια Ελλάδα, Μυτιλήνη, Κρήτη και Δωδεκάνησα) υπόκεινται σε **ποσοστό έκπτωσης ΦΠΑ 50%** (Κατηγορία ΙΙ).
- (β) Τα τουριστικά πλοία που αναχωρούν από ελληνικό λιμάνι και εκτελούν πλόες μικρής ακτοπλοΐας (π.χ. Πειραιάς προς Κυκλάδες, Β. Σποράδες, Ζάκυνθο, Κεφαλληνία, Κέρκυρα δικαιούνται **ποσοστό έκπτωσης Φ.Π.Α. 40%** (Κατηγορία ΙΙΙ).
- (γ) Τα τουριστικά πλοία που εκτελούν πλόες περιορισμένης έκτασης (π.χ. πλόες από Πειραιά προς λιμένες Σαρωνικού και Αργολικού ή από λιμένες

Β. και Ν. Ευβοϊκού μέχρι το Βόλο ή μεταξύ λιμένων εντός του Κορινθιακού μέχρι Πάτρα) υπάγονται σε συντελεστή Φ.Π.Α. 8%.

Η μη ολική ναύλωση επαγγελματικών σκαφών γενικά απαλλάσσεται από ΦΠΑ με την προϋπόθεση ότι τα σκάφη αυτά προσεγγίζουν κατά την πραγματοποίηση των πλόων τους εκτός των Ελληνικών λιμένων και σε λιμένες άλλων χωρών. Εφόσον τα σκάφη αυτά πλέουν ή παραμένουν εκτός χωρικών υδάτων, απαλλάσσεται του ΦΠΑ μόνο το μέρος των ακαθαρίστων εσόδων τους που αναλογεί πέραν των χωρικών υδάτων (Γιαννακούρης Π., & Κουκοβίνης Β. (1998:655). Σύμφωνα με την απόφαση ΠΟΛ. 1156/97, τα Κρουαζιερόπλοια που προσεγγίζουν τουλάχιστον ένα λιμάνι εκτός συνθήκης Schengen, έχουν πλήρη απαλλαγή από τον ΦΠΑ για όλη την κρουαζιέρα. Η περίπτωση αυτή αφορά το σύνολο των κρουαζιέρων που παράγονται στην Ελλάδα, διότι σε όλες τις κρουαζιέρες γίνεται προσέγγιση πέραν των Ελληνικών λιμένων και σε τουλάχιστον ένα λιμένα εκτός της συνθήκης Schengen, με αποτέλεσμα την πλήρη απαλλαγή από ΦΠΑ (Βλέπε υποκεφάλαιο 6.1 Παραδοχές και Υποθέσεις).

Οι προαναφερθείσες φορολογικές ρυθμίσεις και το ισχύον νομικό καθεστώς, παρέχουν πληροφορίες απαραίτητες για την εκτίμηση των οικονομικών μεγεθών (όπως η παραγωγή των σχετικών κλάδων σε καθαρή βάση, τα Δημόσια έσοδα κ.ά.) κάθε δραστηριότητας του θαλάσσιου τουρισμού, σύμφωνα με τις οδηγίες και τις απαιτήσεις της μεθόδου του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού.

2.4. ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται αναλυτικά οι κύριες δραστηριότητες που συγκροτούν τον «κλάδο» του θαλάσσιου τουρισμού. Η προσέγγιση περιλαμβάνει την παγκόσμια αγορά, για όποιες δραστηριότητες υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία, και την Ελληνική αγορά για κάθε δραστηριότητα χωριστά. Γίνεται εκτενής αναφορά σε κάθε μία δραστηριότητα σε θεωρητικό επίπεδο και σε επίπεδο οικονομικών μεγεθών. Συγκεκριμένα περιγράφονται η ιστορική αναδρομή, οι παρεχόμενες υπηρεσίες, τα χαρακτηριστικά των καταναλωτών. Διατυπώνονται εννοιολογικά οι δραστηριότητες με σαφείς ορισμούς που αποδίδουν το περιεχόμενο της λειτουργίας τους και των προϊόντων που παρέχουν. Στην οικονομική προσέγγιση των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού περιλαμβάνονται η αποτίμηση του μεγέθους της αγοράς σε διεθνές και εθνικό επίπεδο, ο αριθμός των τουριστών-καταναλωτών κάθε δραστηριότητας, οι τιμές διάθεσης των προϊόντων κάθε δραστηριότητας και οι διακυμάνσεις που έχουν σημειωθεί τα τελευταία έτη, καθώς και τα μεγέθη της προσφοράς (αριθμός κρουαζιερόπλοιων και η μεταφορική ικανότητά τους σε αριθμό κλινών, η ποσότητα των σκαφών αναψυχής και των τουριστικών πλοίων των ημερήσιων κρουαζιέρων).

2.4.1. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας εντάσσεται στον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού. Αποτελεί δυναμική αγορά με σημαντικές επενδύσεις που γίνονται κυρίως σε λιμενικές εγκαταστάσεις παγκοσμίως, αλλά και στη ναυπήγηση πολυτελών κρουαζιερόπλοιων. Αποτελεί αξιόλογη συναλλαγματοφόρο δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού, η οποία παρουσιάζει διεθνώς σημαντική αύξηση ζήτησης.

Κρουαζιεροπλοΐα είναι η δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού που έχει ως αποκλειστικό αντικείμενο την παροχή του τουριστικού προϊόντος της κρουαζιέρας. Η κρουαζιέρα ως έννοια είναι πολυσύνθετη και συνδυάζει ένα μεγάλο μέρος της γνωστής «τουριστικής αλυσίδας»: μεταφορά, εστίαση, τουρισμός, ψυχαγωγία και ταξίδι (Wild and Dearing, 2000). Η σημερινή οργανωμένη κρουαζιέρα συνδυάζει εκτός των παραπάνω και στοιχεία αγοράς προϊόντων (shopping), μορφωτικές και αθλητικές δραστηριότητες και αποτελεί από μόνη της ένα ιδιόμορφο «προορισμό». Τουρισμός κρουαζιέρας ορίζεται οποιοδήποτε ταξίδι αναψυχής, έναντι ναύλου, τον οποίο πληρώνουν οι φιλοξενούμενοι στο πλοίο επιβάτες, με κύριο σκοπό την εγκατάσταση των επιβατών στο πλοίο και την επίσκεψή τους σε ποικιλία προορισμών (Wild and Dearing, 2000).

Με τον όρο **Τουρισμός Κρουαζιέρας** εννοούμε την επιλογή ενός κατάλληλα διαμορφωμένου πλοίου, που μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας όσο και ως μέσο μετακίνησης, σύμφωνα με ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα, από ένα άτομο – τουρίστα, το οποίο αποδέχεται την ένταξή του σε ένα κοινό περιβάλλον, με ένα σύνολο ατόμων που συμμετέχουν στο κοινό πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησης, με σκοπό την αναψυχή.

Το Κρουαζιερόπλοιο προσφέρει τη δυνατότητα σε μεγάλο αριθμό περιηγητών να επισκέπτονται μεγάλα λιμάνια μετά από μεγάλες διαδρομές, σε αντίθεση με

το ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο Yacht που δίνει την ευκαιρία της πρόσβασης μικρού αριθμού περιηγητών σε μικρά λιμάνια μετά από μικρές διαδρομές.

Η έμπνευση της Κρουαζιεροπλοΐας έχει τις ρίζες της στο 1835 και στην εταιρία Peninsula & Oriental (P&O), με πρώτο προορισμό (το 1844) τη Μεσόγειο, που εξακολουθεί μέχρι σήμερα να αποτελεί μια από τις κυριότερες περιοχές προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων (Λεκάκου Μ. Τζαννάτος Ε., 1998:5) μαζί με την Καραϊβική και τελευταία τη Βαλτική.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, η βιομηχανία της κρουαζιέρας είναι μια σχετικά «νεαρή» βιομηχανία. Από το 1980 μέχρι σήμερα (στοιχεία CLIA⁹ 2004) υπολογίζεται ότι 100 εκ. επιβάτες έχουν πραγματοποιήσει μια κρουαζιέρα διάρκειας άνω των δύο (2) ημερών. Το 61% του συνόλου αυτού αφορά επιβάτες της τελευταίας δεκαετίας και το 37% επιβάτες των τελευταίων 5 ετών.

Το καθιερωμένο σήμερα μέγεθος των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων είναι γύρω στους 70.000 κ.ο.κ. (κόροι ολικής χωρητικότητας) με μεταφορική ικανότητα που υπερβαίνει τους 2.000 επιβάτες, ενώ καταγράφεται παράλληλα τάση γιγαντισμού των κρουαζιερόπλοιων με κατασκευές που προσεγγίζουν τους 150.000 κ.ο.κ. και ικανότητα μεταφοράς 3.000 επιβατών (www.mayfloweroceanlines.com).

Η σύγχρονη Κρουαζιεροπλοΐα παρέχει αμιγή στοιχεία θαλάσσιου τουρισμού, αφού πέρα από την προσέγγιση λιμένων τουριστικού ενδιαφέροντος, η διαμονή του περιηγητή στο πλοίο συνδέεται με μία σειρά δραστηριοτήτων αναψυχής «εν πλω» όπως η παρακολούθηση και η συμμετοχή σε θεάματα, θεατρικές παραστάσεις, κινηματογράφο, μουσικές εκδηλώσεις, αθλοπαιδιές, συνέδρια, εκθέσεις, αλλά και δραστηριότητες εκτός του πλοίου όπως τα θαλάσσια σπορ.

2.4.1.1. Η Ιστορία της Κρουαζιέρας

Διεθνώς, το πρώτο πλοίο που καταγράφεται να πραγματοποιεί ταξίδι, μεταφέροντας κυρίως επιβάτες και όχι εμπορεύματα, ανήκει στην εταιρία Black Line της Νέας Υόρκης. Το 1818, είναι η πρώτη ναυτιλιακή εταιρία που προσφέρει τακτικά ταξίδια μόνο με επιβατηγά πλοία. Το δρομολόγιο που εκτελούν είναι ΗΠΑ – Βρετανία. Ουσιαστικά, πρόκειται για ακτοπλοϊκό ταξίδι μεγάλης απόστασης, που συνήθως πραγματοποιείται όχι για ξεκούραση και αναψυχή, αλλά για επαγγελματικούς ή βιοποριστικούς λόγους.

Στη δεκαετία του 1830, η εμφάνιση των ατμόπλοιων μεταβάλλει άρδην τη φυσιογνωμία του ταξιδιού. Το κάνει πιο γρήγορο, περισσότερο ασφαλές και ταυτόχρονα παρέχει στις ναυτιλιακές εταιρίες τη δυνατότητα να προσφέρουν νέων ειδών υπηρεσίες (διασκέδαση). Την περίοδο αυτή, οι αγγλικές ναυτιλιακές εταιρίες σχεδόν μονοπωλούν τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία, με πρώτη την British and North American Royal Mail Steam Packet, η οποία πολύ σύντομα μετονομάστηκε σε Cunard Line.

Στις 4 Ιουλίου του 1840, το Britannia, το πρώτο πλοίο που εκτελούσε δρομολόγια υπό την επωνυμία Cunard, αποπλέει από το Λίβερπουλ για ένα

⁹ **Cruise Line International Association:** Διεθνής οργάνωση με μέλη τις εταιρίες κρουαζιερόπλοιων που έχουν διείσδυση στις αγορές των ΗΠΑ και του Καναδά. Αριθμούσε το 1999, 23 εταιρίες- μέλη, με μερίδιο 96,6% της όλης βορειοαμερικανικής αγοράς κρουαζιέρας και 120 πλοία και 21.000 συνεργαζόμενα τουριστικά γραφεία, ενώ το 2005 αριθμεί 19 εταιρίες- μέλη, με μερίδιο 95% της όλης βορειοαμερικανικής αγοράς κρουαζιέρας και 17.000 συνεργαζόμενα τουριστικά γραφεία (www.cruising.org).

ταξίδι 14 ημερών. Στο πλοίο, μεταξύ των άλλων, ταξιδεύουν και ζώα προκειμένου να προσφέρονται φρέσκα προϊόντα (π.χ. γάλα) στους επιβάτες.

Όπως προαναφέρθηκε, το πρώτο ατμοπλοϊκό ταξίδι με σκοπό την αναψυχή πραγματοποιείται το 1844. Το έτος αυτό, μια νέα ναυτιλιακή βιομηχανία, η βιομηχανία των κρουαζιέρων, κάνει την εμφάνισή της.

Στις δεκαετίες του 1850 και του 1860 καταγράφονται σημαντικές βελτιώσεις στην ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών προς τους επιβάτες των πλοίων αυτών, που ουσιαστικά αποτελούν τους προπομπούς των υπαρχόντων κρουαζιερόπλοιων. Πλοία ναυπηγούνται με αποκλειστικό σκοπό να προσφέρουν ανέσεις σε επιβάτες και περιηγητές, παρά να μεταφέρουν εμπορεύματα ή ταχυδρομικές επιστολές.

Το 1867, ο Μάρκ Τουέιν συμμετέχει ως επιβάτης σε ένα από τα πρώτα ταξίδια αναψυχής με πλοίο, που πραγματοποιούνται με αφειρητά τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Την εμπειρία και την περιπέτεια αυτού του εξάμηνου ταξιδιού καταγράφει στο βιβλίο του «Innocents Abroad».

Στις αρχές του 20ού αιώνα εμφανίζονται για πρώτη φορά τα κρουαζιερόπλοια που έμειναν γνωστά στη ναυτιλιακή ιστορία ως *superliners*. Αυτό το είδος των κρουαζιερόπλοιων αναπτύχθηκε στη Γερμανία λανσάροντας στην αγορά τα πρώτα τεράστια και ταυτόχρονα ιδιαίτερος πολυτελή πλωτά ξενοδοχεία.

Η White Star Line, εταιρία η οποία ανήκει στον τραπεζίτη J. P. Morgan, φέρνει στην αγορά των κρουαζιερόπλοιων τα δύο πολυτελή πλοία της εποχής, τα «Olympic» και «Titanic», τα οποία μεταξύ των άλλων, διαθέτουν πισίνες και γήπεδα τένις. Ο χώρος για τους επιβάτες και οι ανέσεις αποκτούν άλλη διάσταση με τα πλοία αυτά, στα οποία η ταχύτητα έχει περιέλθει σε δεύτερη μοίρα.

Η βύθιση του «Τιτανικού» κατά το παρθενικό ταξίδι του, το 1912, ωθεί την White Star στα πρόθυρα της χρεοκοπίας. Το 1934, η Cunard εξαγοράζει την White Star Line και ιδρύει την Cunard White Star, όπως μαρτυρούν οι διαφημίσεις της εποχής.

Ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος διακόπτει τη ναυπήγηση νέων κρουαζιερόπλοιων και όλα τα υπάρχοντα κρουαζιερόπλοια επιστρατεύονται προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά στρατευμάτων στις εμπόλεμες περιοχές. Τα *superliners* των Γερμανών δίδονται, μετά το τέλος του πολέμου, ως αποζημίωση στη Βρετανία και στις ΗΠΑ.

Επί τουλάχιστον 20 χρόνια, μεταξύ του 1920 και 1940, ο πλέον πολυτελής και λαμπερός τρόπος να ταξιδέψει κανείς είναι τα κρουαζιερόπλοια.

Τα κρουαζιερόπλοια σταματούν ξανά τη δραστηριότητά τους στη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου, όπου και πάλι χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά στρατευμάτων. Κάθε δραστηριότητα γύρω από τα ταξίδια αναψυχής διακόπτεται ως και το τέλος του πολέμου.

Στη δεκαετία του 1960 κάνει την εμφάνισή της η μοντέρνα βιομηχανία κρουαζιερόπλοιων. Τώρα, οι εταιρίες των κρουαζιερόπλοιων επικεντρώνουν το ενδιαφέρον τους στα ταξίδια αναψυχής σε νέες παρθένες περιοχές, όπως της Καραϊβικής και δημιουργούν την ιδέα των «fun ships», τα οποία καταφέρνουν να προκαλέσουν το ενδιαφέρον πολλών επιβατών, που ποτέ δεν είχαν την ευκαιρία να ταξιδέψουν με τα *superliners* του '30 και του '40.

2.4.1.2. Η Ιστορία των Ελλήνων στην Κρουαζιέρα

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα άρχισε από το 1930. Η Ελλάδα θεωρείται από τότε ως ένας από τους πιο προσφιλείς προορισμούς της Μεσογείου (CEU 2002). Παρόλα αυτά, μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει καμία ολοκληρωμένη έρευνα για την Κρουαζιεροπλοΐα στην Ελλάδα.

Η Ελληνική Κρουαζιεροπλοΐα, εμφανίστηκε στη δεκαετία του '30, όταν οι πρώτες ελληνικές εταιρίες πρόσφεραν κρουαζιέρες στο Αιγαίο και στη Μεσόγειο.

Από τις πρώτες ελληνικές εταιρίες κρουαζιέρας ήταν η ΑΚΤΕΛ η οποία πρόσφερε κρουαζιέρες στη Μεσόγειο από το 1935 μέχρι το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Η ΕΛΜΕΣ (Ελληνικές Μεσογειακές γραμμές) προήλθε από την ΑΚΤΕΛ και συνέχισε τη δραστηριότητα στην ακτοπλοΐα και στην κρουαζιεροπλοΐα. Το "AQUARIUS" είναι το πρώτο Ελληνικό κρουαζιερόπλοιο που ναυπηγήθηκε το 1972 για την ΕΛΜΕΣ και το «ΚΑΣΤΑΛΙΑ», που ναυπηγήθηκε το 1975, ήταν το μεγαλύτερο (5.258dwt) οχηματαγωγό πλοίο της εποχής του, που πρόσφερε κρουαζιέρες.

Τη δεκαετία του '30 (1932), η εταιρία «Ατμοπλοΐα Καβουνίδης Ναυτιλιακή ΕΠΕ» θεωρήθηκε πρωτοπόρος στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Η κύρια δραστηριότητα της εταιρίας ήταν η ακτοπλοΐα και παράλληλα η μετασκευή μεταχειρισμένων (second hand) πλοίων σε κρουαζιερόπλοια. Το 1976 η εταιρία αποσύρθηκε από την αγορά της ακτοπλοΐας και δραστηριοποιήθηκε αποκλειστικά με την κρουαζιέρα, ιδρύοντας δύο θυγατρικές εταιρίες (Α.Μ.Κ. Ελληνικές Κρουαζιέρες, Hellenic Cruise Monrovia). Το 1987 η εταιρία αποσύρθηκε από την Κρουαζιεροπλοΐα οριστικά.

Ταυτόχρονα, πολλές εταιρίες πρόσφεραν κρουαζιέρες ως δευτερεύον προϊόν της ακτοπλοΐας.

Η εμφάνιση στα μέσα της δεκαετίας του '50 του πλοίου *Σεμίραμις* της εταιρίας Ποταμιάνου, θεωρείται ο προάγγελος της ανάπτυξης της σύγχρονης Κρουαζιεροπλοΐας στον Ελληνικό χώρο. Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού άρχισε κυρίως από τη δεκαετία του 1960. Επί σειρά δεκαετιών οι αδελφοί Ποταμιάνοι έχουν συνδέσει το όνομά τους με τις κρουαζιέρες στο Αιγαίο Πέλαγος, που εκτελούνταν με πλοία της εταιρίας «Ηπειρωτική».

Η σύγχρονη κρουαζιεροπλοΐα ταυτίζεται με την εταιρία ROC (Royal Olympic Cruises) (1995). Η εταιρία αυτή ήταν αποτέλεσμα της συγχώνευσης των εταιριών «Ηπειρωτική» (1965) της οικογένειας Ποταμιάνου και Sun Cruise Lines (1958) του Χ. Κισσόγλου. Η συνεργασία αυτή έληξε το 1999 όταν η ROC είχε εισαχθεί στο χρηματιστήριο της Wall Street και είχε αποκτήσει ένα νέο βασικό μέτοχο, τον Κωστάκη Λοΐζου, επιχειρηματία με μεγάλη πείρα στον τομέα του τουρισμού. Η ROC συγχωνεύθηκε με την Κυπριακή εταιρία Louis Cruise Lines.

Άλλες σημαντικές εταιρίες κρουαζιεροπλοΐας είναι η Celebrity (1989, πρώην Χανδρής), η οποία το 1997 συγχωνεύθηκε με την Caribbean Cruises, η Festival Cruises (1994) και η Golden Sun Cruises, που έχει στην ιδιοκτησία της ένα κρουαζιερόπλοιο.

Οι Έλληνες που θέλησαν να παραμείνουν στην αγορά των κρουαζιερόπλοιων, μοιραία, έπρεπε να κινηθούν περισσότερο σε διεθνές παρά σε εθνικό επίπεδο.

Στην παγκόσμια αγορά της κρουαζιέρας οι Έλληνες συνεχίζουν να διεκδικούν σημαντικά μερίδια από αυτή, αν και κάποιοι σημαντικοί επιχειρηματίες, όπως οι αδελφοί Χανδρή και ο Περικλής Παναγόπουλος, αποφάσισαν να στρέψουν το ενδιαφέρον τους σε άλλες ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Οι αδελφοί Χανδρή, το 1999, αποχώρησαν από την αγορά της κρουαζιέρας εστιάζοντας πλέον το ενδιαφέρον τους στα πλοία μεταφοράς χύδην και ξηρού φορτίου, καθώς και στα δεξαμενόπλοια. Ο Περικλής Παναγόπουλος, ιδρύει το 1971 στον Πειραιά τη δική του εταιρία, τη Royal Cruise Line. Η εταιρία αυτή πρωτοεμφανίζεται στην αγορά με το πρωτοποριακό για την εποχή εκείνη κρουαζιερόπλοιο “Golden Odyssey” που είχε ναυπηγηθεί στη Δανία.

Αρχές της δεκαετίας του 1980, η εταιρία αποκτά ένα δεύτερο κρουαζιερόπλοιο, το “Royal Odyssey” και το 1985 ο κ. Παναγόπουλος παραγγέλλει στην πρώην Ανατολική Γερμανία το τρίτο κρουαζιερόπλοιο, το “Crown Odyssey”. Το τρίτο πλοίο της Royal Cruise Line κάνει το παρθενικό ταξίδι του τον Μάιο του 1988. Το 1989, με μια εντυπωσιακή κίνηση που ξάφνιασε τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία, ο Περικλής Παναγόπουλος πουλάει τη Royal Cruise Line σε Νορβηγούς.

Η Festival Crociere ιδρύεται το 1993 από τον Γιώργο Πουλίδη για να εξελιχθεί σιγά-σιγά σε μια από τις πλέον σημαντικές ευρωπαϊκές εταιρίες κρουαζιέρων, μέχρι το 2003 που χρεωκόπησε. Η Festival Corporation στο διάστημα αυτό, ελέγχει δύο θυγατρικές εταιρίες, τη Festival Crociere που εδρεύει στη Γένοβα και τη Festival Cruises που εδρεύει στον Πειραιά, και διεκδικεί δυναμικά μερίδια από τις διεθνείς αγορές κρουαζιέρας.

Σε λιγότερο από μία δεκαετία, η Festival είχε επενδύσει σχεδόν 950 εκατομμύρια ευρώ σε σύγχρονα πλοία. Τα 800 εκατομμύρια ευρώ αφορούν νέα κρουαζιερόπλοια που έχουν ναυπηγηθεί για λογαριασμό της μετά το 1996. Περίπου 96 εκατομμύρια ευρώ έχουν επενδυθεί στον εκσυγχρονισμό των παλαιότερης ηλικίας πλοίων της, ενώ σχεδόν 50 εκατομμύρια ευρώ έχουν δαπανηθεί για την προώθηση των πωλήσεων στην Ευρώπη και αλλού.

Ο στόλος της εταιρίας το 2002 αποτελείτο από έξι κρουαζιερόπλοια, με νεότερο το “European Star”. Στο στόλο αυτό περιλαμβάνονται τα πλοία “Azur”, “Bolero”, “Flamenco”, “Mistral”, “European Vision” και “European Star”. Το έτος 2000, η Festival Cruises καταλάμβανε το 14,7% της ευρωπαϊκής αγοράς κρουαζιέρων, το 2001 το 16,7%, ενώ το 2002 έφτασε το 22%. Οι Ευρωπαίοι που ταξιδεύουν με τα πλοία της εταιρίας, σύμφωνα με τα στοιχεία του 2001, προέρχονται κατά 25% από τη Γαλλία, κατά 19,5% από την Ιταλία, κατά 18,3% από τη Γερμανία και κατά 7,3% από την Ισπανία¹⁰.

Πρέπει να σημειωθεί ότι μέχρι το 1999, η Ελληνική Κρουαζιεροπλοϊα λειτουργούσε υπό το προνομιακό καθεστώς του cabotage. Η πολιτική της Ε.Ε. στόχευε στην δημιουργία αγορών απαλλαγμένων από κρατικούς παρεμβατισμούς και προστατευτισμούς, ενισχύοντας παράλληλα τις συνθήκες του ελεύθερου ανταγωνισμού, ώστε να είναι δυνατή η είσοδος στην αγορά σε όλες τις επιχειρήσεις (Lekakou et al. 2003).

Το 2003 υπήρχαν εννέα πλοία υπό Ελληνική σημαία και περίπου 25 πλοία ελληνόκτητα.

Οι μεταβολές που επήλθαν στην Ελληνική αγορά της κρουαζιέρας τα τελευταία χρόνια, δημιούργησαν αρνητικό κλίμα για την περαιτέρω ανάπτυξη της Ελληνικής κρουαζιέρας. Αποτέλεσμα αυτών ήταν η χρεοκοπία της ROC, μιας από τις παλαιότερες ελληνικές εταιρίες κρουαζιέρας, το 2003.

¹⁰ Στοιχεία για την σημερινή κατάσταση του Ελληνικού στόλου Κρουαζιεροπλοϊας, καθώς και της σύνθεσης κατά εθνικότητα των τουριστών κρουαζιέρας που επισκέπτονται την Ελλάδα, παρατίθενται στο υποκεφάλαιο 2.4.1.6. «Η Ελληνική Αγορά».

2.4.1.3. Τα Είδη της Κρουαζιέρας & Παρεχόμενες Υπηρεσίες

Οι κρουαζιέρες μπορούν γενικά να ομαδοποιηθούν στις παρακάτω μορφές, ανάλογα με το συνδυασμό των προϊόντων με τα οποία προσφέρονται, τη διάρκεια και τον εξειδικευμένο σκοπό τους:

1. Παραδοσιακή Κρουαζιέρα (Traditional Cruise)

Χαρακτηρίζεται ένα ψυχαγωγικό ταξίδι ή εκδρομή στη θάλασσα, που ξεκινά από και επιστρέφει στο ίδιο λιμάνι. Η διάρκεια της κρουαζιέρας ανέρχεται σε 14-21 ημέρες και περιλαμβάνει 4-6 ενδιάμεσες προσεγγίσεις σε διαφορετικά λιμάνια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ανάλογα με τη χρονική διάρκεια τους οι κρουαζιέρες διακρίνονται σε σύντομες κρουαζιέρες (short cruises) και σε μεγάλης διάρκειας (long cruises) όπου η διάρκεια ταξιδιού είναι μεγαλύτερη από 21 μέρες.

2. Αεροπορικό ταξίδι και Κρουαζιέρα (Fly – Cruise)

Χαρακτηρίζεται ο συνδυασμός αεροπορικού ταξιδιού και κρουαζιέρας. Οι επιβάτες μεταβαίνουν αεροπορικώς από τον τόπο της μόνιμης διαμονής τους ή από το πλησιέστερο αεροδρόμιο, στο λιμάνι από το οποίο αναχωρεί το πλοίο. Οι οργανωτές κρουαζιέρων επιτυγχάνουν ειδικές τιμές από τις αεροπορικές εταιρίες για πτήσεις από μεγάλες πόλεις προς τις πόλεις λιμάνια, από όπου αναχωρούν τα κρουαζιερόπλοια.

3. Μικρή Κρουαζιέρα (Mini Cruise)

Χαρακτηρίζεται η σύντομη κρουαζιέρα που έχει διάρκεια 3-5 ημερών. Οι κρουαζιέρες στο Αιγαίο κατατάσσονται στην κατηγορία αυτή.

4. Κρουαζιέρα και Παραμονή (Cruise and Stay)

Χαρακτηρίζεται ο συνδυασμός κρουαζιέρας και παραμονής των επιβατών τουριστών σε καθορισμένη στην ακτή περιοχή. Πραγματοποιούνται επισκέψεις σε τοπικά αξιοθέατα με λεωφορείο ή με τρένο.

5. Εκπαιδευτική Κρουαζιέρα (Educational Cruise)

Χαρακτηρίζεται η κρουαζιέρα που πραγματοποιείται κυρίως με σπουδαστές που ταξιδεύουν μαζί με τους καθηγητές τους. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού γίνονται μαθήματα και ακολουθούν επισκέψεις σε περιοχές που έχουν σχέση με την εκπαίδευση. Προσφέρεται εκπαίδευση και ψυχαγωγία έναντι αμοιβής.

Η κρουαζιέρα, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, είναι ένα θαλάσσιο ταξίδι αναψυχής με πολυτελή κρουαζιερόπλοια, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Το επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχονται στους ταξιδιώτες είναι ιδιαίτερα υψηλό. Μερικές από αυτές είναι: εστιατόριο, μπαρ - νυχτερινό κέντρο, προγράμματα αναψυχής, βιβλιοθήκη, οργανωμένο γυμναστήριο, κουρείο – κομμωτήριο, τηλεπικοινωνίες, εκδρομές σε λιμάνια προσέγγισης, φύλαξη παιδιών, παιδική χαρά, καταστήματα αφορολόγητων ειδών, καζίνο, αίθουσα συνεδρίων, ιατρείο, πλυντήριο, φωτογραφείο, θυρίδες πολύτιμων αντικειμένων, υπηρεσία δωματίου (room service).

Όλες οι παραπάνω υπηρεσίες που παρέχονται μέσα στο χώρο του κρουαζιερόπλοιου, θυμίζουν τις υπηρεσίες που προσφέρει ένα καλά οργανωμένο ξενοδοχείο.

2.4.1.4. Γεωγραφικοί Τουριστικοί Προορισμοί Κρουαζιέρων

Το προϊόν «κρουαζιέρα» είναι εξαιρετικά διαφοροποιημένο, ώστε να καλύπτει όλες τις απαιτήσεις, κι αυτό γιατί τα τελευταία 10 χρόνια η βιομηχανία αυτή πραγματοποίησε εκτεταμένη έρευνα αγοράς και προτιμήσεων καταναλωτή, που οδήγησε στην προσθήκη νέων προορισμών, νέων πλοίων με άλλη σχεδιαστική

αντίληψη, νέων δραστηριοτήτων στο πλοίο και στη στεριά, νέων θεματικών κρουαζιέρων, αλλά και στην διοργάνωση κρουαζιέρων με διάρκεια, που ν' αντανakλά τα μεταβαλλόμενα χαρακτηριστικά της αγοράς.

Η Καραϊβική εξακολουθεί να αποτελεί τον σημαντικότερο προορισμό (capacity placement) με αύξηση μάλιστα του μεριδίου της από 44,5% στο 2001 (περιλαμβάνει Καραϊβική και Μπαχάμες) σε 45,11% το 2004 και 46,4% το 2005. Οι υπόλοιπες σημαντικότερες αγορές είναι οι ακόλουθες:

- Ευρώπη, με μερίδιο αγοράς 8,1% το 2001, 9,78% το 2004 και 7,14% το 2005.
- Μεσόγειος, με 12,7% το 2001, 12,55% το 2004 και 12,59% το 2005.
- Αλάσκα, με 7,9% το 2001, 7,65% το 2004 και 8,30% το 2005.
- Trans-Canal, με 4,0% το 2001, 3,79% το 2004 και 3,52% το 2005.
- Δυτικές Ακτές ΗΠΑ, με 3,3% το 2001, 0,83% το 2004 και 0,56% το 2005.
- Χαβάη, με 2,6% το 2001, 3,40% το 2004 και 3,76% το 2005.
- Νότιος Αμερική, με 2,4% το 2001, 1,41% το 2004 και 1,83% το 2005.

Σε παγκόσμια κλίμακα, από το 2000 ως το 2001 σημειώθηκε αύξηση στα κρεβάτια 10,6% (CLIA Brochure/Destination Analysis 2001 – 2005).

Η Μεσόγειος (Β. και Ν. παράλια) αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους, από άποψη διακινούμενων μεγεθών, γεωγραφικούς χώρους κρουαζιέρων (ο σημαντικότερος παγκόσμια μετά την Καραϊβική).

Η θέση της Μεσογείου στην αγορά της Κρουαζιερόπλοια ενισχύεται λόγω των φυσικών και πολιτισμικών δεδομένων. Η Μεσογειακή λεκάνη εκτείνεται σε περίπου 2.200 μίλια, από το Γιβραλτάρ στη Μαύρη θάλασσα και στο Σουέζ, και είναι το λίκνο του Ελληνικού, Ρωμαϊκού και Αιγυπτιακού πολιτισμού, καθώς και η γενέτειρα της Χριστιανικής, της Μουσουλμανικής και Εβραϊκής θρησκείας. Από πολύ νωρίς προσέλκυσε το ενδιαφέρον για θαλάσσιες περιηγήσεις λόγω του ευνοϊκού κλιματολογικά περιβάλλοντος που διαθέτει, της ποικιλότητας και πληθώρας ιστορικών και σύγχρονων αναφορών, καθώς και για τα μοναδικά παράλια και χιλιάδες νησιά της.

Τα κυκλώματα των κρουαζιέρων της Μεσογείου απευθύνονται στις αγορές -πηγές της Βόρειας, Κεντρικής, αλλά και Νότιας Ευρώπης (Ιταλία, Ισπανία) και κυρίως στις μακρινές, εκτός Ευρώπης, αγορές (ΗΠΑ, Καναδάς, Ιαπωνία κλπ). Είναι χαρακτηριστικό ότι στις ΗΠΑ και τον Καναδά η μέση αύξηση των επιβατών κρουαζιέρων (7,9% για το διάστημα 1980-1998 σύμφωνα με στοιχεία του CLIA) είναι η μεγαλύτερη από όλες τις άλλες μορφές τουρισμού. Αντίθετα με τις συνήθεις διαδρομές του yachting, τα κυκλώματα αυτά συχνά περιλαμβάνουν περισσότερες από μία χώρες, συμπεριλαμβανομένων των χωρών του Μεσογειακού Νότου.

Η μεσογειακή κρουαζιέρα κατά το διάστημα των τριών τελευταίων δεκαετιών δέχθηκε σοβαρές επιδράσεις από διάφορες συγκυρίες (τρομοκρατία, πόλεμος του Κόλπου, διαρροή ραδιενέργειας, ισοτιμία δολαρίου, Γιουγκοσλαβικές κρίσεις, κλπ) που με τη σειρά τους έχουν επηρεάσει την εξερχόμενη κίνηση των Αμερικανών, οι οποίοι αποτελούν και την κύρια πελατεία της. Έτσι από έτος σε έτος εμφάνισε σημαντικές αυξομειώσεις.

Εντούτοις, η κίνηση στη Μεσόγειο, μετρούμενη σε ημέρες παραμονής (bed-days) αυξανόταν με ταχείς ρυθμούς και υπολογίζεται ότι από 841.051 το 1987 έφθασε το 1998 στις 5.092.530 και το 1999 στις 5.898.948 ημέρες (1999/98 + 15,84%). Στο διάστημα 1999/2005 αυξήθηκε από 5.898.948 σε 9,734,348, δηλαδή αύξηση 65%.

Εκτός από την αγορά της Βόρειας Αμερικής (ΗΠΑ και Καναδάς), ανερχόμενες θεωρούνται και οι αγορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με πρώτη τη Γερμανική, παρά το γεγονός ότι η Γερμανική πελατεία των κρουαζιέρων δεν υπερβαίνει προς το παρόν το 0,5% του συνόλου της αγοράς. Είναι πάντως χαρακτηριστικό ότι μεταξύ των τουριστών αυτών το 50% είναι επαναλαμβανόμενοι τουρίστες (repeaters), ενώ και η αγορά της κρουαζιέρας εστιάζει την προσπάθειά της για προσέλκυση τουριστικής πελατείας σε δύο ανερχόμενες μορφές ταξιδιών - πακέτων: στο all inclusive πακέτο υψηλής στάθμης και στο οικογενειακό πακέτο λογικού κόστους.

Στον Πίνακα 1 αναφέρονται αναλυτικά οι κυριότεροι τουριστικοί προορισμοί Κρουαζιέρας από το 1987 έως το 2005, ενώ στον Πίνακα 2 αναλύεται η δυναμικότητα της Κρουαζιεροπλοΐας για το 2004, ανά εταιρία, με βάση των αριθμό των πλοίων και των κρεβατιών που διαθέτουν.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.
ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ**

DESTINATION	1987 TOTAL	1989 TOTAL	1995 TOTAL	1998 TOTAL	1999 TOTAL	2000 TOTAL	2001 TOTAL	2002 TOTAL	2003 TOTAL	2004 TOTAL	PCT	2005 TOTAL	PCT	2005 VS 2004 PCT CHANGE
	BED DAYS	BED DAYS	BED DAYS	BED DAYS	BED DAYS	BED DAYS	BED DAYS	BED DAYS	BED DAYS	BED DAYS		BED DAYS		
CARIBBEAN	8,828,791	10,982,227	15,254,551	17,117,659	16,666,238	21,510,142	21,833,347	26,741,052	28,999,049	31,210,605	40.38%	31,450,239	40.69%	0.77%
MEDITERRANEAN	841,051	1,879,561	3,477,729	5,092,530	5,898,948	6,277,064	7,546,816	6,497,444	8,153,251	9,704,398	12.55%	9,734,348	12.59%	0.31%
ALASKA	1,715,197	1,598,268	3,008,146	3,790,816	4,086,620	4,197,332	4,698,538	5,052,907	5,265,159	5,913,967	7.65%	6,417,134	8.30%	8.51%
BAHAMAS	1,922,386	2,483,732	2,761,224	2,891,352	3,060,866	3,200,346	4,698,724	2,876,295	3,305,636	3,656,705	4.73%	4,397,472	5.69%	20.26%
TRANSCANAL	970,191	979,691	2,277,201	2,612,788	3,036,208	2,573,444	2,396,424	2,092,723	2,783,975	2,930,528	3.79%	2,718,752	3.52%	-7.23%
MEXICOWEST	1,131,462	1,628,824	1,754,312	2,421,126	2,529,106	2,680,934	1,166,756	3,386,475	3,390,768	4,827,262	6.24%	5,759,636	7.45%	19.31%
EUROPE	357,516	774,149	1,582,589	3,714,437	3,475,922	3,744,693	4,837,375	6,922,608	7,721,741	7,560,171	9.78%	5,522,005	7.14%	-26.96%
BERMUDA	1,141,121	868,655	1,094,707	1,094,982	1,482,573	988,391	1,269,952	1,226,806	1,476,443	1,324,690	1.71%	1,329,274	1.72%	0.35%
TRANSATLANTIC	339,388	407,218	658,928	725,040	961,213	1,015,625	1,129,669	1,005,665	1,145,651	1,425,596	1.84%	1,747,363	2.26%	22.57%
HAWAII	602,728	835,638	601,542	745,216	885,268	857,390	1,557,438	1,903,302	1,953,200	2,629,458	3.40%	2,907,444	3.76%	10.57%
SOUTHPACIFIC	352,983	383,210	574,218	369,507	947,382	1,155,217	1,158,044	835,464	1,099,056	683,506	0.88%	657,382	0.85%	-3.82%
SOUTHEASTASIA	272,592	207,405	430,123	157,705	150,107	244,620	429,550	346,196	123,350	20,372	0.03%	58,120	0.08%	185.29%
AFRICA	0	0	347,432	291,850	184,373	502,773	401,011	259,962	188,964	17,640	0.02%	67,624	0.09%	283.36%
CANADA/NEWENGL AND	283,714	219,992	334,735	527,530	681,689	1,107,689	1,138,975	1,150,950	1,105,274	1,488,585	1.93%	1,174,160	1.52%	-21.12%
FAREAST(ORIENT)	465,608	238,630	327,009	218,988	188,038	201,582	215,022	360,022	219,358	403,538	0.52%	644,148	0.83%	59.63%
MISSISSIPPI	231,392	181,446	286,228	353,510	353,088	347,140	403,956	0	0	0	0.00%	0	0.00%	0.00%
WORLD	0	175,028	272,425	545,242	565,824	414,342	613,046	582,314	375,384	462,934	0.60%	460,670	0.60%	-0.49%
SOUTHAMERICA	620,396	458,246	255,834	943,392	657,992	825,670	1,422,755	1,394,808	1,653,535	1,088,569	1.41%	1,417,357	1.83%	30.20%
U.S.COASTALWEST	64,444	22,185	108,092	136,198	65,108	217,518	1,944,752	216,338	376,709	643,792	0.83%	433,436	0.56%	-32.67%
INDIANOCEAN	0	0	84,009	90,159	40,572	120,698	227,483	93,708	23,148	10,544	0.01%	38,440	0.05%	264.57%
UNCLASSIFIED	0	19,325	69,560	119,158	86,890	108,676	239,774	233,258	290,163	989,750	1.28%	60,544	0.08%	-93.88%
TRANSPACIFIC	17,904	113,684	42,610	99,814	86,150	52,400	67,120	143,020	78,930	11,600	0.02%	50,184	0.06%	332.62%
U.S.COASTALEAST	132,794	84,920	42,480	50,648	113,387	1,402,429	80,312	147,422	837,540	60,072	0.08%	34,056	0.04%	-43.31%
ANTARCTICA	0	17,240	12,240	63,603	53,179	48,499	48,517	73,176	108,598	219,296	0.28%	151,168	0.20%	-31.07%
PARTYCRUISES	85,336	140,658	3,602	67,462	59,846	68,203	56,010	43,296	10,635	14,888	0.02%	0	0.00%	-100.00%
BRO05BDY	20,376,994	24,699,932	35,661,526	44,240,712	46,316,587	53,862,817	59,581,366	63,585,211	70,685,517	77,298,466	100%	77,230,956	100%	-0.09%

SOURCE: CLIA Brochure/Destination Analysis F:\MSWORD\REPORTS\OVERVIEWS\SPRING05OV.DOC

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι παραπάνω προορισμοί κατηγοριοποιήθηκαν όπως αναφέρονται το 1994. Πριν το 1985, οι Βερμούδες συμπεριλαμβάνονταν με τις Μπαχάμες/Καραϊβική, Μισισσιπή, ενώ οι Ανατολικές Ακτές δεν αναφέρονταν καθόλου. Πριν το 1992, ο Ινδικός ωκεανός και η Αφρική δεν περιλαμβάνονταν σε πίνακες. Το 1993 το ανατολικό Μεξικό καταγραφόταν στη δυτική Καραϊβική.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.
ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΓΙΑ
ΤΟ ΕΤΟΣ 2004

CRUISE MEMBER LINES	NO. OF LOWERS	NO. OF SHIPS
CARNIVAL CRUISE LINES	44,934	20
CELEBRITY CRUISES	16,116	10
COSTA CRUISE LINES	18,287	11
CRYSTAL CRUISES	2,964	3
CUNARD LINE, LTD.	4,411	2
DISNEY CRUISE LINE	3,508	2
HOLLAND AMERICA LINE	16,937	12
MSC CRUISES USA	7,507	6
NORWEGIAN COASTAL VOYAGES	6,092	14
NORWEGIAN CRUISE LINE	17,890	10
OCEANIA CRUISES, INC.	1,368	2
ORIENT LINES, INC.	845	1
PRINCESS CRUISES	28,050	14
RADISSON SEVEN SEAS CRUISES	2,764	6
ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL	45,570	20
SEABOURN CRUISE LINE	624	3
SILVERSEA CRUISES	1,356	4
SWAN HELLENIC	360	1
WINDSTAR CRUISES	604	3
TOTAL	220,187	144

Πηγή: CLIA, 2005

2.4.1.5. Η Παγκόσμια Αγορά της Κρουαζιεροπλοΐας

Η παγκόσμια αγορά για το 2004, εκτιμάται ότι είναι της τάξεως των €12 δις, εντούτοις, το συνολικό οικονομικό όφελος είναι τουλάχιστον διπλάσιας αξίας.

Με βάση τα στοιχεία του Οργανισμού CLIA, από το 1980 μέχρι το 2004 ο αριθμός επιβατών που συμμετείχαν σε κρουαζιέρες 2-5 ημερών αυξήθηκε κατά 724,5%, σε κρουαζιέρες διάρκειας 6-8 ημερών κατά 497,4%, στις κρουαζιέρες 9-17 ημερών κατά 425,3% και σε αυτές με διάρκεια περισσότερη των 18 ημερών κατά 82,4%. Η μέση αύξηση επιβατών που συμμετείχαν σε κρουαζιέρα, για το διάστημα 1980 – 2004, ανεξάρτητα από τη διάρκειά της, ήταν 536,4%.

Κατά το ίδιο διάστημα (1980 – 2004) το μερίδιο συμμετοχής των κρουαζιέρων 2-5 ημερών στο σύνολο των πραγματοποιούμενων κρουαζιέρων αυξήθηκε κατά 7,1%, ενώ το μερίδιο των κρουαζιέρων με μεγαλύτερη διάρκεια (από 6 έως και πάνω από 18 ημέρες) μειώθηκε συνολικά κατά το ίδιο ποσοστό. Πάντως, από το 1981 έως και το 2004 ο μέσος χρόνος **διάρκειας της κρουαζιέρας** κυμάνθηκε μεταξύ 6,1 και 6,9 ημερών. Το 2004 ο μέσος χρόνος διάρκειας της κρουαζιέρας ήταν 6,9 ημέρες και το 31,4% του συνόλου των επιβατών επέλεξε κρουαζιέρα διάρκειας 2-5 ημερών.

Χαρακτηριστικό είναι ότι η κίνηση των κρουαζιέρων εμφανίζει τάση μείωσης του μέσου χρόνου παραμονής - μέσης διάρκειας της κρουαζιέρας-, τάση συμβατή με την όλη αλλαγή στην τυπολογία του παγκόσμιου τουρισμού, σύμφωνα με την οποία διαπιστώνεται ότι ο μέσος τουρίστας μετακινείται περισσότερες φορές κατ' έτος, αλλά για μικρότερα χρονικά διαστήματα. Οι κρουαζιέρες, παρά τη γνωστή κρίση, λόγω των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου στις Η.Π.Α., αποτελούν μια συνεχώς ανερχόμενη δραστηριότητα με εκατοντάδες

χιλιάδες τουρίστες ετησίως. Οι σύγχρονες τάσεις της αγοράς κρουαζιέρων συγκλίνουν στα μεγαλύτερα και πολυτελέστερα κρουαζιερόπλοια, τα οποία εξασφαλίζουν υψηλή ποιότητα διαμονής και ψυχαγωγίας στους πελάτες τους. Η προσέλκυση υψηλού επιπέδου τουριστών, αναμένεται να αυξήσει την κατά κεφαλή δαπάνη από 737 δολ που ήταν το 2000 σε 773 δολ το 2010.

Ο κλάδος της κρουαζιεροπλοΐας είναι εντάσεως κεφαλαίου, λόγω της απαίτησης σημαντικών κεφαλαίων, όχι μόνο για τη ναυπήγηση των πλοίων αλλά και για τη λειτουργία τους (Lekakou M., Pallis A., Papadopoulou M., 2003).

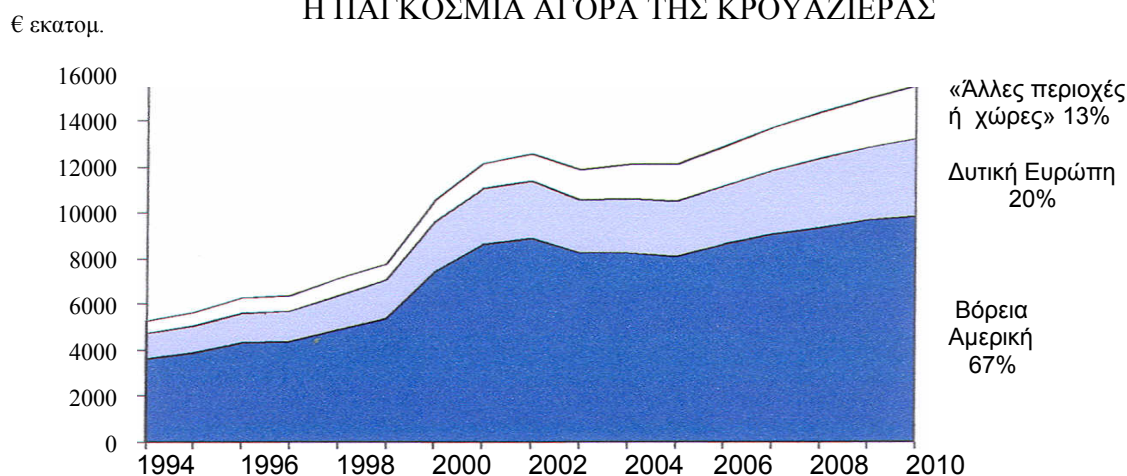
Η κρουαζιεροπλοΐα το 1991 αριθμούσε 100.650 κλίνες, το 1996 αυξήθηκε σε 132.530 κλίνες, ενώ το 2000 έφτασε τις 223.051 κλίνες. Το 2003 ο παγκόσμιος στόλος της κρουαζιεροπλοΐας αριθμούσε 258 κρουαζιερόπλοια. Μετά από μια περίοδο υπερπροσφοράς κρουαζιερόπλοιων στην αγορά και μια αναμενόμενη μείωση σε επιβάτες, η κρουαζιεροπλοΐα αυξάνεται πάλι έντονα. Από το 2000, μόνο στο στόλο της κρουαζιεροπλοΐας των ΗΠΑ έχουν προστεθεί 20 πλοία με 50.000 κλίνες. Στο τέλος του 2004, 21 πλοία είχαν παραγγελθεί με μεταφορική ικανότητα 55.000 επιβατών. Για το 2004 η μεταφορική ικανότητα των κρουαζιερόπλοιων εκιμήθηκε ότι προσεγγίζει τις 300.000 κλίνες. Η εξέλιξη της προσφοράς δεν επηρεάζεται μόνο από την είσοδο νεότευκτων πλοίων, αλλά και από τις αποχωρήσεις πλοίων λόγω διαλύσεων, ατυχημάτων και των επιπτώσεων των πρόσφατων κανονισμών της SOLAS (Safety Of Life At Sea) και του ISM Code (International Safety Management Code). Ο παγκόσμιος στόλος κρουαζιερόπλοιων προσεγγίζει σήμερα τα 500 πλοία. Η κρουαζιεροπλοΐα διακρίνεται σε αυτή των διεθνών, τοπικών, ποτάμιων και παράκτιων γραμμών και εμφανίζεται με τη δραστηριοποίηση περίπου 230 πλοίων στις διεθνείς, 110 στις τοπικές, 125 στις ποτάμιες και 35 στις παράκτιες, με ποσοστά 40%, 25% 27% και 8% αντίστοιχα. Η υπεροχή των διεθνών γραμμών στο σύνολο της κρουαζιεροπλοΐας αντικατοπτρίζεται και στις νέες επενδύσεις αφού επί 50 περίπου νεότευκτων κρουαζιερόπλοιων τα 40 αφορούν τις διεθνείς γραμμές.

Το 1990 διακινήθηκαν 4,5 εκατομ. περιηγητές, το 1991 4,7 εκατομ. περιηγητές, το 1996 6,5 εκατομ., το 1999 8,7 εκατομ., το 2000 8,0 εκατομ., το 2001 8,4 εκατομ., το 2002 9,2 εκατομ., το 2003 9,5 εκατομ., το 2004 9,8 εκατομ., ενώ η εκτίμηση για το 2005 είναι ότι διακινήθηκαν 10,6 εκατομμύρια περιηγητές (CLIA 2005 & www.isemar.asso). Η πρόβλεψη για τον αριθμό των τουριστών που θα επιλέξουν μια κρουαζιέρα για το 2006 είναι 13,8 εκατομ. και για το 2010 περίπου 17 εκατομμύρια.

Συνολική αύξηση επιβατών στην αγορά κρουαζιεροπλοΐας έχει σημειωθεί σε παγκόσμιο επίπεδο. Θεωρείται από τους σημαντικότερους τουριστικούς «κλάδους» της παγκόσμιας οικονομίας και ως ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος από τη δεκαετία του 80 (Wild and Dearing 2000; Dwyer & Forsyth 1998; Marti 2003). Ο μέσος όρος αύξησης είναι ο μεγαλύτερος με διαφορά, από αυτό των άλλων μορφών τουρισμού. Από το 1980 έχει σημειώσει μέση ετήσια αύξηση της τάξεως του 8,4% (Peisley, 2000).

Η κατανομή της προέλευσης των εσόδων (και κατά συνέπεια των μεριδίων των επιβατών) της παγκόσμιας κρουαζιέρας απεικονίζεται στο ακόλουθο Διάγραμμα 3.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.
Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ



Η δραστηριότητα της Κρουαζιέρας στη Βόρεια Αμερική συνεισφέρει το μεγαλύτερο μερίδιο των εισοδημάτων της παγκόσμιας βιομηχανίας και ακολουθείται από τη δυτική Ευρώπη. Στις «Άλλες περιοχές ή χώρες» περιλαμβάνονται κυρίως η περιοχή της ΝΑ Ασίας, αλλά δεδομένα για την περιοχή και για συγκεκριμένες χώρες δεν είναι γενικά διαθέσιμα.

Πηγή: Douglas-Westwood 2005

Η κρουαζιεροπλοΐα αποτελεί τη συναρπαστικότερη μορφή τουρισμού στις Η.Π.Α. και τον Καναδά. Στην παγκόσμια αγορά της κρουαζιεροπλοΐας οι ΗΠΑ αποτελούν την κυρίαρχη δύναμη με μερίδιο στο σύνολο των επιβατών της κρουαζιέρας 67%. Ακολουθούν οι Ευρωπαίοι επιβάτες σε ποσοστό 20% και το υπόλοιπο 13% προέρχεται από άλλες περιοχές του πλανήτη (Douglas-Westwood Ltd, 2005:39-40). Το 1997 η συνολική αξία της βιομηχανίας είχε εκτιμηθεί σε \$ 7 δις ετησίως, ενώ το 2003 οι συνολικές δαπάνες από τις εταιρίες και τους επιβάτες κρουαζιέρας στις ΗΠΑ ήταν \$ 12.9 δις, αλλά το συνολικό οικονομικό όφελος ήταν \$ 25.40 δις, με συνέπεια την παραγωγή 294.000 θέσεων εργασίας (The Cruise Industry 2003 Economic Survey in the USA. International Council of Cruise Lines).

Στο σύνολο των λιμένων των ΗΠΑ καταγράφηκαν 7,1 εκατομμύρια επιβιβάσεις. Κατά μέσον όρο, ένα επιβατηγό πλοίο χωρητικότητας 2.000 επιβατών με 950 μέλη πληρώματος παράγει περίπου \$ 240.000 σε κερσαία δαπάνη ανά προσέγγιση σε λιμένες των ΗΠΑ. Ο μέσος επιβάτης ανά λιμένα προσέγγισης ξοδεύει \$ 112 ανά επίσκεψη. Παράλληλα με άλλες θαλάσσιες δραστηριότητες, η βιομηχανία της κρουαζιέρας είναι μια διεθνής δραστηριότητα. Οι επιβάτες μπορούν να πετάξουν από τη χώρα τους στην Ευρώπη, για παράδειγμα, στο Μαϊάμι για να συμμετάσχουν σε μια κρουαζιέρα σε διάφορα λιμάνια της Καραϊβικής. Το 2003 οι άμεσες δαπάνες στη Φλόριδα, όπου βρίσκεται το μεγαλύτερο λιμάνι της παγκόσμιας αγοράς της κρουαζιέρας, το Μαϊάμι, έφτασαν συνολικά τα \$ 4,5 δις.

Το Ηνωμένο Βασίλειο είναι η δεύτερη μεγαλύτερη αγορά προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας παγκόσμια, ενώ σημαντική είναι η αύξηση που παρουσιάζει η Γερμανία. Στην υπόλοιπη Ευρώπη, η Ισπανία είναι η μεγαλύτερη αγορά προέλευσης επιβατών - ένα ενδεικτικό στοιχείο είναι ότι στο Bilbao επενδύονται € 13,2 εκατομ., για νέο λιμάνι για τα κρουαζιερόπλοια. Η Ασία ήταν

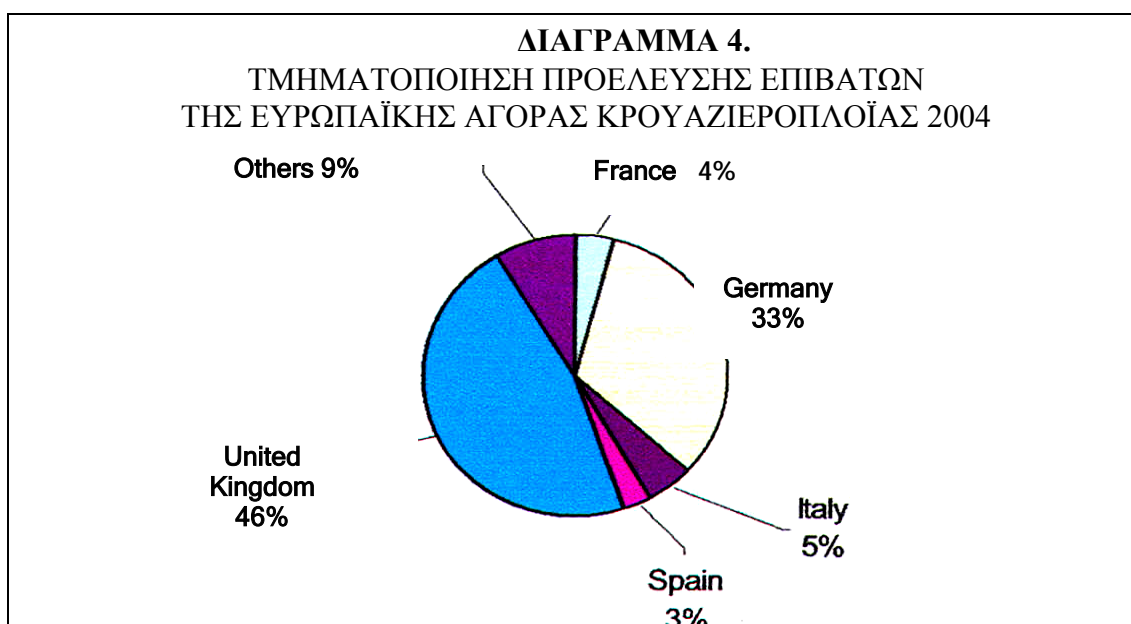
η ταχύτερα αναπτυσσόμενη αγορά ζήτησης κρουαζιέρας, μέχρι τη δεκαετία του '90 και πριν από τα περιφερειακά οικονομικά προβλήματα, αλλά ανάλογη αυξητική τάση αναμένεται να επαναληφθεί σύντομα.

Στην Ευρωπαϊκή αγορά, το Ηνωμένο Βασίλειο ακολουθούμενο από τη Γερμανία αποτελούν τις δύο μεγαλύτερες αγορές επιβατών κρουαζιέρας, αν και η Ισπανία αρχίζει να παρουσιάζει σημαντική αύξηση. Η Ευρωπαϊκή αγορά είναι μια πολύ σύνθετη αγορά για να αναλυθεί. Τα διαγράμματα & οι πίνακες περιλαμβάνουν δεδομένα που αφορούν κυρίως τους λιμένες επιβίβασης. Διαφορετικές είναι οι τιμές και οι κατατιμήσεις που ισχύουν για τις αγορές προέλευσης των επιβατών, τους λιμένες προσέγγισης των κρουαζιερόπλοιων, και του τόπου εγκατάστασης των επιχειρήσεων του κλάδου και των ιδιοκτητών των πλοίων. Επιπλέον, όπως άλλωστε ισχύει και για άλλους κλάδους της οικονομίας, είναι πολύ μεγαλύτερα τα μεγέθη των συνολικών οικονομικών οφελών που απορρέουν από τη συγκεκριμένη δραστηριότητα στην οικονομία κάθε χώρας από αυτά που εκτιμώνται ως άμεση συνολική επίδραση του κλάδου παγκοσμίως.

Στην Ευρωπαϊκή αγορά επιβατών, την πρώτη θέση καταλαμβάνουν οι Βρετανοί με ποσοστό 46% και ακολουθούν οι Γερμανοί με 33%, οι Ιταλοί με 5%, οι Γάλλοι με 4%, οι Ισπανοί με 3% και το υπόλοιπο 9% καλύπτεται από όλες τις άλλες χώρες (Douglas-Westwood Ltd, 2005:40). Η εικόνα αυτή αποτυπώνεται στο Διάγραμμα 4 που ακολουθεί.

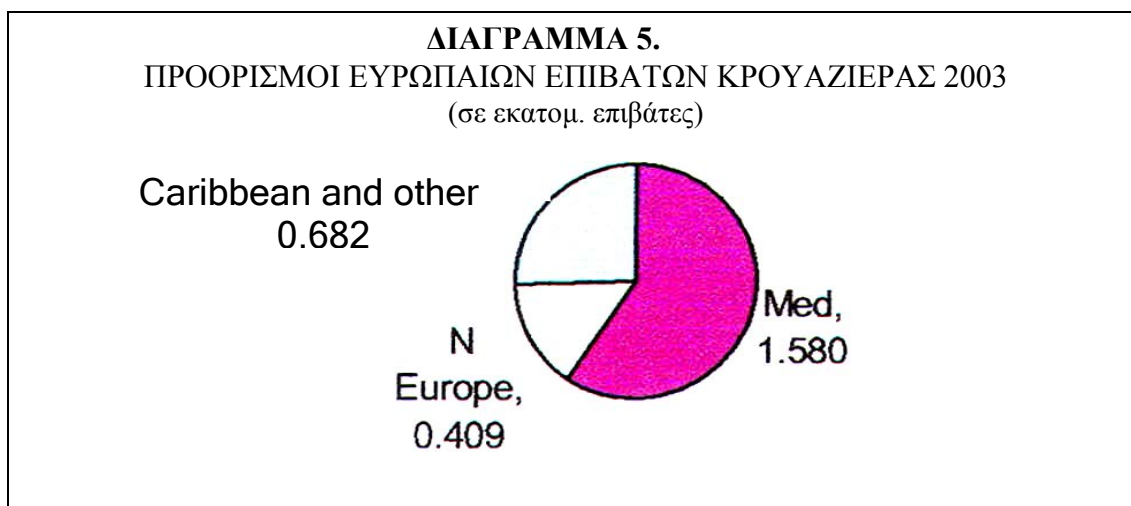
Η χώρα προέλευσης και τα αντίστοιχα μεγέθη περιηγητών, όσον αφορά τις Ευρωπαϊκές χώρες, με βάση τα (πιο πρόσφατα διαθέσιμα) στοιχεία του 2004, έχουν ως εξής:

- Μ. Βρετανία : 1.242.000
- Γερμανία : 891.000
- Ιταλία : 135.000
- Γαλλία : 108.000
- Ισπανία : 81.000
- Λοιπές : 243.000



Πηγή: Douglas-Westwood 2005

Από το σύνολο των 2,7 εκατομ. Ευρωπαίων επιβατών κρουαζιέρας το 2003, οι 1.580.000 συμμετείχαν σε κρουαζιέρα στη Μεσόγειο, οι 409.000 σε κρουαζιέρα στη Βόρεια Ευρώπη και 682.000 αγόρασαν κρουαζιέρα στην Καραϊβική και σε άλλες περιοχές (European Cruise Council, 2004, first statistics). Στο επόμενο Διάγραμμα 5 εμφανίζονται οι κύριοι προορισμοί των Ευρωπαίων επιβατών κρουαζιέρας.



Πηγή: Douglas-Westwood 2005

Σε ότι αφορά το «**προφίλ**» του περιηγητή κρουαζιέρας, πρέπει να αναφερθεί ότι διεθνώς, αλλά και ειδικότερα στην Ευρώπη, καταγράφεται σαφής διαφοροποίηση από την παραδοσιακή προσέλκυση ατόμων τρίτης ηλικίας και υψηλού εισοδήματος. Η διαφοροποίηση αυτή συνίσταται στη διερεύνηση της αγοράς με νεότερους και συνεπώς περισσότερο ενεργούς περιηγητές.

Η πρόβλεψη για την εξέλιξη της Κρουαζιεροπλοΐας στην Ευρώπη είναι θετική και αναμένεται να αυξηθεί ο αριθμός των επιβατών σε 4 εκατομμύρια μέχρι το έτος 2013 (Douglas-Westwood Ltd, 2005:40 & *The Cruise Industry 2003 Economic Survey in the USA*, International Council of Cruise Lines).

2.4.1.6. Η Ελληνική Αγορά Κρουαζιέρας

Η Ελληνική αγορά των προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού εντάσσεται στην ευρύτερη αγορά της Μεσογείου και συγκεκριμένα σε αυτή της ανατολικής Μεσογείου, στην οποία εντοπίζονται τέσσερις τοπικές αγορές (Lekakou, Pallis, Papadopoulou M.N., 2003).

- ◆ **Αιγαίο Πέλαγος**
- ◆ Εύξεινος Πόντος
- ◆ Λεβάντε (Κύπρος-Άγιοι Τόποι-Αίγυπτος)
- ◆ Βενετία-Αδριατική-**Ιόνιο Πέλαγος**.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου 1983-1997, ο αριθμός των επισκεπτών Κρουαζιεροπλοΐας στην Ελλάδα παρουσίασε διακυμάνσεις, αλλά σε μέση ετήσια βάση κυμάνθηκε γύρω στο 5,5% επί του συνόλου των αφίξεων τουριστών. Τα αντίστοιχα ποσοστά συμμετοχής τουριστών Κρουαζιέρας στο σύνολο των τουριστών που επισκέπτονταν την Ελλάδα είναι, για το 1998 4%, το 1999 και το

2000 3,5%, το 2001 αυξήθηκε στο 4,2%, το 2002 έφτασε στο 5%, το 2003 και το 2004 κυμάνθηκε στο 5,5%.

Οι αφίξεις περιηγητών κρουαζιεροπλοΐας στην Ελλάδα, αν και αποτελούν μικρό ποσοστό του συνόλου των αφίξεων τουριστών, δεν διαφοροποιούνται από την παγκόσμια εικόνα. Οι διακυμάνσεις αφίξεων είναι ενδεικτικές της επίδρασης που ασκούν στη ζήτηση εξωγενείς παράγοντες, όπως η οικονομική κατάσταση που επικρατεί στις χώρες προέλευσης των επισκεπτών, διενέξεις και κοινωνικο-πολιτικές αστάθειες σε γειτονικές χώρες, ταξιδιωτικές οδηγίες κ.ά.

Στις κρουαζιέρες που πραγματοποιεί η εταιρία Louis Cruises (Κυπριακών συμφερόντων) στην Ανατολική Μεσόγειο (προσεγγίζοντας και ελληνικά λιμάνια) με αφετηρία την Ιταλία, η **κατανομή των επιβατών ανά εθνικότητα** για το 2004 και το 2005 είναι κατά σειρά, Γάλλοι, Ιταλοί, Γερμανοί, Αυστραλοί, ενώ οι Αμερικανοί βρίσκονται στη 13^η θέση. Στις κρουαζιέρες αυτές οι Έλληνες επιβάτες αποτελούν το 8,2% του συνόλου των επιβατών. Στις ελληνικές κρουαζιέρες της ίδιας εταιρίας, για τα έτη 2004 και 2005, τα ποσοστά των επιβατών ανά εθνικότητα είναι Αμερικανοί (46%), Καναδοί (14%), Έλληνες (11%)¹¹.

Η **Κρουαζιεροπλοΐα** στην Ελλάδα σήμερα προσφέρεται με:

➤ Σύγχρονα, μεγάλου μεγέθους πλοία, με αφετηρία τον Πειραιά ή ξένα λιμάνια που εκτελούν περιηγήσεις προσεγγίζοντας εθνικά λιμάνια ή και άλλων γειτονικών χωρών.

➤ Μικρότερα πλοία, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, κατασκευασμένα από χάλυβα, ξύλο ή πλαστική ύλη, τα οποία έχουν αφετηρία ελληνικά λιμάνια, με ενδιάμεσους σταθμούς επίσκεψης επίσης ελληνικά λιμάνια (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ρόδος, Ηράκλειο, Κως, Πάτμος, Μύκονος, Σαντορίνη, Κέρκυρα, Κεφαλονιά, Σκιάθος, κ.ά) και εκτελούν περιηγήσεις μικρότερων αποστάσεων από ότι η κύρια κρουαζιεροπλοΐα σε προορισμούς εντός της χώρας επί το πλείστον, αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις και σε λιμάνια γειτονικών χωρών όπως της Τουρκίας.

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

Στα ελληνικά παράλια και νησιά πραγματοποιούν κρουαζιέρες με:

- Πλοία που φέρουν Ελληνική σημαία, τα οποία μπορούν να έχουν ως προορισμούς των κυκλικών «κλειστών» διαδρομών τους μόνον ελληνικά λιμάνια
- Πλοία με σημαία κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (πλην Ελβετίας) αλλοδαπών συμφερόντων. Τα πλοία αυτά δικαιούνται να χρησιμοποιούν ελληνικά λιμάνια- ως λιμάνια αφετηρίας ή/και τελικού προορισμού-, αλλά δεν δικαιούνται να περιλαμβάνουν στα πλαίσια των κυκλικών διαδρομών τους παρά μόνο λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας και όχι νησιωτικά (εκτός εάν πρόκειται για πλοία άνω των 650 τόνων, τα οποία έχουν δικαίωμα να προσεγγίζουν και σε νησιωτικά λιμάνια).

¹¹ Ειδική Έρευνα στην εταιρία Louis Hellenic Cruises, Κανάρη 5-7. Παροχή στοιχείων από τον κ. Συμυρή Κώστα, Applications Development Manager, Πειραιάς, 2004 & 2005.

- Πλοία με άλλη, εκτός των ανωτέρω, ξένη σημαία, τα οποία δικαιούνται να επισκέπτονται ελληνικούς λιμένες μόνο στα πλαίσια κυκλικών διαδρομών με αφετηρία/τελικό προορισμό ξένο λιμένα.

Τα **κρουαζιερόπλοια με Ελληνική σημαία**, που κινούνται στον ελληνικό χώρο ανήκουν σε εταιρίες-μέλη του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.), πρώην Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων (Ε.Ε.Ε.Π.). Στα τέλη της δεκαετίας του '70 συγκροτούσαν έναν από τους μεγαλύτερους στόλους στον κόσμο που αριθμούσε 32 κρουαζιερόπλοια. Το 2000 ο στόλος αυτός μειώθηκε σε 18 πλοία, συνολικής δυναμικότητας περίπου 11.000 επιβατών, το 2001 σε 15 πλοία, ενώ από το 2004 έχει παραμείνει μόνο ένα πλοίο που φέρει την Ελληνική σημαία, το ελληνόκτητο «Aegean 1» (traveldailynews.gr, 2004: 15786 & subcategory_id7). Ο ελληνικός στόλος των κρουαζιερόπλοιων για το 2005 αριθμεί πέντε κρουαζιερόπλοια: Τέσσερα πλοία ιδιοκτησίας της κυπριακής εταιρίας Louis Cruise Lines, «The Emerald» Ν.Π.10995, «The Calypso», πρώην υπό σημαία Μπαχάμες, «Perla», πρώην υπό σημαία Μπαχάμες, «Coral», πρώην υπό σημαία Παναμά, και το πλοίο «Aegean 1», της εταιρίας Golden Star Cruises (ΥΕΝ, ΕΕΕΠ, 2005). Η μέση ηλικία των κρουαζιερόπλοιων παγκοσμίως είναι 18 έτη, ενώ των Ελληνικών 37 έτη (Douglas-Westwood Ltd, 2005:41).

Οι **αφίξεις** επιβατών στα σύνορα (θαλάσσιους συνοριακούς σταθμούς) με κρουαζιερόπλοια (για το χρονικό διάστημα 1981-1997 σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ) μειώθηκαν από 482.760 άτομα το 1981 σε 447.776 άτομα το 1998 (-9,3% μεταβολή στο σύνολο του ως άνω χρονικού διαστήματος), ενώ το 2001 ο αντίστοιχος αριθμός ανήλθε σε 621.357 άτομα, σημειώνοντας αύξηση για το διάστημα 1999-2001 της τάξεως του 40%.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στο χρονικό διάστημα 1981-1997 η αύξηση των γενικών αφίξεων στα σύνορα ξεπέρασε το 90%. Οι αφίξεις με κρουαζιερόπλοια εμφανίζουν σημαντικές αρνητικές διακυμάνσεις κατά τα έτη 1982, 1985, 1986, 1990, 1991, 1996, 1997, 1998 και 1999 σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο, ενώ η χειρότερη από άποψη αφίξεων χρονιά ήταν το 1991, που έκλεισε με 235.131 αφίξεις (-46,2% σε σχέση με το 1990), λόγω της κρίσης του Κόλπου.

Από το τέλος του 2001 (μετά την τρομοκρατική ενέργεια της 11ης Σεπτεμβρίου στη Νέα Υόρκη) μέχρι και το 2004 σημειώθηκε πτώση στην αγορά της κρουαζιεροπλοϊας που φτάνει το 50% (traveldailynews.gr, 2004:19235 & subcategory_id7). Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η αμερικανική αγορά τροφοδοτεί το 78% του παγκόσμιου θαλάσσιου τουρισμού όσον αφορά την κρουαζιέρα και τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής με πλήρωμα, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό επιμερίζεται σε 12% από την ευρωπαϊκή αγορά και 10% από άλλους προορισμούς (traveldailynews.gr, 2005: 20476 & subcategory_id7).

Η **διάρκεια παραμονής** των κρουαζιερόπλοιων στα ελληνικά λιμάνια κυμάνθηκε από 5-6 ώρες (Κατάκολο, Ηράκλειο) έως 9 ώρες (Κέρκυρα) και 10 (Ρόδος, Πειραιάς)¹². Ένα ποσοστό κρουαζιερόπλοιων, της τάξεως του 20% (17 από τα 84 καταγεγραμμένα κρουαζιερόπλοια), παρέμειναν στο λιμάνι του Πειραιά (το 2003) για τουλάχιστον μία ημέρα (Στεφανιδάκη Ε., 2004:66).

¹² Εμπειρική έρευνα για Προσεγγίσεις σε Ελληνικά λιμάνια και διάρκεια παραμονής, σύμφωνα με τα προγράμματα των κρουαζιερόπλοιων (2004).

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ (ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ)

Προσεγγίσεις	Αριθμός Πλοίων
Μοναδική προσέγγιση	31 (41,3%)
2 έως 5	27 (36,0%)
6 έως 10	10 (13,3%)
11 έως 20	3 (4,03%)
21 έως 30	3 (4,03%)
30 και άνω	1 (1,34%)

Πηγή: Στεφανιδάκη Ε.,(2004:59)

Το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων φέρουν **σημαίες ευκαιρίας ή ευκολίας**¹³ λόγω των φορολογικών κυρίως, αλλά και άλλων διευκολύνσεων που αυτές μπορούν να παρέχουν, μειώνοντας το κόστος λειτουργίας για την επιχείρηση¹⁴.

Τα **μεγέθη των παραπάνω πλοίων** κυμαίνονται κυρίως από 3000 – 30.000 gt, δηλαδή πλοία σχετικά μικρά. Υπάρχουν συνολικά επτά κατηγορίες κρουαζιερόπλοιων :

- 1) Yatch Style Ships: Τα πλοία αυτής της κατηγορίας έχουν ολική χωρητικότητα από 3.000 έως και 8.000 gt και μπορούν να φιλοξενήσουν από 72 έως και 180 επιβάτες το μεγαλύτερο της κατηγορίας του, ενώ η διάρκεια των κρουαζιέρων κυμαίνεται από 7-21 μέρες.
- 2) Exhibition Ships: Το μέγεθος αυτής της κατηγορίας κρουαζιερόπλοιων κυμαίνεται από 50-24.000 gt, με ικανότητα φιλοξενίας 20 έως και 700 επιβατών και μέγιστης διάρκειας κρουαζιέρας τις 36 μέρες. Στη κατηγορία αυτή ανήκει το Corinthian.
- 3) Masted Sailing Ships: Μεγέθους από 12-15.000 gt και χωρητικότητας από 12 έως και 439 επιβατών, τα πλοία αυτά πραγματοποιούν κρουαζιέρες μέγιστης διάρκειας 15 ημερών. Τα πλοία Club Med II, Sea Cloud, Sea Cloud II, Star Flyer, Wind Spirit και Star Clipper ανήκουν στην παραπάνω κατηγορία.
- 4) Small Cruise Ships¹⁵: Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει πλοία, η χωρητικότητα των οποίων κυμαίνεται από 3.000 gt έως και 30.000 gt, με ελάχιστη χωρητικότητα τους 72 επιβάτες και μέγιστη τους 1.200, ενώ η διάρκεια μίας κρουαζιέρας με κρουαζιερόπλοιο της κατηγορίας διαρκεί από 2 μέχρι 9 ημέρες.
- 5) Mid-Size Cruise Ships: Τα κρουαζιερόπλοια της κατηγορίας αυτής έχουν ελάχιστη χωρητικότητα 30.000 gt και μέγιστη 60.000 gt, ενώ η

¹³ Καλούνται οι σημαίες των χωρών (π.χ. Παναμά, Λιβερίας, Μπαχάμες) των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και διευκολύνουν τη νηολόγηση υπό τη σημαία τους πλοίων ξένης πλοιοκτησίας (ανοικτό νηολόγιο), για να γίνουν ανταγωνιστικότερα και να αποφύγουν βάρη και υποχρεώσεις που θα είχαν με τη σημαία της πατρίδας τους. Με τις σημαίες ευκολίας οι πλοιοκτήτες εξασφαλίζουν ευμενέστατη φορολογική μεταχείριση, πιο εύκολη δανειοληψία, λιγότερους κινδύνους από πολεμικές εμπλοκές, ελαστικότητα στα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας (πτυχία, διπλώματα).

¹⁴ Τα 84 κρουαζιερόπλοια που κατέπλευσαν στο λιμάνι του Πειραιά το 2003 έφεραν 21 διαφορετικές σημαίες. Τα περισσότερα κρουαζιερόπλοια είχαν σημαία Μπαχάμες, ένα αναφερόμενο ως ανοικτό νηολόγιο (Στεφανιδάκη Ε.,2004:60)

¹⁵ Στην κατηγορία των μικρών κρουαζιερόπλοιων κατατάσσεται και η πλειοψηφία των πλοίων που προσέγγισαν τον Πειραιά το 2003 (Στεφανιδάκη Ε.,2004:64).

ικανότητα φιλοξενίας επιβατών κυμαίνεται από 120 έως και 800 επιβάτες. Η κρουαζιέρα μεσαίου μεγέθους κρουαζιερόπλοιων διαρκεί από 2 μέχρι και 9 ημέρες.

- 6) Large Cruise Ships: Από 60.000 έως 90.000 gt, τα πλοία της κατηγορίας έχουν χωρητικότητα από 1.380 μέχρι και 2.852 επιβάτες, σε κρουαζιέρες μέγιστης διάρκειας 21 ημερών.
- 7) Mega Ships: Τελευταία κατηγορία κρουαζιερόπλοιων είναι αυτή των μέγα πλοίων με χωρητικότητα που κυμαίνεται από 90.000 gt μέχρι και 150.000 gt και ικανότητα φιλοξενίας από 1.950 έως και 3.838 επιβάτες, σε κρουαζιέρες διάρκειας από 3 έως και 14 ημέρες.

Στο Διάγραμμα 6. παρουσιάζονται οι αφίξεις αλλοδαπών τουριστών κατά μέσο μεταφοράς για το χρονικό διάστημα 1996-2003 και στο Διάγραμμα 7. παρουσιάζονται οι αφίξεις αλλοδαπών τουριστών με κρουαζιέρες για το διάστημα 1990 – 2004.

Στον Πίνακα 4. που ακολουθεί, αναφέρονται συγκεντρωτικά, με βάση τα στοιχεία της ΕΣΥΕ, ο αριθμός των τουριστών που ήλθε στη χώρα με Κρουαζιερόπλοια τα τελευταία εννέα χρόνια, όπως και ο αντίστοιχος αριθμός τουριστών που έφτασαν στη χώρα με άλλα μέσα μεταφοράς.(ΕΟΤ/<http://www.greektourism.gr/>)

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.
ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	Έτος								
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Αεροπορικώς	7.683.659	8.147.921	8.645.841	9.961.836	10.454.089	10.754.927	10.437.910	10.417.072	9.973.822
Με τρέινο	28.383	36.752	31.706	38.808	63.969	86.070	89.254	94.561	91.612
Με πλοίο	578.044	565.706	834.516	797.106	836.010	870.344	797.017	629.787	555.213
Μέσω Οδικού Δικτύου	943.295	1.319.946	1.403.983	1.366.338	1.741.477	2.322.037	2.855.818	2.827.973	2.691.982
Σύνολο	9.233.295	10.070.325	10.916.046	12.164.088	13.095.545	14.033.378	14.179.999	13.969.393	13.312.629
<i>Από Κρουαζιέρες¹⁶</i>	<i>548.766</i>	<i>518.164</i>	<i>447.776</i>	<i>441.840</i>	<i>471.908</i>	<i>621.357</i>	<i>738.178</i>	<i>815.167</i>	<i>954.791¹⁷</i>
Γενικό Σύνολο	9.782.061	10.588.489	11.363.822	12.605.928	13.567.453	14.654.735	14.918.177	14.784.560	14.267.420

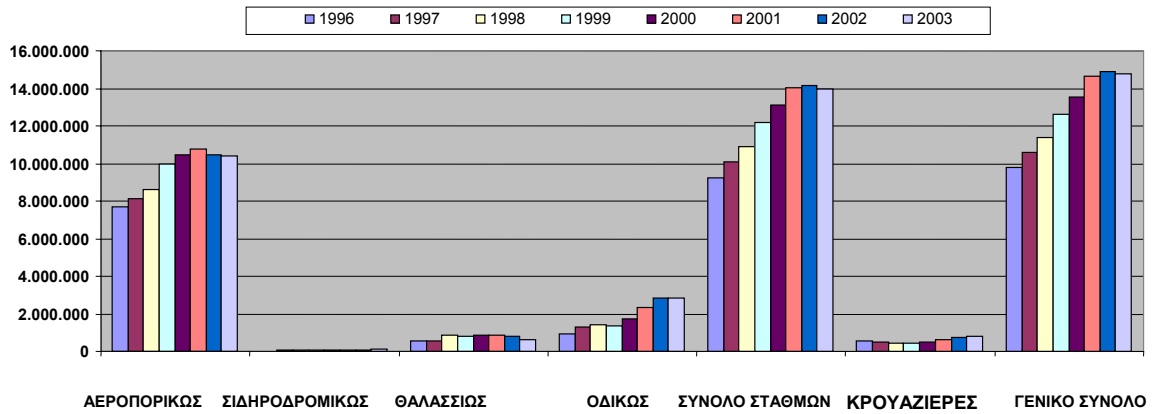
ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	Διακυμάνσεις								
	1997 / 1996	1998 / 1997	1999 / 1998	2000 / 1999	2001 / 2000	2002 / 2001	2003 / 2002	2004 / 2003	
Αεροπορικώς	6,04%	6,11%	15,22%	4,94%	2,88%	-2,95%	-2,00%	-4,26 %	
Με τρέινο	29,49%	-13,73%	22,40%	64,83%	34,55%	3,70%	5,95%	-3,12 %	
Με πλοίο	-2,13%	47,52%	-4,48%	4,89%	4,11%	-8,43%	-20,98%	-11,84 %	
Μέσω Οδικού Δικτύου	39,94%	6,37%	-2,68%	27,45%	33,44%	22,99%	-0,98%	-4,81 %	
Σύνολο	9,07%	8,40%	11,43%	7,65%	7,16%	1,04%	-1,49%	-4,70 %	
<i>Από Κρουαζιέρες</i>	<i>-5,58%</i>	<i>-13,58%</i>	<i>-1,33%</i>	<i>6,8%</i>	<i>31,67%</i>	<i>18,80%</i>	<i>10,43%</i>	<i>17,13 %</i>	
Γενικό Σύνολο	8,24%	7,32%	10,93%	7,6%	8,01%	1,80%	-8,96%	-3,49 %	

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία βάσει Στατιστικών Στοιχείων Ε.Ο.Τ. – Ε.Σ.Υ.Ε.

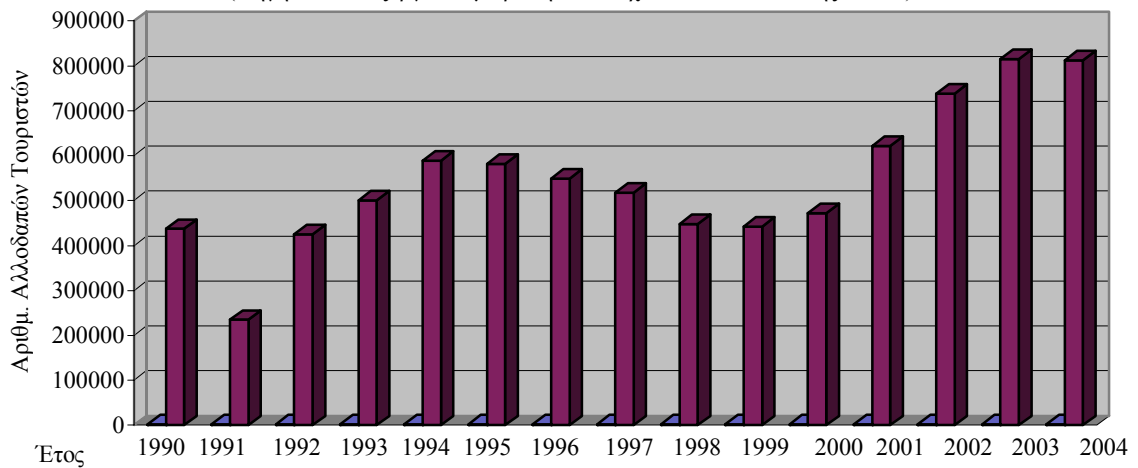
¹⁶ Οι αφίξεις με Κρουαζιέρες αφορούν το σύνολο των τουριστών που εισέρχονται σε οποιοδήποτε λιμάνι της Ελλάδας με Κρουαζιερόπλοια συμμετέχοντας σε Κρουαζιέρα μεγάλης διάρκειας η αφετηρία της οποίας μπορεί να είναι μια από τις γειτονικές χώρες (Ιταλία, Τουρκία, Ισραήλ, Κύπρος, Κροατία, Αίγυπτος) ή κάποιο μεγάλο Ελληνικό λιμάνι. Ως επιβάτες κρουαζιέρας καταγράφονται όλοι οι επιβάτες in and out. Στον αριθμό αυτό περιλαμβάνονται και οι Έλληνες τουρίστες κρουαζιέρας, διότι όλα τα κρουαζιερόπλοια προσεγγίζουν τουλάχιστον ένα λιμάνι εκτός συνθήκης Schengen, οπότε και προσμετρώνται κατά τον έλεγχο διαβατηρίων. **Από τον Μ.Ο. διάρκειας της Κρουαζιέρας, 7 μέρες, οι επιβάτες αυτοί πραγματοποιούν τις διακοπές τους σε ποσοστό 50% στην Ελληνική επικράτεια (3,33 μέρες σε Ελληνικά λιμάνια).** Οι αγοραστές Κρουαζιέρων διάρκειας 3 ή 4 ημερών είναι τουρίστες που πραγματοποιούν το σύνολο των διακοπών τους σε Ελληνικά λιμάνια. Τελικό μερίδιο ημερών διαμονής σε Ελληνικά λιμάνια που ικανοποιεί το σύνολο των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων θεωρούνται οι **3,5 μέρες**.

¹⁷ Ο αριθμός για το σύνολο των τουριστών που ήρθαν στη χώρα με Κρουαζιέρα και αυτών που αγόρασαν Κρουαζιέρα σε ένα από τα Ελληνικά λιμάνια για το 2004 είναι ο αναφερόμενος στον Πίνακα. Η εκτίμηση όμως που έγινε στη διατριβή βασίστηκε σε προσωρινά στοιχεία της ΕΣΥΕ και είναι 812.100 άτομα λόγω του ότι δεν είχαν δημοσιευθεί τα τελικά στοιχεία μέχρις ότου ολοκληρώθηκε η επεξεργασία των δεδομένων.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6.
ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
 (Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει στοιχείων του ΕΟΤ)



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.
ΑΦΙΞΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΜΕ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ 1990-2004
 (Πηγή: Ιδία επεξεργασία με βάση τα στοιχεία του ΕΟΤ και της ΕΣΥΕ)



2.4.1.7. Διακρίσεις & Προγράμματα Κρουαζιέρων στην Ελλάδα

Έχουν αναπτυχθεί τόσο στο χώρο του Αιγαίου όσο και του Ιονίου Πελάγους σημαντικές θαλάσσιες κρουαζιέρες. Οι εταιρίες που ασχολούνται με τις κρουαζιέρες εκτελούν τα προγράμματα τους από τον Απρίλιο ως το Νοέμβριο, ενώ κατά τη χειμερινή περίοδο, από Νοέμβριο έως Απρίλιο, πραγματοποιούνται κρουαζιέρες εκτός Ελληνικών υδάτων. Η διάρκεια μιας κρουαζιέρας ποικίλει ανάλογα με τα λιμάνια που θα προσεγγίσει, το εύρος του προγράμματος και τους συνδυασμούς των προορισμών.

Οι οργανωμένες κρουαζιέρες που προσφέρονται στις ελληνικές θάλασσες, ανάλογα με την αφετηρία και τις προσεγγίσεις τους, κατηγοριοποιούνται σε τρεις κατηγορίες:

Α) Κρουαζιέρες εσωτερικού: Διεξάγονται μόνο εντός της Ελληνικής επικράτειας, με αφετηρία τον Πειραιά ή άλλα ελληνικά λιμάνια και προσεγγίσεις μόνο Ελληνικών λιμένων. (Ανήκουν στη μορφή των mini cruises). Τα μικροκρουαζιερόπλοια (mini cruisers), χωρητικότητας από 50 μέχρι 100 επιβάτες, έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν κρουαζιέρες για λίγους (Ηλιόπουλος Σ. 1993: 25-28). Στην κατηγορία αυτή, σύμφωνα με το προσφερόμενο προϊόν, ανήκουν και τα επανδρωμένα Yachts (motor yachts, sailing yachts, motor sailers)¹⁸.

Στην ίδια κατηγορία, ως προς το περιεχόμενο του προϊόντος, περιλαμβάνονται και οι *Ημερήσιες Θαλάσσιες Εκδρομές* (μονοήμερες κρουαζιέρες), οι οποίες διεξάγονται συνήθως σε όλα τα νησιωτικά συμπλέγματα της χώρας και σε λιμάνια παράκτιων τουριστικών προορισμών, όπως Αργοσαρωνικό, Κυκλάδες, Δωδεκάνησα, Σποράδες, Κρήτη, Βόρειο Αιγαίο, Χαλκιδική, Νησιά Ιονίου¹⁹

Β) Μικτές Κρουαζιέρες: Έχουν αφετηρία ελληνικά λιμάνια αλλά προσεγγίζουν εκτός των Ελληνικών λιμένων και λιμένες άλλων χωρών, όπως Κύπρου, Τουρκίας, Ιταλίας, Αιγύπτου, Ισραήλ, Κροατίας. Σε αυτές περιλαμβάνονται οι τριήμερες, τετραήμερες και επταήμερες Κρουαζιέρες.

Γ) Μεσογειακές Κρουαζιέρες: Έχουν αφετηρία λιμάνια άλλων χωρών, αλλά προσεγγίζουν μεταξύ άλλων και ελληνικούς λιμένες. Σε αυτές περιλαμβάνονται ορισμένες επταήμερες κρουαζιέρες και οι κρουαζιέρες μεγαλύτερης διάρκειας, π.χ. 12 ή 13 ημερών²⁰.

¹⁸ Η δραστηριότητα των επανδρωμένων Yachts εντάσσεται στην Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση, η οποία αποτελεί τη δεύτερη δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού και αναλύεται στο επόμενο υποκεφάλαιο 2.4.2.

¹⁹ Οι Ημερήσιες Θαλάσσιες Εκδρομές είναι το προϊόν της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας, που αποτελεί την τρίτη δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού και αναλύεται στο υποκεφάλαιο 2.4.3.

²⁰ Lindos Maritime co., Classical Cruises, 1) ΗΠΑ- Ισραήλ (αεροπορικώς)- Επιβίβαση στο πλοίο- Χάιφα-Λεμεσός- Ταρσός(ΣΥΡΙΑ)-Ισκεντεράν-Αντάλια(ΤΟΥΡΚΙΑ)-Λίνδος-Κουσάντασι-Αθήνα- Θεσσαλονίκη-Άγιο Όρος-Κων/πολη-ΗΠΑ(αεροπορικώς). Διάρκεια 13 ημέρες
2) ΗΠΑ(αεροπορικώς)-Πειραιάς-Δήλος-Σέριφος-Σίφνος-Φολέγανδρος-Σαντορίνη-Αμοργός-Αντίπαρος-Χίος-Σαμοθράκη-Κων/πολη-ΗΠΑ (αεροπορικώς). Διάρκεια 12 ημέρες
3) ΗΠΑ(αεροπορικώς)-Αθήνα-Μονεμβασιά-Γύθειο-Μυστράς-Άγιος Νικόλαος-Αμοργός-Πάτμος-Κουσάντασι(Εφεσος)-Χίος-Βόλος(Μετέωρα)-Άγιο Όρος-Κων/πολη-ΗΠΑ(αεροπορικώς). Διάρκεια 13 ημέρες.

2.4.1.8. Το Κόστος της Κρουαζιέρας²¹

Το κόστος της μετακίνησης αποτελεί ένα βασικό παράγοντα που επηρεάζει τη ζήτηση της κρουαζιέρας. Τα βασικά στοιχεία του κόστους διακίνησης είναι δύο: α) το κόστος διακίνησης των τουριστών από τον τόπο προέλευσής τους μέχρι το λιμάνι επιβίβασης στο πλοίο και β) ο ναύλος που περιλαμβάνει το ταξίδι, τη διατροφή, τα έξοδα αποβίβασης στα λιμάνια προσέγγισης και τις ξεναγήσεις. Έτσι συμπεραίνεται ότι ο θαλάσσιος τουρισμός υποστηρίζεται κυρίως από τουρίστες με υψηλό εισόδημα.

Πέρα από τα παραπάνω, υπάρχουν και άλλα στοιχεία από τα οποία καθορίζεται το **κόστος μιας κρουαζιέρας**. Αυτά είναι τα εξής:

- Α) Τα χαρακτηριστικά του πλοίου. Όταν ένα πλοίο είναι καινούριο, υπερσύγχρονο, μεγάλο, με πολλαπλές επιλογές και ενδιαφέρουσες δραστηριότητες που μπορεί να ασχοληθεί ο κάθε επιβάτης, το κόστος είναι πολύ μεγαλύτερο συγκριτικά με αυτό ενός αντίστοιχου πλοίου μεγαλύτερης ηλικίας και περιορισμένων δυνατοτήτων.
- Β) Η θέση της καμπίνας που έχει κλείσει ο τουρίστας. Διαφορετικό κόστος έχει μια σουίτα εξοπλισμένη με όλες τις ανέσεις και με ιδιωτικό μπαλκόνι με θέα τη θάλασσα, από μια καμπίνα εξωτερική και ακόμα περισσότερο από μια εσωτερική. Η διαφορά της εξωτερικής καμπίνας από την εσωτερική είναι ότι η πρώτη διαθέτει παράθυρο προς τη θάλασσα και έχει περισσότερο φωτισμό.
- Γ) Η περίοδος που πραγματοποιείται η κρουαζιέρα. Για παράδειγμα, το Μάιο οι τιμές είναι χαμηλότερες σε σχέση με τον Αύγουστο που η ζήτηση είναι αυξημένη.
- Δ) Ο προορισμός της κρουαζιέρας. Διαφορετικό είναι το κόστος της κρουαζιέρας στην Καραϊβική από ότι στην Αλάσκα και στη Μεσόγειο.
- Ε) Το είδος/διάρκεια της κρουαζιέρας, όπως 3ήμερη, 4ήμερη, 5ήμερη, 7ήμερη, 12ήμερη.

Επιπλέον του προσδιορισμένου κόστους που καθορίζεται στην τιμή της κρουαζιέρας, δημιουργείται επιπρόσθετο κόστος, ανάλογα με τις προστιθέμενες υπηρεσίες και αγαθά που επιθυμεί να καταναλώσει ο επιβάτης.

Η **τιμή της κρουαζιέρας** περιλαμβάνει:

- α) Εγκαταστάσεις στο πλοίο (όλες οι καμπίνες διαθέτουν ανέσεις καμπίνων).
- β) Ισχύοντες φόρους (οι εταιρίες του νόμου 89/67 απαλλάσσονται από ΦΠΑ).
- γ) Διασκεδάσεις στο πλοίο, παιχνίδια, διαλέξεις και διάφορες επιδείξεις.
- δ) Όλα τα γεύματα στο πλοίο.
- ε) Καμαρότο και υπηρεσία δωματίου επί 24ωρου βάσεως.
- στ) Βραδινή διασκέδαση, θεάματα, ζωντανή ορχήστρα και night club.
- ζ) Γυμναστήριο και aqua spa.
- η) Κοκτέιλ πάρτι του πλοιάρχου και μπουφέ γκαλά.
- θ) Την εμπειρία επίσκεψης πολλών προορισμών σε μία μόνο κρουαζιέρα.

Οι Πίνακες 5 και 6 που ακολουθούν παρέχουν ενδεικτικές τιμές από μικτές και Μεσογειακές κρουαζιέρες διαφορετικού χρόνου διάρκειας και διαφορετικών τύπων καμπίνας, ανά άτομο.

²¹ Αναλυτικά στοιχεία που προσδιορίζουν τα έσοδα και τα κόστη της κρουαζιέρας, καθώς και την κατανάλωση των τουριστών επί του πλοίου και στα λιμάνια, παρατίθενται στο Κεφάλαιο 9. «Παράτημα: Πίνακες, Γραφήματα – Εμπειρικές Προσεγγίσεις»

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΑΝΑ ΑΤΟΜΟ ΣΕ ΕΥΡΩ (2002)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΜΠΙΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ – ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ	16/06 14ήμερη	05/04 ΠΑΣΧΑ 11ήμερη	27/12 ΠΡΩΤ/ΟΝΙΑ 11ήμερη	23/05 15/09 10ήμερη	04/08 11/08 7ήμερη	19/05 5ήμερη
A Εσωτ. Τετράκλινη	1.590	1.010	1.170	840	770	560
A1 Εσωτ. Κουκέτα	1.970	1.130	1.310	940	960	620
B Εσωτ. 2 μονά ή 1 διπλό	2.030	1.250	1.440	1.040	990	690
C Εσωτ. 2 μονά ή 1 διπλό	2.210	1.320	1.520	1.100	1.080	720
D Εσωτ. 2 μονά ή 1 διπλό	2.430	1.430	1.650	1.190	1.190	780
D1 Εσωτ. 2 μονά κρεβάτια	2.550	1.580	1.820	1.310	1.250	870
E Εξωτ. 2 μονά ή 1 διπλό	2.730	1.660	1.920	1.390	1.340	910
F Εξωτ. 2 μονά ή 1 διπλό	2.810	1.720	1.990	1.430	1.380	940
G Εξωτ. 2 μονά ή 1 διπλό	2.890	1.780	2.060	1.490	1.420	980
H Εξωτ. 2 μονά κρεβάτια	2.990	1.840	2.120	1.520	1.470	1.010
I Εξωτ. 2 μονά ή 1 διπλό	3.090	1.890	2.190	1.580	1.520	1.040
J Εξωτ. Μίνι σουίτα	3.610	2.220	2.570	1.850	1.780	1.220
K1 Μονή εσωτερική	2.930	1.760	2.030	1.470	1.440	960
K2 Μονή εξωτερική	3.230	1.910	2.200	1.590	1.590	1.040
M.O. Εκδρομής	2.647	1.461	1.857	1.339	1.299	881
M.O. ανά επιβάτη /ημέρα	189	133	169	134	186	176
Συνολικός M.O. ανά επιβάτη/ημέρα						165
Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει των Τιμοκαταλόγων Ναυτιλιακών Εταιριών Κρουαζιεροπλοΐας, 2002						

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.
ΤΙΜΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ 7 ΗΜΕΡΩΝ (ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ, ΙΤΑΛΙΑ) ΑΝΑ ΑΤΟΜΟ (2004)

Τύπος Καμπίνας	Εσωτερική	Εξωτερική	Μπαλκόνι	Σουίτα
Κρουαζιέρα Α	819	999	1.299	1.499
“ Β	895	1.095	1.390	1.590
“ Γ	899	1.099	1.399	1.599
“ Δ	849	1.049	1.490	1.859
M.O. Τιμών	865,5	1.060,5	1.394,5	1.637
Γενικός Μέσος Όρος Τιμών 7 ήμερης Κρουαζιέρας				1.239
Συνολικός M.O. ανά επιβάτη/ημέρα				175
Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει των Τιμοκαταλόγων Ναυτιλιακών Εταιριών Κρουαζιεροπλοΐας, 2004				

2.4.2. ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ

Με τον όρο **Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση** που προσφέρει η **χρήση σκαφών αναψυχής (Yachting)**, εννοούμε την εκμίσθωση ενός σκάφους για να χρησιμοποιηθεί τόσο ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας όσο και ως μέσο μετακίνησης, από μια ομάδα ατόμων που έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν και να διαμορφώσουν από κοινού το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησής τους, με σκοπό την αναψυχή τους.

Η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση, παρέχει στον περιηγητή ιδιαίτερη αμεσότητα με τη θάλασσα στο βαθμό που συνδυάζει από την μια πλευρά την εμπειρία πλοήγησης και διακυβέρνησης του σκάφους σε προορισμούς προσωπικής επιλογής και από την άλλη την αμεσότητα με το υγρό στοιχείο.

Η έννοια του γιώτιγκ (Yachting) είναι ταυτισμένη με την ενοικίαση διαφόρων κατηγοριών επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Τα πλοία αναψυχής, ιστιοφόρα ή θαλαμηγοί, είναι τα μέσα που χρησιμοποιεί μία μερίδα τουριστών για να πραγματοποιήσει ταξίδι αναψυχής στη θάλασσα, με σταθμούς σε διάφορα λιμάνια ή και ακτές. Η ναύλωση σκαφών αναψυχής κάθε είδους, όπως πολυτελών θαλαμηγών, ιστιοφόρων, ταχυπλών σκαφών, κ.ά., θεωρείται η πιο παραγωγική και συναλλαγματοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού (Ηγουμενάκης Ν., Κραβαρίτης Κ., Λύτρας Π., 1998:122). Απευθύνεται επί το πλείστον σε πελατεία υψηλής εισοδηματικής στάθμης, ενώ η ζήτηση του προϊόντος παρουσιάζει διεθνώς σημαντική αύξηση (Hall M., 2001:601-648).

Οι διακοπές με ενοικιαζόμενο σκάφος αν και θεωρούνται υψηλού κόστους, έχουν τόσα πλεονεκτήματα που συχνά αποσβένουν τη φαινομενικά υψηλή τιμή τους, ιδίως όταν οι διακοπές σε σκάφος γίνονται από ομάδα επισκεπτών. Οι καλοκαιρινές διακοπές αυτού του είδους παρέχουν άνεση χρόνου για την οργάνωση των επισκέψεων σε αξιοθέατα ή άλλους προορισμούς, προσφέρουν απόλυτη ελευθερία κινήσεων, απαλλάσσουν από την αναμονή σε ουρές και τις συνηθισμένες ταλαιπωρίες, ακόμα και από τη φροντίδα για κρατήσεις θέσεων και δωματίων.

Προπάντων όμως, το σκάφος αναψυχής προσφέρει στους επιβάτες του την ελευθερία της επιλογής των προορισμών. Δίνει τη δυνατότητα να οργανώνουν οι ίδιοι το πρόγραμμα τους και να το τροποποιούν ανάλογα με τις προτιμήσεις τους, να επισκέπτονται πολλούς χώρους, να απολαμβάνουν δραστηριότητες, όπως κολύμπι, καταδύσεις ή ψάρεμα, στο χρόνο που επιθυμούν και σε σημεία για τα οποία ίσως δεν υπάρχει άλλος τρόπος πρόσβασης.

Άλλωστε το χαρακτηριστικότερο πλεονέκτημα των διακοπών με σκάφος αναψυχής είναι η συνεχής μετακίνηση σε τόπους που δύσκολα προσεγγίζονται με άλλο μέσο, η ανακάλυψη γραφικών νησιών, λιμανιών και ακτών και η γεύση μιας αλλιώςτικής ζωής, μακριά από την καθημερινότητα και τη ρουτίνα.

Τα πληρώματα που επανδρώνουν αυτά τα σκάφη είναι πολύ πεπειραμένα. Είναι πρόθυμα να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στους επιβάτες του σκάφους, να ικανοποιήσουν όλες τις γαστρονομικές προτιμήσεις με εκλεκτά μενού, να τους διδάξουν θαλάσσια σπορ, εξασφαλίζοντας με τη διακριτικότητα και τις φροντίδες τους μέρες ξεκούρασης και απόλαυσης για τους επιβάτες.

Οι επιλογές στους τύπους σκαφών είναι πολλές εξαιτίας της μεγάλης ποικιλίας. Πιο αναλυτικά, τα σκάφη αναψυχής διακρίνονται στις παρακάτω κατηγορίες:

1. Ιστιοφόρα σκάφη που κινούνται μόνο με πανιά και νοικιάζονται με πλήρωμα. Γνωστά και ως Sailing yachts.

2. Ιστιοφόρα χωρίς πλήρωμα (αποκαλούνται bareboats), για όσους κατέχουν τα μυστικά της ιστιοπλοΐας.

3. Παραδοσιακά καϊκάρια ή Motor Sailers

4. Πολυτελή καϊκάρια ή Luxury Motor Sailers που συνδυάζουν πανιά και μηχανές.

5. Μηχανοκίνητα μικρά δηλ, τα Motor Yachts

6. Μηχανοκίνητα πολυτελείας ή Mega Yachts που κινούνται με μηχανή και νοικιάζονται με πλήρωμα.

7. Μεγάλα καϊκάρια ή μεγάλα μηχανοκίνητα (γκρουπάδικα) που εξυπηρετούν πολλούς επιβάτες και συνήθως εκτελούν προκαθορισμένες κρουαζιέρες.

Για να αξιολογηθούν σωστά οι παραπάνω φαινομενικά ακριβές τιμές των διακοπών επάνω σ' ένα σκάφος αναψυχής, πρέπει να ληφθούν υπόψη τα παρακάτω:

- Ότι θα διαιρεθούν δια του αριθμού των επιβατών
- Ότι συμπεριλαμβάνουν όχι μόνο το ταξίδι αλλά: διαμονή, άνεση, περιποίηση ξενοδοχείου, ψυχαγωγία, περιηγήσεις, δωρεάν εκμάθηση σπορ (ανάλογα με τη συμφωνία που έχει γίνει) και τη μεγάλη πολυτέλεια της ανεξαρτησίας.

Ένα φαινόμενο ιδιαίτερα δημοφιλές στη Μεσόγειο είναι η ιστιοπλοΐα σε σχηματισμό στολίσκου (flotilla sailing) που αποτελεί μια παραλλαγή του συστήματος ναύλωσης «γυμνού» πλοίου. Αναφέρεται στην ομαδική (μέχρι 12 σκάφη) κίνηση των ιστιοφόρων σκαφών με καθοδήγηση επαγγελματιών κυβερνητών. Προγράμματα Flotilla προσφέρονται και στην Ελληνική αγορά, τόσο στο Αιγαίο όσο και στο Ιόνιο.

Οι δύο κύριες κατηγορίες σκαφών είναι τα ιστιοφόρα (sail boats) και τα μηχανοκίνητα (motor boats). Τα αμιγώς ιστιοφόρα αποτελούν το 90% του επαγγελματικού στόλου αναψυχής και από αυτά άνευ πληρώματος (bare boats) είναι το 95%. Το υπόλοιπο 10% του συνόλου αποτελούν τα μηχανοκίνητα και τα ιστιοφόρα-μηχανοκίνητα (Λεκάκου Μ., Τζαννάτος Ε., 1998α: 11-12 και ΕΠΕΣΤ: Στοιχεία Επαγγελματικών Σκαφών). Στην κατηγορία των μηχανοκίνητων ανήκουν τα μετασκευασμένα αλιευτικά σκάφη και εμπορικά καϊκάρια, τα οποία είναι περισσότερο ευρύχωρα, φθηνότερα και αξιόπλοα. Μια τρίτη κατηγορία είναι αυτή των Θαλαμηγών σκαφών, μεγάλος αριθμός των οποίων αφορά ιδιωτική και όχι επαγγελματική χρήση.

Η ζήτηση σκαφών αναψυχής έχει αλλοδαπή προέλευση σε ποσοστό περίπου 95%. Οι Ευρωπαίοι (κυρίως Γερμανοί και Γάλλοι) προτιμούν τα ιστιοπλοϊκά, ενώ οι Αμερικανοί τα μηχανοκίνητα. Συνήθως οι Έλληνες τουρίστες μισθώνουν ιστιοφόρα χωρίς πλήρωμα (bareboats), αλλά και σκάφη με πλήρωμα όπως motor yachts και motor sailers.

Οι Έλληνες θεωρούνται από τους απαιτητικούς και υψηλής εισοδηματικής στάθμης πελάτες.

Σύμφωνα με στοιχεία της «Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε.» για το 2004, το 29% της πελατειακής βάσης της εταιρίας προέρχεται από τη Γερμανία, το 11% από την Ιταλία, το 9% από τη Μεγάλη Βρετανία, το 9 % από τη Γαλλία, το 8% από την Ολλανδία, το 7% από την Αυστρία, το 5% από τις Σκανδιναβικές χώρες, το 3% από την Τσεχία, το 2% από την Ελβετία, το 2% από το Βέλγιο και το 1% από τις ΗΠΑ και την Αυστραλία. Ποσοστό 12% προέρχεται από άλλες χώρες, ενώ ποσοστό 3% προέρχεται από

την Ελληνική αγορά (TravelDailyNews.gr, Σεπτέμβριος, 2004:18296& subcategory_id6).

Από το τέλος του 2001 (μετά την τρομοκρατική ενέργεια της 11^{ης} Σεπτεμβρίου στη Νέα Υόρκη) μέχρι και το 2004 σημειώθηκε πτώση κατά 20-25% (σύμφωνα με την ΕΠΕΣΤ) στην αγορά των σκαφών αναψυχής χωρίς πλήρωμα (bareboats), που αποτελούν κυρίως προτίμηση των Ευρωπαίων τουριστών (traveldailynews.gr, 2004:19235 & subcategory_id7).

2.4.2.1. Η Ελληνική αγορά του yachting

Η Ελληνική αγορά **επαγγελματικών σκαφών αναψυχής** (Ιστιοπλοϊκά) άρχισε να δημιουργείται τη δεκαετία του '70. Το έτος 1960, με φορέα υλοποίησης τον Ε.Ο.Τ., άρχισε η κατασκευή και λειτουργία των σταθμών εξυπηρέτησης και ανεφοδιασμού θαλαμηγών με καύσιμα, νερό και εφόδια, σε 85 σημεία της χώρας. Σημαντική ήταν η συμβολή του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (ΕΟΤ) αναφορικά με τη δημιουργία της απαραίτητης τεχνικής και θεσμικής υποδομής. Κατασκευάστηκαν οι πρώτες μαρίνες (Βουλιαγμένης: 1963, Ζέας: 1966, Αρεστούς: 1973), καθώς και 65 σταθμοί ανεφοδιασμού θαλαμηγών σε όλη τη χώρα για τον εφοδιασμό των τουριστικών πλοίων με καύσιμα, νερό και λοιπά εφόδια. Οι πρωτοβουλίες αυτές του ΕΟΤ υλοποιήθηκαν με τη συνεργασία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του Υπουργείου Οικονομικών και του πρώην Βασιλικού Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος (Β.Ν.Ο.Ε., σήμερα Ν.Ο.Ε.), που αποτελούσε τότε το μόνο οργανωμένο, με βάση τα διεθνή πρότυπα, ναυταθλητικό όμιλο. Το 1961 απλουστεύονται οι διαδικασίες κίνησης, εισόδου και εξόδου των σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, καθιερώνεται το ειδικό Δελτίο Κίνησης (Transit Log), καθώς και κίνητρα αφορολογήτων ειδών και καυσίμων.

Μέχρι τη δεκαετία του '60, ο Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος ήταν ο μοναδικός ναυτικός όμιλος με υποδομή για τη φιλοξενία σκαφών αναψυχής, ο οποίος μάλιστα μέχρι το 1968 είχε αναλάβει την τήρηση στατιστικών στοιχείων κίνησης των σκαφών αναψυχής σε όλη τη χώρα, όπως και την προβολή του Ελληνικού Yachting, με διεθνείς διοργανώσεις και αγωνιστικές εκδηλώσεις. Η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα στον κόσμο που έθεσε το νομικό πλαίσιο για τη λειτουργία εταιριών εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής. Συγκεκριμένα, το 1976 με το Νόμο 438, ο οποίος βρίσκεται σε ισχύ μέχρι σήμερα, αν και εκσυγχρονίστηκε από το Υ.Ε.Ν. με το Ν.2743/99, αρχίζει η οργάνωση του επαγγελματικού yachting, με στόχο την παροχή κινήτρων για τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη.

Σύμφωνα με τα τηρούμενα στοιχεία στο YEN, 6.100 τουριστικά πλοία έχουν χαρακτηριστεί επαγγελματικά από τα οποία εν ενεργεία είναι τα 4.800 περίπου, δεδομένου ότι, όπως ήδη σημειώθηκε, για φορολογικούς λόγους αρκετά πλοία αναψυχής (δηλαδή χρησιμοποιούμενα από τους πλοιοκτήτες τους ιδιωτικά για πλόες χωρίς ναύλο) χαρακτηρίζονται επαγγελματικά, χωρίς να εκναυλώνονται. Είναι σχεδόν βέβαιο ότι με το νέο νόμο (Ν.2743/99) τα μη εκναυλούμενα πλοία, τα εικονικά επαγγελματικά, θα περιοριστούν σε αριθμό και η ποσοτική εικόνα του επαγγελματικού yachting θα γίνει πιο διαυγής.

Δεν επιχειρείται με βάση τα ανωτέρω στοιχεία να γίνουν ποσοτικές συγκρίσεις των ρυθμών ανάπτυξης του yachting με τους ρυθμούς ανάπτυξης του ελληνικού τουρισμού γενικά μέσω των συγκρίσιμων βασικών μεγεθών, διότι οι συγκρίσεις αυτές δεν οδηγούν σε ασφαλή συμπεράσματα, δεδομένης της ανεπαρκούς στατιστικής παρακολούθησης του χώρου του yachting. Η εικόνα,

όσον αφορά τα εγγεγραμμένα σκάφη αναψυχής στις δύο επαγγελματικές ενώσεις του yachting στην Ελλάδα, αποτυπώνεται στον Πίνακα 7 που ακολουθεί.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.

ΣΚΑΦΗ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ, ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΑ ΣΕ ΕΠΕΣΤ ΚΑΙ ΣΙΤΕΣΑΠ ΤΟ 2004

A/A	ΣΚΑΦΗ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (Εγγεγραμμένα στην ΕΠΕΣΤ)	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ
1	Motor Yachts (Θαλαμηγοί) με πλήρωμα (μήκους 20 μ.>)	135
2	Motor Yachts (Θαλαμηγοί) χωρίς πλήρωμα (μήκους < 20 μ.)	53
3	Motor Sailers (με ιστία και μηχανή) με πλήρωμα *	34
4	Motor Sailers (με ιστία και μηχανή) χωρίς πλήρωμα *	19
5	Sailing Yachts με πλήρωμα	11
6	Sailing Yachts χωρίς πλήρωμα	4
7	Ιστιοφόρα	946
8	Σύνολο σκαφών με πλήρωμα (1+3+5)	180
9	Σύνολο Εγγεγραμμένων στην ΕΠΕΣΤ	1.202
10	ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΑ ΜΕΛΗ ΣΙΤΕΣΑΠ	370
11	Εγγεγραμμένα στην ΣΙΤΕΣΑΠ Ιστιοπλοϊκά Σκάφη	900
* Περιλαμβάνονται τα ξύλινα παραδοσιακά καϊκια		
Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει των στοιχείων της ΕΠΕΣΤ και ΣΙΤΕΣΑΠ		

Μέλη της ΣΙΤΕΣΑΠ είναι οι ιδιοκτήτες Ιστιοφόρων. Ορισμένοι από αυτούς μπορεί να είναι ταυτόχρονα μέλη και στην ΕΠΕΣΤ.

Ο αριθμός των σκαφών αναψυχής, των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι μέλη των επαγγελματικών ενώσεων ΕΠΕΣΤ και ΣΙΤΕΣΑΠ, δε φαίνεται ότι συγκροτεί το σύνολο του στόλου, καθότι υπάρχουν μερικοί ιδιοκτήτες σκαφών που δεν είναι εγγεγραμμένοι στις παραπάνω επαγγελματικές ενώσεις. Η εξέλιξη του αριθμού των εν ενεργεία επαγγελματικών σκαφών την τελευταία δεκαετία, σύμφωνα με στοιχεία εμπειρικής έρευνας (λαμβάνοντας υπόψη και τα δεδομένα των επαγγελματικών ενώσεων) εμφανίζεται στον Πίνακα 8 και έχει ως ακολούθως:

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗΣ (Yachts)

ΕΤΟΣ	1995	1997	1999	2001	2002	2003	2004	2005
Απομακρύνσεις	-	-	-	-	-	- 200	-	- 300
Νέες Επενδύσεις	-	-	-	-	-	+ 300	+ 200	+ 700
Καθαρή Μεταβολή						+ 100	+ 200	+400
Σύνολο Σκαφών	4.500	4.230	3.980	3.413	3.300	3.400	3.600	4.000

Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων από: την Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ) , το Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος (ΣΙΤΕΣΑΠ), το YEN, και από Εμπειρική έρευνα²²

Η αγορά αυτή ξεκίνησε με 25 σκάφη που αρχικά ύψωσαν την Ελληνική σημαία και σήμερα η Ιστιοπλοΐα στην Ελλάδα προσφέρεται από τον μεγαλύτερο και νεότερο παγκοσμίως στόλο Τουριστικών σκαφών άνευ πληρώματος

²² Ο αύξων αριθμός των Επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής ανέρχεται την 1/3/2005 σε 4.580 (η αρίθμηση άρχισε το 2000). Υπολογίζεται ότι το 20% έχει αλλάξει σημαία ή έχει πάψει να είναι επαγγελματικό. Από αυτά τα σκάφη το 5% έχουν μόνιμο πλήρωμα, ενώ το 95% των σκαφών είναι χωρίς μόνιμο πλήρωμα.

(ιστιοφόρα), σύμφωνα με το ΣΙΤΕΣΑΠ, (TravelDailyNews.gr, Φεβρουάριος, 2002)²³.

Βασική διαδικασία στη λειτουργία της αγοράς της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης είναι η ναύλωση των σκαφών αναψυχής. Για τη ναύλωση ενός σκάφους είναι απαραίτητη η υπογραφή μιας σύμβασης-ναυλοσύμφωνου μεταξύ των συμβαλλομένων. Είναι ένα έντυπο εις τριπλούν, εγκεκριμένο από το ΥΕΝ, που αναφέρει τους όρους της ναύλωσης (ποσό ναύλωσης, ποσό εγγύησης, ημερομηνίες και λιμάνια αναχώρησης και επιστροφής). Υπογράφεται και από τις δυο πλευρές και δίδεται μια προκαταβολή στον πλοιοκτήτη ή στον αναγνωρισμένο αντιπρόσωπό του, ενώ το υπόλοιπο ποσό του ναύλου πρέπει να καταβάλλεται πριν από την αναχώρηση του σκάφους.²⁴ Μαζί με το ναυλοσύμφωνο υπογράφεται και το έντυπο παραλαβής εξοπλισμού (inventory list), σύμφωνα με το οποίο ο πλοιοκτήτης «χρεώνει» το ναυλωτή με όλο τον εξοπλισμό, που αναφέρεται σ' αυτό.

Οι ναυλώσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν κατά τους ακόλουθους τρόπους:²⁵

1. Μέσω κάποιου αναγνωρισμένου ναυλομεσίτη ή ταξιδιωτικού πράκτορα
2. Απευθείας από τους πλοιοκτήτες και εφοπλιστές

Τόσο οι ναυλομεσίτες όσο και οι πλοιοκτήτες έχουν τους επαγγελματικούς τους συνδέσμους στους οποίους μπορούν να απευθύνονται για παροχή πληροφοριών.

Για την προστασία των ναυλωτών, το Ελληνικό κράτος απαιτεί οι ναυλομεσίτες να έχουν σχετική άδεια από τον ΕΟΤ και να έχουν καταθέσει εγγυητική επιστολή για την κάλυψη των τυχόν απαιτήσεων της πελατείας τους. Σε όλες τις περιπτώσεις οι συμφωνίες ενοικίασης σκάφους πρέπει να γίνονται με το επίσημο έντυπο που ορίζει η Ελληνική Νομοθεσία.

«Ναυλομεσιτικά γραφεία Θαλάσσιου Τουρισμού» είναι οι νόμιμα οργανωμένες επιχειρήσεις, οι οποίες, με τα μέσα που διαθέτουν και τις υπηρεσίες που προσφέρουν, αναλαμβάνουν την εκμίσθωση πλωτού μέσου, οποιασδήποτε μορφής (Θαλαμηγού, Κρουαζιερόπλοιου, επιβατηγού σκάφους, πλοιαρίου διαφόρων τύπων, κλπ.), με Ελληνική και ξένη σημαία, σε Έλληνες ή ξένους, για εκτέλεση πλόων αναψυχής με ολική ναύλωση, σύμφωνα με ναυλοσύμφωνο εγκεκριμένου τύπου, εντός ή εκτός των Ελληνικών υδάτων.

Ο έλεγχος και η εποπτεία των ναυλομεσιτικών γραφείων ασκείται από το Υ.Ε.Ν. και τον Ε.Ο.Τ. (ή από την Τουριστική Αστυνομία, μετά από παραγγελία του Ε.Ο.Τ.) (Ευθυμιάτου-Πουλάκου Αντ., 1994, Ν. 438/76, & Κ.Υ.Α. 531353/129/77 και Χατζηνικολάου Ελίσ., 2002).

Η Επαγγελματική Οργάνωση του κλάδου των Ναυλομεσιτών είναι ο Ελληνικός Σύνδεσμος Μεσιτών και Εμπειρογνομώνων Θαλαμηγών (Ε.Σ.Μ.Ε.Θ.), τα μέλη της οποίας συγκροτούνται σε τοπικά επιμελητήρια.

Μεταξύ των στόχων του (Ε.Σ.Μ.Ε.Θ.) περιλαμβάνονται:

²³ Σύμφωνα με εκτιμήσεις των επαγγελματιών ενώσεων ΕΠΕΣΤ και ΠΕΝΠΗΣ, κάθε χρόνο διακινούνται με τα σκάφη αναψυχής και τα πλοία που εκτελούν ημερήσιες κρουαζιέρες περίπου 4,5 εκατ. τουρίστες στα ελληνικά νησιά και τα ηπειρωτικά λιμάνια της χώρας (traveldailynews.gr, 2004:17333 & subcategory_id7)

²⁴ eot.gr/ταξιδιωτικός_οδηγός/ναυλοσύμφωνο

²⁵ eot.gr/ταξιδιωτικός_οδηγός

- Η άσκηση της επαγγελματικής δραστηριότητας των ενασχολούμενων με τις θαλαμηγούς, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ηθικής και των χρηστών συναλλακτικών ηθών, καθώς και η διατύπωση κανόνων επαγγελματικής δεοντολογίας.
- Η σύνταξη ενιαίου τύπου ναυλοσύμφωνου και ενιαίου συμφωνητικού αγοραπωλησίας σκαφών.
- Ο καθορισμός του ύψους των ημερήσιων ναύλων σκαφών.
- Ο καθορισμός του ύψους των προμηθειών στις ναυλώσεις και αγοραπωλησίες σκαφών.
- Η διαιτητική επίλυση διαφορών μεταξύ των μελών και μεταξύ μελών και τρίτων, εφόσον θα ζητείται από τους ενδιαφερόμενους.

Οι επιχειρήσεις που ασχολούνται με την παροχή υπηρεσιών ναύλωσης και άλλων συναφών υπηρεσιών στο χώρο του yachting είναι μέλη της ΕΣΜΕΘ. Από τα 90 συνολικά εγγεγραμμένα μέλη, τα 55 έχουν αποκλειστική απασχόληση τις ναυλώσεις σκαφών αναψυχής (yacht) και κατέχουν ανάλογη άδεια από τον ΕΟΤ. Τα υπόλοιπα 35 μέλη είναι κατά κύριο λόγο ναυπηγοί και εμπειρογνώμονες (μεσίτες αγοραπωλησιών). Εκτός από τα γραφεία - μέλη της ΕΣΜΕΘ, εκτιμάται ότι λειτουργούν (κυρίως στην περιφέρεια) επιπλέον 60 επιχειρήσεις με κύριο αντικείμενο τη ναύλωση yachts.

Η απασχόληση που δημιουργείται από τα μέλη της ΕΣΜΕΘ (ναυλομεσίτες και εμπειρογνώμονες) κυμαίνεται από 2 έως 7 άτομα ανά γραφείο. Μία μέση εκτίμηση είναι τα 4 άτομα ανά γραφείο. Επομένως συνολικά η παροχή υπηρεσιών ναύλωσης και μεσιτείας δημιουργεί απασχόληση για 360 άτομα.

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΠΕΣΤ, η πρακτική που ακολουθείται στην Ελληνική αγορά των ναυλώσεων προβλέπει ένα ποσοστό 30% επί του ναύλου ως προμήθεια των τουριστικών πρακτόρων που πραγματοποιούν τη ναύλωση. Από το ποσοστό αυτό το 20% είναι η αμοιβή του γραφείου στο εξωτερικό, το οποίο και κλείνει τον πελάτη, και 10% η αμοιβή του γραφείου στο εσωτερικό. Στις μεγαλύτερες επιχειρήσεις του κλάδου, π.χ. Κυριακούλης, το γραφείο εξωτερικού μπορεί να λάβει το 15%, ενώ το 5% παραμένει στην ιδιοκτήτρια εταιρία. Τα τελευταία χρόνια έχει εμφανιστεί και αυξάνεται ολοένα το direct client, δηλαδή η συμφωνία ναύλωσης μέσω internet. Στους πελάτες που επιλέγουν το διαδίκτυο για τη ναύλωση του σκάφους παρέχεται έκπτωση 10%, ενώ το υπόλοιπο 20% της προμήθειας του πράκτορα (από το σύνολο 30%) καταλήγει στο γραφείο του εσωτερικού.

2.4.2.2. Μισθώσεις σκαφών αναψυχής

Η Ελλάδα είναι η χώρα που έχει τα περισσότερα πλεονεκτήματα στον τομέα θαλάσσιου τουρισμού έναντι των άλλων μεσογειακών χωρών, λόγω των δύο μεγάλων συμπλεγμάτων των νησιών Αιγαίου και Ιονίου, των εκτεταμένων ακτών της και του ευνοϊκού κλίματός της. Η τουριστική περίοδος έχει επτάμηνη διάρκεια (Απρίλιος – Οκτώβριος). Η αγορά ναυλώσεων, μικρών και μεγάλων σκαφών, παρουσιάζει τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης. Σύμφωνα με στοιχεία του ΕΟΤ, οι προσεγγίσεις σκαφών στην Ελλάδα επικεντρώνονται σε τρεις κυρίως περιόδους: από Ιούνιο μέχρι Αύγουστο που αντιστοιχεί στο 54% του συνόλου των προσεγγίσεων, από Απρίλιο μέχρι Μάιο και από Σεπτέμβριο μέχρι Οκτώβριο που αντιστοιχεί στο 40%.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του τηρούνται από την ΕΣΥΕ και τον ΕΟΤ²⁶ για τις μισθώσεις τουριστικών πλοίων, το 1984 εκμισθώθηκαν συνολικά 4.867 σκάφη και ο αριθμός των μισθώσεων ανήλθε σε 7.994 (1,6 μισθώσεις ανά εκναυλούμενο σκάφος). Σύμφωνα με τους πίνακες της ΕΣΥΕ και του ΕΟΤ για τις μισθώσεις θαλαμηγών σκαφών κατά λιμάνι, διαπιστώνεται ότι το 1996 ο αριθμός των σκαφών έφθασε τα 19.148 και των μισθώσεων τις 20.995 (1,09 μίσθωση ανά σκάφος). Ο συνολικός αριθμός των ναυλώσεων παρουσίασε σταθερή ανοδική πορεία καθ' όλη την πενταετία 1991-1995 με συνολική αύξηση 42%.

Το 1997 εκμισθώθηκαν συνολικά 21.436 σκάφη με 23.135 μισθώσεις και το 1998 ο αριθμός των σκαφών που εκμισθώθηκαν ανήλθε σε 21.788 σκάφη με 25.582 μισθώσεις (1,17 μισθώσεις ανά σκάφος). Το 2001 πραγματοποιήθηκαν περίπου 30.000 ναυλώσεις ετησίως από 80 εταιρίες ναυλώσεων, με μέση διάρκεια ναύλωσης τις 9 ημέρες.²⁷

Τα αναφερόμενα στοιχεία μπορεί να θεωρηθεί ότι απλά απεικονίζουν την πλασματική εικόνα, που ο Ν.438 δημιούργησε όσον αφορά τα επαγγελματικά σκάφη, δηλαδή την (για φορολογικούς κυρίως λόγους) ύπαρξη πολλών κατ' όνομα μόνον επαγγελματικών σκαφών, που δεν εκναυλώνονται. Και στις μισθώσεις τουριστικών σκαφών φαίνεται να υπάρχει πλημμελής τήρηση των σχετικών στοιχείων (ICAP, 2000:24).

Σύμφωνα με την εμπειρική έρευνα που πραγματοποιήθηκε στις επαγγελματικές ενώσεις ΕΠΕΣΤ, ΣΙΤΕΣΑΠ, αλλά και στοιχεία του ΥΕΝ, οι μισθώσεις σκαφών αναψυχής για το 2001 ανήλθαν σε 30.000, ενώ για το 2004 σε 41.900, με μέση διάρκεια ναύλωσης τις 7 ημέρες (Πίνακας 9.33). Από τις εμπειρικές έρευνες διαπιστώθηκε η πλασματική εικόνα τόσο του αριθμού των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής όσο και του αριθμού των ναυλώσεων²⁸.

Το 1995 το Yachting στην Ελλάδα κάλυπτε το 0,9% περίπου της ετήσιας τουριστικής κίνησης, δηλαδή από τους 10.712.145 τουρίστες που επισκέφτηκαν τη χώρα, οι 93.000 αγόρασαν υπηρεσίες Yachting.

Με βάση την εμπειρική έρευνα που πραγματοποιήθηκε και τα στοιχεία της ΕΠΕΣΤ, για το 2004 το ποσοστό των τουριστών του Yachting στο σύνολο της τουριστικής κίνησης της χώρας έφτασε στο 1,56%. Συγκεκριμένα από τα 15 εκατομ. τουριστών που επισκέφτηκαν τη χώρα, περίπου 234.000 αγόρασαν υπηρεσίες Yachting (Πίνακας 9.32).

Ο κλάδος αποτελεί σημαντική πηγή εσόδων σε συνάλλαγμα, καθώς 95% των ναυλώσεων πραγματοποιείται από αλλοδαπούς τουρίστες.

Το **κόστος ενοικίασης (ναύλωσης)** σκάφους αναψυχής εξαρτάται από το μέγεθός του, τις ανέσεις που προσφέρει, το βαθμό πολυτέλειας που παρέχει και την ανάλογη εξυπηρέτηση. Η βασική συμφωνούμενη τιμή (στο συμβόλαιο ενοικίασης ή ναυλοσύμφωνο) για ένα σκάφος με πλήρωμα, συνήθως περιλαμβάνει όλα τα τρέχοντα λειτουργικά έξοδα του σκάφους, αμοιβή και τροφοδοσία πληρώματος (για τα επανδρωμένα yachts).

²⁶ Οι πίνακες ΕΣΥΕ-ΕΟΤ εμφανίζουν ως πιο πρόσφατα στοιχεία αυτά του 1998

²⁷ ΕΟΤ, Διεύθυνση Έρευνας και Ανάπτυξης

²⁸ Ένας μεγάλος αριθμός επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, ουσιαστικά εξυπηρετεί τις ατομικές ανάγκες αναψυχής των ιδιοκτητών τους. Ο χαρακτηρισμός τους ως επαγγελματικά γίνεται μόνο για φορολογικούς λόγους και η διατήρησή τους στην κατηγορία αυτή επιτυγχάνεται με τη σύναψη έστω και μιας ναύλωσης (που μπορεί να είναι και εικονική).

Σε ορισμένες περιπτώσεις, ανάλογα με τον τύπο του σκάφους και την εποχή του έτους, είναι δυνατό να συμπεριλαμβάνονται καύσιμα και λιπαντικά (παράδειγμα, στα ιστιοφόρα) ή να χρεωθούν επιπλέον εκτός τιμής (παράδειγμα, στα μηχανοκίνητα), ενώ είναι δυνατόν να συμπεριλαμβάνεται νερό και έξοδα για λιμενικά τέλη για ένα συγκεκριμένο αριθμό ωρών πλεύσης. Στην ημερήσια τιμή δεν συμπεριλαμβάνονται το κόστος τροφίμων, ποτών αναψυκτικών, καθαριστήριο και οποιαδήποτε άλλη ειδική απαίτηση των ναυλωτών. Επίσης είναι εκτός τιμής η δαπάνη για τα τέλη του Ισθμού της Κορίνθου (εφ' όσον το σκάφος τον διέλθει) και λιμενικά έξοδα σε ξένα λιμάνια.

Πρακτικά συνηθίζεται οι πλοιοκτήτες να κάνουν ξεχωριστή συμφωνία με τους ενοικιαστές για την προμήθεια τροφίμων σε κάποια ημερήσια τιμή κατ' άτομο που συμφωνείται μεταξύ των μερών. Για τα σκάφη χωρίς πλήρωμα οι όροι ενοικίασης είναι διαφορετικοί απ' αυτούς των επανδρωμένων σκαφών. Η τιμή ναύλωσης περιλαμβάνει αποκλειστικά τη ναύλωση του σκάφους και την ασφάλειά του. Απαιτείται η καταβολή εγγύησης, που αφορά την περίπτωση απώλειας στοιχείων εξοπλισμού ή ζημιάς, η οποία επιστρέφεται αμέσως με την παράδοση του σκάφους, εφ' όσον αυτό βρίσκεται στην αρχική του κατάσταση.

Η αμοιβή κυβερνήτη (εφ' όσον ζητηθεί) δεν συμπεριλαμβάνεται στον ημερήσιο ναύλο. Οι ναυλωτές σκαφών χωρίς πλήρωμα συνήθως αναλαμβάνουν οι ίδιοι την τροφοδοσία τους, αλλά ο ναυλομεσίτης αναλαμβάνει, εάν του ζητηθεί, να κανονίσει την προμήθεια του σκάφους με τρόφιμα πριν την αναχώρησή του.

2.4.2.3. Τουριστικά λιμάνια – μαρίνες

Πολύ σημαντικές εγκαταστάσεις για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού θεωρούνται οι μαρίνες. **Μαρίνες** ονομάζονται συνήθως τα μεγάλα λιμάνια αναψυχής που είναι ειδικά κατασκευασμένα για να δέχονται περίπου από 500 έως 2000 σκάφη αναψυχής. Μεταξύ των άλλων, προσφέρουν καλά εξοπλισμένες θέσεις πρυμνοδέτησης ή και παραβολής, υπηρεσίες φύλαξης, κερσαίους χώρους για φύλαξη σκαφών, θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων στους ιδιοκτήτες σκαφών ή τους επισκέπτες, εμπορικό κέντρο (είδη διατροφής, ναυτιλιακά είδη κλπ.).

Φυσικά, όπως και τα μεγάλα λιμάνια, μία μαρίνα διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες για συντήρηση και επισκευή των σκαφών αναψυχής. Επίσης εκτός από σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων πρέπει να έχει οργανωμένη αποκομιδή σκουπιδιών και βιολογικό καθαρισμό, ώστε να διασφαλίζεται η προστασία τόσο του κερσαίου όσο και του θαλάσσιου χώρου από τη ρύπανση. Άλλες εξίσου σημαντικές υπηρεσίες που πρέπει να προσφέρονται στους κατόχους των σκαφών αναψυχής, είναι χώροι υγιεινής, ντους, εστιατόρια, ταβέρνες, ένας σταθμός διοίκησης και υποδοχής (Τελωνείο, Λιμενική αστυνομία, Μετεωρολογική Υπηρεσία κλπ.) κλπ.

Η δημιουργία και λειτουργία λιμενικών και κερσαίων εγκαταστάσεων ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών, αποτελεί αναγκαία ειδική υποδομή για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Στις αρχές της δεκαετίας του '60, ο Ε.Ο.Τ. ξεκίνησε ένα πρόγραμμα κατασκευής λιμένων αποκλειστικά για σκάφη αναψυχής. Πρώτη λειτούργησε η Μαρίνα Βουλιαγμένης (1963-1965) και ακολούθησαν η Μαρίνα Ζέας, Αρετσούς, Αλίμου, Γουβιών, κ.λ.π. Λόγω της αυξανόμενης ζήτησης για θέσεις ελλιμενισμού, την πρωτοβουλία του ΕΟΤ μιμήθηκαν από τη δεκαετία του '80 οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τα

Λιμενικά Ταμεία, καθώς και ιδιώτες επενδυτές (eot.gr/Ταξιδιωτικός Οδηγός/Μαρίνες).

Θεσμικό πλαίσιο για τη δημιουργία τέτοιων εγκαταστάσεων στη χώρα μας δεν υπήρχε μέχρι το 1993, αφού το ισχύον μέχρι τότε νομικό καθεστώς αφενός μεν προέβλεπε τη δημιουργία κοινόχρηστων λιμενικών έργων, ύστερα από έγκριση πολλών συναρμοδίων αρχών (Υπ. Οικονομικών, Υ.Ε.Ν., Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., ΓΕΝ, Ε.Ο.Τ.), αφετέρου δε απέκλειε την ιδιωτική πρωτοβουλία από τη δυνατότητα δημιουργίας επενδύσεων τέτοιας μορφής. Η ραγδαία ανάπτυξη του τουρισμού στη δεκαετία του 1980 και η μεγάλη αύξηση του αριθμού των ιδιωτικών και επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, οδήγησαν στην ανάγκη δημιουργίας ενός σύγχρονου νομοθετικού πλαισίου, που θα επέλυε την πολυπλοκότητα του μέχρι τότε ισχύοντος καθεστώτος και θα βοηθούσε την είσοδο ιδιωτικών κεφαλαίων στον τομέα των ειδικών υποδομών του θαλάσσιου τουρισμού, που μέχρι τότε τελούσαν σχεδόν αποκλειστικά (μοναδική εξαίρεση ήταν η Μαρίνα Πόρτο-Καρά) υπό Κρατικό έλεγχο με διαχειριστές τον Ε.Ο.Τ., Δήμους, (π.χ. Μαρίνα Γλυφάδας) ή Λιμενικά Ταμεία (π.χ. Μαρίνα Πατρών).

Σκάλα είναι πρακτικά μια μικρή Μαρίνα με περιορισμένες ανέσεις που συχνά έχει δημιουργηθεί σε ένα τμήμα ενός υπάρχοντος εμπορικού, αλιευτικού ή ιστορικού λιμένα. Προσφέρει καλά εξοπλισμένες θέσεις πρυμνοδέτησης ή και παραβολής, ένα κέντρο διοίκησης και υποδοχής, μερικά καταστήματα τροφίμων, εγγυημένη αποκομιδή σκουπιδιών, χωρίς όμως να είναι ναυπηγοεπισκευαστική βάση. Οι επιβάτες των σκαφών αναψυχής που ελλιμενίζονται σε μια Σκάλα παραμένουν μία ή και περισσότερες ημέρες, ανάλογα με το γενικό ενδιαφέρον της περιοχής.

Καταφύγιο τουριστικών σκαφών θεωρείται ένα φυσικό λιμάνι που είναι καλά προστατευμένο από τους ανέμους και τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Δημιουργείται εντός προστατευόμενων όρμων ή λιμανιών και οι ελάχιστες απαιτούμενες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες εξυπηρέτησης των τουριστικών σκαφών αφορούν στην παροχή νερού, ηλεκτρικής ενέργειας, τηλεπικοινωνιών, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων, συλλογής απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδίαιτησης και υγιεινής.

Εκτός από τις θέσεις ελλιμενισμού που παρέχουν οι δημόσιες ή ιδιωτικές μαρίνες, 3.000 περίπου σκάφη αναψυχής μπορούν να φιλοξενηθούν στους ελληνικούς λιμένες. Σε πολλούς λιμένες της Ελλάδας, εκτός των μεγάλων εμπορικών λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, έχουν κατάλληλα διαμορφωθεί και εξοπλιστεί μικρά αγκυροβόλια. Με τη κατασκευή προβλητών και κυματοθραυστών έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς χώροι, στους οποίους ελλιμενίζονται τουριστικά σκάφη, καταβάλλοντας τα αναλογούντα λιμενικά τέλη. Στα περισσότερα από αυτά τα λιμάνια παρέχονται βασικές ευκολίες και στοιχειώδεις εξυπηρετήσεις προς τα ελλιμενιζόμενα σκάφη. Τέτοια λιμάνια έχουν δημιουργηθεί στο Μικρολίμανο του Πειραιά, στην Αίγινα, στον Πόρο, στην Ύδρα, στις Σπέτσες, στο Ναύπλιο, στο Γύθειο, στην Πύλο, στη Ζάκυνθο, στην Ιθάκη, στην Κεφαλονιά, στη Λευκάδα, στους Παξούς, στην Ίο, στη Μύκονο, στην Πάτμο, στη Σύμη, στη Σάμο, στο Πλωμάρι Λέσβου, στη Χίο και αλλού (eot.gr/Ταξιδιωτικός Οδηγός/Εγκαταστάσεις ελλιμενισμού και αγκυροβολίας, ΕΟΤ, 2002).

2.4.2.4. Οι υπηρεσίες που προσφέρουν οι μαρίνες

Η συνολική δυναμικότητα των τουριστικών λιμανιών στην **Ελλάδα το 2005** ανέρχεται σε **6.661 θέσεις ελλιμενισμού στις 19 μαρίνες** (gnto.gr marinas – moorings). Ο ανταγωνισμός για τα ελληνικά λιμάνια σκαφών αναψυχής προέρχεται από τις χώρες της Βορειοδυτικής Μεσογείου (Γαλλία, Ιταλία, Ισπανία), αλλά και της Βορειοανατολικής Μεσογείου (Τουρκία, Κροατία). Οι μαρίνες της Βορειοδυτικής Μεσογείου (Γαλλία, Ιταλία, Ισπανία) εκτιμάται ότι απορροφούν το 80% της συνολικής ζήτησης υπηρεσιών στη Μεσόγειο. Η Βορειοανατολική ζώνη της Μεσογείου (Ελλάδα, Κροατία, Τουρκία) εξυπηρετεί το 14% της συνολικής ζήτησης. Το υπόλοιπο 6% απορροφάται από την Αλγερία, το Μαρόκο, την Κύπρο και την Αίγυπτο.

Ο κορεσμός των μαρινών της Γαλλίας, Ισπανίας και Ιταλίας, το άνοιγμα των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης, η αύξηση του εισοδήματος και του ελεύθερου χρόνου, αλλά κυρίως η κατασκευή ικανού αριθμού θέσεων σε μαρίνες υψηλών προδιαγραφών αναμένεται ότι θα ενισχύσουν τη ζήτηση υπηρεσιών θαλασσίου τουρισμού στη χώρα μας.

Οι Εμπορικοί λιμένες εποπτεύονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας. Τα σκάφη αναψυχής, που χρησιμοποιούν τα λιμάνια της χώρας, υποχρεώνονται στη καταβολή λιμενικών τελών, που καθορίζονται με κανονιστικές πράξεις του αρμόδιου Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Τα **τέλη ελλιμενισμού** καταβάλλονται στα κατά τόπους Λιμεναρχεία υπέρ του Λιμενικού Ταμείου και υπολογίζονται με βάση:

1. Την κατηγορία του σκάφους.
2. Τα μέτρα ολικού μήκους του σκάφους και τους κόρους ολικής χωρητικότητας.
3. Τη διάρκεια παραμονής στο λιμένα.

Οι υπηρεσίες και τα αγαθά που παρέχουν οι μαρίνες αποτελούν μέρος της τουριστικής κατανάλωσης των τουριστών που επιλέγουν τη δραστηριότητα της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης (yachting) για την αναψυχή τους. Τα αγαθά αυτά αποτελούν ταυτόχρονα μέρος της προσφοράς των «άλλων κλάδων» που συμμετέχουν στη διαμόρφωση του συγκεκριμένου τουριστικού προϊόντος. Η εκτίμηση της ποσότητας και της αξίας των προσφερόμενων (και καταναλωμένων) αγαθών είναι απαραίτητη για τη συνολική εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του θαλασσίου τουρισμού στην οικονομία.

Οι κυριότερες κατηγορίες των αγαθών και υπηρεσιών που παρέχονται στις μαρίνες είναι οι ακόλουθες:

Καύσιμα: Τα σκάφη αναψυχής δε δικαιούνται πλέον καύσιμα transit, αλλά diesel κίνησης, το οποίο διατίθεται στα λιμάνια της χώρας, κυρίως με βυτιοφόρα οχήματα, μέσω του οργανωμένου παράκτιου δικτύου σταθμών πετρελαίου των εταιριών πετρελαιοειδών. Τα καύσιμα χρεώνονται στις τρέχουσες τιμές στα μεγαλύτερα λιμάνια, με μια μικρή επιβάρυνση –προκειμένου να καλυφθεί το επιπλέον κόστος μεταφοράς- στις πιο απομακρυσμένες περιοχές.

Βενζίνη- Λιπαντικά: Διατίθενται από πρατήρια καυσίμων και όχι από αντλίες πλησίον της προκυμιάς.

Νερό: Όσον αφορά τη προμήθεια πόσιμου νερού, στις μαρίνες του ΕΟΤ υπάρχει μία πρόσθετη επιβάρυνση της τάξης του 80% στα τέλη της αστικής κατανάλωσης.

Λοιποί ανεφοδιασμοί – τροφοδοσίες – εξοπλισμοί: Η προμήθεια τροφοφοδίων, πάγου, υγραέριου και άλλων αγαθών, στα περισσότερα λιμάνια της χώρας γίνεται από ιδιώτες ή μέσω των οργανωμένων δικτύων των εταιριών πετρελαιοειδών (eot.gr/Ταξιδιωτικός Οδηγός/Εγκαταστάσεις ελλιμενισμού και αγκυροβολίας, ΕΟΤ, 2002).

Επισκευές : Πραγματοποιούνται όλων των ειδών ευρείας έκτασης επισκευές και κάθε είδους εξυπηρετήσεις σκαφών στις περισσότερες ελληνικές παράκτιες περιοχές και κοντά στα λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας, καθώς και εκείνα των μεγαλύτερων Ελληνικών νησιών. Στα μικρότερα λιμάνια και στα πιο απομακρυσμένα μικρά νησιά υπάρχουν δυνατότητες επισκευής μερικών κατηγοριών, μέτριας ή μικρής έκτασης.

Η **ζήτηση υπηρεσιών των μαρίνων** προσδιορίζεται από τρεις κυρίως παράγοντες:

1. Τις τιμές πώλησης των υπηρεσιών που προσφέρουν οι οργανωμένες μαρίνες και τα τέλη ελλιμενισμού.

2. Τις συνθήκες προσφοράς θέσεων και υπηρεσιών μαρίνων στις υπόλοιπες χώρες της Μεσογείου.

3. Τις εξελίξεις στην αγορά σκαφών αναψυχής.

Οι τιμές των Ελληνικών μαρίνων υψηλών προδιαγραφών είναι χαμηλότερες των αντιστοίχων της βορειο-δυτικής Μεσογείου. Οι τιμές των ακριβών Ελληνικών μαρίνων είναι κατά 20-40% χαμηλότερες από τις τιμές στις αντίστοιχες μαρίνες των παραπάνω χωρών. Ενώ οι ελληνικές τιμές των ακριβών μαρίνων είναι υψηλότερες μέχρι και 30% από τις αντίστοιχες τουρκικές καθώς και αυτές της πρώην Γιουγκοσλαβίας, αυτές των φθηνών Ελληνικών μαρίνων είναι χαμηλότερες των οργανωμένων μαρίνων της Τουρκίας.

Σύμφωνα με την άποψη της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, τα τιμολόγια των μαρίνων την πενταετία (1989-2003) έχουν 9πλασιασθεί, ενώ ο τιμάριθμός έχει 3πλασιασθεί. Εκφράζονται διαμαρτυρίες για το ότι οι μαρίνες αποτελούν μονοπώλιο και κατέχουν δεσπόζουσα θέση στη δραστηριότητα του Yachting, γεγονός που σημαίνει ότι μπορούν να επιβάλουν ό,τι τιμολόγιο θέλουν.

Η ζήτηση των υπηρεσιών των μαρίνων έχει διαφορετικό χαρακτήρα ανάλογα με την εποχή του έτους. Τη θερινή περίοδο η κίνηση των σκαφών αυξάνεται, με αποτέλεσμα να εντείνεται η ζήτηση για παραμονή σε μαρίνες και λιμάνια. Αντίθετα, κατά τη χειμερινή περίοδο αυξάνεται η ζήτηση για θέσεις στάθμευσης με σκοπό τη διαχείριση των σκαφών κατά την οποία εκτελούνται οι εργασίες συντήρησης και επισκευών.

Οι κυριότερες οργανωμένες μαρίνες στην Ελλάδα παρατίθενται στον Πίνακα 9 που ακολουθεί, στον οποίο εκτός της ονομασίας και της τοποθεσίας της μαρίνας, εμφανίζονται η χωρητικότητα και ο φορέας διαχείρισης.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.
ΜΑΡΙΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

ΟΝΟΜΑ	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Αγιος Νικόλαος, Λασιθίου	250	ΔΗΜΟΣ
ΑΛΙΜΟΣ	Αλιμος, Αττικής	950	ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ Α.Ε.
ΑΡΕΤΣΟΥ	Καλαμαριά, Θεσσαλονίκης	300	ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ Α.Ε.
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (ΑΚΤΙΟ)	Ακτιο, Αιτωλοακαρνανίας	136	ΙΔΙΩΤΗΣ – ΝΑΥΠΗΓΟΠΛΑΣΤΙΚΗ Α.Ε.
ΚΩΣ	Κως, Δωδεκανήσου	250	ΔΗΜΟΣ
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	Αθήνα, Αττικής	195	ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ Α.Ε.
ΓΛΥΦΑΔΑ	Γλυφάδα, Αττικής	780	ΔΗΜΟΣ
ΓΟΥΒΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	Κέρκυρα, Κερκύρας	850	ΙΔΙΩΤΗΣ – Ι.Κ.Ε.
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	Καλαμάτα, Μεσσηνίας	300	ΙΔΙΩΤΗΣ – ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.
ΜΑΝΔΡΑΚΙ ΡΟΔΟΥ	Μανδράκι, Δωδεκανήσου	115	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΜΕΘΑΝΑ	Μέθανα, Αττικής	70	ΔΗΜΟΣ
OLYMPIC MARINE ΛΑΥΡΙΟ	Ελληνικό, Αττικής	685	ΙΔΙΩΤΗΣ – OLYMPIC MARINE S.A.
ΠΑΤΡΑ	Πάτρα, Αχαΐας	450	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΠΟΡΤΟ ΣΑΝΗ	Πορτο Καρρας, Χαλκιδικής	100	ΙΔΙΩΤΗΣ – ΣΑΝΗ Α.Ε.
ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	Βουλιαγμένη, Αττικής	115	ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ Α.Ε.
ΒΟΥΝΑΚΙ	Βουνάκι, Αιτωλοακαρνανίας	70	ΙΔΙΩΤΗΣ – ΣΤΑΧΤΙΑΡΗΣ – ΑΧΕΙΜΑΣΤΟΣ Α.Ε.
ΕΥΛΟΚΑΣΤΡΟ	Αγιος Ιωάννης, Κορινθίας	220	ΔΗΜΟΣ
ΖΕΑ	Πειραιάς, Αττικής	650	ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ Α.Ε.
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ		6.486	

Πηγή : ΕΟΤ, 2004

2.4.3. ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στη δραστηριότητα αυτή του θαλάσσιου τουρισμού κατατάσσονται οι ημερήσιες κρουαζιέρες, οι οποίες για την διάκρισή τους από την «κλασσική» δραστηριότητα των κρουαζιέρων αποκαλούνται *Ημερήσιες Θαλάσσιες Περιηγήσεις*. Η ειδοποιός διαφορά του «κλάδου» της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας που παράγει το προϊόν των *Ημερήσιων Θαλάσσιων Περιηγήσεων*, από την Κρουαζιεροπλοΐα, είναι ότι προσφέρεται από πλοιάρια τα οποία είναι στο σύνολό τους *ημερόπλοια*, δηλαδή εκτελούν πλόες πάντα και μόνον κατά τη διάρκεια της ημέρας, διότι δεν έχουν τις προδιαγραφές (καμπίνες επιβατών, εστιατόρια, κλπ) για ταξίδια κατά τη διάρκεια της νύχτας ή και για ταξίδια μεγάλης εμβέλειας, τα οποία είναι πολύωρα και περισσότερο κουραστικά για τους επιβάτες (Διακομικάλης Μ., 2006).

Στη χώρα μας, όπως και σε άλλες χώρες, θεωρούμε ότι μπορεί να χαρακτηριστεί ξεχωριστή δραστηριότητα αυτή των Ημερήσιων Κρουαζιέρων λόγω της ύπαρξης των νησιωτικών συμπλεγμάτων και των μικρών αποστάσεων από τις γειτονικές ακτές κάθε κύριου τουριστικού προορισμού, γεγονός που προσαυξάνει τη ζήτηση της δραστηριότητας, σε βαθμό που αποτελεί την κυριότερη μορφή τουρισμού για πολλές νησιωτικές και παράκτιες περιοχές.

Η Ημερήσια Θαλάσσια Περιήγηση που προσφέρεται από την Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να έχει τη μορφή της Κρουαζιέρας, μικρότερης εμβέλειας, χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς. Σε άλλες δε περιπτώσεις, το αντικείμενο των επιχειρήσεων είναι καθαρά μεταφορικό, όταν τα πλοιάρια και σκάφη ναυλώνονται για ημερήσιες εκδρομές από παράκτια ή νησιωτικά λιμάνια που αποτελούν περισσότερο ή λιγότερο ανεπτυγμένους τουριστικούς προορισμούς προς γειτονικά λιμάνια της ηπειρωτικής ή νησιωτικής χώρας, στα οποία παρατηρείται μια δορυφορική εξάρτηση όσον αφορά την τουριστική δραστηριότητά τους (Διακομικάλης Μ., 2004:311-312)

Για την ποσοτική προσέγγιση της κατανάλωσης των αγοραστών της δραστηριότητας αυτής, διενεργήθηκαν εμπειρικές έρευνες με ερωτηματολόγια και συνεντεύξεις σε διάφορες περιοχές της χώρας που ασκείται συστηματικά η δραστηριότητα. Συγκεκριμένα διεξήχθησαν Έρευνες με Ερωτηματολόγια & Συνεντεύξεις, σε σύνολο 1.457 ατόμων στις περιοχές: Λευκάδα (163), Κέρκυρα (96), Ρόδο (144), Κω (127), Νίσυρο (133), Σκιάθο (97), Σαντορίνη (89), Ιεράπετρα (129), Καστέλι (96), Πάργα (141), Παξούς (94), Πειραιά (148), στο διάστημα Ιούνιος – Σεπτέμβριος του 2003 & 2004 (Βλέπε Πίνακα 9.44 και Ερωτηματολόγια 3 και 4, στο Παράρτημα της Διατριβής). Επίσης, στοιχεία και πληροφορίες για την τουριστική κατανάλωση, τόσο επί των πλοίων όσο και στους προορισμούς των εκδρομών, αντλήθηκαν από ιδιοκτήτες τουριστικών Ημερόπλοιων και τουριστικούς πράκτορες και υπαλλήλους (κυρίως ξεναγούς) τουριστικών γραφείων, οι οποίοι γνωρίζουν τις καταναλωτικές συνήθειες των πελατών τους –πολλές φορές μάλιστα είναι αυτοί που τις καθορίζουν- κατά τη διάρκεια των Ημερήσιων Εκδρομών που διοργανώνουν.

Τα οικονομικά στοιχεία του «κλάδου» (που αποτυπώνονται στους Πίνακες 9.41, 9.42, 9.43 και 9.45 του Παραρτήματος) προέρχονται από πρωτογενή έρευνα σε δείγμα 26,8% (161 από τα 600 πλοία) του συνόλου των επιχειρήσεων της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας.

2.4.3.1. Η Ελληνική αγορά της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας

Η δραστηριότητα της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας εμφανίστηκε στα νησιωτικά συμπλέγματα του Αιγαίου και του Ιονίου τη δεκαετία του '60 (Ειδική Έρευνα, 2002 και 2003-2004). Η εμφάνιση της δραστηριότητας ήταν απόρροια της «ζήτησης» για ταξίδια σε «εξαρτώμενα» -συγκοινωνικά, διοικητικά και αναπτυξιακά- γειτονικά νησιά των μεγαλύτερων και γνωστότερων, στα οποία παραθέριζαν ημεδαποί ή αλλοδαποί επισκέπτες. Τα κίνητρα των επισκέψεων ήταν τόσο η επίσκεψη σε τουριστικά αξιοθέατα των γειτονικών νησιών²⁹ όσο και επαγγελματικά ή επιστημονικά ενδιαφέροντα των επισκεπτών³⁰. Σε άλλες περιπτώσεις η εμφάνιση των ημερήσιων θαλάσσιων περιηγήσεων ήταν αποτέλεσμα της προσπάθειας από την πλευρά της «προσφοράς» για εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος με τη δυνατότητα παροχής περισσότερων επιλογών στους επισκέπτες (για παράδειγμα, εκδρομές από Ρόδο προς Σύμη, Τουρκία) (Ειδική Έρευνα, 2003-2004).

Στο διάστημα από την εμφάνιση της δραστηριότητας μέχρι και σήμερα, το «προϊόν» των **Ημερήσιων Θαλάσσιων Περιηγήσεων** έχει εξελιχθεί ποιοτικά και ποσοτικά. Σχεδόν σε κάθε λιμάνι νησιωτικού ή ηπειρωτικού τουριστικού προορισμού της χώρας υπάρχουν πλοία που εκτελούν ημερήσιες θαλάσσιες περιηγήσεις. Οι προορισμοί και τα προγράμματα των εκδρομών έχουν εμπλουτιστεί, καθώς και οι παρεχόμενες υπηρεσίες, τόσο εν πλω όσο και στους παράκτιους προορισμούς. Παράλληλα, τα πλοία που ασκούν τη δραστηριότητα είναι σύγχρονα, μεγαλύτερου μεγέθους και με μεγαλύτερες ταχύτητες για τη μείωση του χρόνου του ταξιδιού.

Ορισμένα **παραδείγματα ημερήσιων περιηγήσεων** που διεξάγονται στη χώρα μας είναι: Από Κω προς Νίσυρο, Κάλυμνο, Ψέριμο, Πάτμο, Τουρκία, από Ρόδο προς Σύμη, Χάλκη, Τήλο, Νίσυρο, Τουρκία, από Πάτμο προς Λειψούς, Αρκιούς, Λέρο, από Πάργα και Κέρκυρα προς Παξούς, Αντίπαξους, από Λευκάδα προς Κεφαλονιά, Ιθάκη, Μεγανήσι, από Σκιάθο προς Σκόπελο, Αλόνησο, παράλια Πηλίου, από Μύκονο προς Νάξο, Δήλο, από Πάρο προς Νάξο, Κουφονήσια, από Χίο προς Ψαρά, Οινούσες, Τουρκία, από Ιεράπετρα προς Χρυσή και πολλές άλλες. Στην πρώτη περίπτωση, το αντικείμενο των πλοιαρίων και σκαφών είναι καθαρά περιηγητικό και αφορά σε εκδρομές με σκοπό την περιήγηση γύρω από νησιά, προς γειτονικές νησίδες και βραχονησίδες, προς παραλίες που δεν είναι προσβάσιμες με άλλα μέσα. Στις περιπτώσεις αυτές το μεταφορικό έργο είναι ένα μόνο από τα προσφερόμενα προϊόντα, ενώ προσφέρονται επί το πλείστον υπηρεσίες αναψυχής, σίτισης επί του πλοίου ή στις ακτές προσέγγισης. Στη δεύτερη περίπτωση, η δραστηριότητα των επιχειρήσεων που εκμεταλλεύονται τα πλοία περιορίζεται στη μεταφορά των πελατών τους από τον κύριο τουριστικό προορισμό στους γειτονεύοντες με αυτόν, είτε πρόκειται για μικρότερα νησιά ή για ακτές άλλων νησιών ή της ηπειρωτικής χώρας. Σε ορισμένες περιπτώσεις η κατεύθυνση της περιήγησης μπορεί να είναι αντίθετη. Δηλαδή, το πλοίο να κατευθύνεται στον γειτονικό,

²⁹ Το 1963 πραγματοποιούνται ημερήσιες θαλάσσιες εκδρομές από δύο μετασκευασμένα αλιευτικά, από το Νυδρί- Λευκάδας προς τα νησάκια Σκορπιό, ιδιοκτησίας Α.Ωνάση, και Μαδουρή, ιδιοκτησίας οικ. Βαλαωρίτη.

³⁰ Το 1965 ταξιδεύει προς Νίσυρο το μετασκευασμένο φορτηγό ξύλινο πλοίο «Πούλια» από την Κω, μεταφέροντας πέντε μεταλλειολόγους-ηφαιστειολόγους οι οποίοι ήρθαν στην Ελλάδα για επιστημονικούς σκοπούς και ήταν οι πρώτοι τουρίστες που επισκέφθηκαν το νησί, με κίνητρο την παρατήρηση και μελέτη του ηφαιστείου της Νισύρου.

ανεπτυγμένο τουριστικά και γνωστό προορισμό, με εκδρομείς που έχουν επιλέξει για τις διακοπές τους και διαμένουν στο λιγότερο ανεπτυγμένο ή μικρότερο, ή λιγότερο γνωστό προορισμό.

Οι δύο κατηγορίες περιηγήσεων που αναφέρθηκαν, θεωρείται ότι συνθέτουν την αγορά της *Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας*, που επίσης μπορεί να αποκαλείται ως αγορά της *Ημερήσιας Θαλάσσιας Περιήγησης*.

2.4.3.2. Οι επιχειρήσεις του κλάδου της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας

Το προϊόν της *Ημερήσιας Θαλάσσιας Περιήγησης* προσφέρεται από τουριστικά πλοία τα οποία αποκαλούνται *ημερόπλοια*, λόγω των προδιαγραφών τους (και του περιορισμού που επιβάλλεται από τις λιμενικές αρχές) για την εκτέλεση ημερήσιων ταξιδιών.

Οι επιχειρήσεις του «κλάδου» των σκαφών που πραγματοποιούν ημερήσιες κρουαζιέρες, συγκροτούν την **Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ημερόπλοιων Σκαφών (Π.ΕΝ.Π.Η.Σ.)**.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της *Πανελληνίας Ένωσης Πλοιοκτητών Ημερόπλοιων Σκαφών*, η συνοπτική εικόνα για το σύνολο του κλάδου³¹ αποδίδεται από τα οικονομικά μεγέθη που εμφανίζονται στον Πίνακα 10 που ακολουθεί:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 10.
ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΩΝ**

Αριθμός Πλοίων:	600
Αριθμός Πλοιοκτητών – Επιχειρήσεων:	470
Αριθμός Επιβατών (ανά τουριστική περίοδο)	4.000.000
Αριθμός Προσωπικού Πλοίων (περιλαμβάνει και πλοιοκτήτες & μέλη των οικογενειών τους)	2.000
Αριθμός Προσωπικού Γραφείων (περιλαμβάνει και πλοιοκτήτες & μέλη των οικογενειών τους)	1.000
Μ.Ο. Ακαθάριστων Εσόδων ανά πλοίο	€ 130.000

Πηγή: Ιδία επεξεργασία με βάση τα στοιχεία της Π.ΕΝ.Π.Η.Σ., Μάιος 2005

Στο μεγαλύτερο ποσοστό τους είναι ατομικές και προσωπικές επιχειρήσεις, ενώ λιγότερες είναι εταιρικές (ΕΠΕ, ΑΕ). Περισσότερες από τις μισές τηρούν λογιστικά βιβλία β' κατηγορίας και λιγότερες γ' κατηγορίας. Στο σύνολό τους οι επιχειρήσεις είναι Ναυτικές εταιρίες του Ν.959 και απαλλάσσονται από φόρο εισοδήματος.

Το υλικό κατασκευής των πλοίων είναι το ξύλο σε μεγαλύτερο ποσοστό, ενώ τα μεγαλύτερα σε μεταφορική ικανότητα επιβατών είναι μεταλλικής κατασκευής πλοία. Υπάρχουν επίσης, λιγότερα από τις δύο προηγούμενες κατηγορίες, και πλοία κατασκευασμένα από πλαστικό.

Τα μισά περίπου έχουν κατασκευαστεί την προηγούμενη δεκαετία, ενώ τα υπόλοιπα είναι παλαιότερα, ηλικίας είκοσι έως και σαράντα ετών, με ελάχιστα ακόμα μεγαλύτερης ηλικίας.

³¹ Τα στοιχεία αυτά αποτελούν εκτιμήσεις της ΠΕΝΠΗΣ. Τα τελικά στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων, ορισμένα από τα οποία μπορεί να είναι μερικώς διαφοροποιημένα, προέρχονται από την εμπειρική ανάλυση των επιχειρήσεων της δραστηριότητας.

Η μεταφορική τους ικανότητα (σε αριθμό επιβατών) κυμαίνεται από, μέχρι 40 επιβάτες για τα μικρότερα έως και άνω των 400 επιβατών για τα μεγαλύτερα. Ο χρόνος απασχόλησής τους κυμαίνεται από τρεις έως επτά μήνες, ανάλογα με την περιοχή που δραστηριοποιούνται και την διάρκεια της τουριστικής περιόδου κάθε περιοχής.

2.4.3.3. Προγράμματα παράκτιας κρουαζιέρας

Όπως αναφέρθηκε στην αρχή του κεφαλαίου, τα προγράμματα που συνθέτουν την Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία χωρίζονται σε δύο βασικές κατηγορίες.

- 1) Αυτά που επιτελούν μόνο μεταφορικό έργο
- 2) Αυτά που αποτελούν μια ημερήσια, μικρής εμβέλειας κρουαζιέρα.

Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν τα πλοία που συμμετέχουν σε ημερήσιες εκδρομές, από ένα τουριστικό προορισμό σε έναν άλλο, από τους οποίους ο ένας ή και οι δύο μπορεί να βρίσκονται σε νησί ή στην ηπειρωτική Ελλάδα. Στα προγράμματα αυτά λαμβάνεται υπόψη η απόσταση μεταξύ του τόπου αναχώρησης και του τόπου προορισμού, για να υπολογισθεί ο χρόνος που απαιτείται για το ταξίδι, γεγονός που θα συμβάλει στον καθορισμό της ώρας αναχώρησης και άφιξης του πλοίου (Ειδική Έρευνα σε επιχειρήσεις μέλη της ΠΕΝΠΗΣ, 2004 – 2005). Επίσης σημαντικό παράγοντα για τον καθορισμό του χρόνου άφιξης, αναχώρησης και διάρκειας της εκδρομής αποτελεί η απόσταση της περιοχής από όπου προέρχονται οι πελάτες-τουρίστες, ώστε να είναι γνωστό πόσος χρόνος απαιτείται για τη μεταφορά τους από το ξενοδοχείο προς το λιμάνι και αντίστροφα (transfer), με το πούλμαν του πρακτορείου που διοργανώνει την εκδρομή. Ο χρόνος αναχώρησης θα οριστικοποιηθεί, αφού ληφθεί υπόψη ο παραπάνω παράγοντας, σε συνάρτηση με το γεγονός ότι οι πελάτες δεν μπορούν να αναχωρήσουν νωρίτερα από τη λήξη του χρόνου που ορίζεται για τη λήψη του πρωινού, από τη στιγμή που αυτό συμπεριλαμβάνεται στην τιμή της μεγάλης πλειοψηφίας των τουριστών (Συμφωνία κράτησης Bed & breakfast, ή Half Board ή Full Board). Επίσης ανάλογος υπολογισμός γίνεται για την ώρα επιστροφής του πλοίου στον τόπο από όπου αναχώρησε, αφού υπολογισθεί και ο απαιτούμενος χρόνος που θα χρειαστεί για τη μεταφορά των πελατών στα καταλύματά τους, ώστε να προλάβουν το δείπνο, το οποίο αρκετοί από αυτούς δικαιούνται (περιλαμβάνεται στην τιμή για συμφωνία κράτησης Half Board ή Full Board) (Ειδική Έρευνα σε επιχειρήσεις μέλη της ΠΕΝΠΗΣ, 2004 – 2005).

Αφού έχουν καθοριστεί, σύμφωνα με τις παραπάνω προϋποθέσεις η αναχώρηση και η επιστροφή, η εκδρομή στην οποία το πλοίο συμμετέχει μόνο ως μεταφορικό μέσο, διεξάγεται σύμφωνα με το αναλυτικό πρόγραμμα της περιήγησης. Επί του πλοίου και καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού δε γίνεται καμία εκδήλωση αναψυχής, ούτε περιλαμβάνεται κάτι άλλο στην τιμή που αντιστοιχεί στο ναύλο. Στο κυλικείο του πλοίου προσφέρονται σάντουιτς, αναψυκτικά, νερό, ποτά, τα οποία πληρώνουν οι πελάτες.

Στην περίπτωση **ημερήσιας κρουαζιέρας**, μικρής εμβέλειας και διάρκειας όχι περισσότερης των 12 ωρών, ισχύουν όσα προαναφέρθηκαν για τον καθορισμό της αναχώρησης και της άφιξης του σκάφους.

Τα προγράμματα των ημερήσιων εκδρομών συνοψίζονται στις παρακάτω κατηγορίες (Ειδική Έρευνα σε επιχειρήσεις μέλη της ΠΕΝΠΗΣ, 2004 – 2005).

- Εκδρομή σε μια ή περισσότερες παραλίες του νησιού ή του χερσαίου προορισμού.
- Γύρος του νησιού με το σκάφος με στάση ή στάσεις για κολύμπι ή και για φαγητό.
- Εκδρομή – κρουαζιέρα σε αξιοθέατα που η πρόσβαση είναι δυνατή μόνο δια θαλάσσης.
- Εκδρομή με κύριο σκοπό θαλάσσια δραστηριότητα, όπως ψάρεμα, καταδύσεις ή άλλα θαλασσια σπορ.

Στις παραπάνω εκδρομές-κρουαζιέρες, εκτός του μεταφορικού έργου που παρέχεται από το Τουριστικό σκάφος, προσφέρονται και επιπλέον υπηρεσίες, είτε πάνω σε αυτό είτε σε κάποιο σημείο της ακτής που προσεγγίζει, όπως:

- Έτοιμο φαγητό (κρύο πιάτο), σνακ (σάντουιτς, κλπ), ποτό, αναψυκτικό, φρούτο.
- Ψυχαγωγικές δραστηριότητες, όπως ζωντανή μουσική, τραγούδι, κ.ά.
- Πικ-νικ στην παραλία ή barbeque ή beach party

Ορισμένες υπηρεσίες και δραστηριότητες, όπως οι τελευταίες που αναφέρθηκαν, μπορεί να προσφερθούν τόσο από ημερήσιες όσο και βραδινές εκδρομές-κρουαζιέρες.

Παράλληλα με τα παραπάνω ενδείκνυται και συνήθως προσφέρεται η στοιχειώδης ενημέρωση από κάποιο συνοδό ή οργανωτή της εκδρομής ή κάποιο μέλος του πληρώματος, εφόσον δεν υπάρχει επαγγελματίας ξεναγός, τόσο για τις δραστηριότητες που προγραμματίζονται όσο και για τη συγκεκριμένη περιοχή και τα αξιοθέατά της.

2.4.3.4. Οι καταναλωτές – χρήστες του προϊόντος

Οι πελάτες που παίρνουν μέρος στις ημερήσιες εκδρομές είναι πελάτες-τουρίστες που περνούν τις διακοπές του στον τόπο όπου διοργανώνεται η εκδρομή. Είναι γι' αυτούς ένα επιμέρους προϊόν που μπορούν να επιλέξουν και το οποίο τους δίνει την ευκαιρία να επισκεφθούν και έναν άλλο προορισμό, έστω και για μία μέρα, που είναι πολύ πιθανόν να μην είχαν τη δυνατότητα και την ευκαιρία να επισκεφθούν διαφορετικά. Επίσης με την ημερήσια θαλάσσια εκδρομή, που έχει ως κύριο προϊόν την επίσκεψη άλλου προορισμού, δίνεται η ευκαιρία σε πολλούς να επιλέξουν τον προορισμό αυτό στο μέλλον για τις επόμενες διακοπές τους ή να τον συνδυάσουν και με άλλους προορισμούς (Διακομικάλης Μ., 2004:313).

Είναι πολύ σημαντικός ο ρόλος των ημερήσιων εκδρομών για τους προορισμούς των εκδρομών, τόσο για τα οφέλη που αποφέρουν από την κατανάλωση των εκδρομικών στην τοπική αγορά, όσο και -κυρίως- για τη δυνατότητα που δίνεται για ανάπτυξη, προώθηση και προβολή του προϊόντος που συνθέτει ο τόπος, άμεσα, σε πιθανούς πελάτες – στόχους.

Οι πελάτες-τουρίστες επιλέγουν την ημερήσια θαλάσσια εκδρομή για διάφορους λόγους, όπως (Διακομικάλης Μ., 2006):

- 1) Επίσκεψη σε επιμέρους –επιπλέον- προορισμούς με χαμηλό κόστος. Έχουν ήδη πληρώσει το κόστος των διακοπών τους και η εκδρομή συγκριτικά προσθέτει ελάχιστη επιβάρυνση.
- 2) Ευκαιρία να «αποδράσουν» από τον τόπο που έχουν επιλέξει να περάσουν το σύνολο των διακοπών τους.
- 3) Έχουν τη δυνατότητα να αγοράσουν ντόπια προϊόντα, βιοτεχνίας, λαϊκής τέχνης, κλπ., που πιθανόν δεν μπορούν να βρουν διαφορετικά.

- 4) Έρχονται σε άμεση επαφή (όχι με φωτογραφίες, περιγραφές, διαφήμιση, κ.ά.) με έναν τόπο που μπορεί να αποτελέσει μελλοντικό προορισμό των διακοπών τους

2.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Η εκτίμηση για την παγκόσμια αγορά του θαλάσσιου τουρισμού βασίζεται σε στοιχεία του ΠΟΤ για το σύνολο της παγκόσμιας τουριστικής αγοράς και στην αναλογία του θαλάσσιου τουρισμού σε κάθε συγκεκριμένη περιοχή με βάση τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού που ασκούνται σε αυτές. Οι κύριες δραστηριότητες, που συναντώνται σε όλες σχεδόν τις τουριστικές περιοχές του πλανήτη, είναι η Κρουαζιέρα και η Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση (yachting). Σύμφωνα με τα στοιχεία και τις εκτιμήσεις του ΠΟΤ, η παγκόσμια αγορά του **θαλάσσιου τουρισμού** για το 2005 αποτιμάται σε € 173.739 εκατομ. τουριστικής δαπάνης, δηλαδή ποσοστό **10,5% των συνολικών δαπανών του τουρισμού**, ενώ η τουριστική δαπάνη που αποδίδεται στην αγορά της Δυτικής Ευρώπης αποτιμάται σε € 73.966 εκατομ. Το ποσοστό της παγκόσμιας αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού ως προς το σύνολο της τουριστικής δραστηριότητας εμφανίζει σημαντικές διακυμάνσεις στις διάφορες περιοχές του πλανήτη και δεν έχει επακριβώς εκτιμηθεί (Douglas-Westwood Ltd, 2005:36-37). Οι προβλέψεις για το μέγεθος της παγκόσμιας αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού για το 2010 είναι στο ύψος των € 204.614 εκατομ., ενώ για την Ευρωπαϊκή αγορά ανέρχονται σε € 85.747 εκατομμύρια.

Η τουριστική δαπάνη της παγκόσμιας αγοράς της **Κρουαζιεροπλοΐας** για το 2005 αποτιμάται σε € 12,1 εκατομ., δηλαδή ποσοστό 7% περίπου του θαλάσσιου τουρισμού και **0,75% των συνολικών δαπανών του τουρισμού**. Η τουριστική δαπάνη που αποδίδεται στην αγορά της Δυτικής Ευρώπης αποτιμάται σε € 1,6 εκατομ., δηλαδή 2,2% περίπου του θαλάσσιου τουρισμού. Οι προβλέψεις για το μέγεθος της παγκόσμιας αγοράς της **Κρουαζιεροπλοΐας** για το 2010 είναι στο ύψος των € 15,5 εκατομ., ενώ για την Ευρωπαϊκή αγορά στο ύψος των € 2,27 εκατομ. (Douglas-Westwood Ltd, 2005:39).

Από τα παραπάνω μεγέθη συμπεραίνεται ότι μεγάλο μερίδιο στην παγκόσμια, αλλά και Ευρωπαϊκή αγορά του θαλάσσιου τουρισμού καταλαμβάνει η Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση (yachting) (εκτιμάται σε € 12 εκατομ. το 2005, με πρόβλεψη € 17 εκατ. για το 2010), ενώ σημαντικά ποσοστά φαίνεται ότι κατέχουν άλλες δραστηριότητες όπως, το ψάρεμα, οι καταδύσεις, τα θαλάσσια σπορ και τα θεάματα (σε ενυδρεία και θαλάσσια πάρκα). Πρέπει να σημειωθεί ότι οι παραπάνω **εκτιμήσεις για το θαλάσσιο τουρισμό δεν περιορίζονται στην παροχή τουριστικών υπηρεσιών και αγαθών** καθώς περιλαμβάνονται στο σύνολο και μεγέθη όπως οι κατασκευές - πωλήσεις σκαφών αναψυχής, η εκμετάλλευση των μαρινών, οι πωλήσεις μηχανών θαλάσσης και εφοδίων ιστιοπλοϊκών σκαφών και άλλα. Οι παραπάνω εκτιμήσεις πάντως θεωρούνται ότι δεν αποδίδουν την ακριβή ολοκληρωμένη εικόνα του θαλάσσιου τουρισμού για την παγκόσμια αγορά (Douglas-Westwood Ltd, 2005:11). Αξίζει να σημειωθεί ότι για τις εκτιμήσεις της τουριστικής κατανάλωσης των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού, τα μεγέθη έχουν διαμορφωθεί με βάση τα έσοδα των επιχειρήσεων των δραστηριοτήτων, χωρίς να περιλαμβάνονται οι επιπλέον δαπάνες που γίνονται από τους τουρίστες – καταναλωτές σε άλλους κλάδους της οικονομίας.

Το συμπέρασμα που προκύπτει από τις παραπάνω διαπιστώσεις είναι ότι ουσιαστικά δεν έχει γίνει ακριβής προσέγγιση για τις συνολικές επιδράσεις του θαλάσσιου τουρισμού στην παγκόσμια οικονομία, αλλά ούτε και για τις επιδράσεις σε επίπεδο συγκεκριμένης περιοχής ή χώρας. Η διαπίστωση αυτή ισχύει πλήρως και στην περίπτωση της Ελλάδας, όπου η εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων στην εθνική οικονομία επιχειρείται για πρώτη φορά στην παρούσα διατριβή.

Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα συγκροτείται από τρεις κύριες δραστηριότητες, την Κρουαζιεροπλοΐα, την Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση (Yachting) και την Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία (Ημερήσιες Κρουαζιέρες), ενώ οι άλλες δραστηριότητες που αναφέρθηκαν και περιλαμβάνονται στην παγκόσμια αγορά του θαλάσσιου τουρισμού (θαλάσσια σπορ, ψάρεμα, θεάματα) ασκούνται ανοργάνωτα και δεν αποτελούν αξιοσημείο μερίδιο της Ελληνικής αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού.

Οι κρουαζιέρες που πραγματοποιούνται στα Ελληνικά χωρικά ύδατα προσφέρονται από πλοία διαφόρων μεγεθών, με μεγαλύτερο ποσοστό να ανήκει στην κατηγορία των Small Cruise Ships, τα οποία φέρουν στην πλειονότητά τους σημαίες ευκολίας.

Η εθνικότητα των πλοίων, βάσει της σημαίας που φέρουν, είναι στοιχείο ευμετάβλητο και δεν θα αποτελέσει κριτήριο για τις εκτιμήσεις της παραγόμενης στην Ελλάδα κρουαζιέρας. Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα προσφέρεται από τρεις κατηγορίες παραγωγών, ως προς το καθεστώς των επιχειρήσεων και των πλοίων: α) Ελληνικές επιχειρήσεις που διαχειρίζονται πλοία που φέρουν την Ελληνική σημαία, β) ναυτιλιακές εταιρίες του Ν.89/67, οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα με το ειδικό καθεστώς που τις υποχρεώνει μόνο στην εισαγωγή συγκεκριμένου ποσού συναλλάγματος σε USD, καθώς και την υποχρέωση, κάθε δαπάνη που γίνεται στην Ελλάδα να καλύπτεται από εισαγωγή συναλλάγματος (οποιαδήποτε έξοδα γραφείων, δαπάνες λειτουργίας πλοίων, μισθοδοσία, άλλα λειτουργικά κόστη)³² και γ) τις αλλοδαπές εταιρίες, οι οποίες δεν έχουν καμία απολύτως δέσμευση από την Ελληνική νομοθεσία και περιλαμβάνουν στα προγράμματα των κρουαζιέρων τους και Ελληνικά λιμάνια. Επειδή δεν είναι δυνατόν να οριοθετηθεί το μερίδιο της παραγόμενης κρουαζιέρας από κάθε κατηγορία εταιριών, η εκτίμηση των οικονομικών μεγεθών για την παραγόμενη στην Ελλάδα κρουαζιέρα γίνεται με βάση τον **αριθμό των επιβατών** (Πίνακας 9.17) που συμμετέχουν σε κρουαζιέρες (μέρος των οποίων διεξάγεται στην Ελλάδα) και το μερίδιο που αναλογεί στις παραγόμενες στην Ελλάδα κρουαζιέρες. Η εθνικότητα των επιχειρήσεων κρίνει το καθεστώς ΦΠΑ που θα ισχύσει για τις εταιρίες. Τα Ελληνικά κρουαζιερόπλοια απαλλάσσονται από φορολογία εισοδήματος και υποχρεούνται σύμφωνα με το Ν.27/1975 σε τεκμαρτό υπολογισμό φόρου βάσει της κωρητικότητας (κ.ο.κ.) και της παλαιότητας των πλοίων.

Η διάρκεια των κρουαζιέρων ποικίλει από 3-4 ημέρες έως και 13 (ή και περισσότερες). Στην Ελληνική αγορά προσφέρονται κρουαζιέρες που κατατάσσονται στις κατηγορίες α) εσωτερικού, β) μικτές και γ) Μεσογειακές. Η πρώτη κατηγορία (κρουαζιέρες εσωτερικού) περιλαμβάνει τις mini cruises που διεξάγονται από επανδρωμένα yachts και τις ημερήσιες κρουαζιέρες που

³² Δεν έχουν υποχρέωση να είναι συμβεβλημένα με το NAT, ούτε να φέρουν την Ελληνική σημαία. Η απασχόληση ναυτικών με ασφαλιστικό φορέα το NAT, γίνεται μετά από απαίτηση των Ελλήνων ναυτικών που απασχολούνται στα κρουαζιερόπλοια (Αθ. Αθανασόπουλος, YEN).

διεξάγονται από τα Ημερόπλοια. Τα δύο είδη κρουαζιέρας αυτής της κατηγορίας θα εξεταστούν στις αντίστοιχες δραστηριότητες που ανήκουν (Yachting και Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία).

Η μέση διάρκεια της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο έχει εκτιμηθεί σε 6,9 ημέρες (για το 2004, στοιχεία CLIA). Η αντίστοιχη εκτίμηση για τις κρουαζιέρες που διεξάγονται στην ευρύτερη αγορά της Ανατολικής Μεσογείου είναι 7 ημέρες. Η **μέση διάρκεια της παραγόμενης κρουαζιέρας** στην Ελληνική αγορά (μικτές και Μεσογειακές), βάσει της οποίας θα γίνουν όλοι οι υπολογισμοί στη συνέχεια, εκτιμάται σε 3,5 ημέρες.

Η **Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση** που προσφέρει η δραστηριότητα του yachting στην Ελλάδα, παρέχεται τόσο από επανδρωμένα πλοία και σκάφη (motor yachts, sailing yachts, motor sailers) όσο και με τα ιστιοπλοϊκά που ναυλώνονται χωρίς πλήρωμα (bareboats). Οι επιχειρήσεις που συγκροτούν τη δραστηριότητα είναι Ελληνικές, υπόκεινται στις διατάξεις του ΚΒΣ και δημοσιεύουν λογιστικές – οικονομικές καταστάσεις κάθε έτος. Είναι χαρακτηρισμένες ναυτιλιακές εταιρίες και υπάγονται στο καθεστώς του Ν.2743, με αποτέλεσμα να απαλλάσσονται από τη φορολογία εισοδήματος. Τα Ελληνικά σκάφη αναψυχής απαλλάσσονται από φορολογία εισοδήματος και υποχρεούνται σύμφωνα με το Ν.27/1975 σε τεκμαρτό υπολογισμό φόρου βάσει της κωρητικότητάς τους (κ.ο.χ.). Η ναύλωση επιβαρύνεται με ΦΠΑ 4%. Οι περισσότερες εταιρίες είναι μέλη των επαγγελματικών ενώσεων ΕΠΕΣΤ και ΣΙΤΕΣΑΠ. Υπάρχουν όμως και επαγγελματικά σκάφη που δεν είναι μέλη καμιάς από τις προαναφερθείσες ενώσεις. Οι όροι που ορίζουν τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των συμβαλλομένων (εκναυλωτή και ναυλωτή) καθορίζονται από το ναυλοσύμφωνο που συντάσσεται πριν την παραχώρηση του σκάφους από τις εταιρίες. Η δραστηριότητα ασκείται σχεδόν στο σύνολό της στην Ελληνική επικράτεια³³. Η μέση διάρκεια ναύλωσης έχει εκτιμηθεί σε 7 ημέρες. Εκτός του ναύλου, οι επιβάτες ξοδεύουν στα λιμάνια προσέγγισης για λιμενικά τέλη, καύσιμα, τροφοδοσία και άλλες αγορές που διενεργούν για προσωπική τους χρήση.

Η **Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία** προσφέρει τις Ημερήσιες Θαλάσσιες Εκδρομές σε όλα σχεδόν τα λιμάνια της χώρας. Οι επιχειρήσεις των Ημερόπλοιων Τουριστικών σκαφών είναι ναυτιλιακές του Ν.959, καταχωρούνται στο μητρώο Ν.Ε. του ΥΕΝ και απαλλάσσονται από την καταβολή φόρου εισοδήματος. Υποχρεούνται σύμφωνα με το Ν.27/1975 σε τεκμαρτό υπολογισμό φόρου βάσει της κωρητικότητάς τους (κ.ο.χ.). Υπάγονται στο χαμηλό συντελεστή του ΦΠΑ (8% μέχρι το 2004). Οι περισσότερες πλοικτήτριες εταιρίες είναι μέλη της επαγγελματικής ένωσης ΠΕΝΠΗΣ.

³³ Τα Ιστιοπλοϊκά και τα επανδρωμένα yachts που ναυλώνονται στην Ελλάδα έχουν το δικαίωμα και τη δυνατότητα να προσεγγίσουν λιμάνια άλλων χωρών. Πρακτικά η δυνατότητα αυτή αφορά τα σκάφη που ναυλώνονται στα Δωδεκάνησα και τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, τα οποία έχουν τη δυνατότητα να προσεγγίσουν λιμάνια στα Τουρκικά παράλια. Το ποσοστό αυτό είναι πολύ μικρό, κυρίως λόγω του ότι η ναύλωση σκαφών αναψυχής στην Τουρκία είναι φθηνότερη από ότι στην Ελλάδα. Για το λόγο αυτό είναι πολύ περισσότερα τα ναυλωμένα σκάφη στην Τουρκία που προσεγγίζουν Ελληνικά λιμάνια, από ότι το αντίθετο. Πάντως έχει εκτιμηθεί ότι στο σύνολο των πραγματοποιούμενων ναυλώσεων στην Ελλάδα, ένα ποσοστό 2% προσεγγίζουν κάποιο Τουρκικό λιμάνι για 1 ή 2 μέρες από τις 7 της συνολικής ναύλωσης (πηγές: ΣΙΤΕΣΑΠ, ΕΠΕΣΤ, Ταβιανάτου Α. & Γαλανάκη Ε., 2005)

Μέρος Δεύτερο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.

ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥΣ

3.1. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Οι Υπηρεσίες αποτελούν την κινητήριου δύναμη της οικονομικής ανάπτυξης των περισσότερων χωρών του ΟΟΣΑ. Αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο της οικονομικής δραστηριότητας και η σημασία τους αυξάνεται συνεχώς. Ο Τουρισμός και τα ταξίδια αποτελούν μέρος των Υπηρεσιών και αναλογούν περίπου στο 30% του διεθνούς εμπορίου σε υπηρεσίες μεταξύ των χωρών του ΟΟΣΑ. Οι χώρες του ΟΟΣΑ παράγουν κοντά στο 70% της παγκόσμιας τουριστικής δραστηριότητας (OECD, 2000:9). Οι οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις του τουρισμού είναι αισθητές σε πολλούς χώρους κρατικής παρέμβασης.

Είναι αδιαμφισβήτητο ότι ο τουρισμός δημιουργεί σημαντικές οικονομικές επιδράσεις στις χώρες που τον έχουν αναπτύξει. Στα πλαίσια της εθνικής οικονομίας μιας χώρας, δημιουργεί μια σειρά από έσοδα και έξοδα σ' ένα μεγάλο αριθμό οικονομικών κλάδων (Κομίλης Π., 1986:21-22).

Η πραγματική συμβολή του τουριστικού τομέα σε μια οικονομία είναι δύσκολο να εκτιμηθεί, εξαιτίας της ετερογενούς φύσης του και συνεπώς της δυσκολίας υιοθέτησης μιας συγκεκριμένης μεθοδολογίας μέτρησης του (Ζαχαράτος Γ., 1986:44-45).

Η συμβολή του τουρισμού, ο οποίος καθορίζεται στα προγράμματα οικονομικής ανάπτυξης από το 1965 μέχρι το 1985 ως μια σημαντική πλουτοπαραγωγική πηγή στην εθνική οικονομία, αφορά (Ζαχαράτος Γ., 1986:18):

- στη μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου πληρωμών
- στην καταπολέμηση της ανεργίας και της μετανάστευσης
- στην περιφερειακή ανάπτυξη
- στον περιορισμό της διαφοράς εισοδημάτων ανάμεσα στα αστικά κέντρα και την περιφέρεια
- στην αύξηση των εσόδων του κράτους και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης
- στην ανάπτυξη συναφών κλάδων της οικονομίας (π.χ. μεταφορών, τροφίμων)
- στη διαφύλαξη και προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς

Στη διάρκεια των προηγούμενων δεκαετιών ο τουρισμός στην Ελλάδα, από μία περιορισμένης εμβέλειας δραστηριότητα που προσέλκυε λίγους και με ειδικά ενδιαφέροντα περιηγητές, μετεξελίχθηκε και αναδείχθηκε σε μία μεγάλη βιομηχανία, που συνεισφέρει σημαντικά στην οικονομία του τόπου, στην απασχόληση, στην ανάπτυξη, αλλά και στην προβολή της χώρας μας και τη διαμόρφωση της διεθνούς κοινής γνώμης γι' αυτήν.

Την τελευταία 20ετία ο τουρισμός έχει θεωρηθεί ότι αποτελεί τη βάση της εθνικής οικονομίας που παρά τη δυσκολία για την ακριβή εκτίμηση των επιδράσεών του, η συμβολή του στα κυριότερα μεγέθη της εθνικής οικονομίας είναι ιδιαίτερα σημαντική.

Ορισμένα από αυτά τα μεγέθη της Ελληνικής οικονομίας, στη διαμόρφωση των οποίων ο τουρισμός έχει καθοριστική συμμετοχή, παρατίθενται στον Πίνακα 11 που ακολουθεί.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 11.
ΒΑΣΙΚΑ ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**

Σε τρέχουσες τιμές. Σε εκατομμύρια € *προσωρινά στοιχεία (*)*

	1995	1996	1997	1998	1999	2000*	2001*	2002*	2003*	2004*	2005*
ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΙΟΝ σε αγοραίες τιμές	79.927	87.851	97.235	105.773	112.686	124.388	133.105	143.482	155.543	168.417	181.088
Πρωτογενή εισοδήματα που εισπράττονται από την αλλοδαπή	5.475	5.711	5.740	6.417	5.168	7.963	6.313	5.312	5.326	5.461	5.404
Πρωτογενή εισοδήματα που πληρώνονται στην αλλοδαπή	2.946	3.260	3.015	3.551	3.668	6.998	7.244	6.335	6.981	6.749	8.742
ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ σε αγοραίες τιμές	82.456	90.302	99.959	108.639	114.185	125.353	132.174	142.459	153.888	167.129	177.750
Αποσβέσεις παγίου κεφαλαίου	7.246	8.034	8.736	9.567	10.200	10.939	11.634	12.427	13.385	14.538	15.490
ΚΑΘΑΡΟ ΕΘΝΙΚΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ σε αγοραίες τιμές	75.210	82.268	91.223	99.072	103.985	114.414	120.540	130.032	140.503	152.591	162.260
Τρέχουσες μεταβιβάσεις που εισπράττονται από την αλλοδαπή	2.994	2.962	2.957	3.401	2.993	3.100	3.058	2.467	2.671	2.487	2.456
Τρέχουσες μεταβιβάσεις που πληρώνονται στην αλλοδαπή	393	490	611	1.169	1.329	1.432	1.417	1.507	1.705	2.283	2.606
ΚΑΘΑΡΟ ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ	77.811	84.739	93.569	101.304	105.650	116.082	122.181	130.992	141.469	152.795	162.110
Τελική καταναλωτική δαπάνη	70.655	77.473	84.858	92.023	96.921	108.868	114.854	123.536	131.162	140.895	151.164
ΚΑΘΑΡΗ ΑΠΟΤΑΜΙΕΥΣΗ	7.156	7.267	8.712	9.281	8.7129	7.214	7.327	7.456	10.307	11.900	10.946
Κεφαλαιακές μεταβιβάσεις που εισπράττονται από την αλλοδαπή	942	1.612	1.893	2.386	1.981	3.278	1.605	1.553	2.263	3.039	2.677
Κεφαλαιακές μεταβιβάσεις που πληρώνονται στην αλλοδαπή	279	381	175	144	0	0	0	0	0	0	0
Ακαθάριστος Σχηματισμός Κεφαλαίου	15.119	17.387	19.521	22.582	25.388	29.094	31.222	33.806	39.324	42.428	43.012
Αποσβέσεις παγίου κεφαλαίου	7.246	8.034	8.736	9.567	10.200	10.939	11.634	12.427	13.385	14.538	15.490
ΚΑΘΑΡΗ ΧΟΡΗΓΗΣΗ(+) / ΚΑΘΑΡΗ ΛΗΨΗ (-) ΔΑΝΕΙΩΝ	-54	-856	-355	-1.492	-4.478	-7.664	-10.656	-12.370	-13.369	-12.951	-13.899

(*) Οι διαφορές μεταξύ των στοιχείων της Τράπεζας της Ελλάδος και της ΕΣΥΕ οφείλονται σε πολλούς παράγοντες, ο κυριότερος των οποίων είναι ότι τα στοιχεία της ΤτΕ αφορούν εισπράξεις και πληρωμές που διεκπεραιώνονται μέσω του τραπεζικού συστήματος, ενώ αυτά της ΕΣΥΕ βασίζονται σε τελωνειακά στοιχεία για τις συναλλαγές με χώρες εκτός της ΕΕ ή σε φορολογικά στοιχεία (INTRASTAT) για τις συναλλαγές εντός της ΕΕ και παραμένουν «προσωρινά» για μεγάλο χρονικό διάστημα (Τράπεζα της Ελλάδος, 2004:315). Τα στοιχεία για το Ισοζύγιο Πληρωμών προέρχονται από την Τράπεζα της Ελλάδος, ενώ για το ΑΕΠ από την ΕΣΥΕ.

Πηγή: ΕΣΥΕ, 2006

Η οικονομική προσέγγιση του τουρισμού και η εκτίμηση των επιπτώσεών του στις εθνικές και περιφερειακές οικονομίες θεωρείται αρκετά δύσκολο και πολύπλοκο εγχείρημα, λόγω: α) της ανυπαρξίας μιας επακριβώς καθορισμένης μεθοδολογίας (Βαρβαρέσος Σ., 2000:199), β) λόγω της ανεπάρκειας των στατιστικών του τουρισμού (Nations Unis, 1976:15, OECD, 2000:237 & 257-259), γ) της αδυναμίας καθορισμού του τουρισμού ως αναλυτικής κατηγορίας της εθνικής οικονομίας (Ζαχαράτος Γ., 1986:44) και δ) λόγω της θέσης του τουριστικού τομέα στο κοινωνικο-οικονομικό πλαίσιο και το γενικότερο ιδεολογικό προσανατολισμό. Τα παραπάνω, σε συσχετισμό με την ετερογενή φύση του τουριστικού τομέα και τη θέση που κατέχει στο πλαίσιο μιας εθνικής οικονομίας, ερμηνεύουν με αρκετά σαφή τρόπο τους λόγους για τους οποίους μόνο ένας μικρός αριθμός χωρών γνωρίζει ακριβώς την αληθινή συμβολή του τουριστικού τομέα στην εθνική τους οικονομία.

Σύμφωνα με εκτίμηση του ΕΟΤ, ο Τουρισμός αποτελεί τη μεγαλύτερη «βιομηχανία» της Ελλάδας, με εκτιμώμενη συμμετοχή 15% στο ΑΕΠ της χώρας και με ετήσιες συναλλαγματικές εισπράξεις πάνω από \$ 8 δις.³⁴ (G.N.T.O., 2002). Η Τουριστική «βιομηχανία» είναι επίσης, με μεγάλη διαφορά από τους άλλους τομείς της οικονομίας, ο μεγαλύτερος εργοδότης ως προς την απασχόληση που προσφέρει, παρά του ότι η διάρκεια της τουριστικής περιόδου είναι εξάμηνη στις περισσότερες τουριστικές περιοχές (msn.com\tourism & services)

Οι απασχολούμενοι στον τουριστικό τομέα εκτιμάται ότι αντιπροσωπεύουν το 8-10% της συνολικής απασχόλησης της χώρας.

Ουσιαστικά από τις παραπάνω αναλύσεις προκύπτει ότι η δομή και η οργάνωση του τουριστικού τομέα παραμένει σε μεγάλο βαθμό, ακόμα και σήμερα, βιοτεχνική με πολλές μικρές επιχειρήσεις, στις οποίες η μη μισθωτή απασχόληση ανέρχεται σε σημαντικά ποσοστά.

³⁴ Greece comes in the 15th place in the world classification of tourist destinations, receiving 14.033.378 tourists in 2001 (National Statistical Service of Greece, provisional data). The major part (92, 25%) are originating from Europe (70,4% from the EU) and 79,8% of foreign tourists came by plane. The total number of nights spent in hotel accommodations by foreign and domestic tourists in 2001 (61.567.209) marked a 0,43% increase compared to 2000. The accommodation capacity of the 8.209 hotels is 601.034 beds (January 2002). Another 450.000 beds are provided by some 28.000 secondary accommodation establishments. There are also 351 camping sites with 30.643 pitches and 949 bungalows. Besides the Hotel, Restaurants and Catering sector, there are 7.500 travel agencies, rent-a-car agencies, and yacht-brokers. Tourism contribution to the GDP is estimated up to 8%. The tourism receipts in 2001 were 9.121 millions USD (or 10.248 euros). Employment in the tourism sector is estimated to reach 10% (6,1% direct employment and 3,9% indirect) of the total employment in Greece. Statistics on incoming tourism can be found in the tables of statistics (including arrivals and overnight stays January-December 2001) (18.09.2002/ ©GNTO 2002,)

3.1.1. Τουρισμός και Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών

Το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών μιας χώρας αποτελείται από επιμέρους ισοζύγια καθένα από τα οποία περιλαμβάνει διάφορες κατηγορίες συναλλαγών. Αυτά είναι: α) το Εμπορικό Ισοζύγιο, που περιλαμβάνει όλες τις συναλλαγές που αφορούν στις εξαγωγές και εισαγωγές αγαθών, και β) το Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών ή Άδηλων Πόρων, που συγκροτείται από τα επιμέρους ισοζύγια, Υπηρεσιών και Εισοδημάτων & Μεταβιβάσεων (Λεβεντάκης Ι., 1995:80-81).

Η άμεση –και κύρια- επίδραση του τουρισμού στις εξωτερικές συναλλαγές μιας χώρας απεικονίζεται στο Ισοζύγιο Υπηρεσιών στο οποίο εμφανίζεται ως Τουριστικό ή Ταξιδιωτικό Ισοζύγιο. Οι συνολικές επιδράσεις της τουριστικής βιομηχανίας όμως δεν αποδίδονται μόνο από το Ισοζύγιο Υπηρεσιών, καθώς ο τουρισμός επηρεάζει τόσο το Εμπορικό Ισοζύγιο όσο και το Ισοζύγιο Εισοδημάτων και Μεταβιβάσεων.

Οι τουριστικές εισπράξεις από τους αλλοδαπούς τουρίστες, οι οποίες λογίζονται ως εξαγωγές τουριστικών υπηρεσιών, και οι τουριστικές δαπάνες ημεδαπών τουριστών στο εξωτερικό, οι οποίες λογίζονται ως εισαγωγές τουριστικών υπηρεσιών, καταχωρούνται στο Ισοζύγιο Υπηρεσιών.

Η διαφορά μεταξύ των εισπράξεων και δαπανών απεικονίζει την τουριστική δραστηριότητα που καταγράφεται στο τουριστικό ισοζύγιο μέσα από το οποίο εκφράζεται η συμβολή του τουριστικού τομέα στο ισοζύγιο των τρεχουσών συναλλαγών.

Το Ισοζύγιο Υπηρεσιών μπορεί να είναι θετικό, όταν η χώρα παρουσιάζει πλεόνασμα στον τουριστικό τομέα, δηλαδή οι εισπράξεις είναι μεγαλύτερες από τις δαπάνες (Ελλάδα, Ισπανία, Ιταλία, Πορτογαλία, Ιρλανδία, Γαλλία κλπ.), αρνητικό, όταν η χώρα παρουσιάζει έλλειμμα και οι δαπάνες είναι υψηλότερες των εισπράξεων (Γερμανία, Η.Π.Α., Ηνωμένο Βασίλειο, Λουξεμβούργο, Βέλγιο), ή εξισορροπημένο, όταν συμβαίνει οι τουριστικές εισπράξεις να είναι ίσες με τις τουριστικές δαπάνες (Βαρβαρέσος Σ., 2000: 195, και Ζαχαράτος Γ., 2003:21).

Ανάλογα με τον συγκεκριμένο τρόπο που ο τουρισμός επηρεάζει το Ισοζύγιο Υπηρεσιών (ή τουριστικό ή «ταξιδιωτικό»), ο καθηγητής R. Baretje διέκρινε έξι κατηγορίες επιδράσεων σε διάφορες χώρες (Βαρβαρέσος Σ., 2000:195-197). Στην περίπτωση της Ελλάδας, το θετικό Ισοζύγιο Υπηρεσιών το οποίο διαμορφώνεται από τις τουριστικές εισπράξεις που αποτελούν την κύρια πηγή συναλλαγματικών εισπράξεων της χώρας, συμβάλλει στο να μειωθεί το αρνητικό υπόλοιπο του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών, που οφείλεται κυρίως στο έλλειμμα του Εμπορικού Ισοζυγίου (Κατσέλη Λ., Μαγουλά Χ., 2002:58-59).

Ο τουρισμός όμως επηρεάζει και το Εμπορικό Ισοζύγιο, στο βαθμό που μέρος της τουριστικής κατανάλωσης που διενεργείται στην Ελλάδα αφορά εισαγόμενα (τουριστικά) αγαθά, καθώς και μέρος των εξαγωγών προορίζεται για τουριστική κατανάλωση στην αλλοδαπή. Το Ισοζύγιο Εισοδημάτων και Μεταβιβάσεων επηρεάζεται από τα εισοδήματα που αποκτούν Έλληνες εργαζόμενοι στην αλλοδαπή και από τα εισοδήματα που αποκτούν οι αλλοδαποί εργαζόμενοι στην Ελλάδα. Επίσης επηρεάζεται από τα εισοδήματα των επενδύσεων τα οποία περιλαμβάνουν τόκους από καταθέσεις και δάνεια στο εξωτερικό, καθώς και από τα κέρδη που προέρχονται από τα μερίσματα περιουσιακών στοιχείων στο εξωτερικό των μόνιμων κατοίκων της χώρας (Λεβεντάκης Ι., 1995:81). Ο τουρισμός επηρεάζει το Ισοζύγιο Εισοδημάτων και Μεταβιβάσεων, στο βαθμό που μέρος των εισοδημάτων που αναφέρθηκαν

προέρχονται από τουριστική δραστηριότητα στην Ελλάδα και αφορούν αλλοδαπούς εργαζόμενους ή επιχειρήσεις, ή στο εξωτερικό και αφορούν Έλληνες εργαζόμενους ή Ελληνικές επιχειρήσεις.

3.1.2. Ο τουρισμός και η κατανάλωση

Η ραγδαία ανάπτυξη του τουριστικού φαινομένου και η αντίσταση του σε κάθε είδους δυσμενείς οικονομικές συγκυρίες σε παγκόσμιο επίπεδο κατά τα τελευταία είκοσι έτη αποδεικνύει ότι ο τουρισμός κατέχει μια σημαντική θέση στη συνολική κατανάλωση. Ο κυριότερος από τους παράγοντες που επηρεάζουν την τουριστική κατανάλωση, με βραχυχρόνιες επιδράσεις, είναι το εισόδημα. Η μαθηματική σχέση εισοδήματος και κατανάλωσης αποδίδεται από τον τύπο:

$C_t = f(Y_t)$, όπου C_t = τουριστική κατανάλωση και Y_t = τουριστικό εισόδημα (Λαγός Δ., 2005:265). Άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν την τουριστική κατανάλωση είναι οι τιμές, οι καταναλωτικές προτιμήσεις, η οικονομική κατάσταση, η διαφήμιση και άλλοι, που επιδρούν στην καμπύλη της τουριστικής κατανάλωσης μακροχρόνια.

Σύμφωνα με την καμπύλη του Engel (Γκαμαλέτσος, 1992:139), η οποία απεικονίζει τη σχέση μεταξύ της ζήτησης ενός τουριστικού προϊόντος/πακέτου και του τουριστικού εισοδήματος, τα (μαζικά) τουριστικά προϊόντα / πακέτα διακρίνονται σε πρώτης ανάγκης (βασικά), όταν $0 < \epsilon_Y < 1$, (ϵ_Y =ελαστικότητα εισοδήματος) και σε πολυτελείας, όταν $\epsilon_Y > 1$. Στα υψηλά εισοδήματα παρατηρείται το φαινόμενο του κορεσμού, όταν $\epsilon_Y = 0$. Στην περίπτωση αυτή η ζήτηση για τα τουριστικά προϊόντα/ πακέτα δεν αυξάνεται παρά την αύξηση του εισοδήματος. Στα εισοδήματα αυτά μπορεί ακόμα να παρατηρηθεί και φθίνουσα ζήτηση όταν $\epsilon_Y < 0$ που σημαίνει μείωση της ζήτησης για τα τουριστικά προϊόντα/ πακέτα (Λαγός Δ., 2005:230). Επομένως, η ζήτηση τουριστικών αγαθών και υπηρεσιών, είτε στο εσωτερικό των χωρών προέλευσης των τουριστών είτε στο εξωτερικό, χαρακτηρίζεται ανελαστική, κυρίως στις πιο αναπτυγμένες από αυτές, όπου το επίπεδο διαβίωσης θεωρείται αρκετά υψηλό (Βαρβαρέσος Σ., 2000:183).

Είναι δύσκολο ακόμα και σήμερα για τις περισσότερες χώρες να εκτιμηθεί με ακρίβεια το μέγεθος της τουριστικής κατανάλωσης. Αυτό αποτελεί την κύρια αιτία για την αδυναμία της εκτίμησης της συμβολής του τουρισμού στην οικονομία. Η δυσκολία διερεύνησης των επιδράσεων του τουρισμού αλλοδαπών (και ημεδαπών) στην οικονομία της χώρας, είναι αποτέλεσμα της αδυναμίας μιας οργανικής διασύνδεσης του τουρισμού με τη διάρθρωση της εθνικής οικονομίας, με αποτέλεσμα οι μέχρι τώρα ερευνητικές προσπάθειες να περιορίζονται σε μια απλουστευμένη περιγραφική προσέγγιση.

Ο αποκαλούμενος «τουριστικός τομέας» δεν εντοπίζεται σε καμία κλαδική ή τομεακή ταξινόμηση των μακροοικονομικών μεγεθών της Ελληνικής οικονομίας και ως εκ τούτου δεν προσφέρεται καμία δυνατότητα κατάταξης του τουρισμού ως συγκεκριμένης παραγωγικής δραστηριότητας. Η εκτίμηση του τουρισμού στους Εθνικούς λογαριασμούς, μέχρι τη νομισματική ένταξη της χώρας στην ευρωζώνη (2001), υπολογίζονταν με βάση το δραχμικό μέγεθος του ταξιδιωτικού συναλλάγματος. Ακόμα και με την προσέγγιση αυτή, το μέγεθος της δαπάνης των αλλοδαπών τουριστών στη Ελλάδα, όπως καταγραφόταν στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, έχει αμφισβητηθεί ως προς την ακρίβειά του (Παυλόπουλος Π., 1999:29). Σε διάφορες χώρες, μεταξύ των οποίων και στις ΗΠΑ, μετά από αναθεώρηση των στοιχείων του τουριστικού συναλλάγματος,

προέκυψαν σημαντικές διαφορές στις συναλλαγματικές εισροές από την τουριστική δραστηριότητα από τις μέχρι τότε επίσημα καταγεγραμμένες (Παυλόπουλος Π., 1999:29). Οι χρηματικές ροές του ταξιδιωτικού συναλλάγματος από τον αλλοδαπό τουρισμό στην Ελληνική οικονομία, εμφανίζονταν στην υποκατηγορία «λοιπές δαπάνες» της κατηγορίας «δαπάνες αλλοδαπών στην ημεδαπή» και υποδήλωναν το μέγεθος του ταξιδιωτικού συναλλάγματος που δαπανούνταν στην «ημεδαπή», χωρίς να επιτρέπουν την εξακρίβωση της εμπράγματης μορφής της παραγωγής για την οποία πραγματοποιήθηκε η δαπάνη (Ζαχαράτος Γ., 1986:28-31). Είναι προφανές ότι μετά το 2001 η δυσχέρεια της εκτίμησης της τουριστικής κατανάλωσης είναι ακόμα μεγαλύτερη, αφού ούτε η προσέγγιση των συναλλαγματικών ροών στη χώρα μπορεί να εφαρμοστεί, λόγω του κοινού ευρωπαϊκού νομίσματος. Η αδυναμία για την εκτίμηση της τουριστικής κατανάλωσης των «ημεδαπών» τουριστών εξακολουθεί να υφίσταται, σε ακόμα μεγαλύτερο βαθμό από ότι για τους αλλοδαπούς τουρίστες, για τους οποίους τουλάχιστον καταγράφονται στατιστικά μεγέθη ποσοτικής προσέγγισης, όπως αριθμός αφίξεων, διανυκτερεύσεων κ.ά.

Μέχρι σήμερα έχουν γίνει πολλές χονδρικές εκτιμήσεις, οι οποίες βασίζονται σε ποικίλες υποθέσεις και μεθόδους. Τα αποτελέσματα των εκτιμήσεων αυτών εμφανίζουν σημαντικές αποκλίσεις γιατί οι μελέτες αναφέρονται σε διαφορετικές χρονικές περιόδους και χαρακτηρίζονται σε μεγάλο βαθμό από την προσωπική κρίση των ερευνητών. Έτσι, δεν μπορεί να προκύψει ένα γενικό πρότυπο της σύνθεσης της τουριστικής δαπάνης, έστω και με κάποιο αποδεκτό εύρος διακύμανσης (Λαγός Δ., 2005:267)

Η τουριστική κατανάλωση, που είναι αποτέλεσμα της τουριστικής ζήτησης για αγαθά και υπηρεσίες, διακρίνεται σε άμεση, έμμεση και επαγωγική. Η άμεση τουριστική κατανάλωση αντιπροσωπεύει τις αγορές των αγαθών και των υπηρεσιών από τουρίστες, ή εξ ονόματος αυτών, δηλαδή δαπάνες που γίνονται πριν, κατά τη διάρκεια και μετά από ένα ταξίδι και που συσχετίζονται με το ίδιο το ταξίδι. Η έμμεση τουριστική ζήτηση προκαλείται από δύο πτυχές του άμεσου τουρισμού. Κατ' αρχάς, η έμμεση τουριστική ζήτηση είναι η ζήτηση που δημιουργείται από τον παραγωγό (χαρακτηριστικών προϊόντων τουρισμού) και προκύπτει από την παραγωγή ενός αγαθού ή μιας υπηρεσίας που πωλείται άμεσα σε έναν τουρίστα. Ο καθορισμός αυτών των έμμεσων επιδράσεων είναι ένα σημαντικό μέρος της οικονομικής ανάλυσης, δεδομένου ότι επιτρέπει τον προσδιορισμό στοιχείων, όπως την επίδραση στην απασχόληση των διαφόρων κλάδων, τα φορολογικά έσοδα που μπορούν να δημιουργηθούν, τις διαρροές στις εισαγωγές, τις πιέσεις τιμών που μπορεί να ακολουθήσουν στις ιδιαίτερες αγορές ή στην οικονομία συνολικά, τις πιθανές επιδράσεις συναλλαγματικής ισοτιμίας, κ.λπ. Η δεύτερη πτυχή της έμμεσης τουριστικής ζήτησης είναι η απόκτηση του παγίου κεφαλαίου από έναν παραγωγό χαρακτηριστικών προϊόντων τουρισμού, όπως μια αεροπορική εταιρία που αγοράζει ένα αεροσκάφος. Η επαγωγική τουριστική ζήτηση αντιπροσωπεύει τη ζήτηση που δημιουργείται από τους παραγωγούς των τουριστικών προϊόντων οι οποίοι διαθέτουν τα προϊόντα τους σε διάφορες επιχειρήσεις που με τη σειρά τους τα πωλούν στους επισκέπτες (OECD, 2000:101-102).

Η τουριστική κατανάλωση αποτελεί μέρος της συνολικής τουριστικής δαπάνης, η εκτίμηση της οποίας είναι απαραίτητη για την προσέγγιση των

επιδράσεων του τουρισμού σε μακροοικονομικά μεγέθη όπως το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, το Εθνικό Εισόδημα κ.ά.

Συγκριτικά στοιχεία των μεγεθών του τουρισμού στην Ελλάδα και σε άλλες χώρες παρατίθενται στον Πίνακα 12 που ακολουθεί.

3.1.3. Τουρισμός και Εθνική παραγωγή

Η ζήτηση για κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών από τους τουρίστες σε μια χώρα επηρεάζει την εγχώρια παραγωγή. Η παραγωγή των διαφόρων κλάδων ή τομέων που διαμορφώνουν το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν και το Εθνικό Εισόδημα, επηρεάζεται όχι μόνο από την τελική ζήτηση για προϊόντα από τους τουρίστες, αλλά και από την ενδιάμεση ζήτηση για προϊόντα ή υπηρεσίες που χρησιμοποιούνται ως εισροές σε άλλους κλάδους.

Η «τουριστική βιομηχανία» (tourism industry) περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα παραγωγικών μονάδων που ανήκουν σε διαφορετικούς τομείς οικονομικής δραστηριότητας, καθώς και δημόσιων και ιδιωτικών οργανισμών, όπως προμηθευτές τουριστικών προϊόντων, εταιρίες παροχής τουριστικών υπηρεσιών και οργανισμούς, που συμμετέχουν στην ανάπτυξη και στην προώθηση των τουριστικών προϊόντων / πακέτων. Η τουριστική βιομηχανία μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι ένας άτυπος παραγωγικός τομέας (Λαγός Δ., 2005:125).

Η τουριστική παραγωγή μπορεί να διαχωριστεί σε τρεις βασικούς υποτομείς ή κλάδους, καθένας από τους οποίους μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι ομοιογενής, με βάση τον τελικό προορισμό των παραγωγικών δραστηριοτήτων (Λαγός Δ., 2005:127). Αυτοί είναι:

- 1) Ο υποτομέας των Χαρακτηριστικών Τουριστικών Δραστηριοτήτων, ο οποίος περιλαμβάνει:
 - Καταλύματα πάσης φύσεως (ξενοδοχεία, διαμερίσματα, κάμπινγκ)
 - Εστιατόρια, καφέ, μπαρ, κέντρα αναψυχής
 - Μεταφορές επιβατών (αεροπορικές, θαλάσσιες, σιδηροδρομικές, ακτοπλοϊκές, οδικές)
 - Τουριστικά γραφεία, Πρακτορεία και επιχειρήσεις ταξιδίων
 - Δημόσιους και ιδιωτικούς τουριστικούς φορείς
 - Οργανισμούς τουριστικής προβολής
- 2) Ο υποτομέας Δραστηριοτήτων Παραγωγής Προϊόντων και Υπηρεσιών Συναφών με τον Τουρισμό, ο οποίος περιλαμβάνει
 - Διατροφή, ποτά και καπνό
 - Καύσιμα
 - Φωτογραφικά είδη
 - Λιανεμπόριο
 - Είδη χειροτεχνίας
 - Παραδοσιακά αγροτικά και κτηνοτροφικά προϊόντα
 - Εφημερίδες, περιοδικά
 - Διάφορες υπηρεσίες (τραπεζικές, ιατρικές, πολιτισμικές)
- 3) Ο υποτομέας Δραστηριοτήτων Παραγωγής Παγίων Τουριστικών Επενδύσεων, ο οποίος περιλαμβάνει
 - Κατασκευή τουριστικών δωματίων και διαμερισμάτων
 - Κατασκευή ξενοδοχειακών καταλυμάτων
 - Κατασκευή ειδικής τουριστικής υποδομής (μαρίνες, γήπεδα γκολφ)

Είναι σαφές ότι οι δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού συμμετέχουν και στους τρεις υποτομείς παραγωγής. Οι κύριες δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού (Κρουαζιέρα, Yachting και Ημερήσιες Θαλάσσιες Εκδρομές) ανήκουν στον υποτομέα των Χαρακτηριστικών Τουριστικών Δραστηριοτήτων, ενώ η κατασκευή πλοίων και σκαφών αναψυχής και οι κάθε είδους επισκευές τους, εντάσσονται στις Δραστηριότητες Παραγωγής Παγίων Τουριστικών Επενδύσεων, μαζί με τις μαρίνες, τα τουριστικά καταφύγια και τις σκάλες.

Η Ακαθάριστη Εγχώρια Παραγωγή στην Ελλάδα της άμεσης τουριστικής βιομηχανίας για το έτος 2004, έχει εκτιμηθεί σε € 9,3 εκατομ. και συμβάλλει στο 5,7% του συνολικού Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος της χώρας. Η συνολική συμβολή του τουρισμού (άμεση, έμμεση και επαγωγική) στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν έχει εκτιμηθεί στο 14,3%, με συνολική παραγωγή € 23,2 εκατομ. (WTTC, 2004:10) (Περισσότερα στοιχεία στον Πίνακα 12 που ακολουθεί).

3.1.4. Απασχόληση και Τουρισμός

Η απασχόληση είναι ένα περιεκτικό, σύνθετο και δυναμικό φαινόμενο, στενά συνδεδεμένο με άλλες κοινωνικοοικονομικές πτυχές όπως η διαδικασία παραγωγής, η εισοδηματική διανομή, η εκπαίδευση, οι συνθήκες διαβίωσης, η ευημερία και το δημογραφικό. Τα σχετικά συστατικά στοιχεία της απασχόλησης περιλαμβάνουν (OECD, 2000:129):

- Μη αμοιβόμενη εργασία.
- Ανεργία.
- Απασχόληση ή αμοιβόμενη εργασία.
- Προσφορά της αμοιβόμενης εργασίας.
- Ζήτηση της αμοιβόμενης εργασίας.
- Αγορά εργασίας.
- Αμοιβές, εισοδήματα, κόστος εργασίας.
- Κυβερνήσεις, ενώσεις εργαζομένων, αντιπροσωπευτικές οργανώσεις και άλλα όργανα, όπως τα γραφεία απασχόλησης.

Η απασχόληση αποτελεί μια σημαντική κοινωνική λειτουργία, διότι μέσω αυτής οι άνθρωποι αναδεικνύουν την κοινωνική τους θέση. Η κοινωνική θέση καθορίζεται έντονα από το επίπεδο εισοδήματος και η απασχόληση παρέχει ευκαιρίες για κοινωνικές επαφές. Αυτές οι πτυχές αφορούν την απασχόληση ως *κοινωνικό φαινόμενο*. Επίσης η απασχόληση συσχετίζεται και με τη διαδικασία παραγωγής αγαθών και υπηρεσιών, καθώς ο όγκος παραγωγής συνδέεται στενά με την ποσότητα και την ποιότητα της εργασίας που χρησιμοποιούνται. Από αυτή την άποψη (η απασχόληση) θεωρείται *συντελεστής παραγωγής*. Μπορεί να θεωρηθεί ως *εμπορεύσιμο προϊόν στην αγορά (εργασίας)* στα πλαίσια της προσφοράς και της ζήτησης, δηλαδή το κόστος εργασίας για τους εργοδότες, αφ' ενός, και τα εισόδημα για τους εργαζομένους αφετέρου.

Οι πληροφορίες για την απασχόληση είναι μεγάλης σπουδαιότητας στην ανάλυση οποιουδήποτε κλάδου, είναι όμως ιδιαίτερα σημαντικές στην περίπτωση του τουρισμού. Δεδομένης της ετερογένειας που χαρακτηρίζει τον τουριστικό τομέα, θεωρείται αρκετά δύσκολο (δυσκολότερο να μετρηθεί από ότι σε άλλους κλάδους) να εκτιμήσουμε τον ακριβή αριθμό των απασχολουμένων, εφόσον είναι πολυάριθμες οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τη λειτουργία του (Βαρβαρέσος Σ., 2000:216-217). Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι, ενώ ο τουρισμός είναι μια ετερογενής «βιομηχανία» που αντιπροσωπεύει μια ευρεία

ποικιλία τύπων και μεγεθών επιχειρήσεων, δεν είναι βιομηχανία υπό την παραδοσιακή έννοια της λέξης και δεν πληρεί τα τυποποιημένα κριτήρια των εθνικών λογαριασμών (OECD, 2000). Ο τουρισμός διαδραματίζει έναν όλο και περισσότερο σημαντικό ρόλο στην οικονομία πολλών από τις χώρες του ΟΟΣΑ, με συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας, καθώς και στην παροχή απασχόλησης και εισοδήματος.

Ο τουρισμός προσφέρει μια ευρεία ποικιλία θέσεων απασχόλησης, από χαμηλών προσόντων και μικρής προστιθέμενης αξίας μέχρι υψηλών προσόντων και μεγάλης προστιθέμενης αξίας. Ο λόγος για αυτό είναι ότι η απασχόληση τουρισμού χαρακτηρίζεται συχνά από έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους παράγοντες: εποχικότητα μερικής απασχόλησης ή/και ακανόνιστες ώρες εργασίας χαμηλόμισθων (ή μη αμοιβόμενων) οικογενειών, παράνομη εργασία – όπου η μέτρηση είναι εμφανώς δυσκολότερη. Πολλοί τομείς του τουρισμού έχουν υψηλή απόδοση εργασίας η οποία αποτελεί κόστος και για τον κλάδο και τους χρήστες της παραγωγής δεδομένου ότι η παρεχόμενη υπηρεσία είναι συχνά χαμηλότερης ποιότητας ως αποτέλεσμα των ανωτέρω παραγόντων. Η απασχόληση στους τουριστικούς κλάδους περιλαμβάνει ένα δυσανάλογο υψηλό βαθμό ιδιοκτητών (ατομικών επιχειρήσεων, ειδικά για το ξενοδοχείο, εστιατόριο, καφε-μπαρ και άλλους τουριστικούς κλάδους με χαμηλά εμπόδια εισόδου στην αγορά), αυτοαπασχολούμενους και συμβασιούχους ορισμένου χρόνου, καθώς και την απασχόληση (ή τμήμα της) στους υποστηρικτικούς (Τσάρτας Π., 1989:40-41) προς τον τουρισμό τομείς, όπως ο γεωργικός και κτηνοτροφικός τομέας, οι κατασκευαστικές εταιρίες, οι βιομηχανίες εξοπλισμών κλπ. (OECD,2000: 17-41).

Σύμφωνα με την εκτίμηση του WTTC για το 2004, η άμεση τουριστική δραστηριότητα εκτιμάται ότι δημιουργεί 260.000 θέσεις εργασίας (6,4% της συνολικής απασχόλησης), ενώ η συνολική συμβολή του τουρισμού στην Απασχόληση (περιλαμβανομένης της έμμεσης και επαγωγικής) εκτιμάται σε περίπου 660.000 θέσεις εργασίας (ποσοστό 16,5% της συνολικής απασχόλησης) (WTTC, 2004, Greece: Travel Tourism Forging Ahead). Στον Πίνακα 12 που ακολουθεί, παρατίθενται τα κυριότερα οικονομικά μεγέθη του τουρισμού για την Ελλάδα, για έξι ανταγωνίστριες χώρες και για το σύνολο όλων των χωρών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 12.
ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΗΣΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (2004)

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	Ελλάδα	Ιταλία	Γαλλία	Ισπανία	Πορτογαλία	Τουρκία	Κύπρος	Σύνολο όλων των Χωρών
Τουριστική Ζήτηση (σε δις \$)	38,665	254,940	329,127	232,872	37,986	31,970	4,990	5,490,430
Τουριστική Ζήτηση (% πραγματικής αύξησης)	6.3	3.9	3.8	2.8	2.7	12.2	8.0	5.9
Μερίδιο Τουριστικής Ζήτησης (% Παγκόσμιας Ζήτησης)	0.7	4.6	6.0	4.2	0.7	0.6	0.1	100.0
ΑΕΠ Τουρισμού (% συνολικού ΑΕΠ)	5.7	4.9	5.0	7.7	6.7	4.9	13.3	3.8
ΑΕΠ Τουριστικής Οικονομίας (% συνολικού ΑΕΠ)	14.3	11.4	12.6	19.9	16.6	10.0	27.6	10.4
Απασχόληση Τουρισμού ('000)	258	1,137	1,550	1,475	412	662	69	73,693
Απασχόληση Τουρισμού (% Συνολικής Απασχόλησης)	6	5	6	9	8	3	19	3
Απασχόληση Τουριστικής Οικονομίας ('000)	660	2,724	3,690	3,763	1,028	1,338	133	214,697
Απασχόληση Τουριστικής Οικονομίας (% Συνολικής Απασχόλησης)	16.5	12.3	15.1	22.2	20.0	6.3	35.9	8.1
Τουριστικές Επενδύσεις (% συνόλου Επενδύσεων)	13.7	8.3	7.9	18.2	11.5	7.5	21.0	9.4
Τουριστικές Επενδύσεις (% πραγματικής αύξησης)	2.8	2.2	0.6	-3.5	8.5	5.7	-0.5	7.1
Εξαγωγές Τουρισμού (% συνόλου Εξαγωγών)	33.6	8.5	10.1	18.3	14.9	14.0	53.0	6.9
Εξαγωγές Τουρισμού (% πραγματικής αύξησης)	8.0	3.5	4.2	1.8	-0.1	21.5	10.7	9.6
Τουριστική Κατανάλωση (% συνολικής Κατανάλωσης)	8.7	11.1	12.6	14.9	12.8	7.9	9.0	10.2
Δημόσιες Δαπάνες Τουρισμού (% συνολικών Δημοσίων Δαπανών)	3.8	3.7	3.2	6.8	6.3	0.7	9.1	3.9
Πηγή: WTTC, 2004:25-27								

3.2. ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Ο βαθμός στον οποίο ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί παράγοντα επίδρασης στο περιβάλλον, στην οικονομία και στις κοινωνιολογικές αλλαγές στις παραθαλάσσιες περιοχές, και η αντίστοιχη επίδραση της ανάπτυξής του στους παράγοντες αυτούς, αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα πεδία του τουρισμού που πρέπει να διερευνηθούν (Hall CM, Lew A, 1998).

Οι κυριότερες από τις πλέον πιθανές και γνωστές επιδράσεις αναφέρονται στον ακόλουθο πίνακα:

ΠΙΝΑΚΑΣ 13. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	
1	Οικονομικές Επιδράσεις
Θετικές	Αρνητικές
<ul style="list-style-type: none"> • Αύξηση των φορολογικών εσόδων από την κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών από τους τουρίστες. • Αύξηση των θέσεων απασχόλησης στις περιοχές. • Αύξηση του οικογενειακού εισοδήματος των κατοίκων. • Βελτίωση των υποδομών 	<ul style="list-style-type: none"> • Αύξηση των τιμών των αγαθών και υπηρεσιών λόγω της αύξησης της ζήτησης. • Άνιση κατανομή των οικονομικών ωφελειών στους κατοίκους. • Διαρροή εσόδων σε επιχειρήσεις εκτός περιοχής. • Εποχιακά εισοδήματα για τους εργαζόμενους.
2	Περιβαλλοντικές Επιδράσεις
Θετικές	Αρνητικές
<ul style="list-style-type: none"> • Μεγαλύτερο ενδιαφέρον για την προστασία και τη διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος, των ιστορικών και οικιστικών αξιοθέατων που προσελκύουν επισκέπτες. • Αυξημένη περιβαλλοντική ευαισθησία και επαγρύπνηση 	<ul style="list-style-type: none"> • Αλλοίωση/επιβάρυνση του φυσικού περιβάλλοντος, της χλωρίδας και πανίδας • Ρύπανση / επιβάρυνση λιμανιών • Αλλαγές στη συμπεριφορά θαλάσσιων ζώων και ψαριών λόγω της ανθρώπινης παρουσίας • Αλλαγές στην σύνθεση και την πυκνότητα ειδών του ζωικού βασιλείου. • Ηχορύπανση από τα σκάφη και τα πλοίαρια. Ρύπανση της θάλασσας και του αέρα
3	Κοινωνικο-πολιτισμικές Επιδράσεις
Θετικές	Αρνητικές
<ul style="list-style-type: none"> • Γνωριμία και εκτίμηση για άλλους πολιτισμούς τόσο από τους επισκέπτες όσο και από τους κατοίκους. • Βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και της ποιότητας ζωής των κατοίκων λόγω της αύξησης των εισοδημάτων τους. • Μεγαλύτερη επιχειρηματική δραστηριότητα, αίσθηση της ιδιοκτησίας και συνεργασία των επιχειρηματιών του κλάδου για συνεισφορά στην τουριστική αξιοποίηση της περιοχής. 	<ul style="list-style-type: none"> • Συνωστισμός ανθρώπων σε πολυσύχναστες περιοχές, γεγονός που δρα αρνητικά στις εμπειρίες (εντυπώσεις) των επισκεπτών. • «Εκτοπισμός» των κατοίκων από διάφορες δραστηριότητες λόγω της μείωσης του ελεύθερου χρόνου τους και της αξιοποίησης των περιοχών σύμφωνα με τις «επιταγές» των επισκεπτών. • Αλλαγή του τρόπου ζωής των ντόπιων καθώς εγκαταλείπουν συνήθειες και παραδοσιακούς τρόπους απασχόλησης για δουλειές προσαρμοσμένες στις ανάγκες του τουρισμού • Αλλαγή στα ήθη και έθιμα του τόπου καθώς οι κάτοικοι αποκτούν συνήθειες από τους επισκέπτες.

(Πηγή:US DOC | NOAA | NOS NOAA Coastal Services Center, 2002)

Από τις κατηγορίες των επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού, οι οικονομικές είναι αυτές που αποτελούν το αντικείμενο της παρούσας Διατριβής.

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μέρος της συνολικής τουριστικής δραστηριότητας της χώρας. Συνεπώς, οι δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού προκαλούν επιδράσεις στην εθνική οικονομία, καθώς και στις οικονομίες των συγκεκριμένων περιοχών όπου ασκούνται. Επηρεάζουν τα

κυριότερα μακροοικονομικά μεγέθη, όπως το ΑΕΠ, την Απασχόληση, το Εμπορικό Ισοζύγιο, το Ισοζύγιο Άδηλων Πόρων, τα Δημόσια Έσοδα, τις Επενδύσεις κ.ά.

3.2.1. Επίδραση στο ΑΕΠ

Η συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού, όπως και κάθε μορφής τουριστικής δραστηριότητας, στη διαμόρφωση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος εκτιμάται με την αποτίμηση των δαπανών που πραγματοποιούν οι τουρίστες σε τρέχουσες τιμές, αφού στη συνέχεια αφαιρεθούν τα αγαθά και οι υπηρεσίες (ενδιάμεσες εισροές) που αγοράστηκαν από τον «κλάδο» της οικονομικής δραστηριότητας.

Οι πληρωμές που γίνονται σε μια χώρα υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών από τα άτομα που την επισκέπτονται για τουριστικούς σκοπούς καταγράφονται σαν τουριστικό συνάλλαγμα. Το ποσό του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος που διοχετεύεται από τις δαπάνες που πραγματοποιούν οι τουρίστες σε μια χώρα, συνίσταται από το εισόδημα αυτό, μείον τις ενδιάμεσες εισροές που συνεπάγεται η παροχή υπηρεσιών φιλοξενίας σε αυτούς. Η συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού στο Α.Ε.Π. αποτελεί ένα χρήσιμο μέτρο για την αξιολόγηση της οικονομικής σημασίας του προϊόντος.

Όπως έχει αναφερθεί και στο πρώτο κεφάλαιο της διατριβής, δεν έχει πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα ή σε άλλη χώρα, με αποτέλεσμα να μην είναι γνωστή η συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της χώρας.

3.2.2. Επίδραση στις επενδύσεις

Οι επενδύσεις που απαιτούνται για τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού μπορούν να διακριθούν σε δύο βασικές κατηγορίες:

1) Επενδύσεις Υποδομής, που αναλαμβάνονται κυρίως από κρατικούς φορείς.

Το Δημόσιο (ο ΕΟΤ και δευτερευόντως οι ΟΤΑ) είναι ο κύριος φορέας κατασκευής και λειτουργίας μαρίνων, μέχρι τη δημοσίευση του Ν.1892/90, που χορηγεί για πρώτη φορά χρηματοπιστωτικά ή φορολογικά κίνητρα για ιδιωτικές επενδύσεις σε μαρίνες (ίδρυση, επέκταση, εκσυγχρονισμός), οπότε και άρχισε να εκδηλώνεται σοβαρή επενδυτική δραστηριότητα ιδιωτών στο χώρο των εγκαταστάσεων του θαλάσσιου τουρισμού.

Το Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής, (5ετές Πρόγραμμα 1983-1987, Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α.) προέβλεπε ένα πλήρες δίκτυο από 34 μαρίνες, 106 σκάλες και 250 αγκυροβόλια, με 15.000 συνολικά θέσεις ελλιμενισμού.

2) Επενδύσεις Ανωδομής, που αφορούν κυρίως τα επιχειρηματικά σχέδια απόκτησης παγίων κεφαλαιουχικών επενδύσεων, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων αφορά την απόκτηση πλοίων και σκαφών αναψυχής.

Οι επενδύσεις του θαλάσσιου τουρισμού χαρακτηρίζονται από τον υψηλό βαθμό απορρόφησης κεφαλαίων, λόγω του υψηλού κόστους των τουριστικών υποδομών και ανωδομών (Ηγουμενάκης Ν., 1991:107-110). Ο ρόλος των τουριστικών επενδύσεων σε μια περιοχή είναι σημαντικός, διότι τα τουριστικά κεφαλαιουχικά αγαθά αποτελούν τα μέσα με τα οποία αυξάνεται η παραγωγική ικανότητα της τουριστικής οικονομίας και προσδιορίζουν το επίπεδο της τουριστικής ανάπτυξης (Λαγός Δ., Λιαργκόβας Π., 2003:47).

3.2.3. Επίδραση στο ισοζύγιο

Ο θαλάσσιος τουρισμός επηρεάζει το Ισοζύγιο Πληρωμών στο οποίο καταγράφονται οι εισπράξεις (πιστώσεις) και οι δαπάνες (χρεώσεις) μιας χώρας σε σχέση με άλλες ξένες χώρες. Το Ισοζύγιο Υπηρεσιών, που εντάσσεται στο Ισοζύγιο Άδηλων Πόρων, αποτελεί το στυλοβάτη του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών (ΙΤΕΠ,2004:39)

Η φθίνουσα διεθνής ανταγωνιστικότητα του πρωτογενή τομέα αλλά και της μεταποίησης εκφράζεται με το υψηλό και διευρυμένο έλλειμμα του Εμπορικού Ισοζυγίου της Ελλάδας, το οποίο τα τελευταία έτη ανέρχεται στο 15% περίπου του ΑΕΠ.

Το έλλειμμα του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών αυξήθηκε στο 7,9% του ΑΕΠ το 2005 έναντι 6,4% του ΑΕΠ το 2004 και 7,7% κατά μέσο όρο για το διάστημα 2000-2003 (Τράπεζα της Ελλάδος, 2006:44). Το συνολικό Εμπορικό Ισοζύγιο παρουσίασε μικρή επιδεινώση, λόγω κυρίως της αύξησης σε καθαρές πληρωμές για εισαγωγές καυσίμων. Το πλεόνασμα του Ισοζυγίου Υπηρεσιών ως ποσοστό του ΑΕΠ μειώθηκε κατά 0,5 % του ΑΕΠ. Αυτό οφείλεται στο ότι οι καθαρές εισπράξεις από τον τουρισμό αυξήθηκαν σημαντικά σε όρους ευρώ, αλλά παρέμειναν σταθερές ως ποσοστό του ΑΕΠ, ενώ οι καθαρές εισπράξεις από τη Ναυτιλία (και λοιπές μεταφορικές και άλλες υπηρεσίες), οι οποίες είχαν παρουσιάσει ραγδαία αύξηση το 2004, εμφάνισαν οριακή αύξηση το 2005, κυρίως λόγω της μείωσης των ναύλων. Επίσης, το 2005 αυξήθηκε το έλλειμμα του Ισοζυγίου Εισοδημάτων, λόγω κυρίως της αύξησης των πληρωμών για τόκους σε μη κατοίκους, και μειώθηκε το πλεόνασμα του Ισοζυγίου Τρεχουσών Μεταβιβάσεων, λόγω της αύξησης των ακαθάριστων πληρωμών της Γενικής Κυβέρνησης προς την ΕΕ και της κάμψης των καθαρών εισπράξεων, κυρίως των μεταναστευτικών εμβασμάτων.

Η μεγάλη σημασία του τουρισμού και της Ναυτιλίας για τη συναλλαγματική κατάσταση της χώρας, εκτός των ευμενών επιδράσεων στο εισόδημα, την απασχόληση και την περιφερειακή ανάπτυξη, αντανakλάται καθαρά και στην τρέχουσα εικόνα του Ισοζυγίου Υπηρεσιών. Στον Πίνακα 14 που ακολουθεί, σημειώνεται η συμβολή του Ισοζυγίου Άδηλων Συναλλαγών στη μείωση του ελλείμματος του Εμπορικού Ισοζυγίου, η οποία κυμάνθηκε από 47,92% το 2005 έως 57,87% το 2004. Το Ισοζύγιο Υπηρεσιών κατά την τελευταία τετραετία κάλυψε το έλλειμμα του Εμπορικού Ισοζυγίου σε ποσοστό από 47,36% (το 2002) έως 60,81% (το 2004).

ΠΙΝΑΚΑΣ 14.
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ (σε εκατ. Ευρώ)

	2002	2003	2004	2005	% Μεταβολές		
					2003/ 2002	2004/ 2003	2005/ 2004
1. Εξαγωγές Αγαθών	10.433,80	11.113,60	12.653,30	14.200,90	6,52	13,85	12,23
2. Εισαγωγές Αγαθών	33.142,30	33.757,10	38.089,00	41.747,80	1,86	12,83	9,61
3. Εμπορικό Ισοζύγιο	-22.708,50	-22.643,50	-25.435,70	-27.546,90	-0,29	12,33	8,30
4. Εμπορικό Ισοζύγιο χωρίς Καύσιμα	-19.203,70	-18.607,70	-20.924,70	-20.917,70	-3,10	12,45	-0,03
5. Ισοζύγιο Υπηρεσιών	10.755,40	11.506,50	15.467,00	15.698,10	6,98	34,42	1,49
6. Ισοζύγιο Εισοδημάτων	-2.073,40	-3.975,80	-4.377,40	-5.676,10	91,75	10,10	29,67
7. Ισοζύγιο Μεταβιβάσεων	3.805,70	3.848,70	3.629,00	3.177,40	1,13	-5,71	-12,44

8. Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών	12.487,70	11.379,40	14.718,60	13.199,40	-8,88	29,34	-10,32
9.Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών(*)	-10.220,80	-11.264,10	-10.717,10	-14.347,50	10,21	-4,86	33,87
10. Ισοζύγιο Χρημ/κών Συναλλαγών	12.470,70	9.883,70	8.098,00	12.606,60	-20,74	-18,07	55,68
11. Ύψος Συν/κών Διαθεσίμων	9.014,00	4.605,00	1.994,00	1.945,00	-48,91	-56,70	-2,46
12. (8) : (3) X 100	54,99%	50,25%	57,87%	47,92%	-8,61	15,15	-17,19
13. (5) : (3) X 100	47,36%	50,82%	60,81%	56,99%	7,29	19,66	-6,28

(*) Σύμφωνα με την ισχύουσα μεθοδολογία, το Ισοζύγιο Κεφαλαιακών Μεταβιβάσεων δεν περιλαμβάνεται πλέον στο Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών (Τράπεζα της Ελλάδος, 2006:44).

Πηγή: Ίδια επεξεργασία βάσει του Πίνακα ΙΧ.1 «Ισοζύγιο Εξωτερικών Συναλλαγών», από την Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος για το έτος 2006 & του Στατιστικού Δελτίου Οικονομικής Συγκυρίας, τεύχος 90 της Τράπεζας της Ελλάδος.

Ο μεγάλος αρωγός του Ισοζυγίου Άδηλων Συναλλαγών είναι το τουριστικό συνάλλαγμα, ακολουθούμενος από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα.

Οι «κλάδοι» των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού εμπλέκονται στις δύο σοβαρότερες πηγές της Ελληνικής οικονομίας, Ναυτιλία και Τουρισμός, με άμεσες, έμμεσες και πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στην παραγωγή και την απασχόληση, καθώς και με σοβαρότατες επιπτώσεις στο Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 15, το Τουριστικό και Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα καλύπτουν το 61,39% (το 2004) και το 58,90% (το 2005) του ελλείμματος του Εμπορικού Ισοζυγίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 15.
ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΑ ΙΣΟΖΥΓΙΑ 2002-2005

	2002	2003	2004	2005	% ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ		
					2003 /2002	2004 /2003	2005 / 2004
I. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ	7.736,00	7.359,30	8.037,40	8.590,80	-4,87	9,21	6,89
II. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ	3.493,70	4.646,20	7.578,80	7.633,70	32,99	63,12	0,72
III ΑΘΡΟΙΣΜΑ ΠΛΕΟΝΑΣΜΑΤΩΝ	11.229,70	12.005,50	15.616,20	16.224,50	6,91	30,08	3,90
IV. ΕΛΛΕΙΜΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ	-22.708,50	-22.643,50	-25.435,80	-27.546,90	-0,29	12,33	8,30
V. ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΑΔΗΛΩΝ ΠΟΡΩΝ	14.137,40	11.379,40	14.718,60	13.199,40	-19,51	29,34	-10,32
(χωρίς I & II)	2.907,70	-626,10	-897,60	-3.025,10	-121,53	43,36	237,02
VI. ΕΛΛΕΙΜΜΑ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ	-8.571,10	-11.264,10	-10.717,10	-14.347,50	31,42	-4,86	33,87
(χωρίς I & II)	-19.800,80	-23.269,60	-26.333,30	-30.572,00	17,52	13,17	16,10
VII= (III) / (IV)*100	49,45%	53,02%	61,39%	58,90%	7,22	15,80	-4,07
VIII= (III) / (VI)*100	56,71%	51,59%	59,30%	53,07%	-9,03	14,94	-10,51
IX = (I) / (IV) * 100	34,07%	32,50%	31,60%	31,19%	-4,60	-2,78	-1,31
X = (I) / (VI) * 100	39,07%	31,63%	30,52%	28,10%	-19,05	-3,49	-7,93

Πηγή: Ίδια επεξεργασία βάσει του Πίνακα ΙΧ.1 «Ισοζύγιο Εξωτερικών Συναλλαγών», από την Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος για το έτος 2006 & του Στατιστικού Δελτίου Οικονομικής Συγκυρίας, τεύχος 90 της Τράπεζας της Ελλάδος.

Το υψηλό ποσοστό (51,59% έως 59,30%) του ελλείμματος του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών, καλύπτεται από τα πλεονάσματα του τουρισμού (σε ποσοστό 68,89% το 2002, 61,30% το 2003, 51,47% το 2004 και 52,95% το 2005) και της Ναυτιλίας (σε ποσοστό 31,11% το 2002, 38,70% το 2003, 48,53% το 2004 και 47,05% το 2005). Ο τουρισμός το 2004 κάλυψε το 31,60% του ελλείμματος του Εμπορικού Ισοζυγίου και το 30,52% του ελλείμματος του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών, ενώ για το 2005 το 31,19% του ελλείμματος του Εμπορικού Ισοζυγίου και το 28,10% του ελλείμματος του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών.

3.2.4. Επίδραση στην απασχόληση

Χαρακτηριστικά και ιδιαιτερότητες της απασχόλησης στο θαλάσσιο τουρισμό

Και οι τρεις κύριες δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού (Κρουαζιεροπλοΐα, Yachting και Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία) είναι μορφές τουρισμού «εντάσεως παγίων», -αν και η πρώτη απαιτεί σημαντικό αριθμό εργαζομένων για την παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου-, λόγω του μεγάλου κόστους κατασκευής του νεότευκτου πλοίου ή αγοράς, μετασκευής και εξοπλισμού μεταχειρισμένου πλοίου, σε αντίθεση με το μαζικό τουρισμό που χαρακτηρίζεται «εντάσεως εργασίας» (Τσάρτας Π., 1989:40)

Ο θαλάσσιος τουρισμός απαιτεί στελέχωση και με προσωπικό εξειδικευμένο στην ναυτιλιακή τέχνη και πρακτική, αλλά και με υψηλόβαθμα διοικητικά στελέχη για τη διοίκηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που έχουν ως αντικείμενο δραστηριότητας τον τουρισμό. Διαπιστώνονται επομένως διαφορές ως προς τα χαρακτηριστικά των απασχολούμενων στο θαλάσσιο τουρισμό σε σχέση με τους απασχολούμενους στο μαζικό τουρισμό (π.χ. ξενοδοχεία).

Οι επιδράσεις του τουρισμού στην απασχόληση συχνά συγκαλύπτονται. Η δημιουργία θέσεων στον τουρισμό πολλές φορές έχει σαν αποτέλεσμα την προσέλκυση εργατικού δυναμικού από άλλους κλάδους της οικονομίας, ειδικότερα από αγροτικές περιοχές. Μπορεί επίσης να προσελκύσει άτομα που δε συγκαταλέγονται επίσημα στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό, όπως για παράδειγμα συνταξιούχους, νοικοκυρές, φοιτητές. Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού προκαλεί αύξηση των ειδικευμένων και ανειδίκευτων θέσεων εργασίας. Η ανειδίκευτη απασχόληση είναι συχνό και έντονο φαινόμενο στο ναυτιλιακό τομέα του θαλάσσιου τουρισμού, όπου είναι δεδομένη η απασχόληση αλλοδαπών σε κατώτερες θέσεις πληρωμάτων, κυρίως λόγω των χαμηλών αποδοχών και της μη ασφάλισής τους. Το γεγονός αυτό δυσκολεύει την εκτίμηση της πραγματικής επίδρασης του τουρισμού στην απασχόληση.

Οι επιδράσεις του θαλάσσιου τουρισμού στην απασχόληση δεν περιορίζονται μόνο στα στενά όρια ενός τουριστικού προορισμού μιας χώρας υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών, αλλά και στις χώρες προέλευσης των καταναλωτών στις οποίες απασχολούνται οι διοργανωτές ταξιδιών (tour operators) για την δημιουργία και προώθηση των προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού.

Οι νέες θέσεις εργασίας που δημιουργούνται στον τουρισμό γενικά, και στο θαλάσσιο ειδικότερα, είναι πολλές φορές μόνο μερικής απασχόλησης, γεγονός που σημαίνει ότι μπορούν να καλυφθούν από άτομα που ζητούν δεύτερη εργασία για να συμπληρώσουν το εισόδημά τους. Στην περίπτωση αυτή ο τουρισμός προκαλεί μια πληρέστερη χρησιμοποίηση αυτών που ήδη απασχολούνται στην τουριστική οικονομία, ενώ σε άλλες περιπτώσεις ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός μπορεί να μετατοπισθεί από άλλου κλάδους της

οικονομικής δραστηριότητας στους τουριστικούς κλάδους. Η έλλειψη εργατικού δυναμικού που φυσιολογικά θα παρουσιαστεί στους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας από τους οποίους οικειοθελώς μετατοπίστηκε στο θαλάσσιο τουρισμό ένα ποσοστό του εργατικού δυναμικού τους, ενδεχόμενα να αντιμετωπισθεί με εισαγόμενο εργατικό δυναμικό.

Η απασχόληση στο θαλάσσιο τουρισμό είναι κατά ένα μεγάλο μέρος εποχιακή και συμβάλλει σε διακυμάνσεις της ανεργίας σε μια χώρα υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών σε όλα τα επίπεδα και συγκεκριμένα σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, ιδιαίτερα όταν ο τουριστικός κλάδος διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στην οικονομία μιας χώρας. Η εποχιακή απασχόληση μπορεί να προσελκύσει εργατικό δυναμικό πλήρους απασχόλησης, γεγονός που θα αποθάρρυνε μη τουριστικές επιχειρήσεις να δραστηριοποιηθούν σε περιοχές που υπάρχει σημαντική παρουσία επιχειρήσεων θαλάσσιου τουρισμού.

Οι περισσότερες επίσημες στατιστικές για την απασχόληση καλύπτουν κατά κανόνα μόνο τους απασχολούμενους στην τουριστική βιομηχανία και όχι τους αυτοαπασχολούμενους σε αυτήν, αλλά ούτε και τους εργοδότες. Το γεγονός αυτό αποδίδεται στο ότι η τουριστική βιομηχανία αποτελείται από ένα μεγάλο μέρος μικρών τουριστικών μονάδων στις οποίες απασχολούνται πολλοί που υπάγονται στις κατηγορίες των αυτοαπασχολούμενων και των εργοδοτών. Για το λόγο αυτό υπάρχει αδυναμία απογραφής του πραγματικού αριθμού των συνολικά απασχολούμενων στο θαλάσσιο τουρισμό.

Οι διακρίσεις της τουριστικής απασχόλησης στο Θαλάσσιο τουρισμό

Η ανάπτυξη κάθε τουριστικού κλάδου, επομένως και του θαλάσσιου τουρισμού είναι συνυφασμένη με τη δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης σε διάφορους υποκλάδους οικονομικής δραστηριότητας της τουριστικής και ναυτιλιακής οικονομίας, αλλά και σε άλλους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας, όπως στο Εμπόριο, στη Βιομηχανία, στο Ναυπηγοεπισκευαστικό κ.ά.

Την τουριστική απασχόληση στο θαλάσσιο τουρισμό μπορούμε να τη διακρίνουμε στις ακόλουθες μεγάλες κατηγορίες:

α. *Η άμεση απασχόληση:* Προκύπτει από τις δαπάνες που πραγματοποιούν οι τουρίστες σε παραγωγικές μονάδες του θαλάσσιου τουρισμού. Αυτή ανταποκρίνεται στην «καθαρά» τουριστική απασχόληση και αφορά θέσεις εργασίας στα κρουαζιερόπλοια, στα τουριστικά ημερόπλοια, στα ιστιοφόρα και τις θαλαμηγούς, καθώς και τους εργαζόμενους στα γραφεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων (πλοικτητριών ή διαχειριστριών εταιριών των πλοίων), στα γραφεία ναυλώσεων σκαφών αναψυχής και στα τουριστικά γραφεία με αποκλειστικό αντικείμενο τη διοργάνωση και πώληση θαλασσιών εκδρομών και κρουαζιέρων.

β. *Η έμμεση απασχόληση:* Αυτή ανταποκρίνεται σε δραστηριότητες που ένα μέρος τους χαρακτηρίζεται ως τουριστικό. Προκύπτει από δραστηριότητες της τουριστικής προσφοράς, αλλά δεν προκαλείται άμεσα από δαπάνες που πραγματοποιούν οι τουρίστες για την αγορά προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού. Η έμμεση απασχόληση αφορά τα εστιατόρια, τα μπαρ, τα κέντρα αναψυχής και αθλητισμού, τις ιαματικές πηγές κλπ.

γ. *Η απορρέουσα ή επαγωγική απασχόληση:* Αυτή αφορά μη τουριστικές δραστηριότητες, οι οποίες όμως παράγουν αγαθά και υπηρεσίες που καταναλώνονται από τους τουρίστες, όπως η απασχόληση στον πρωτογενή τομέα,

τη βιοτεχνία, τη βιομηχανία κλπ. Είναι η επιπλέον απασχόληση που προκύπτει από τις επιδράσεις του πολλαπλασιαστή του τουριστικού εισοδήματος καθώς οι ντόπιοι κάτοικοι ξαναξοδεύουν τα επιπλέον χρήματα που κέρδισαν. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι περισσότερες αξιολογήσεις θέσεων εργασίας που δημιουργούνται στον τουρισμό γενικά, αλλά και στο θαλάσσιο τουρισμό ειδικότερα, αναφέρονται μόνο στην άμεση απασχόληση.

3.2.5. Περιφερειακές και άλλες επιδράσεις

Ο θαλάσσιος τουρισμός δημιουργεί επιδράσεις σε άλλους τομείς, όπως τη Ναυτιλία, το Εμπόριο, το Ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο, τις Υπηρεσίες.

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού δημιουργεί έσοδα για ένα τμήμα του οικονομικά ενεργού πληθυσμού που απασχολείται είτε στο ναυτιλιακό τομέα είτε στον τουριστικό, καθώς επίσης και για ένα άλλο τμήμα του οικονομικά ενεργού πληθυσμού το οποίο δεν απασχολείται σε επιχειρήσεις των παραπάνω κλάδων, αλλά σε επιχειρήσεις οι οποίες οφείλουν την οικονομική τους επιβίωση σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό στον τουρισμό και τη Ναυτιλία. Τέτοιες επιχειρήσεις είναι οι μεταφορικές, τροφίμων και ποτών, διασκέδασης και αναψυχής, γραφεία παροχής υπηρεσιών (ταξιδιωτικά, ναυλώσεων, ασφαλιστικά, μεσιτικά, συμβούλων επιχειρήσεων, έρευνας αγοράς, επιθεωρήσεων πλοίων κ.ά.), οι ναυπηγοεπισκευαστικές και πολλές μικρές ή μεγάλες επιχειρήσεις και επιτηδευματίες που προσφέρουν διάφορα αγαθά και υπηρεσίες στους τουρίστες ή στις επιχειρήσεις του θαλάσσιου τουρισμού.

Εξετάζοντας τους δείκτες που αφορούν, στο κατά κεφαλή ακαθάριστο προϊόν και τη διάρθρωσή του ανά τομέα, τη δημογραφία, την απασχόληση, το επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων, την παραγωγικότητα, την πραγματοποιούμενη έρευνα, το επενδυμένο κεφάλαιο, τον αριθμό νέων προϊόντων κλπ, διαπιστώνει κανείς ότι, με ελάχιστες εξαιρέσεις, τα νησιά παρουσιάζουν εδώ και αρκετές δεκαετίες σημαντικές διαφορές με τις ευρωπαϊκές ηπειρωτικές περιφέρειες, ενώ έντονα είναι τα χαρακτηριστικά της υπανάπτυξης σε αυτά. Η ανάπτυξη του τουρισμού –και του θαλάσσιου- σε ένα σημαντικό αριθμό νησιών είχε ως αποτέλεσμα να ανακοπεί ή και να αναστραφεί η καθοδική πορεία, χωρίς όμως να δρομολογηθεί κάποια αναπτυξιακή διαδικασία (Σπιλάνης Γιάννης 1999 «Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης 2000-2006», Μυτιλήνη).

Η οργάνωση και η προώθηση νέων μορφών τουρισμού, όπως ο θαλάσσιος, οι υποδομές του τουρισμού αυτού (λιμάνια, μαρίνες κ.α.), είναι οι εναλλακτικές και οι περισσότερο υποσχόμενες αναπτυξιακές επιλογές για τη νησιωτική Ελλάδα, αλλά και για τους παράκτιους προορισμούς της χώρας.

Μεγάλο μέρος των επιπτώσεων από τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, δέχονται οι νησιωτικές και οι παράκτιες περιοχές της χώρας, αφού αποτελούν τους φυσικούς χώρους που αυτές αναπτύσσονται. Οι περιφερειακές επιδράσεις του «κλάδου» είναι σημαντικές για τις μικρής κλίμακας νησιωτικές οικονομίες.

Η Κρουαζιεροπλοΐα έχει εξελιχθεί σε σημαντική οικονομική δραστηριότητα για τα λιμάνια προσέγγισης των πλοίων, αφού οι τουρίστες των Κρουαζιερόπλοιων είναι τουρίστες υψηλού οικονομικού επιπέδου και ξοδεύουν κατά μέσο όρο πολύ περισσότερα από όσα οι τουρίστες άλλων κατηγοριών (Dwyer L. & Forsyth P., 1996:36-43 και 1998: 393-415, και Ritter W. & Schafer C., 1998: 65-71).

Η δραστηριότητα της Ιδιωτική Θαλάσσιας Περιήγησης στην Ελλάδα συμβάλλει εκτός των άλλων και στην τόνωση των περιφερειακών οικονομιών λόγω των σημαντικών ποσών που διοχετεύονται σε αυτές, μέσω των απασχολούμενων στις επιχειρήσεις, μέσω των ελεύθερων επαγγελματιών, μέσω των εσόδων των Λιμενικών Ταμείων, των Μαρίνων και των άλλων συντελεστών που συγκροτούν τη δραστηριότητα.

Οι πελάτες που παίρνουν μέρος στις ημερήσιες θαλάσσιες εκδρομές είναι πελάτες-τουρίστες που περνούν τις διακοπές τους στον τόπο όπου διοργανώνεται η εκδρομή. Είναι για αυτούς ένα επιμέρους προϊόν που μπορούν να επιλέξουν, μια ευκαιρία να επισκεφθούν και έναν άλλο προορισμό, στον οποίο πραγματοποιούν σημαντική δαπάνη για την κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών.

Οι τουρίστες – καταναλωτές και των τριών δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού διενεργούν σημαντική κατανάλωση στα λιμάνια- τόπους προορισμού που επισκέπτονται.

Συνοψίζοντας, οι δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού επιδρούν θετικά στα ακόλουθα οικονομικά μεγέθη των περιφερειών όπου ασκούνται:

- Περιφερειακό Εισόδημα
- Περιφερειακή Απασχόληση
- Εγχώρια (τοπική) παραγωγή
- Εγχώρια (τοπική) και Εισαγόμενη κατανάλωση
- Επενδύσεις σε έργα υποδομής και ανωδομής
- Δημόσια Έσοδα (ΦΠΑ, Δημοτικοί Φόροι, Λιμενικά & άλλα Τέλη)

3.2.6. Πολλαπλασιαστικές οικονομικές επιδράσεις

Ο θαλάσσιος τουρισμός εκτός από άμεσες επιδράσεις ασκεί και έμμεσες που είναι γνωστές σαν επιδράσεις του πολλαπλασιαστή και οι οποίες ενεργοποιούνται από τότε που οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι τουρίστες για την αγορά τουριστικών προϊόντων σε ορισμένο προορισμό και χρόνο, κυκλοφορούν και επανακυκλοφορούν στην οικονομία του. Οι άμεσες επιδράσεις του θαλάσσιου τουρισμού γίνονται ευκολότερα κατανοητές, επειδή είναι αποτέλεσμα των χρημάτων που ξοδεύουν οι τουρίστες για να αγοράσουν αγαθά και υπηρεσίες (μεταφορά, διαμονή, σίτιση, ψυχαγωγία κ.ά.) που ικανοποιούν όσο το δυνατόν περισσότερο και καλύτερα τις τουριστικές τους ανάγκες και επιθυμίες. Τα χρήματα αυτά αποτελούν έσοδα για τις επιχειρήσεις και κατ' επέκταση πόρους διαβίωσης στους ιδιοκτήτες τους, στα στελέχη και το προσωπικό που απασχολούν. Τα χρήματα που ξοδεύει ένας τουρίστας σε έναν τουριστικό προορισμό δημιουργούν εισόδημα το οποίο με τη σειρά του οδηγεί σε μια αλυσίδα δαπάνη – εισόδημα – δαπάνη κ.λ.π., ώσπου οι διαρροές εισοδήματος που σημειώνονται κατά την κυκλοφορία και επανακυκλοφορία του, να σπάσουν τελικά την αλυσίδα αυτή. Επομένως, η επίδραση του αρχικού εισοδήματος, που προέρχεται από τα χρήματα που ξόδεψε ένας τουρίστας σε έναν τουριστικό προορισμό για να αγοράσει αγαθά και υπηρεσίες, είναι συνήθως αρκετά μεγαλύτερη από ότι αρχικά φαίνεται. Αυτό αποδίδεται στις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις που ασκεί το αρχικό εισόδημα και που εκδηλώνονται με μία σειρά διαδοχικών συναλλακτικών πράξεων που προκαλούν δαπάνες και δημιουργούν εισόδημα, το τελικό ύψος του οποίου εξαρτάται από τον αριθμό των συναλλακτικών πράξεων που διενεργούνται σε ορισμένο τουριστικό προορισμό και χρόνο.

Αν και η εκτίμηση του πολλαπλασιαστή δεν περιλαμβάνεται στους συγκεκριμένους στόχους της παρούσας διατριβής, παρατίθενται στη συνέχεια οι εκτιμήσεις που έχουν γίνει από ερευνητές σε παγκόσμιο και εθνικό επίπεδο.

Η Παγκόσμια Οργάνωση Ταξιδιών και Τουρισμού (World Travel & Tourism Council) έχει υπολογίσει τις άμεσες, έμμεσες και επαγωγικές επιδράσεις του τουρισμού ως αποτέλεσμα της τουριστικής δραστηριότητας σε διάφορες περιοχές της γης. Σύμφωνα με το μέσο όρο σε παγκόσμια κλίμακα, κάθε νομισματική μονάδα τουριστικής δαπάνης δημιουργεί 51,7% προστιθέμενης αξίας (έμμεσες επιδράσεις) και 48,3% αύξηση πωλήσεων των βιομηχανικών κλάδων που έχουν σχέση με τον τουρισμό (επαγωγικές επιδράσεις) (Lundberg D., Krishnamurthy M., Stavenga M., 1995:146-148).

Το συνολικό αποτέλεσμα της τουριστικής δαπάνης οδηγεί σε αύξηση συνολικών εκροών 2,5 φορές (ο πολλαπλασιαστής είναι 2,5) (*The WTTC Report-1992 Complete Edition* :1993).

Αρκετές προσεγγίσεις της αριθμητικής τιμής του τουριστικού πολλαπλασιαστή στην Ελλάδα επιδιώχθηκαν από την δεκαετία του 1960 έως σήμερα, από τους D. Suits, Α. Παπαδόπουλο, F. Basil κλπ. Μεταξύ των πρόσφατων ωστόσο εκτιμήσεων, μπορούμε να αναφερθούμε σ' εκείνη του ΚΕΠΕ, (Μυλωνάς) το 1995, σύμφωνα με την οποία **ο τουριστικός πολλαπλασιαστής στην Ελλάδα** υπολογίστηκε σε 1,96, και του Ι.Τ.Ε.Π. (Κουζέλης Α., 1997: 103-104) το 1997, σύμφωνα με την οποία η αναμενόμενη μεταβολή του εισοδήματος ισορροπίας της οικονομίας στο τέλος της πολλαπλασιαστικής διαδικασίας θα είναι 2,184 νομισματικές μονάδες, δοθείσης μιας αύξησης του τουριστικού συναλλάγματος κατά μία νομισματική μονάδα.

3.3. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ / ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΚΑΙ ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

3.3.1 Εισαγωγή

Οι μέθοδοι εκτίμησης των οικονομικών επιδράσεων του τουρισμού ποικίλουν. Ξεκινώντας από την απλή, αλλά όχι ακριβή εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του, με οικονομικούς δείκτες, φτάνουμε μέχρι τις πολύπλοκες, αλλά αξιόπιστες και ακριβείς τεχνικές της κατασκευής οικονομετρικών μοντέλων ή τη μέθοδο της Τουριστικής Κατανάλωσης ή των Πινάκων Εισροών-Εκροών (Input-Output) ή της Social Accounting Matrix ή του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού (ΔΛΤ). Οι αναφερθείσες μέθοδοι έχουν εφαρμοστεί για την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του τουρισμού στο σύνολό του σε διάφορες χώρες ή περιοχές (εκτενής αναφορά έγινε στο Κεφάλαιο 1, «Εισαγωγική τοποθέτηση του Αντικειμένου της Έρευνας»).

Ο θαλάσσιος τουρισμός, ο οποίος αποτελεί μέρος της συνολικής τουριστικής δραστηριότητας, εμφανίζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά στοιχεία, αλλά και αρκετά κοινά με το γενικό τουριστικό τομέα. Η εκτίμηση επομένως των οικονομικών επιδράσεων που επιφέρει σε μια χώρα ή περιοχή μπορεί να επιτευχθεί με τη βοήθεια των παραπάνω μεθοδολογιών.

Στη συνέχεια αναφέρονται οι κυριότερες μέθοδοι με τη χρήση των οποίων είναι δυνατόν να εκτιμηθούν οι οικονομικές επιδράσεις του θαλάσσιου τουρισμού και ακολούθως θα αναζητηθεί η καταλληλότερη από αυτές, είτε στην αρχική της μορφή είτε μετά από τροποποιήσεις, για να καταστεί δυνατή η εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελληνική οικονομία. Επίσης, γίνεται κριτική αξιολόγηση των μεθοδολογικών προσεγγίσεων με σκοπό την επιλογή της καταλληλότερης από αυτές για την επίτευξη της εκτίμησης των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού.

3.3.2. Δείκτες Οικονομικών Επιδράσεων

Το συνολικό Τουριστικό Εισόδημα μετά την αφαίρεση της αξίας των αγαθών που προσφέρονται από την τουριστική δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού, συγκρινόμενη με βασικούς οικονομικούς δείκτες, όπως το ΑΕΠ, μπορεί στην καλύτερη περίπτωση να αποδώσει μια μερική εικόνα των οικονομικών επιδράσεων, ενώ στη χειρότερη να οδηγήσει σε λανθασμένα αποτελέσματα.

Ορισμένοι από τους δείκτες (Κομίλης Π., Βαγιονής Ν., 1999:104-109) για τη συγκριτική εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του τουρισμού είναι οι ακόλουθοι:

Α) Δείκτης Τουριστικού Μεριδίου στο ΑΕΠ

$$\Delta TM_{(ΑΕΠ)} = (TE / ΑΕΠ) \times 100$$

Όπου TE είναι Τουριστικό Εισόδημα

Β) Δείκτης δημιουργίας Περιφερειακού Εισοδήματος του Τουρισμού

$$Y_t = [W(1-h-t_w) + P(1-t_p) + F(1-t_f) + \sum_i S_{ii} Y_i] / D_t$$

Γ) Δείκτης Περιφερειακής Απασχόλησης στον Τουρισμό

$$E_t = [V + \sum_i S_{ii} E_i] / D_t \quad \text{Όπου:}$$

Y_t = Δείκτης δημιουργίας Εισοδήματος από τον Τουρισμό

W = Μικτοί μισθοί που πληρώνονται στους απασχολούμενους στον Τουρισμό

h = Ποσοστό κρατήσεων επί των μισθών για Ασφαλιστικά Ταμεία

t_w = Ποσοστό φόρων επί των μισθών

P = Κέρδη που διανέμονται από τις επιχειρήσεις του Τουρισμού

t_p = ποσοστό Φόρου επί των κερδών

S_{ti} = Πληρωμές από τις δραστηριότητες του Τουρισμού για παροχή ενδιάμεσων γαθών προς επιχειρήσεις ή άλλων κλάδων

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

D_t = Συνολικές Εισπράξεις από τις δραστηριότητες του Τουρισμού

E_t = Δείκτης δημιουργίας περιφερειακής απασχόλησης από τον Τουρισμό

E_i = Συντελεστής δημιουργίας απασχόλησης (ανά i κλάδο) άλλων επιχειρήσεων και του κράτους

V = Αριθμός απασχολούμενων στον Τουρισμό

F = Ενοίκια προς τους κατοίκους της περιοχής

Οι δείκτες που παρατέθηκαν παραπάνω μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη συγκριτική εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων μιας συγκεκριμένης τουριστικής δραστηριότητας, στην προκειμένη περίπτωση του θαλάσσιου τουρισμού, μετά από κατάλληλη προσαρμογή (Διακομικάλης Μ. 2004:315-316):

A) Δείκτης Τουριστικού Μεριδίου του Θαλάσσιου Τουρισμού στο ΑΕΠ και στο σύνολο του Τουριστικού Εισοδήματος(TE)

$\Delta TM(\theta_t)_{(AE\Pi)} = [TE(\theta_t) / AE\Pi] \times 100$ ή $TR(mt)_{(GDP)} = [TR(mt) / GDP] \times 100$

Όπου $\Delta TM(\theta_t)_{(AE\Pi)}$ ή $TR(mt)_{(GDP)}$ είναι το Τουριστικό Μερίδιο του Θαλάσσιου Τουρισμού στο ΑΕΠ

$\Delta TM(\theta_t)_{(TE)} = [TE(\theta_t) / TE] \times 100$ ή $TR(mt)_{(Yt)} = [Yt(mt) / Yt] \times 100$

Όπου $TE(\theta_t)$ ή $Yt(mt)$ είναι το Τουριστικό Εισόδημα από τον Θαλάσσιο Τουρισμό

B) Δείκτης δημιουργίας Περιφερειακού Εισοδήματος του Θαλάσσιου Τουρισμού

$Yt(mt) = [W(1-h-t_w) + P(1-t_p) + R(1-t_f) + \sum_i S_{ti} Y_i] / D_t$

Γ) Δείκτης Περιφερειακής Απασχόλησης στο Θαλάσσιο Τουρισμό

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

Όπου

R = Υπηρεσίες προς τις επιχειρήσεις του Θαλάσσιου Τουρισμού

t_f = ποσοστό Φόρων επί των εκροών από το Θαλάσσιο Τουρισμό για λήψη υπηρεσιών

3.3.3. Ανάλυση (κοινωνικού) Κόστους-Οφέλους, (social) Cost-Benefit Analysis

Σε κάθε τουριστική δραστηριότητα εμπεριέχονται αξίες και κόστη οικονομικά, κοινωνικά και ψυχολογικά, για τα οποία απαιτείται η ποσοτική τους αξιολόγηση. Η εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του τουρισμού και η αξιολόγησή τους είναι συνυφασμένη με το κόστος και την αποδοτικότητα του τουρισμού.

Σύμφωνα με την άποψη που υποστηρίζεται κυρίως από τους επιχειρηματικούς φορείς του τουρισμού, το κόστος και τα οφέλη του τουρισμού μετριοούνται βραχυχρόνια με μια απλοποιημένη εμπειρική μέθοδο και συγκεκριμένα με βάση την καθαρή συναλλαγματική θέση που διαμορφώνει κάθε χρόνο το τουριστικό Ισοζύγιο Πληρωμών (Ηγουμενάκης 1990:49). Στο Ισοζύγιο Διεθνών Συναλλαγών καταχωρούνται, στο μεν ενεργητικό του οι συναλλαγματικές εισπράξεις από τον τουρισμό με το χαρακτηρισμό «ταξιδιωτικό συνάλλαγμα», στο δε παθητικό του οι πληρωμές σε συνάλλαγμα για δαπάνες που

αφορούν τόσο στη δημιουργία τουριστικών επιχειρήσεων (επενδύσεις) όσο και στην παραγωγή και διάθεση του τουριστικού προϊόντος (κατανάλωση). Η διαφορά μεταξύ των συναλλαγματικών εισπράξεων και πληρωμών (δαπανών) μας δίνει τη συναλλαγματική θέση του τουρισμού (Λαγός Δ., 1996:171 και Λαγός Δ., 2005:271-272) .

Η απλοποιημένη αυτή εμπειρική μέθοδος εκτίμησης της καθαρής συναλλαγματικής θέσης του τουρισμού δεν είναι αξιόπιστη, δεδομένου ότι δεν λαμβάνει υπόψη της στη θέση του παθητικού (δαπάνες), τις συναλλαγματικές δαπάνες που πραγματοποιούνται για έργα τουριστικής υποδομής και για την προώθηση (διαφήμιση) του τουριστικού προϊόντος στο εξωτερικό τόσο εκ μέρους του δημοσίου όσο και του ιδιωτικού τομέα (σε αντίθεση με άλλες μεθόδους που τα υπολογίζουν).

Η παραπάνω προσέγγιση εμφανίζει τον τουρισμό σαν καταναλωτική δαπάνη και ισούται ποσοτικά με το ετήσιο τουριστικό συνάλλαγμα που υπολογίζει και ανακοινώνει η Κεντρική Τράπεζα κάθε χώρας. Απόρροια αυτού είναι η αδυναμία διασύνδεσης του ταξιδιωτικού συναλλάγματος με τις αντίστοιχες παραγωγικές δραστηριότητες της χώρας, πράγμα που εμποδίζει τη διερεύνηση των επιδράσεων που ασκεί η τουριστική δαπάνη στην Εθνική Οικονομία. Αυτό αποδίδεται στο γεγονός ότι το τουριστικό συνάλλαγμα είναι ένα συνολικό νομισματικό (flow) μέγεθος, τελείως αποκομμένο από τις επιμέρους αναλυτικές κατηγορίες της οικονομίας, γι αυτό και δεν μπορεί να δώσει αξιόπιστες πληροφορίες στους φορείς της οικονομικής πολιτικής (Ζαχαράτος 1984).

Η τεχνική της ανάλυσης κόστους – οφέλους παρέχει τη δυνατότητα για αξιολόγηση της οικονομικής θέσης του τουρισμού και των επιπτώσεών του σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Η ανάλυση κόστους-οφέλους είναι μια μεθοδολογία που στηρίζεται θεωρητικά στις προσεγγίσεις του προβλήματος της οικονομικής ευημερίας (Βάβουρας 1983:21). Με τη μέθοδο της ανάλυσης του κοινωνικού κόστους-οφέλους (social cost-benefit analysis) επιδιώκεται η ποσοτικοποίηση των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων μιας οικονομικής δραστηριότητας. Η μέθοδος ανάγεται στην εποχή του Βενιαμίν Φραγκλίνου, ο οποίος θεωρούσε ότι κάθε σημαντική απόφαση πρέπει να εκτιμάται σύμφωνα με τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά της.

Η ανάλυση κόστους – οφέλους κατατάσσεται στις μεθόδους αξιολόγησης της αποδοτικότητας, που εστιάζουν σε ένα συγκεκριμένο στόχο έναντι της πολλαπλότητας στόχων που εστιάζουν άλλες μέθοδοι.

Σύμφωνα με το μεθοδολογικό αυτό πλαίσιο, η ανάλυση κόστους – οφέλους είναι η διαδικασία συστηματικής επισήμανσης της αποτίμησης και σύγκρισης του κόστους και των ωφελειών μιας υφιστάμενης ή προγραμματιζόμενης επένδυσης, σύμφωνα με τους αντικειμενικούς σκοπούς που έχουν τεθεί από το φορέα της επένδυσης. Η εκτίμηση για μια σημαντική απόφαση, όπως η τουριστική ανάπτυξη μιας χώρας ή μιας περιοχής, γίνεται ευκολότερη όταν μπορεί να επιμερίζεται σε μικρότερες αποφάσεις και να εξετάζεται τμηματικά (Lundberg D., Krishnamoorthy M., Stavenga M ,1995:47).

Μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση με τη μέθοδο κόστους-οφέλους περιλαμβάνει τρεις προσεγγίσεις:

α) Τη χρηματοοικονομική, η οποία εξετάζει την εφικτότητα (feasibility) και τη βιωσιμότητα (viability) των επενδυτικών σχεδίων,

β) την οικονομική αποδοτικότητα, η οποία εξετάζει τη γενικότερη οικονομική σημασία της επίδρασης του τουριστικού έργου ή δραστηριότητας,

γ) την κοινωνική ανάλυση, η οποία επικεντρώνεται στη λογική σύνδεσης της τοπικά προστιθέμενης αξίας του έργου ή της δραστηριότητας με τη δημιουργία απασχόλησης και εισοδημάτων καθώς και με κοινωνικά κόστη και οφέλη (Κομίλης Π., Βαγιονής Ν., 1999:51-55).

Στην πρώτη προσέγγιση τα εναλλακτικά επενδυτικά σχέδια ιεραρχούνται με βάση τη μεγιστοποίηση της διαφοράς της παρούσας αξίας των χρηματικών ωφελειών (κερδών) και του χρηματικού κόστους κάθε σχεδίου. Για τους υπολογισμούς των οικονομικών επιπτώσεων χρησιμοποιούνται οι τιμές αγοράς.

Στη δεύτερη προσέγγιση τα εναλλακτικά επενδυτικά σχέδια ιεραρχούνται με βάση την παρούσα αξία των οικονομικών συνεπειών, δηλαδή την άριστη κατανομή των πόρων, ενώ στην τρίτη προσέγγιση εκτιμούνται οι ευρύτερες κοινωνικές επιπτώσεις, δηλαδή οι συνέπειες στη διανομή του κοινωνικού εισοδήματος (OECD, Manual of Industrial Project Analysis in Developing Countries, Vol. I and II, Development Centre Paris, 1968) ή στην αύξηση της συνολικής κατανάλωσης (UNIDO, Guidelines for Project Evaluation, United Nations, N.Y., 1972). Για τον υπολογισμό των οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων των επενδυτικών σχεδίων χρησιμοποιούνται λογιστικές τιμές (accounting prices) ή κοινωνικές τιμές (social prices) ή σκιώδεις τιμές (shadow prices).

Κύρια προβλήματα της ανάλυσης κόστους - οφέλους είναι:

A) Δεν αποτελεί υπόδειγμα για τη λειτουργία της οικονομίας
B) Δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μακροοικονομικό υπόδειγμα, αλλά ως τεχνική αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης με δυνατότητα εκτίμησης των επιπτώσεων στα κυριότερα μακροοικονομικά μεγέθη

Γ) Είναι δύσκολη η εκτίμηση των οικονομικών επιπτώσεων λόγω της δυσκολίας αποτίμησης των κοινωνικών τιμών και των εθνικών παραμέτρων

Δ) Δεν παρέχει τη δυνατότητα εκτίμησης δευτερογενών (έμμεσων) οικονομικών επιπτώσεων

Ε) Δεν είναι επαρκής για τις ανάγκες των συνολικών οικονομικών επιπτώσεων. Είναι όμως αναγκαία για την αριστοποίηση των κοινωνικών και οικονομικών αντικειμενικών σκοπών στο σχεδιασμό και προγραμματισμό.

Παρά τις μεθοδολογικές αδυναμίες της, η τεχνική κόστους-οφέλους έχει δώσει ικανοποιητικά αποτελέσματα, στις εμπειρικές εφαρμογές που έχουν γίνει, ως προς την εκτίμηση των οικονομικών επιπτώσεων του τουρισμού. Σχετικές μελέτες έχουν γίνει από τους Mitchell (1969), Bryden (1973), Williams & Anderson (1981) και Βαβούρα (PhD, 1983)

3.3.4. Μοντέλα Πολλαπλασιαστών

Η μέθοδος η οποία μπορεί να χαρακτηριστεί ως η «μέση λύση» μεταξύ της απλούστερης και της πλέον σύνθετης είναι αυτή της κατασκευής “ad hoc” μοντέλων πολλαπλασιαστών. Η μεθοδολογία αυτή βασίζεται στη συλλογή των μεγεθών της δαπάνης (Milne S.S., 1987:495-515). Υπάρχουν διάφοροι τύποι πολλαπλασιαστών που μπορούν να κατασκευαστούν για μια οικονομία τόσο σε εθνικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο, οι σημαντικότεροι από τους οποίους είναι (Λαγός Δ., PhD 1996):

A) Ο Πολλαπλασιαστής Εισοδήματος (The Income Multiplier), ο οποίος περιλαμβάνει τρεις μορφές επιδράσεων της τουριστικής κατανάλωσης:

I. Άμεση επίδραση. Αφορά στις τουριστικές δαπάνες που αποτελούν άμεσα έσοδα των προμηθευτών των τουριστικών προϊόντων (ξενοδοχείων, εστιατορίων, μπαρ κλπ.)

II. Έμμεση επίδραση. Αφορά στην αύξηση των εσόδων των κλάδων που προμηθεύουν τις τουριστικές επιχειρήσεις λόγω της αύξησης της τουριστικής ζήτησης.

III. Επαγωγική επίδραση. Αφορά στην αύξηση της συνολικής κατανάλωσης λόγω των πολλαπλασιαστικών επιδράσεων που δημιουργεί η αύξηση του εισοδήματος σε μια οικονομία η οποία δημιουργείται από την τουριστική δραστηριότητα.

Β) Ο Συναλλακτικός Πολλαπλασιαστής (ή Πωλήσεων) (The sales or transactions multiplier) εκφράζει την αύξηση του κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων η οποία είναι αποτέλεσμα της αύξησης κατά μια μονάδα της τουριστικής δαπάνης.

Γ) Ο Πολλαπλασιαστής Παραγωγής (The output multiplier) εκφράζει ότι και ο Συναλλακτικός πολλαπλασιαστής με την διαφορά ότι υπολογίζει επιπλέον και την μεταβολή των αποθεμάτων, η οποία είναι αποτέλεσμα της αύξησης κατά μια μονάδα της τουριστικής δαπάνης.

Δ) Ο Πολλαπλασιαστής Απασχόλησης (The employment multiplier). Μια αύξηση της τουριστικής δαπάνης μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της απασχόλησης. Ως πολλαπλασιαστής απασχόλησης μπορεί να θεωρηθεί ο λόγος της άμεσης προς την έμμεση απασχόληση που προκαλείται από την τουριστική δαπάνη.

Σύμφωνα με τους Lowyck και Wanhill (1992:227-244), το τοπικό εισόδημα και η δημιουργούμενη απασχόληση αποτελούν τις σημαντικότερες επιδράσεις στις τοπικές κοινωνίες, οι οποίες εκτιμώνται με τη χρήση των πολλαπλασιαστών. Ο τύπος του μοντέλου πολλαπλασιαστών που θα επιλεγεί, θα εξαρτηθεί από τους στόχους της ανάλυσης (Milne S.S., 1990:16-21).

3.3.5. Οικονομετρικά Μοντέλα

Η εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων από τη δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού μπορεί να προσεγγιστεί με την κατασκευή οικονομετρικών μοντέλων, η δομή των οποίων θα εξαρτηθεί από το είδος των επιδράσεων που επιδιώκει να μετρήσει ο ερευνητής.

Οι στατιστικές μέθοδοι για την εκτίμηση των επιδράσεων χωρίζονται σε δύο βασικές κατηγορίες: α) Τα μοντέλα *χρονολογικών σειρών* τα οποία βασίζονται στις χρονικές τάσεις (γραμμικές και μη-γραμμικές). Οι ερευνητές που εφαρμόζουν αυτά τα μοντέλα θεωρούν ότι «το παρελθόν παρέχει ένα είδος καθοδήγησης για το τι πρόκειται να συμβεί στο μέλλον» (Kennedy P. A, 1993:268). β) Τα μοντέλα *οικονομετρικής προσέγγισης* τα οποία βασίζονται σε υποθετικές τυχαίες σχέσεις μεταξύ των ανεξάρτητων μεταβλητών του μοντέλου και της εξαρτημένης.

Με τη χρήση των παραπάνω μεθόδων παρέχεται η δυνατότητα βραχυχρόνιων προβλέψεων για τον τουρισμό με ικανοποιητικό βαθμό αξιοπιστίας. Προϋπόθεση όμως για την εφαρμογή του μοντέλου των χρονολογικών σειρών είναι η εισαγωγή τριμηνιαίων δεδομένων για μεγάλο χρονικό διάστημα (τουλάχιστον δεκαετίας – 40 τρίμηνα), γεγονός που αποτελεί σημαντική δυσκολία στην εφαρμογή του λόγω έλλειψης σε πολλές περιπτώσεις δεδομένων. Επίσης, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι μόνο τα στοιχεία του τουρισμού που καταγράφονται από επίσημες πηγές περιλαμβάνονται στη μέθοδο.

Τα οικονομετρικά υποδείγματα παρέχουν μοναδική πληροφόρηση που δε διαθέτουν οι τεχνικές ανάλυσης των χρονολογικών σειρών και επιπλέον, ενσωματώνονται λειτουργικά στο γενικό μακροοικονομικό υπόδειγμα. Σε αντίθεση με τις απλές μονομεταβλητές μεθόδους ανάλυσης των χρονολογικών σειρών που χρησιμοποιούνται για τη διενέργεια προβλέψεων με τρόπο μηχανιστικό (όπου μόνο οι σειρές ιστορικών δεδομένων είναι απαραίτητες), η οικονομετρική προσέγγιση απαιτεί τη γνώση των παραγόντων (μεταβλητών) που αναμένεται να επηρεάσουν σημαντικά μεγέθη του τουρισμού, όπως την τουριστική δαπάνη ή την τουριστική ζήτηση (Lagos D., 1999:143-154)

3.3.6. Μέθοδος της Τουριστικής Κατανάλωσης

Τη δεκαετία του '80, ένα μαζικό κύμα αναφορών που –παρά τα διαφορετικά σημεία εκκίνησης και τις διαδικασίες προσέγγισης- τόνιζε με έμφαση την ιδιαιτερότητα της καταναλωτικής φύσης του τουρισμού και ως εκ τούτου την αναγκαιότητα κατηγοριοποίησής του ως εθνικού λογαριασμού τελικής ζήτησης, άρχισε να διαμορφώνει αυτό που αποκαλούμε Τουριστική Κατανάλωση (Antunac 1975, Holub/ Schnabl 1982, Zacharatos 1984).

Ειδικότερα, από τις μελέτες για το ρόλο του τουρισμού αλλοδαπών στην Ελληνική οικονομία, το 1985 έγινε αντιληπτός και υιοθετήθηκε ο ρόλος του ως ειδική μορφή της τελικής ζήτησης για την τουριστική κατανάλωση. Επιπλέον, υιοθετήθηκε η μέθοδος προσέγγισης και εκτίμησης της τουριστικής κατανάλωσης (Ζαχαράτος 1986).

Οι καταναλωτικές δαπάνες που πραγματοποιούν οι αλλοδαποί τουρίστες στον τόπο των διακοπών τους και κατά τη διάρκεια της προσωρινής διαμονής τους, κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- I) Διαμονή
- II) Κατανάλωση τροφίμων και ποτών
- III) Μεταφορές
- IV) Διασκέδαση
- V) Αγορές

Οι ανωτέρω πέντε κατηγορίες κατανάλωσης εκφράζουν –μετά τη μέτρησή τους με εμπειρική προσέγγιση- την εκάστοτε ποιοτική και ποσοτική διάρθρωση της τουριστικής κατανάλωσης σε μια χώρα (τόπο προορισμού) διαμονής των τουριστών (Ζαχαράτος 1986:54).

Η τουριστική κατανάλωση είναι η δαπάνη του διαθέσιμου χρηματικού εισοδήματος από πλευράς ενός ατόμου-τουρίστα, με σκοπό την απόκτηση αγαθών και υπηρεσιών για την ικανοποίηση των τουριστικών αναγκών του σε δοσμένο χρόνο και προορισμό. Στο ευρύτερο πλαίσιο, η τουριστική κατανάλωση περιλαμβάνει δαπάνες όχι μόνο των ατόμων-τουριστών, αλλά και των άλλων οικονομούντων ατομικών και συλλογικών μονάδων ιδιωτικού και δημοσίου χαρακτήρα, που αναπτύσσουν οικονομικές σχέσεις μεταξύ των βασικών μονάδων του τουριστικού κυκλώματος.

Η τουριστική κατανάλωση διακρίνεται (Λαγός Δ, Λιαργκόβας Π. 2003:47):

- Σε εγχώρια, που περιλαμβάνει τις τουριστικές δαπάνες των ημεδαπών τουριστών.
- Σε αλλοδαπή, που περιλαμβάνει τις τουριστικές δαπάνες των αλλοδαπών τουριστών. Η αλλοδαπή τουριστική κατανάλωση είναι μια εισροή για την οικονομία.

-Σε τουριστική κατανάλωση του εξωτερικού, η οποία περιλαμβάνει δαπάνες των μόνιμων κατοίκων μιας χώρας στο εξωτερικό και αποτελεί μια εκροή για την τουριστική οικονομία και διαρροή (πληρωμή) στο τουριστικό κύκλωμα.

Οι σημαντικότεροι προσδιοριστικοί παράγοντες της τουριστικής κατανάλωσης είναι το εισόδημα του καταναλωτή και το επίπεδο των τιμών.

Η τουριστική δαπάνη αποτελεί βασικό συντελεστή της τουριστικής κατανάλωσης. Οι διάφορες χώρες χρησιμοποιούν δύο κυρίως μεθόδους προσδιορισμού της τουριστικής δαπάνης και συνεπώς της ποσοτικής εκτίμησης του τουριστικού συναλλάγματος.

Η πρώτη μέθοδος είναι η απογραφική, που βασίζεται σε εκτιμήσεις είτε από δειγματοληπτικές έρευνες είτε από πληροφοριακά στοιχεία, που συλλέγονται από διάφορους οργανισμούς ή επιχειρήσεις, που απασχολούνται ειδικά με τον τουρισμό (π.χ. ξενοδοχεία, ταξιδιωτικά γραφεία, μεταφορικά γραφεία κλπ). Η δεύτερη μέθοδος είναι η διοικητική, που βασίζεται σε στοιχεία παρεχόμενα άμεσα και υποχρεωτικά από φορείς του δημοσίου (π.χ. Κεντρική Τράπεζα, Τελωνεία κλπ).

3.3.7. Μέθοδος Εισροών-Εκροών (Input-Output)

Η μέθοδος αυτή βασίζεται στο θεώρημα Leontief και προτείνεται για περιπτώσεις μελέτης των επιδράσεων στην οικονομία σε επίπεδο χώρας ή περιφέρειας. Κάθε κλάδος και οικονομική δραστηριότητα μπορεί να μετρηθεί ως προς την επίδρασή του στους άλλους κλάδους και δραστηριότητες, αλλά και ως προς το μέγεθος της επίδρασης.

Ο Πίνακας Εισροών-Εκροών εμφανίζει τη ροή των συναλλαγών στην οικονομία σε μία δεδομένη χρονική περίοδο. Δημιουργείται μια Μήτρα, στα οριζόντια διανύσματα (σειρές) της οποίας περιλαμβάνεται η συνολική αξία των εκροών κάθε τομέα (κλάδου) της οικονομίας σε όλους τους άλλους τομείς (ή κλάδους). Στα κάθετα διανύσματα (στήλες) περιλαμβάνονται οι εισροές κάθε τομέα από όλους τους άλλους τομείς. Υπολογίζονται οι Πολλαπλασιαστές που δείχνουν την επίδραση κάθε κλάδου στους άλλους. Κάθε οικονομική δραστηριότητα που επηρεάζεται από τον Τουρισμό μπορεί να συσχετισθεί με άλλες οικονομικές δραστηριότητες (Blaine W. Thomas, 1993). Οι τελικοί πίνακες απαιτήσεων μπορούν να υπολογισθούν με τη χρήση της άλγεβρας μητρών, από όπου εκτιμώνται οι έμμεσοι πολλαπλασιαστές συναλλαγών που ανακεφαλαιώνουν όλες τις ενδιάμεσες συναλλαγές (Κομίλης Π., Βαγιονής Ν., 1999:49)

Σε προηγμένες χώρες όπως στις ΗΠΑ, έχουν αναπτυχθεί και χρησιμοποιηθεί μοντέλα για τον υπολογισμό των επιδράσεων του τουρισμού στην οικονομία, τόσο σε εθνικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Συγκεκριμένα, η Υπηρεσία Οικονομικής Ανάλυσης του Υπουργείου Εμπορίου ανέπτυξε μέθοδο για το υπολογισμό περιφερειακών πολλαπλασιαστών Input-Output, γνωστή με την ονομασία RIMs (Regional Industrial Multiplier Systems), η οποία βελτιώθηκε και ολοκληρώθηκε με την ονομασία RIMs II (*The Detailed Input-Output Structure of the U.S. Economy*, U.S. Government Printing Office, 1992). Με τη RIMs II, παρέχεται η δυνατότητα υπολογισμού για όποια περιφέρεια και για όποιο κλάδο της οικονομίας των επιδράσεων στην εθνική οικονομία, με τη χρήση των Πινάκων Εισροών-Εκροών.

Το Κέντρο Στατιστικής Τουρισμού των ΗΠΑ (USTDC), εφαρμόζει το Travel Economics Impact Model (TEIM) για τον υπολογισμό της Απασχόλησης, του Εισοδήματος, των Φορολογικών Εσόδων, των ημερήσιων ταξιδιών απόστασης πάνω από 100 μίλια από τη μόνιμη κατοικία, κ.ά.

Έρευνες για τις οικονομικές επιδράσεις του τουρισμού έχουν διεξαχθεί σε διάφορες χώρες του κόσμου. Προϋπόθεση για τη δυνατότητα εφαρμογής του μοντέλου Εισροών-Εκροών είναι η διαρκής και συστηματική συλλογή και καταγραφή στοιχείων που αφορούν στον τουρισμό. Στη Χαβάη για παράδειγμα, την οποία επισκέπτονται περισσότεροι από οκτώ εκατομμύρια τουρίστες κάθε χρόνο και ο τουρισμός αποτελεί την κυριότερη πηγή εσόδων, λειτουργούν γραφεία Επιχειρήσεων, Οικονομικής Ανάπτυξης και Τουρισμού, που ασχολούνται με την συλλογή και επεξεργασία δεδομένων, καθώς και με την εκτίμηση της επίδρασης του τουρισμού στην οικονομία της πολιτείας. Το μοντέλο Εισροών –Εκροών που αναπτύχθηκε, χρησιμοποιείται ως εργαλείο για τον υπολογισμό των θέσεων εργασίας που απαιτεί η αγορά, του εισοδήματος που αποφέρει ο Τουρισμός, των πολιτειακών και τοπικών φόρων και άλλων οικονομικών μεγεθών. (“The Economic Impact of Tourism in Hawaii:1970 to 1980” Research Report 1983-92, *The State of Hawaii Data Book*, 1992).

Σύμφωνα με το παραπάνω μοντέλο έχουν υπολογιστεί δύο τύποι πολλαπλασιαστή που επιδρούν στον τουρισμό. Ο τύπος I περιλαμβάνει άμεσες και έμμεσες επιδράσεις, ενώ ο τύπος II των πολλαπλασιαστών περιλαμβάνει άμεσες, έμμεσες και επαγωγικές επιδράσεις. Οι άμεσες επιδράσεις αφορούν στη μεταβολή του παραγόμενου προϊόντος, της απασχόλησης και του εισοδήματος που εισρέει από την τουριστική κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών. Οι έμμεσες επιδράσεις αφορούν στη μεταβολή του παραγόμενου προϊόντος, της απασχόλησης και του εισοδήματος που εισρέει σε άλλες δραστηριότητες λόγω της Τουριστικής δραστηριότητας. Οι επαγωγικές επιδράσεις αφορούν το ποσοστό της καταναλωτικής δαπάνης το οποίο διαμορφώνεται ανάλογα με το πραγματικό Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν αφαιρουμένων των εισαγωγών. Τα εισαγόμενα αγαθά που αφορούν στην τουριστική κατανάλωση έχουν καταναμηθεί σε τριάντα επτά κατηγορίες. Οι 37 κατηγορίες των καταναλωτικών αγαθών ομαδοποιούνται σε δέκα κλάδους παραγωγής για κάθε έναν από τους οποίους έχουν δημιουργηθεί πολλαπλασιαστές εισοδήματος.

Η έρευνα που διεξήχθη από τους Brian Archer και John Fletcher με τον τίτλο “*The Economic Impact of Tourism in Seychelles*” το 1996, βασίστηκε στο αρχικό μοντέλο του Leontief με ορισμένες διαφοροποιήσεις που εισήγαγε κυρίως ο Wanhill (Archer and Wanhill) το 1980. Σημαντική έρευνα και κριτική στο αρχικό μοντέλο Leontief ασκήθηκε από τον Archer μέχρι το 1977 και στη συνέχεια επιπλέον διαφοροποιήσεις έγιναν αργότερα (1989) από τον Fletcher (1990), οι οποίες κατέληξαν στο διαφοροποιημένο μοντέλο Archer and Fletcher³⁵ (Archer B. & Fletcher J., 1996:32-47).

Στο διάστημα που μεσολάβησε εμφανίστηκαν ορισμένες έρευνες οι οποίες συνέβαλαν στη βελτίωση της μεθοδολογίας με κριτικές επισημάνσεις και παρατηρήσεις, κυριότερες από τις οποίες είναι των Sinclair and Sutcliffe (1978,1982) Milne (1987) και Wanhill (1988).

³⁵ Ο Brian Archer είναι Καθηγητής στη Διοίκηση Τουρισμού στο Surrey University της Αγγλίας. Υπήρξε Πρόεδρος του Τμήματος Διοίκησης Τουρισμού & Ξενοδοχειακών Επιχειρήσεων και Αντιπρύτανης του Πανεπιστημίου. Ο John Fletcher είναι Διευθυντής του Ερευνητικού Τμήματος του Surrey University και Αναπληρωτής Καθηγητής στον Τουρισμό.

Βασικοί στόχοι της έρευνας ήταν η μέτρηση και η ανάλυση των επιδράσεων της Τουριστικής Δαπάνης στο Εισόδημα, στην Απασχόληση, στα Έσοδα του Δημοσίου από φόρους και στο Ισοζύγιο Πληρωμών. Οι επιδράσεις από την τουριστική δραστηριότητα διαπιστώθηκε ότι διαφέρουν ανάλογα με τις χώρες προέλευσης των τουριστών και επηρεάζονται από την τουριστική πολιτική και το μάρκετινγκ, την αγοραστική δυνατότητα των επισκεπτών και τέλος από τη διαφοροποίηση του Πολλαπλασιαστή των χωρών προέλευσης.

Το Μοντέλο Input-Output (των Archer και Fletcher) εφαρμόστηκε για την εκτίμηση των Οικονομικών επιδράσεων του Τουρισμού στις Σεϋχέλλες. Τα αποτελέσματα της έρευνας κατέληξαν σε συμπεράσματα σχετικά με τη συσχέτιση (Backward και Forward)³⁶ κάθε κλάδου με το σύνολο της οικονομίας. Από τα αποτελέσματα διαφάνηκε η μεγάλη backward συσχέτιση των αμιγώς Τουριστικών κλάδων στην οικονομία της χώρας, ενώ αρκετοί από αυτούς δείχνουν και σημαντική forward συσχέτιση (Archer B. & Fletcher J., 1996:38). Επίσης καταγράφηκε η Τουριστική Δαπάνη ανά κλάδο της οικονομίας και ανά χώρα προέλευσης των τουριστών, καθώς και η Συνολική Τουριστική Δαπάνη ανά χώρα προέλευσης των τουριστών, με την εμφάνιση των επιδράσεων στο Εισόδημα και στα Κρατικά Έσοδα (φόρους). Έχει υπολογισθεί επίσης η επίδραση της Τουριστικής Δαπάνης στο Ισοζύγιο Πληρωμών, καθώς και η Προστιθέμενη Αξία σε τοπικό επίπεδο από την Τουριστική δαπάνη μιας νομισματικής μονάδας.

Επιπροσθέτως, έχουν υπολογισθεί οι Πολλαπλασιαστές Εισοδήματος, Απασχόλησης και Φορολογικών (κρατικών) Εσόδων. Με τη χρήση του Πολλαπλασιαστή Εισοδήματος υπολογίστηκε η επίδραση, ανά χώρα προέλευσης τουριστών, στην Άμεση και Συνολική Απασχόληση. Υπολογίστηκε διαχρονικά η διάρθρωση της Απασχόλησης των κυριότερων κλάδων που συνθέτουν την Τουριστική δραστηριότητα σε σύγκριση με άλλους κλάδους της οικονομίας. Επίσης εκτιμήθηκε ο αριθμός των τουριστών που απαιτείται για τη δημιουργία μιας επιπλέον θέσης εργασίας.

Τα συμπεράσματα από την εφαρμογή του μοντέλου Εισροών-Εκροών, όπως αυτό τροποποιήθηκε από τους Archer and Fletcher, αποδεικνύουν ότι μπορούν εκτός της ποσοτικής μέτρησης των επιδράσεων του τουρισμού σε μια οικονομία, να συμβάλουν μέσα από τα χρήσιμα αποτελέσματα στην διαμόρφωση της τουριστικής πολιτικής της χώρας. Προϋπόθεση για την δυνατότητα χρήσης του μοντέλου είναι η καταγραφή και χρήση αξιόπιστων στοιχείων που αφορούν στην συνολική τουριστική δραστηριότητα ή τη δραστηριότητα συγκεκριμένης μορφής τουρισμού μιας χώρας ή μιας περιοχής.

3.3.8. Το Μοντέλο SAM (Social Accounting Matrix)

«Πλέγμα Κοινωνικών Λογαριασμών» (Social Accounting Matrix) μπορεί να οριστεί ένα σύνολο λογαριασμών απλής εισόδου, όπου κάθε μακροοικονομικό μέγεθος (λογαριασμός) εμφανίζει τις εκροές του ή το μέρος των δαπανών του λογαριασμού, που σημειώνονται ως δαπάνες, σε μια στήλη και τις εισροές του ή το εισόδημα για το συγκεκριμένο λογαριασμό, που σημειώνονται ως εισπράξεις, σε μια σειρά (Round, 1981a:5). Το σύνολο των λογαριασμών αυτών αποτυπώνεται ως ένα πλέγμα – πλαίσιο λογιστικής με σειρές και στήλες, το οποίο συνθέτει δεδομένα, αφενός για την παραγωγή και το απορρέον εισόδημα,

³⁶ Η συσχέτιση backward δείχνει την ποσότητα των αγορών από κάθε κλάδο για την παραγωγή μιας μονάδος προϊόντος. Η συσχέτιση forward δείχνει την ποσότητα των πωλήσεων ανά μονάδα αγορών.

που δημιουργούνται από διαφορετικούς επαγγελματικούς κλάδους και φορείς, και αφετέρου για τη διάθεση των εισοδημάτων από αυτούς. Δεδομένου ότι σε ένα SAM όλες οι εισροές πρέπει να εκτιμηθούν βάσει των συνολικών εκροών, το σύνολο των σειρών και των στηλών πρέπει να είναι ίσο για ένα συγκεκριμένο λογαριασμό. Ο αριθμός σειρών και στηλών είναι ευμετάβλητος και προσαρμόζεται ανάλογα με τη μορφή μιας οικονομίας και το σκοπό για τον οποίο απαιτείται το SAM. Αυτό καθορίζει το βαθμό ανάλυσης και επιπλέον τον αντίστοιχο αριθμό σειρών και στηλών. Σε ένα SAM, οι σειρές και οι στήλες προσδιορίζουν διαφορετικούς λογαριασμούς στο οικονομικό σύστημα, ενώ τα καθ' αυτού στοιχεία του SAM αναφέρονται στην αξία των συναλλαγών μεταξύ αυτών των λογαριασμών σε ένα δεδομένο χρόνο και τόπο.

Το μοντέλο SAM συγκροτείται από 4 τύπους λογαριασμών (Sen Huseyin, 1996:2): Λογαριασμός συντελεστών παραγωγής (λογαριασμός 1), λογαριασμούς θεσμικών μονάδων (2 – 5), λογαριασμός παραγωγικών δραστηριοτήτων (6) και λογαριασμός για όλες τις εξωτερικές συναλλαγές (7).

Το εισόδημα που λαμβάνουν οι συντελεστές παραγωγής από διάφορες παραγωγικές δραστηριότητες δίνει τη συνολική προστιθέμενη αξία και κατά συνέπεια το ΑΕΠ (λογαριασμός 1). Εντούτοις, το καθαρό εισόδημα ανά συντελεστή που προέρχεται από την αλλοδαπή πρέπει να προστεθεί και στη συνέχεια μπορούν να εκτιμηθούν τα συνολικά εισοδήματα των εγχώριων συντελεστών παραγωγής. Είναι επίσης δυνατό εδώ να εκτιμηθεί εύκολα η παραγοντική κατανομή της προστιθέμενης αξίας μεταξύ των συντελεστών παραγωγής. Η διαδικασία είναι ότι «η ροή της προστιθέμενης αξίας, από την πλευρά παραγωγής, διοχετεύεται στους συντελεστές της παραγωγής, με τις αμοιβές να διαχέονται στους διαφορετικούς τύπους εργασίας, τα μισθώματα να καταλογίζονται στο έδαφος στο οποίο και οφείλονται, και άλλοι πόροι και κέρδη στο κεφάλαιο» (Pyatt & Thorbecke, 1976:26). Σε αντίθετη περίπτωση, η στήλη 1 δείχνει ότι τα εισοδήματα των συντελεστών παραγωγής πληρώνονται στους παροχείς υπηρεσιών παραγωγής.

Υπάρχουν τρεις χωριστοί τρεχούμενοι λογαριασμοί για τις θεσμικές μονάδες: Δύο λογαριασμοί για τον ιδιωτικό τομέα (τα νοικοκυριά –λογαριασμός 2 και ιδιωτικός εταιρικός τομέας –λογαριασμός 3) και ένας λογαριασμός (4) για τη Γενική Κυβέρνηση. Επιπλέον, υπάρχει μόνο ένας (κοινός) κεφαλαιουχικός λογαριασμός (5) για τις εγχώριες θεσμικές μονάδες. Τα νοικοκυριά συμμετέχουν με την εργασία και το κεφάλαιό τους, τα οποία παρέχουν στον τομέα της παραγωγής (ιδιωτικό ή δημόσιο) και λαμβάνουν το εισόδημά τους από την παραγωγή (αμοιβές και λειτουργικό πλεόνασμα). Το εισόδημα αυτό χρησιμοποιείται για κατανάλωση, αποταμίευση ή και επενδύσεις.

Ο Taylor (1983) βλέπει το SAM ως ένα πίνακα συνοπτικής παρουσίασης των λογιστικών κυκλωμάτων, δηλώνοντας ότι οι εισροές πρέπει να είναι ίσες με τις εκροές για όλους τους τομείς της οικονομίας. Το SAM είναι ένα σύστημα στοιχείων, που περιλαμβάνει κοινωνικά και οικονομικά δεδομένα για μια οικονομία. Οι πηγές στοιχείων για ένα SAM προέρχονται από τους πίνακες Εισροών – Εκροών, τις στατιστικές εθνικού εισοδήματος και τις στατιστικές εισοδήματος και δαπανών των νοικοκυριών. Επομένως, ένα SAM είναι ευρύτερο από έναν πίνακα Εισροών – Εκροών και ένα χαρακτηριστικό εθνικό λογαριασμό, εμφανίζοντας μεγαλύτερη λεπτομέρεια για όλα τα είδη συναλλαγών μέσα σε μια οικονομία.

Ένα SAM, σε αντίθεση με τους εθνικούς λογαριασμούς, «... επιδιώκει να ταξινομήσει τους διάφορους παράγοντες και συντελεστές στα κοινωνικοοικονομικά υπόβαθρά τους αντί των οικονομικών ή λειτουργικών δραστηριοτήτων τους» (Chowdhury & Kirkpatrick, 1994:58).

Ο King (1988) επισημαίνει ότι ένα SAM έχει δύο κύριους στόχους: Ο πρώτος είναι να οργανώσει τις πληροφορίες για την οικονομική και κοινωνική δομή μιας χώρας για μια χρονική περίοδο και ο δεύτερος να παράσχει τη στατιστική βάση για τη δημιουργία ενός εύλογου μοντέλου ικανού να αποδώσει μια στατική εικόνα της οικονομίας παράλληλα με την προσομοίωση των αποτελεσμάτων των πολιτικών παρέμβασης στην οικονομία.

Το SAM είναι μια προσέγγιση για την οργάνωση στοιχείων, την προσαρμογή τους και την περιγραφική ανάλυση της δομής της οικονομίας. «Το σημαντικότερο χαρακτηριστικό γνώρισμα μιας “κοινωνικής μήτρας λογιστικής” είναι ότι παρέχει μια συνεπή και κατάλληλη προσέγγιση στην οργάνωση των οικονομικών στοιχείων για μια χώρα και μπορεί να παρέχει μια βάση για την περιγραφική ανάλυση και την οικονομική διαμόρφωση, προκειμένου να απαντηθούν οι διάφορες ερωτήσεις οικονομικής πολιτικής» (Pleskovic & Trevino, 1985:13). Ένα SAM μπορεί να χρησιμοποιηθεί για το μακροοικονομικό προγραμματισμό με δύο τρόπους: κατ’ αρχάς, μπορεί να παρέχει ένα πλαίσιο για την οργάνωση των πληροφοριών σχετικά με τις οικονομικές και κοινωνικές δομές της οικονομίας μιας χώρας. Δεύτερον, μπορεί να χρησιμεύσει ως μια βάση δεδομένων για ένα υπό εξέταση οικονομικό μοντέλο. Ένα SAM παρέχει τις εκτενείς πληροφορίες συγκεκριμένης χρονικής περιόδου για μεταβλητές, όπως η δομή, η σύνθεση και το επίπεδο παραγωγής, η διανομή του εισοδήματος μεταξύ των νοικοκυριών, και η προστιθέμενη αξία ανά κλάδο. Ομοίως μπορεί να παρέχει τις στατιστικές πληροφορίες για το μοντέλο κατανάλωσης και παραγωγής της οικονομίας, τις εισαγωγές, τις εξαγωγές, τις επενδύσεις και άλλα. Επιπλέον, μπορεί να έχει περισσότερες αναλυτικές πληροφορίες, ανάλογα με τα διαθέσιμα στοιχεία και το συγκεκριμένο ενδιαφέρον, για την εισοδηματική διανομή, τη φορολογική δομή και τις νομισματικές μεταβλητές. Επομένως, τα μοντέλα SAM μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να βελτιώσουν τις ικανότητες των χωρών να πετύχουν την περιγραφική ανάλυση της οικονομίας, να σχηματίσουν την εικόνα της εισοδηματικής διανομής, καθώς και τη θεσμική και βιομηχανική δομή της. Σε ένα SAM, οι πληροφορίες που προέρχονται από τις στατιστικές του δημόσιου τομέα θεωρούνται ως συστατικό ολόκληρης της οικονομίας. Έτσι ένα SAM μπορεί να παρέχει μια ευκαιρία σύγκρισης του δημόσιου τομέα είτε με τον ιδιωτικό τομέα είτε την οικονομία συνολικά (Sen Huseyin, 1996:4).

Στις περισσότερες Λιγότερο Αναπτυγμένες Χώρες (Less Developed Countries) ο οικονομικός προγραμματισμός υποφέρει από διάφορα προβλήματα όπως η ανεπαρκής, αναξιόπιστη και κακή ποιότητα των στοιχείων. Επομένως, η καλύτερη χρήση των διαθέσιμων πληροφοριών γίνεται όλο και περισσότερο σημαντική. Ο King (1988) υποστηρίζει ότι η λογική συνέπεια σε ένα SAM είναι χρήσιμη στη βελτίωση της ποιότητας των διαθέσιμων στοιχείων στις ΛΑΧ (LDC). Είναι δυνατό να κατασκευαστούν περισσότερα από ένα μακροοικονομικά μοντέλα βάσει ενός SAM. Ένα SAM από την αποσύνθεσή του στα χαμηλότερα επίπεδα εξασφαλίζει συνέπεια μεταξύ των πληροφοριών που προέρχονται από διαφορετικές πηγές και σε όλα τα επίπεδα (Hayden & Round, 1982). Με αυτόν τον τρόπο οποιεσδήποτε ασυνέπειες στα εμφανιζόμενα στοιχεία

μπορούν να εκτιμηθούν και να διορθωθούν. Αυτή η δυνατότητα επιτρέπει σε ένα SAM να χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη των κενών στα στοιχεία. Εκτός αυτού, οι υποθετικές συμπεριφορές των ιδρυμάτων και των τομέων μέσα σε μια οικονομία τείνουν να είναι σχετικά σταθερές και κατά συνέπεια είναι προβλέψιμες όσον αφορά τις βραχυπρόθεσμες εξωγενείς αλλαγές. Ένα SAM θα ήταν χρήσιμο στην παραγωγή των προβλέψεων για τον τρόπο που η οικονομία εξελίσσεται λόγω των αποτελεσμάτων των εξωγενών αλλαγών, και στην ενημέρωση των οικονομικών στατιστικών κατά τρόπο αρκετά συνεπή.

Οι Pyatt & Round (1988) υποστηρίζουν ότι ένα SAM τροφοδοτεί τις διάφορες απόψεις της οικονομικής πολιτικής και δεν πρέπει να λαμβάνεται ως «μια και μοναδική προσπάθεια». Αυτό συμβαίνει διότι κάτω από κάθε μακροοικονομικό μοντέλο υποτίθεται ότι ελλοχεύει ένα SAM.

Δεδομένου ότι ένα SAM ενδιαφέρεται για τις βασικές ανάγκες, είναι σημαντικό να διακριθεί η επίδραση των εξωγενών αλλαγών λόγω των δραστηριοτήτων δημόσιου τομέα στο λειτουργικό και θεσμικό διαθέσιμο εισόδημα. Αυτό θα διαφωτίσει πόσο προοδευτικό ή οπισθοδρομικό είναι το φορολογικό σύστημα. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να γίνει με την ενίσχυση ενός SAM με προσήλωση στην καθαρή εκτίμηση όλων των αλληλεπιδράσεων μεταξύ του δημόσιου τομέα και των άλλων τομέων. Έτσι θα ήταν σε θέση οποιοσδήποτε να διατυπώσει την επίδραση των πολιτικών αλλαγών στην εισοδηματική πολιτική. Οι ΛΑΧ (LDC) ασχολούνται συχνά με τον εξωτερικό τομέα για διάφορους λόγους, οι οποίοι καλύπτονται επαρκώς σε ένα SAM. Στις ΛΑΧ, που γενικά χαρακτηρίζονται από ελλειμματικό ισοζύγιο πληρωμών με τον εξωτερικό τομέα, ένα SAM, με τη κατανομή των συναλλαγών τους με τον εξωτερικό τομέα στους διάφορους τομείς και θεσμικές μονάδες, θα εντόπιζε ποιοι τομείς συμβάλλουν πιο πολύ στην ελλειμματική θέση του ισοζυγίου πληρωμών των χωρών αυτών.

Ένα μοντέλο SAM είναι όχι μόνο ένα στατιστικό εργαλείο, αλλά και ένα πλαίσιο για τη μακροοικονομική ανάλυση. Παρέχει ένα σχέδιο για την οργάνωση των πληροφοριών για την οικονομική και κοινωνική δομή μιας χώρας και χρησιμεύει ως μια βάση δεδομένων για ένα οικονομικό μοντέλο (Sen Huseyin, 1996:7). Συνοψίζοντας, συμπεραίνεται ότι «... η περίπτωση κατασκευής ενός SAM πρέπει να μην αξιολογηθεί υπό περιορισμένη οπτική γωνία ή ακόμα να αντιμετωπισθεί ως μια επιπλέον μεθοδολογία, αλλά μάλλον να χρησιμοποιηθεί με την ευρύτερη προοπτική της παρουσίασης και έκφρασης των στοιχείων με έναν πιο πληροφοριακό και χρήσιμο τρόπο από ότι οι στατιστικές πρακτικές επιτρέπουν σήμερα» (Hayden & Round, 1982:464).

3.3.9. Ο Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού (Tourism Satellite Account)

Ο συνεχώς αυξανόμενος σημαντικός ρόλος του τουρισμού στην οικονομία, η μεγέθυνση και η δυναμική του για δημιουργία θέσεων εργασίας, ο κατακερματισμός των επιχειρήσεων του κλάδου και η διακλαδική φύση του, είναι τα στοιχεία που οδήγησαν το Συμβούλιο Τουρισμού του ΟΟΣΑ στο σχεδιασμό ενός νέου οικονομικού «εργαλείου» για τον τουρισμό, το οποίο παρέχει εμβάθυνση στις κοινωνικο-οικονομικές επιδράσεις, στη δομή και τη διάρθρωση των δραστηριοτήτων που συνδέονται με αυτόν.

Οι επιδιώξεις της περασμένης δεκαετίας για την ανάπτυξη μιας νέας μεθόδου ανάλυσης του τουρισμού και της τουριστικής απασχόλησης, κατέληξαν

στο εγχειρίδιο για το Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού και την Απασχόληση, σύμφωνα με τις οδηγίες του ΟΟΣΑ, η εφαρμογή του οποίου διασφαλίζει την τυποποίηση και τη σχετικότητα των στατιστικών του τουρισμού, αυξάνει τη συνοχή των διαφόρων συστημάτων που απαντώνται σε διεθνές επίπεδο και διασφαλίζει την απαιτούμενη προσοχή μεταξύ των κρατών – μελών για την ομοιόμορφη εφαρμογή της μεθόδου και την ερμηνεία των αποτελεσμάτων της. Αν και οι Τουριστικοί Οικονομικοί Λογαριασμοί (Tourism Economic Accounts) δεν προσέφεραν ολοκληρωμένους πίνακες, αποτέλεσαν τη βάση για τη μέθοδο των ολοκληρωμένων πινάκων του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού (ΔΛΤ).

Για τη δημιουργία του ΔΛΤ ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) άντλησε στοιχεία από προηγούμενες προσεγγίσεις, όπως αυτή της Στατιστικής Υπηρεσίας του Καναδά που παρουσίασε ένα σχέδιο πρότασης τον Ιούνιο του 1991 στην Οτάβα, τα αποτελέσματα του οποίου δημοσιοποίησε το 1994. Από τότε διάφορες χώρες έχουν δημοσιεύσει το δικό τους ΔΛΤ, ενώ άλλες βρίσκονται στο στάδιο της κατασκευής του. Τον Ιούλιο του 1995 ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (ΠΟΤ) προώθησε ένα πλαίσιο πρότασης που στηρίχθηκε στους ΤΕΑ του ΟΟΣΑ. Εκτοτε έχουν εμφανιστεί προτάσεις σχεδίων το 1996, το 1997, το 1998 και το 1999 (OECD, 2000:13).

Οι μέθοδοι για το Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού και την Απασχόληση, οι οποίες εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο Τουρισμού του ΟΟΣΑ το 1999, βασίστηκαν στις πλέον πρόσφατες τάσεις στατιστικής διεθνώς και συγκεκριμένα στο Σύστημα των Εθνικών Λογαριασμών του 1993 (SNA 93) και στους ορισμούς και ερμηνείες των στατιστικών του τουρισμού από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού και τα Ηνωμένα Έθνη, το 1993 (OECD, 2000:3).

Ο ΔΛΤ παρέχει μια σφαιρική εικόνα του τουρισμού σε σχέση με τους άλλους τομείς της οικονομίας και επιτρέπει συγκρίσεις μεταξύ της «τουριστικής βιομηχανίας» και των υπολοίπων κλάδων. Παρέχει ενδελεχή κατανόηση της δομής της «τουριστικής βιομηχανίας» και ένα σχετικό πλαίσιο το οποίο είναι δυνατόν να προσαρμοστεί για την εκτίμηση των κοινωνικο-οικονομικών επιδράσεων του τουρισμού σε περιφερειακό επίπεδο. Τελικά, προσφέρει ένα μοντέλο για ανάλυση θεμάτων σχετικών με την τουριστική οικονομία, καθώς και για το σχεδιασμό μοντέλων ανάλυσης της ανάπτυξης και της παραγωγικότητας του «κλάδου» (OECD, 2000:9). Μακροπρόθεσμα, ο ΔΛΤ παρέχει τα απαραίτητα μέσα για τον προσδιορισμό και την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του τουρισμού (OECD, 2000:10).

Μια από τις βασικές δυνατότητες του ΔΛΤ είναι ότι αποτελεί ένα πλαίσιο του συνόλου της οικονομίας (των Εθνικών Λογαριασμών), έτσι ώστε ο τουρισμός δε χρειάζεται να μελετηθεί μεμονωμένα. Τουναντίον η δυνατότητα της ένταξης του τουρισμού στο σύνολο της οικονομίας είναι σημαντική για την κατανόηση του ρόλου του.

Ο ΔΛΤ επιτρέπει στα δεδομένα που περιέχουν οι εθνικοί λογαριασμοί να σχετίζονται με άλλες διαστάσεις του τουρισμού, όπως με την εκτίμηση των επενδυμένων κεφαλαίων, της απασχόλησης, του αριθμού τουριστών, καθώς επίσης δίνει τη δυνατότητα για αναλυτικότερη εκτίμηση, των χαρακτηριστικών της απασχόλησης, των δημογραφικών χαρακτηριστικών των τουριστών και των συντελεστών της προσφοράς (δωμάτια σε ξενοδοχεία, θέσεις σε αεροπλάνα κλπ.)

Ο Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού (ΔΛΤ) μπορεί να εφαρμοστεί για την:

1. Οικονομική ανάλυση του τουρισμού
2. Παρουσίαση τουριστικών δεδομένων που βασίζονται αυστηρά στο σύστημα των Εθνικών Λογαριασμών και είναι εναρμονισμένα με τις οδηγίες της Τουριστικής Στατιστικής που εκπονούνται από τον ΟΗΕ/ΠΟΤ και επιτρέπουν σύγκριση με άλλους τομείς.
3. Παροχή ενός συνόλου λογαριασμών εναρμονισμένων διεθνώς, που λειτουργεί μέσα στα πλαίσια και τις αρχές των εθνικών λογαριασμών.
4. Εμβάθυνση στον τουρισμό και τις κοινωνικο-οικονομικές του επιδράσεις.
5. Εκτίμηση της προστιθέμενης αξίας για συγκεκριμένο αριθμό συναφών κλάδων της οικονομίας.
6. Παροχή πληροφοριών για τα χαρακτηριστικά της απασχόλησης του τουριστικού τομέα.
7. Ανάδειξη των λειτουργιών παραγωγής των τουριστικών κλάδων και διευκρίνιση των ενδοτομεακών δεσμών μεταξύ του τουρισμού και των άλλων τομέων της οικονομίας.
8. Παροχή λειτουργικού πλαισίου εντός του οποίου μοντέλα επιδράσεων και άλλων οικονομικών μετρήσεων του τουρισμού μπορούν να εκτιμηθούν.
9. Δημιουργία ενός δείκτη για το μέγεθος του επενδυμένου τουριστικού κεφαλαίου, και την παροχή των μέσων για την ανάλυση των δεσμών του κεφαλαίου με την τουριστική προσφορά.
10. Προσφορά πληροφοριών για το μετοχικό κεφάλαιο του τουρισμού και την κεφαλαιουχική του βάση (ΟΕCD, 2000:14).

Οι πληροφορίες που μπορεί να προσφέρει ο ΔΛΤ επιτρέπουν στους οικονομικούς αναλυτές να γνωρίσουν καλύτερα την ιδιαίτερη φύση και μορφή του τουρισμού, και να προσφέρουν τη διάγνωση για το πώς εμπλέκεται ο τουρισμός στο οικονομικό κύκλωμα. Επιπλέον, οι ποσοτικές μετρήσεις (όγκου) μπορούν να συνεισφέρουν σημαντικά στην πληροφόρηση για τη διαχρονική εξέλιξη του τουρισμού σε πραγματικές και ονομαστικές τιμές. Η βάση του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού είναι η εγχώρια οικονομική δραστηριότητα. Η εγχώρια προσέγγιση επιτρέπει ταυτόχρονα και τη διεθνή συγκρισιμότητα. Επίσης, ο ΔΛΤ μπορεί να μετρήσει τις εισαγωγές των ανταγωνιστικών τουριστικών αγαθών, έτσι ώστε να είναι δυνατή η σύγκριση των παραγόμενων και των εισαγόμενων αγαθών (Λαγός Δ., 2005:405)

3.3.10. Κριτική αξιολόγηση των μεθοδολογικών προσεγγίσεων για την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού

Οι μεθοδολογίες που παρουσιάστηκαν μπορούν να αποτελέσουν χρήσιμα εργαλεία για την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού. Από τη συγκριτική αξιολόγησή τους θα επιδιωχθεί η καταγραφή των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων κάθε μεθόδου, με σκοπό να αποσαφηνιστεί η σύνδεση της αποτελεσματικότητας και αξιοπιστίας κάθε μιας, με το βαθμό δυσκολίας στην εφαρμογή της.

Από την παρουσίαση που προηγήθηκε προκύπτει ότι κάθε μία από τις μεθόδους εμφανίζει συγκεκριμένες δυνατότητες και αδυναμίες όσον αφορά την αποτελεσματικότητά της και την αξιοπιστία των αποτελεσμάτων της. Τα στοιχεία αυτά συνοψίζονται στη συνέχεια, ώστε να επιτευχθεί η επιλογή της μεθόδου που

η προσαρμογή της σύμφωνα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του θαλάσσιου τουρισμού είναι δυνατή και ικανοποιεί τις απαιτήσεις της διατριβής.

1) Η απλή συγκριτική εκτίμηση των Οικονομικών Δεικτών αποτελεί την πλέον απλουστευμένη, εύκολη στην εφαρμογή της και οικονομικότερη μέθοδο, αλλά μπορεί να οδηγήσει σε ανακριβή και αμφισβητήσιμα αποτελέσματα. Η σύγκριση με άλλους τομείς της οικονομίας, όπως άλλους κλάδους εξαγωγών, δεν μπορεί να υιοθετηθεί χωρίς επιπλέον ανάλυση. Αυτό καθιστά ιδιαίτερα δύσκολη την ανάδειξη της σημαντικότητας των επιδράσεων του τουρισμού στην οικονομία.

2) Η προσέγγιση με τη μέθοδο Κόστους-Οφέλους είναι περισσότερο αξιόπιστη και μπορεί να συνεισφέρει ουσιαστικά στην άσκηση οικονομικής πολιτικής, όμως τα αποτελέσματά της μπορεί να αμφισβητηθούν λόγω του σημαντικού μειονεκτηματός της, ότι οδηγεί σε μερική και περιορισμένη ανάλυση. Είναι γεγονός ότι ο τουρισμός και τα απορρέοντα από αυτόν κόστη και οφέλη, σύμφωνα με τη μέθοδο cost-benefit, είναι ιδιαίτερα δύσκολο να ποσοτικοποιηθούν και να αξιολογηθούν σε ένα οικονομικό μοντέλο. Η δυσκολία αυτή είναι εντονότερη όταν πρόκειται για μια συγκεκριμένη μορφή τουρισμού, όπως ο Θαλάσσιος, λόγω της έλλειψης ή του περιορισμένου αριθμού στοιχείων.

3) Η προσέγγιση των Τουριστικών Πολλαπλασιαστών παρουσιάζει διακυμάνσεις που αποδίδονται σε διάφορες αιτίες, οι κυριότερες από τις οποίες είναι: Τα μεθοδολογικά σφάλματα που οφείλονται στους διάφορους ορισμούς του πολλαπλασιαστή, οι διαφορετικές μέθοδοι εκτίμησης των εκροών που οφείλονται στις εισαγωγές, καθώς και οι στατιστικές ανεπάρκειες και διαφοροποιήσεις. Η χρησιμοποίηση του πολλαπλασιαστή προϋποθέτει την αποδοχή περιορισμών, αφού μπορεί να επηρεαστεί από ιδιόμορφους παράγοντες που χαρακτηρίζουν την τουριστική δραστηριότητα, όπως τη συνεχή άνοδο τιμών και την ανελαστικότητα της προσφοράς. Οι μέθοδοι εκτίμησης του πολλαπλασιαστή έχουν υποστεί αρκετές αμφισβητήσεις σε πολλά τους σημεία, διότι για παράδειγμα δεν διευκρινίζει η περίοδος εκτίμησης, υπερεκτιμώνται οι πραγματικές αξίες, και αναφέρονται στις συνολικές δαπάνες χωρίς την αφαίρεση του εισοδήματος λόγω των εισαγωγών.

4) Η προσέγγιση των οικονομικών επιδράσεων του τουρισμού στο σύνολο της οικονομίας είναι δύσκολο να εκτιμηθεί με τη χρήση Οικονομικών Μοντέλων, καθώς η κατασκευή τους θα πρέπει να προβλέπει και να προσφέρει μια πλήρη εικόνα της λειτουργίας του οικονομικού συστήματος. Μοντέλα μπορούν να κατασκευαστούν για κάθε τομέα της οικονομίας, τα οποία μπορεί να επικεντρώνονται σε συνολική ή μερική εκτίμηση των επιδράσεων, ανάλογα με το στόχο της έρευνας (WTO,1986). Η χρησιμότητα των αποτελεσμάτων από μια οικονομική προσέγγιση θα εκτιμηθεί από την ακρίβεια κάθε κλαδικής εξίσωσης που περιλαμβάνεται στο μοντέλο, ενώ ο βαθμός της αντικειμενικότητας δε θα μπορεί να εκτιμηθεί απόλυτα (WTO,1986). Άρα, απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή για να επιτευχθεί η εκτίμηση των ενδοτομεακών συγκρίσεων.

5) Η σύνθεση και το μέγεθος της Τουριστικής Κατανάλωσης επηρεάζονται και υπόκειται σε διακυμάνσεις, ανάλογα με το χωρικό και χρονικό προσδιορισμό της τουριστικής μετακίνησης και τη μορφή του πραγματοποιούμενου τουρισμού. Το ύψος και η διάρθρωση των τουριστικών δαπανών επηρεάζονται από παράγοντες όπως η ηλικία, το φύλο, το μέγεθος του νοικοκυριού, το εισόδημα, ο τόπος προέλευσης, η κοινωνικο-επαγγελματική κατηγορία, η διάρκεια παραμονής κ.ά. Είναι απαραίτητη επομένως η τμηματοποίηση των τουριστών σύμφωνα με τους παραπάνω παράγοντες για την

ακριβέστερη εκτίμηση των καταναλωτικών δαπανών των διαφόρων κατηγοριών τουριστών.

6) Η ανάλυση Input-Output μπορεί να αποτελέσει εργαλείο εκτίμησης του βαθμού ή του μεγέθους των οικονομικών ενδοεπιδράσεων των διαφόρων κλάδων της οικονομίας. Τα μοντέλα Input-Output βασίζονται σε ένα σύνολο λογαριασμών διπλής εισόδου από το οποίο μπορούν να προκύψουν τιμές πολλαπλασιαστών. Η τεχνική αυτή έχει αρκετά πλεονεκτήματα σε σχέση με άλλες – εναλλακτικές μεθόδους. Το πρώτο και σημαντικότερο πλεονέκτημα είναι η συνολική εικόνα της οικονομίας που προσφέρει στον ερευνητή. Εκτός αυτού, επιδεικνύει πώς κάθε κλάδος της οικονομίας επιδρά στους άλλους και πώς επηρεάζεται κάθε βιομηχανικός κλάδος, άμεσα ή έμμεσα, από εξωγενείς για τον ερευνητή παράγοντες.

Το μοντέλο Εισροών-Εκροών χρησιμοποιείται ως εργαλείο για τον υπολογισμό των θέσεων εργασίας που απαιτεί η αγορά, του εισοδήματος που αποφέρει ο Τουρισμός, των περιφερειακών και τοπικών φόρων και άλλων οικονομικών μεγεθών. Παρά τη χρησιμότητα της μεθόδου Εισροών-Εκροών για την ανάλυση των διατομεακών σχέσεων της παραγωγής σε μια οικονομία, παρατηρούνται σημαντικές δυσκολίες στον προσδιορισμό των επιδράσεων και της διασύνδεσης του τουρισμού με τους άλλους τομείς της οικονομίας, οι οποίες οφείλονται στην έλλειψη διάκρισης και μέτρησης των επιμέρους κλάδων του τουρισμού, γεγονός που δεν επιτρέπει την εμφάνιση του τουρισμού στους πίνακες του ΑΕΠ και των Εισροών-Εκροών ως αυτοτελούς οικονομικής δραστηριότητας (Λαγός Δ. 2005:284). Τα συμπεράσματα από την εφαρμογή του μοντέλου Εισροών-Εκροών αποδεικνύουν ότι μπορεί εκτός της ποσοτικής μέτρησης των επιδράσεων του τουρισμού σε μια οικονομία, να συμβάλει και στη διαμόρφωση της τουριστικής πολιτικής μιας χώρας.

Η μεγαλύτερη δυσκολία εφαρμογής της μεθόδου βρίσκεται στη σχέση μεταξύ των θεωρητικών κανόνων επεξεργασίας των πινάκων και της διαθέσιμης στατιστικής πληροφόρησης. Ο προσδιορισμός του οικονομικού περιεχομένου του τουριστικού τομέα είναι πρωταρχικής σημασίας για τον καθορισμό των τομέων που σχετίζονται με την τουριστική δραστηριότητα. Η ανεπάρκεια στατιστικών στοιχείων του τουριστικού τομέα καθιστά απαραίτητη τη διενέργεια ειδικών ερευνών στους τουρίστες (Lagos D., 1999:143-154).

7) Το μοντέλο SAM αποτελεί μια εναλλακτική μέθοδο, βασισμένη στη θεωρία Εισροών-Εκροών και επινοήθηκε από τους Bulmer-Thomas, (1982) και Pyatt and Round, (1985). Το μοντέλο αυτό έχει τρία πλεονεκτήματα. 1) Καθορίζει τη δομή μιας οικονομίας όσον αφορά τη συσχέτιση σε μια περιφέρεια μεταξύ Παραγωγής, Κατανομής Εισοδήματος και Ζήτησης (Thorbecke 1985:207-256). 2) Παρέχει ένα συνοπτικό πλαίσιο σύνθεσης και αναπαραγωγής των δεδομένων για την τοπική οικονομία, όταν σε πολλές περιπτώσεις τα οικονομικά στοιχεία και δεδομένα των περιφερειών συλλέγονται και επεξεργάζονται από διαφορετικές υπηρεσίες και σε διαφορετικές μορφές (Thorbecke 1985: 207-256). 3) Επιτρέπει τον υπολογισμό των πολλαπλασιαστών: α) Τύπου I, για την εκτίμηση των άμεσων και έμμεσων επιδράσεων της παραγωγής σε μια περιφερειακή οικονομία (Briassoulis 1991, Fletcher 1989, Miller και Blair 1985), β) Τύπου II, για την μέτρηση των σημαντικών οικονομικών επιδράσεων που προκαλούνται από την κατανάλωση των νοικοκυριών μέσω της διάθεσης του εισοδήματός τους (Miller και Blair

1985), και γ) SAM, με τον οποίο «κλείνει» η υπο-μήτρα των ενδοκλαδικών συναλλαγών (Stone, 1985 και Bulmer-Thomas 1982)

Το μοντέλο SAM έχει εφαρμοστεί για τη διερεύνηση της δομής εθνικών και περιφερειακών οικονομιών (Pyatt and Round 1985). Οι Subramanian και Sadoulet το 1990 (p.p.131-173) και Alderman, Taylor και Vogel το 1988 (p.p.5-24) αναφέρουν πώς ένα μοντέλο SAM μπορεί να αναπτυχθεί για μικρές – περιφερειακές οικονομίες οι οποίες συγκροτούνται από μικρής κλίμακας παραγωγικές δραστηριότητες. Το μοντέλο SAM έχει εφαρμοστεί για την διερεύνηση των οικονομικών επιδράσεων του τουρισμού στην περιοχή Guaraquecaba της Βραζιλίας από τον John Wagner (Καθηγητή του SUNY, Πανεπιστήμιο της πολιτείας της N.Y.) το 1997. Επίσης έχει εφαρμοστεί ως ολοκληρωμένο μακροοικονομικό μοντέλο για την ανάλυση της φτώχειας στο Καμερούν, από τους Emini A.Christian και Fofack Hippolyte, το Φεβρουάριο του 2004. Τον Απρίλιο (13-15) του 2000, στο διεθνές συνέδριο που διοργάνωσε το Southern Regional Science Association στο Μαϊάμι της Φλόριδας, ανακοινώθηκε η εισήγηση του Matthew J. Fannin³⁷ με θέμα «Construction of a Social Accounting Matrix for County Fermanagh, Northern Ireland».

Αν και η μέθοδος Input-Output ουσιαστικά υπολογίζει τα ίδια μεγέθη, η μέθοδος SAM είναι μια πιο εμπειρισταωμένη και αναλυτική μεθοδολογία και μάλλον το μοντέλο Input-Output μπορεί να θεωρηθεί υποσύστημα του μοντέλου SAM (Wagner J. E., 1997:592-608). Στο μοντέλο SAM, όπως και στο μοντέλο Εισροών-Εκροών, η έλλειψη διάκρισης και μέτρησης των επιμέρους κλάδων του τουρισμού, η οποία δεν επιτρέπει την εμφάνιση του τουρισμού στους πίνακες του ΑΕΠ και στους πίνακες Εισροών-Εκροών της οικονομίας ως αυτοτελούς οικονομικής δραστηριότητας, θεωρείται το κύριο μειονέκτημα για την υιοθέτηση της μεθόδου.

8) Ο Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού ικανοποιεί πλήρως τον κύριο σκοπό της μέτρησης του τουριστικού τομέα, του προσδιορισμού των συνολικών εισπράξεων και της προστιθέμενης αξίας, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις άμεσες και έμμεσες δαπάνες που δημιουργεί η τουριστική δραστηριότητα.

Ο τουρισμός είναι μια δραστηριότητα τελικής ζήτησης, η ικανοποίηση της οποίας απαιτεί αγαθά και υπηρεσίες από διάφορους παραγωγικούς κλάδους. Οι πληροφορίες που παρέχουν οι πίνακες του ΔΛΤ βοηθούν στη λεπτομερή προσέγγιση και συμβάλλουν στη βελτίωση των πινάκων Εισροών-Εκροών, καθώς διασφαλίζουν μεγαλύτερη συνοχή (Smith L. J. St.,2000: 530-531).Ο ΔΛΤ παρέχει σημαντικές δυνατότητες για τη διεύρυνση της έρευνας των επιδράσεων του τουρισμού, σε τομείς όπως η Απασχόληση, το Περιβάλλον κ.ά. Η χρήση των πινάκων ΔΛΤ , προάγει την αξιοπιστία της ανάλυσης, που γίνεται με τους πίνακες Εισροών –Εκροών, για τον υπολογισμό των πολλαπλασιαστών, για τις έμμεσες επιδράσεις του τουρισμού όσον αφορά την προστιθέμενη αξία, την απασχόληση και τη διαβάθμιση των κλάδων της τουριστικής βιομηχανίας (Sebbar H.2001:139-151). Ο Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού στοχεύει στη συγκέντρωση και κατασκευή στατιστικών δεδομένων για την αναγκαιότητα της έρευνας, σε αναβαθμισμένη και εξελιγμένη μορφή. Η συγκρότηση του λογαριασμού στηρίζεται σε τρεις βασικούς άξονες. Ο πρώτος άξονας είναι μια μήτρα πανομοιότυπη με αυτή των πινάκων Εισροών-Εκροών η οποία

³⁷ Τον Απρίλιο του 2000 ο Matthew J. Fannin ήταν Graduate Research Assistant, στο Τμήμα Αγροτικής Οικονομίας στο University of Missouri-Columbia.

περιλαμβάνει συναλλαγές αγαθών και υπηρεσιών και την αρχική δομή των αποδόσεων που αποφέρει η παραγωγική δραστηριότητα. Ο δεύτερος, τροφοδοτεί με ποσοτικούς δείκτες για χρηματικά και στατιστικά δεδομένα της απασχόλησης στον τουρισμό, αλλά και στους άλλους τομείς της οικονομίας. Ο τρίτος, συγκεντρώνει και ταξινομεί πληροφορίες που αφορούν στην τουριστική δραστηριότητα, όπως τιμές, ποσότητες, ποιότητα, κόστη εργασίας, αριθμό εργαζομένων (Sebbar H.2001:139-151).

Οι δυνατότητες του ΔΛΤ συγκριτικά με τους πίνακες Εισροών- Εκροών, δεν περιορίζονται στην προσθήκη συμπληρωματικών σειρών και στηλών, αλλά αποδεικνύουν την αδιαμφισβήτητη πλεονεκτική θέση του με τη δυνατότητα διεύρυνσης των αξόνων που τον συγκροτούν, στους οποίους μπορούν να περιληφθούν συσχετιζόμενα δεδομένα απαραίτητα για τη χρηματοοικονομική ανάλυση του τουρισμού. Συγκρινόμενος ο ΔΛΤ με τους πίνακες Εισροών- Εκροών όσον αφορά στην προσφορά, διαχωρίζει τα αγαθά από τις υπηρεσίες που προσφέρονται από τις τουριστικές δραστηριότητες και από άλλους κλάδους και διακρίνει την «τουριστική βιομηχανία» από τις υπόλοιπες βιομηχανίες της οικονομίας (WTO:Tourism Satellite Account, 1999: 45).

Η μέθοδος αυτή, μετά από εξελίξεις και βελτιώσεις που υπέστη, αποτελεί ένα ιδανικό εργαλείο για την εκτίμηση:

- Της τουριστικής κατανάλωσης ανά προϊόν και κατηγορία τουρισμού
- Της συνολικής τουριστικής κατανάλωσης
- Των λογαριασμών τουριστικής παραγωγής
- Της προσφοράς τουριστικών αγαθών και υπηρεσιών
- Της κεφαλαιουχικής δομής του τουρισμού
- Της τουριστικής απασχόλησης

Για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα οι παραπάνω μετρήσεις υπολογίζονταν κατά προσέγγιση και με σχετική ανακρίβεια, λόγω κυρίως της έλλειψης αξιόπιστων στοιχείων και της δυσκολίας να περιληφθεί ο τουρισμός στους πίνακες Εισροών-Εκροών της οικονομίας. Ο ΔΛΤ, παρά τις δυσκολίες μεθοδολογικής φύσης στην εφαρμογή του, την ανεπάρκεια μηχανισμών παρακολούθησης του τουριστικού φαινομένου και την αμφισβητούμενη φερεγγυότητα των διαθέσιμων στατιστικών, εκτιμάται ότι προσεγγίζει σε ικανοποιητικό βαθμό την οικονομική πραγματικότητα του τουρισμού.

Ο Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού είναι μια **ολιστική προσέγγιση** που παρέχει μια σφαιρική εικόνα του τουρισμού σε σχέση με τους άλλους κλάδους της οικονομίας και επιτρέπει σχετικές συγκρίσεις. Επίσης, παρέχει περισσότερα από μια απλή αναπαραγωγή και ανατύπωση ροής οικονομικών δεδομένων που παρέχουν οι εθνικοί λογαριασμοί. Κατά συνέπεια ο Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού είναι ένα ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα, που χρησιμοποιείται για να δώσει μια συνολική εκτίμηση της συμβολής της τουριστικής δραστηριότητας στην εθνική και περιφερειακή οικονομία. Είναι ένα από τα βασικότερα εργαλεία προσέγγισης του τουριστικού φαινομένου, αφού συγκεντρώνει, ταξινομεί και διασυνδέει τα στατιστικά στοιχεία που περιγράφουν όλες τις σημαντικές πτυχές του τουρισμού, ως ενιαίας και διακριτής δραστηριότητας του οικονομικού συστήματος της χώρας (Λαγός Δ., 2005:402).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΟΥ ΠΛΑΣΙΟΥ ΤΟΥ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Υπάρχουν διάφορες χώρες που έχουν αναπτύξει ΔΛΤ που περιλαμβάνουν τουλάχιστον τους πίνακες 1, 2, 4, 5 και 6. Ο Καναδάς παραμένει ηγέτης, έχοντας αναπτύξει ακόμα και περιφερειακούς ΔΛΤ. Άλλες χώρες με αρκετά προηγμένα προγράμματα ΔΛΤ είναι η Νέα Ζηλανδία, η Αυστραλία, οι ΗΠΑ και το Μεξικό. Μεταξύ των Ευρωπαϊκών χωρών που χαρακτηρίζονται προηγμένες στην ανάπτυξη ΔΛΤ είναι η Αυστρία, η Νορβηγία, η Ελβετία και η Ισπανία. Η πρόσφατη υποστήριξη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για συγκεκριμένο πρόγραμμα ανάπτυξης ΔΛΤ, επιδιώκει να προχωρήσουν και άλλα κράτη της ΕΕ στο στάδιο της ανάπτυξης του Δορυφορικού Λογαριασμού τους. Μερικές χώρες έχουν προχωρήσει ένα βήμα πιο πέρα. Παράλληλα με την περιφερειοποίηση του Δορυφορικού Λογαριασμού του, ο Καναδάς έχει ένα σύνολο δεικτών που αξιολογούνται στο ΔΛΤ και παρέχουν ενημερωμένες πληροφορίες για τον τουρισμό (λόγω της ανάγκης για μια εκτενή ακολουθία των στοιχείων, τυπικά οι ΔΛΤ δεν δημοσιεύονται πριν από αρκετά έτη μετά από το έτος αναφοράς). Η Ισπανία και η Νορβηγία έχουν αναπτύξει επίσης περιφερειακούς Δορυφορικούς Λογαριασμούς Τουρισμού (Tourism Satellite Accounts First Steps–UK, 2004: vi).

Η διαχρονική εξέλιξη της εμφάνισης του ΔΛΤ διεθνώς έχει ως ακολούθως:

- 1983: Προβληματισμός για την εκτίμηση των οικονομικών αποτελεσμάτων του τουρισμού στα πλαίσια του SNA. (ΠΟΤ)
- 1980-1990: Προσπάθειες να βελτιωθούν οι μεθοδολογίες για την εκτίμηση των επιδράσεων του τουρισμού, με πρακτική εφαρμογή ΔΛΤ (Στατιστική Υπηρεσία Καναδά).
- 1991: Το εγχειρίδιο για τους οικονομικούς λογαριασμούς τουρισμού (TEA) αποτέλεσε την πρώτη διεθνή προσέγγιση στη μέτρηση του τουρισμού (ΟΟΣΑ).
- 1991: Διεθνής αναγνώριση και αρχή της ανάπτυξης ΔΛΤ από τις διάφορες χώρες, κατά τη διάρκεια της Διεθνούς Διάσκεψης των στατιστικών τουρισμού στην Οτάβα.
- 1994: Ο Ο.Η.Ε και ο ΠΟΤ αντικαθιστούν τις «Οδηγίες των στατιστικών του τουρισμού» με το «ΔΛΤ: Μεθοδολογικό πλαίσιο» που γίνεται αποδεκτό επίσης από τον ΟΟΣΑ και την EUROSTAT.
- 1994: Δημοσίευση του Καναδικού ΔΛΤ (CTSA) (Meis, 1999:1518)
- 1998 και 1992: Δημοσιεύθηκε ο αρχικός ΤΔΛΤ (TSA) των ΗΠΑ, που βασίστηκε στους ορισμούς του ΠΟΕ και του ΟΟΣΑ.
- 1998: Το Μεξικό καθιέρωσε το Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού (ΜΔΛΤ) (MTSA) ως επέκταση του Συστήματος των Εθνικών Λογαριασμών.
- 1999: Η στατιστική υπηρεσία της Νέας Ζηλανδίας ανέπτυξε τον πρώτο Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού της (ΔΛΤ 95).
- 1999: Ομόφωνη απόφαση, ότι οι ΔΛΤ θα ήταν το μέλλον για τη μέτρηση των οικονομικών επιδράσεων του τουρισμού, από 120 χώρες κατά τη διάρκεια της διάσκεψης του ΠΟΤ στη Νίκαια (Smith L.J.Step., 2000:530)
- 2000: Δημοσίευση του «Εγχειριδίου για τον ΔΛΤ και την Απασχόλησης» (ΟΟΣΑ)

2001: Δημοσίευση του «Προτεινόμενου μεθοδολογικού πλαισίου για το ΔΛΤ» (OECD 2000, and UK Tourism Satellite Account-First Steps Project, 2004:15)

4.2 Η ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΔΛΤ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Η Διεύθυνση Τουρισμού σε συνεργασία με τη Διεύθυνση των Προβλέψεων και τη Γενική Επιτροπή Τουρισμού της Γαλλίας εφάρμοσε το Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού το 1979 (Βαρβαρέσος Σ., 2000:252-253), με ιδιαίτερα ικανοποιητικά αποτελέσματα. Αναγνωρίστηκε επίσημα το 1988. Μια έρευνα μεταφορών πραγματοποιήθηκε το 1993/94 από το INSEE (Εθνικό Ίδρυμα Στατιστικών και Οικονομικών Μελετών). Οι έρευνες συνόρων είναι η βασική πηγή πληροφοριών για τον τουρισμό από τους μη κατοίκους στη Γαλλία, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν το 1989-1991, το 1993-94, το 1996 και το 2000. Ο ΔΛΤ της Γαλλίας είναι σε στάδιο εφαρμογής από το 2002-2003.

Στην Αυστρία, οι ΤΕΑ χρησιμοποιήθηκαν ως αφετηρία για την ανάπτυξη του ΔΛΤ. Αποτελέσματα υποβλήθηκαν για τα έτη αναφοράς 1985, 1990, 1993 και 1996. Επιπλέον, οι εκτιμήσεις του μεριδίου των χαρακτηριστικών τουριστικών βιομηχανιών στο ΑΕΠ της συνολικής οικονομίας υπολογίστηκαν για το 1993 και 1996 και ολοκληρώθηκαν το 1999.

Η Δανέζικη Επιτροπή Τουρισμού έχει δημοσιεύσει εκθέσεις σχετικά με τα οικονομικά αποτελέσματα του τουρισμού στη Δανία το 1998, το 1999 και το 2000.

Το Ισλανδικό Εθνικό Οικονομικό Ίδρυμα (NEI) είναι στο στάδιο της εφαρμογής της πιο πρόσφατης έκδοσης του συστήματος των εθνικών λογαριασμών (SNA93) και του εναρμονισμένου ευρωπαϊκού συστήματος λογαριασμών του 1995 (ESA95).

Ο Νορβηγικός ΔΛΤ (εθνικός και περιφερειακός) είναι βασισμένος στους αναθεωρημένους ετήσιους λογαριασμούς και συμφωνεί επίσης με το SNA93 και το ESA95. Η πολύ καλή ανάπτυξη του πλαισίου του ΔΛΤ για το διάστημα 1988 και 1997 έχει ολοκληρωθεί, ενώ έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος ως προς τη δημιουργία περιφερειακού πλαισίου και ως προς τα μέσα μοντελοποίησης (Braendvag, Dybedal, Johansen και Sorenen, 2001).

Ο Πολωνικός ΔΛΤ είναι βασισμένος στο εγχειρίδιο για τους οικονομικούς λογαριασμούς τουρισμού του ΟΟΣΑ του 1991. Εντούτοις, ο Πολωνικός ΔΛΤ έχει τροποποιηθεί ελαφρώς και περιορίζεται σε τέσσερις πίνακες.

Το 1999, το Εθνικό Ινστιτούτο Στατιστικής, η Τράπεζα της Ισπανίας και το Instituto de Estudios Turisticos (IET) συνεργάστηκαν, με στόχο έναν Ισπανικό Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού στα πλαίσια των εθνικών λογαριασμών (ESA95). Είναι στο στάδιο της εφαρμογής από το 2002-2003.

Η Σουηδία άρχισε την παραγωγή ΔΛΤ το 1995 για τα έτη αναφοράς 1990-1994. Εκτιμήσεις γίνονται επίσης για τα έτη 1995, 1996 και 1997, βάσει του SNA93 και του ESA95. Ο ΔΛΤ βρίσκεται στην πλήρη εφαρμογή του.

Η Ελβετία συμμετείχε στις μεθοδολογικές προσεγγίσεις του ΟΟΣΑ που οδήγησαν στην κατασκευή των οικονομικών λογαριασμών τουρισμού (ΤΕΑ). Ο ΔΛΤ αναπτύχθηκε σε πειραματικό στάδιο για το 1998 και δημοσιεύθηκε το 2003.

Τουριστικές έρευνες έχουν διεξαχθεί στο Ηνωμένο Βασίλειο, αλλά δεν έχει καταρτιστεί ένας ενιαίος ΔΛΤ. Η Αρχή Τουρισμού της Μεγάλης Βρετανίας είναι στο στάδιο της κατασκευής του πλαισίου ενός εθνικού ΔΛΤ.

Η Φινλανδία είναι στο στάδιο της κατασκευής ενός πειραματικού ΔΛΤ από το 2002.

Η Ολλανδία και το Βέλγιο είναι στο στάδιο της έρευνας για την εφαρμογή ΔΛΤ με την υποστήριξη της ΕΕ (2002).

ΠΙΝΑΚΑΣ 16.
ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΔΛΤ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ 2002-03

State	TSA development
Austria	TSA available for 1999, with some information updated to 2000 and 2001.
Norway	Well developed TSA framework for intervals between 1988 and 1997. Good progress towards regional framework and modelling tools.
Switzerland	TSA pilot study completed for 1998, and published in 2003.
UK	No national TSA framework, but several UK regions have pilot TSAs, or have attempted to develop tourism industry vectors in Input-Output tables. National framework now in development with EU (DG Enterprise) support.
Finland	Began process on constructing pilot TSA accounts in 2002/3.
Spain	TSA implementation projects under way in 2002-03.
France	TSA implementation projects under way in 2002-03.
Italy	Feasibility study under way to develop TSA with EU grant support (DG Enterprise) provided in 2002 to assist Istituto Nazionale di Statistica with project.
Belgium	Feasibility study under way to implement TSA with EU grant support provided in 2002 to Toerisme Vlaanderen.
Netherlands	Feasibility study under way to implement TSA with EU grant support provided in 2002 to Central Bureau voor de Statistiek.
Sweden	TSA fully implemented.

Source: Tourism Satellite Accounts First Steps – United Kingdom, 2004, p.19

4.3 ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΔΛΤ & ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ

Στο κεφάλαιο αυτό παρατίθενται τα διαθέσιμα τελικά ή προσωρινά αποτελέσματα από την εφαρμογή του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού σε διάφορες χώρες.

ΚΑΝΑΔΑΣ

Η προσπάθεια που είχε αναλάβει ο Καναδάς στο διάστημα της δεκαετίας του '80 και της δεκαετίας του '90 έχει συμβάλει στη θεμελίωση της θέσης του ΔΛΤ ως πρωταρχικού εργαλείου για την οικονομική εκτίμηση του τουρισμού. Είναι προφανές ότι χωρίς την επίδειξη της πρακτικής εφαρμογής που παρέχεται από τη Στατιστική Υπηρεσία του Καναδά και την Καναδική Επιτροπή Τουρισμού, η ανάπτυξη του ΔΛΤ παγκοσμίως θα ήταν λιγότερο προηγμένη. Το 1984, η Καναδική Κρατική Ομάδα Εργασίας με αρμοδιότητα τα Στοιχεία Τουρισμού συνέλαβε τη Γαλλική ιδέα των «Δορυφορικών Λογαριασμών» και το 1994 ήλθε στο φως ο πρώτος **Καναδικός Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού**, με τη δημοσίευση στοιχείων του 1988. Για πρώτη φορά, μπορούσαν να γίνουν οριστικές εκτιμήσεις για σημαντικές οικονομικές μεταβλητές. Τα αρχικά αποτελέσματα του Καναδικού ΔΛΤ αποκάλυψαν πληροφορίες για:

- Την πλήρη αλληλένδετη οικονομική δομή της δραστηριότητας του τουρισμού στον Καναδά.
- Τη συμβολή του τουρισμού στην προστιθέμενη αξία (που ήταν μεγαλύτερη από το αναμενόμενο).
- Το μερίδιο της εξαρτώμενης από τον τουρισμό απασχόλησης, το οποίο αποδείχθηκε ακόμα μεγαλύτερο από αυτό της προστιθέμενης αξίας.

- Τη σημασία του τουρισμού ως μοχλού εξαγωγών.
- Τη σημασία του εσωτερικού τουρισμού, που αφορά στο 80% της συνολικής κατανάλωσης του τουρισμού.

Ο πίνακας 17 παρέχει μερικά ενδεικτικά αποτελέσματα από τον Καναδικό ΔΛΤ για το 1988. Από τα αρχικά αποτελέσματά του, οι αρμόδιοι για χάραξη πολιτικής θα μπορούσαν επίσης να κρίνουν το επίπεδο των φόρων που προέρχονται από τη δραστηριότητα του τουρισμού και να διακρίνουν άλλα χαρακτηριστικά γνωρίσματα. Παραδείγματος χάριν, αποκαλύφθηκε ότι ο Καναδάς έχει ένα «αρνητικό ισοζύγιο τουρισμού», με τον εξερχόμενο τουρισμό να παρουσιάζει μεγαλύτερη εκροή από τα χρήματα που εισέρρεαν από τους εισερχόμενους τουρίστες. Επιπλέον, ο ΔΛΤ επιβεβαίωσε τα ανέκδοτα στοιχεία, ότι η απασχόληση τουρισμού ήταν «χαμηλής προστιθέμενης αξίας», με την παραγωγικότητα σημαντικά χαμηλότερη από ότι για τους «μη-τουριστικούς» τομείς. Εντούτοις, ακόμη και εδώ ο ΔΛΤ παρουσίασε μια πρόσθετη λεπτομέρεια, δηλ. την παραγωγικότητα στις σχετικές με τον τουρισμό υπηρεσίες μεταφορών να είναι πραγματικά πάνω από το μέσο όρο οικονομίας. Αυτές οι πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τη θέση του τουρισμού στον Καναδά συνέβαλαν σε μια αλλαγή της κυβερνητικής πολιτικής, ακριβώς δύο μήνες μετά από τη δημοσιοποίηση του ΔΛΤ, οπότε και ο τουρισμός προσδιορίστηκε ως βασική στρατηγική βιομηχανία (Meis, 1999).

ΠΙΝΑΚΑΣ 17.
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΔΛΤ ΤΟΥ ΚΑΝΑΔΑ, 1988

Μεταβλητή	
Τουριστική Κατανάλωση – Τελική Ζήτηση	\$22,7 δις
Τουριστική Κατανάλωση –Ενδιάμεση (business tourism etc.)	\$7,6 δις
Συνολική Τουριστική Κατανάλωση	\$30,3 δις
Προστιθέμενη Αξία Τουρισμού (% συνολικής Π.Α.)	\$13.3 δις (2.5%)
Εξαγωγές Τουρισμού (% συνολικών εξαγωγών)	\$6,5 δις (4%)
Τουριστική Απασχόληση (% συνολικής απασχόλησης)	467.000 (5%)
Ισοζύγιο Τουρισμού	-\$3,9 δις

Πηγή: Meis (1999)

ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

Οι πίνακες του **Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού για το Ηνωμένο Βασίλειο** περιέχουν στοιχεία για το 2000. Στη συνέχεια, αυτοί χρησιμοποιούνται ως συγκριτική μέτρηση επιδόσεων για τις πιο ενημερωμένες εκτιμήσεις. Τα πρώτα αποτελέσματα από τον ΔΛΤ παρατίθενται στον Πίνακα 18.

Τα πρώτα στοιχεία για το πρόγραμμα του ΔΛΤ υπολογίζουν ότι οι τουρίστες κατανάλωσαν αγαθά και υπηρεσίες αξίας £ 89,6 δις το 2000. Συνολικά £16,1 δις αποδόθηκαν στον εισερχόμενο τουρισμό για το έτος 2000. Αυτό το ποσό μοιράστηκε σχεδόν εξίσου μεταξύ των επισκεπτών για διακοπές (£ 5,5 δις), για επαγγελματικούς λόγους (£ 4,9 δις) και για επίσκεψη σε φίλους και συγγενείς / και άλλους λόγους (£ 5,6 δις). Από τις συνολικές δαπάνες, πάνω από το μισό μοιράστηκε μεταξύ των υπηρεσιών στέγασης (28%) και της κατανάλωσης σε γεύματα και ποτά (25%). Τα λιανικά περιθώρια κέρδους αποτέλεσαν το 15%.

Τα συνδεδεμένα με τον τουρισμό προϊόντα αποτέλεσαν το 7% του συνόλου των δαπανών. Οι υπηρεσίες που αποτελούν ένα ουσιαστικό ποσοστό των τουριστικών δαπανών και περιλαμβάνουν ταχυδρομικές και τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες, οικονομικές και ασφαλιστικές υπηρεσίες, υπηρεσίες ενοικίασης και

υγειονομικές, πληρώνονται από τους τουρίστες και υπό αυτήν τη μορφή αυτές οι δαπάνες αποτελούν εξαγωγές. Εν τω μεταξύ, σχεδόν 1/5 δαπανήθηκε σε μη συνδεδεμένα με τον τουρισμό αγαθά και υπηρεσίες που δίνουν έμφαση στο ευρύ φάσμα των δραστηριοτήτων επάνω στο οποίο επιδρά ο τουρισμός. Οι δαπάνες ποίκιλαν αρκετά, ανάλογα με τον τύπο του τουρίστα. Παραδείγματος χάριν, οι επισκέπτες επαγγελματικού σκοπού δαπάνησαν το μεγαλύτερο ποσοστό για στέγαση, περίπου 37%, και λιγότερο για αναψυχή.

ΠΙΝΑΚΑΣ 18.

ΠΡΩΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΔΛΤ ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ (2000)

Συνολική Τουριστική κατανάλωση (εκ της οποίας...)	£89,6 δις
Εισερχόμενων (Αλλοδαπών) Τουριστών	£16,1 δις
Εγχώριων (κατοίκων UK) τουριστών + δαπάνες πριν και μετά το ταξίδι στο εξωτερικό	£41,8 δις
Ημερήσιων Επισκεπτών	£31,7 δις
Τουριστικό Ισοζύγιο	-£11,4 δις
Συνολική Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία Τουρισμού (ποσοστό της συνολικής ΑΠΑ του Ηνωμένου Βασιλείου)	£32,0 δις (3,8%)

Πηγή: UK Tourism Satellite Account, First Steps Project, 2004, Welsh Economy Research Unit, UK National Accounts, Office for National Statistics

Στον Πίνακα 19 παρατίθεται η Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία του Τουρισμού για τα έτη 2000 έως 2003 σε τρέχουσες τιμές, καθώς και η συμμετοχή της στη συνολική Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία της οικονομίας του Ηνωμένου Βασιλείου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 19.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ, ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ 2000 – 2003

	2000	2001	2002	2003
Τουριστική Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (τρέχουσες τιμές £)	£32,0 δις	£31,5 δις	£32,2 δις	£32,8 δις
Ποσοστιαία Μεταβολή	-	-1,5%	2,1%	1,9%
Ποσοστό της συνολική ΑΠΑ του ΗΒ	3,8%	3,6%	3,5%	3,4%

Πηγή: UK Tourism Satellite Account, First Steps Project, 2004

ΠΙΝΑΚΑΣ 20.

ΔΕΙΚΤΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

SIC (Standard Industrial Classifications)	Τουριστικές Βιομηχανίες	Βιομηχανίες για το ΔΛΠ	Δείκτες Βιομηχανίας
55.1, 55.2	Καταλύματα	Καταλύματα	58%
55.3, 55.4	Εστιατόρια, Καφέ, Μπαρ, κλπ	Εστιατόρια, Καφέ, Μπαρ, κλπ	40%
63.3	Ταξιδιωτικά Γραφεία κλπ	Ταξιδιωτικά Γραφεία κλπ	58%
92.5	Μουσεία κλπ	Όλα τα είδη Αναψυχής	10%
92.6, 92.7	Σπορ & άλλη Αναψυχή		
		Σιδηροδρομικές Μεταφορές	15%
		Άλλες Χερσαίες Μεταφορές	8%
		Θαλάσσιες Μεταφορές	35%
		Αεροπορικές Μεταφορές	63%
		Άλλες Υπηρεσίες Μεταφορών	2%
		Ενοικιάσεις Μεταφορικών Μέσων	2%

Πηγή: UK Tourism Satellite Account, First Steps Project, 2004

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Τα αποτελέσματα του **Αυστραλιανού Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού** (ATSA) έχουν δύο διαστάσεις. Τα κύρια αποτελέσματα της πρώτης διάστασης του ATSA είναι:

- Η προστιθέμενη αξία τουρισμού (TVA).
- Η προστιθέμενη αξία τουρισμού ως ποσοστό του συνολικού ΑΕΠ.
- Το τμήμα τουρισμού της προστιθέμενης αξίας των σημαντικών σχετικών με τον τουρισμό κλάδων (στέγαση, εστιατόρια και καφετέριες, αεροπορικές μεταφορές).
- Δαπάνες από τους αλλοδαπούς επισκέπτες (βάσει της χώρας προέλευσης) και από Αυστραλούς που ταξιδεύουν στο εξωτερικό.
- Συνολικές δαπάνες επαγγελματικού τουρισμού.
- Αμοιβές και λειτουργικό πλεόνασμα των σχετικών με τον τουρισμό κλάδων.
- Δαπάνες τουρισμού ανά τύπο προϊόντος (στέγαση, μεταφορά, γεύματα) και ανά κλάδο προσφοράς.
- Έμμεσοι φόροι και επιχορηγήσεις για τους σχετικούς με τον τουρισμό κλάδους.
- Ζήτηση εισαγωγών για τους σχετικούς με τον τουρισμό κλάδους.

Η δεύτερη διάσταση παρέχει ένα σύνολο στοιχείων που επιτρέπει την περιγραφή της σχέσης μεταξύ των οικονομικών μεταβλητών της πρώτης διάστασης και των ακόλουθων στοιχείων:

- Απασχόληση στους σχετικούς με τον τουρισμό κλάδους.
- Χαρακτηριστικά της απασχόλησης.
- Αριθμός ημεδαπών επισκεπτών.
- Αριθμός εισερχομένων αλλοδαπών και εξερχομένων ημεδαπών επισκεπτών.

Θα παρασχεθούν επίσης τα αποτελέσματα της αναλυτικής εργασίας που ανέλαβε το Australian Bureau of Statistics (ABS).

Στον Πίνακα 21 που ακολουθεί, εμφανίζονται τα κυριότερα αποτελέσματα από την εφαρμογή του Αυστραλιανού ΔΛΤ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 21. ΒΑΣΙΚΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ					
			Πρόσφατα Στοιχεία	Ποσοστιαία Μεταβολή	
	Μονάδα	Περίοδος	Τιμή	Προηγού- μενης περιόδου	Αντίστοιχης περιόδου προηγούμε- νου έτους
Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού (a)					
Ακαθάριστο Εγχώριο Τουριστικό Προϊόν	\$ δις	2000-01	31,8	..	14,2
Ποσοστό Τουρισμού στο ΑΕγχΠ (b)	%	2000-01	4,7	..	0,3
Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) Τουρισμού (c)	\$ δις	2000-01	26,3	..	5,9
Ποσοστό Τουρισμού στην ΑΠΑ (b)	%	2000-01	4,3	..	-
Κατανάλωση Αλλοδαπών Τουριστών	\$ δις	2000-01	17,1	..	17,0
Ποσοστό Τουρισμού στις Εξαγωγές Αγαθών & Υπηρεσιών (b)	%	2000-01	11,2	..	-0,4
Τουριστική Κατανάλωση (d)	\$ δις	2000-01	71,2	..	10,1
Κύκλος Εργασιών Λιανικών Πωλήσεων (e)					

Φιλοξενίας & Υπηρεσιών					
Ξενοδοχεία & Clubs	\$ εκατ	Σεπτ 2002	1.344,4	-2,2	5,3
Καφέ & Εστιατόρια	\$ εκατ	Σεπτ 2002	792,7	-5,6	14,6
Ειδικές Τουριστικές Υπηρεσίες	\$ εκατ	Σεπτ 2002	215,8	-4,6	1,2
Δείκτης Τιμών (f)					
Ταξίδια Τουρισμού & Καταλύματα	1989-90=100	4 ^ο Τρίμηνο 2002	131,0	1,8	12,9
Απασχόληση & Αποζημίωση Εργαζόμενων					
Απασχολούμενοι στον Τουρισμό (a)	'000	2000-01	551,0	..	3,0
Μερίδιο Τουρισμού στη Συνολική Απασχόληση (a)	%	2000-01	6,0	..	-
Καταλύματα Καφέ και Εστιατόρια					
Μέση Εβδομαδιαία Αποζημίωση (g)	\$	Αύγ 2002	388,4	-3,8	-1,3
Αναλογία Γυνακών/ Ανδρών Μέσης Εβδομαδιαίας Αποζημίωσης Πλήρους Απασχόλησης (g)(b)	%	Αύγ 2002	0,86	-	-
Ισοζύγιο Πληρωμών (h)					
Εξαγωγές Ταξιδιωτικών Υπηρεσιών	\$ εκατ	4 ^ο Τρίμηνο 2002	3558	13.9	-8.3
Εισαγωγές Ταξιδιωτικών Υπηρεσιών	\$ εκατ	4 ^ο Τρίμηνο 2002	-3,140	17.3	2.4
Ισοζύγιο Ταξιδιωτικών Υπηρεσιών	\$ εκατ	4 ^ο Τρίμηνο 2002	418	-6.5	-48.6
Νομισματικές Ισοτιμίες (i)					
\$ ΗΠΑ	προς \$ AUS	Sep 2002	0.5407	-3.6	11.3
¥ Ιαπωνίας	προς \$ AUS	Sep 2002	65.82	-1.2	14.0
€ (Ευρώ)	προς \$ AUS	Sep 2002	0.5469	-3.0	4.2
Πηγή: Australian Bureau of Statistics, 2002					
(a) Australian National Accounts: Tourism Satellite Account (cat. no. 5249.0).					
(b) Change is shown in terms of percentage points.					
(c) Tourism gross value added measures the value of tourism gross output at basic output at basic prices by all industries which supply tourism products, less the value of the inputs used in producing these tourism products. Gross value added is the preferred national accounts measure of industry production as it excludes taxes and subsidies on products.					
(d) Tourism consumption is the total consumption made by a visitor or on behalf of a visitor for and during his/her trip and stay at the destination.					
(e) Retail Trade, Australia (cat. no. 8501.0). For monthly reference periods, the previous period is three months prior to the current month. The previous period is therefore June 2002.					
(f) Consumer Price Index (cat. no. 6401.0); base year: 1989-90=100.					
(g) Average Weekly Earnings, States and Australia (cat. no. 6302.0).					
(h) Balance of Payments and International Investment Position, Australia (cat. no. 5302.0).					
(i) Average Monthly Exchange Rates, Australia Data Report (cat. no. 5654.0.40.001). Values shown are as at 7am (AEST) on the final trading day of the month.					

ΑΥΣΤΡΙΑ

Οι εκτιμήσεις της συμβολής του τουρισμού στο ΑΕΠ της Αυστρίας είναι βασισμένες στους πίνακες 1 και 2 του **Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού της Αυστρίας** (Franz Alfred, 1991). Η Αυστρία χρησιμοποιεί δύο διαφορετικές μεθόδους εκτίμησης για να παραγάγει το μερίδιο του τουρισμού. Τα αποτελέσματα ουσιαστικά δεν διαφέρουν και αυτό μπορεί να ληφθεί ως ένδειξη της συγκεκριμένης ευρωστίας των αποτελεσμάτων. Και στις δύο προσεγγίσεις, η παραγωγή της «βιομηχανίας τουρισμού» υποτίθεται ότι αφορά τους χαρακτηριστικούς παραγωγούς μόνο. Το μόνο τμήμα που εξετάζεται είναι η συμβολή στο ΑΕΠ των χαρακτηριστικών τουριστικών δαπανών.

Τα αποτελέσματα αυτά παρατίθενται στον Πίνακα 22.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 22.
ΜΕΡΙΔΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΟ ΑΕΠ ΑΥΣΤΡΙΑΣ, 1996**

Tourism industries	Table 1								Estimates (Implicit GDP from domestic tourism)		Share of tourism industries in total gross value added (GVA)	
	Gross output	GVA	Net ratio	Total supply	<i>Of which: tourism (without "other")</i>	Tourism ratio	Total domestic supply	<i>Of which: tourism</i>	A	B	A	B
	In billion ATS		In%	In bil	on ATS	In %	In bil	on ATS	In bill on ATS		In %	
	(1)	(2)	(3) = (2)/(1)	(4)	(5)	(6) = (5)/(4)	(7)	(8) = (7)/(6)	(9) = (8)/(3)	(10) = (2)/(6)	(11) related to (9)	(12) related to (10)
55 Hotels and restaurants	160.6	93.1	58.0	165.7	126.6	76.4	165.7	126.6	73.4	71.1	3.1	3.1
60 Land transport	102.1	67.6	66.2	122.3	15.4	12.6	115.3	14.5	9.5	8.5	0.4	0.4
601 Rail transport	21.7	14.3	65.9	21.5	6.7	31.2	18.9	5.9	3.9	4.5	0.2	0.2
602 Other land transport	79.6	53.0	66.6	96.5	8.7	9.0	92.0	8.3	6.6	4.6	0.2	0.2
61 Water transport	2.4	0.8	33.3	2.8	0.3	10.7	2.2	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0
62 Air transport	22.5	8.4	37.3	22.1	14.7	66.5	22.1	14.7	5.5	5.6	0.2	0.2
63 Supporting and auxiliary transport activities, activities of travel agencies	97.8	20.4	20.9	87.4	41.3	47.3	84.6	40.0	6.3	9.6	0.4	0.4
92(*) Recreational, cultural and sporting activities	58.2	38.8	66.7	62.5	7.4	11.8	61.3	7.3	4.8	4.6	0.2	0.2
Total	443.6	229.1	51.6	462.8	205.7	44.4	451.2	200.5	101.2	99.6	4.4	4.3
Total GVA	-	-	-	-	-	-	-	-	2331.3	2331.3	100.0	100.0

A = based on net ratio. B = based on tourism ratio. (*) market + non-market

Πηγή: OECD, 2000: 215

ΓΑΛΛΙΑ

Στη συνέχεια παρατίθενται ορισμένα από τα κυριότερα αποτελέσματα του **Γαλλικού Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού** (Direction du tourisme, 1998, 1999, 2000).

Το σύνολο των δαπανών των Γάλλων τουριστών και των αλλοδαπών τουριστών στη Γαλλία από τις χαρακτηριστικές δραστηριότητες του τουρισμού (T 0) το 1998, υπολογίστηκε σε 243 δισεκατομμύρια FRF. Η κατανάλωση από τους τουρίστες κατά τη διάρκεια της επίσκεψής τους (T1) εκτιμήθηκε σε 447 δισεκατομμύρια FRF. Η κατανάλωση εσωτερικού τουρισμού (T2) το ίδιο έτος, αντιπροσώπευε 612 δισεκατομμύρια FRF (7,3% του ΑΕΠ). Η σχετική με τον τουρισμό κατανάλωση (T3) που αφορά τους ημερήσιους εκδρομείς και δαπάνες της τοπικής πελατείας εκτιμήθηκε σε 762 δισεκατομμύρια FRF (1998). Η κατανάλωση του εισερχόμενου τουρισμού (T2) παρατίθεται στη συνέχεια στον Πίνακα 23.

ΠΙΝΑΚΑΣ 23.
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ (Τ2) 1998
(προσωρινά στοιχεία)

By tourists' country of origin	FRF billion	By-product	FRF
Non-residents	199.7	Hotels, cafes, restaurants	151.3
Residents	351.7	Leisure activities	35.1
Percentage of French residents ¹	61.1	Travel agencies	57.0
Total	612.5	Sundry	92.1
		Food	55.5
		Fictional rent	56.2
		Transport in France	130.3
		Other products	21.6
		Public authorities	13.4
		Total	612.5

Πηγή:: Tourism Directorate. 1. On trips abroad.

ΠΙΝΑΚΑΣ 24.
ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ

	Number of establishments affiliated with UNEDIC at 31/12/1998	UNEDIC salaried employment at 31/12/1998	Non-salaried employment in thousands (branch)	Investments in billions of FRF (branch)
Hotels and restaurants	121541	678.3	184.4	25.2
Travel agencies	6 476	39.0	1.2	0.4
All services	527 465	3 716.3	548.9	365.8
Economy as a whole	1 475 694	13 697.3	2 541.3	1 574.7

Πηγή:: UNEDIC, INSEE.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Τα αποτελέσματα **Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού της Φινλανδίας** (Finnish Tourist Board, 1999 και Statistics Finland, 1998) υπολογίστηκαν ως μέσες τιμές για κάθε υποσύνολο, δηλαδή χώρα διαμονής. Στον υπολογισμό των μέσων τιμών για ολόκληρο το σύνολο στοιχείων, τα βάρη των τιμών αυτών καθορίστηκαν από το βάρος κάθε υποσυνόλου στις συνολικές αφίξεις.

Σύμφωνα με τη συνοριακή έρευνα συνεντεύξεων, υπολογίζεται ότι το 1998 η συνολική κατανάλωση των εισερχόμενων ημερήσιων επισκεπτών στη Φινλανδία ανήλθε σε 458 εκατομμύρια FIM και οι δαπάνες των τουριστών ήταν 5.806 εκατομμύρια FIM. Αυτά τα ποσά δεν περιλαμβάνουν την κατανάλωση μεταφορών, δηλ. άφιξης και αναχώρησης στη Φινλανδία. Τα κόστη μεταφοράς προστίθενται από το ισοζύγιο μεταφοράς επιβατών. Άλλοι περιορισμοί σχετικά με τα στοιχεία είναι: i) μόνο η ηπειρωτική Φινλανδία καλύπτεται, σημαίνοντας ότι τα νησιά Aland δε συμπεριλαμβάνονται και ii) η κανονική, σχεδόν καθημερινή, τοπική κυκλοφορία για επαγγελματικούς λόγους και άλλους σκοπούς στα σύνορα μεταξύ Φινλανδίας και Σουηδίας ή Φινλανδίας και Νορβηγίας εξαιρέθηκαν. Υπολογίζεται ότι το 1998 η κατανάλωση του εσωτερικού τουρισμού στη Φινλανδία ανήλθε σε FIM 12.900 εκατομμύρια.

ΜΕΞΙΚΟ

Τα κύρια αποτελέσματα που επιτυγχάνονται από το **Μεξικανικό Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού** υπερέβησαν τις προηγούμενες εκτιμήσεις για την τουριστική «βιομηχανία», που έγιναν από τη Μεξικάνικη κυβέρνηση, και επιβεβαίωσαν τη σημασία του τουρισμού στην ανάπτυξη της χώρας. Η προκαταρκτική αξιολόγηση των «πραγματικών» επιδράσεων του τουρισμού στη Μεξικάνικη οικονομία από το Υπουργείο Τουρισμού (SECTUR) έγινε το 1999 και έδειξε ότι:

- Η τουριστική «βιομηχανία» αποτελεί το 6,5% της συνολικής προσφοράς των αγαθών και των υπηρεσιών που χρησιμοποιούνται στη Μεξικάνικη οικονομία.

- Ο τουρισμός έχει μια σημαντική συμβολή στο γενικό ΑΕΠ, που ανέρχεται σε 8,2% του εθνικού συνόλου (περίπου 30 δισεκατομμύρια \$ ΗΠΑ).

- Η σύνθεση του τουριστικού ΑΕΠ δείχνει ότι τα εστιατόρια και τα μπαρ, μαζί με τη μεταφορά και τη στέγαση, αποτέλεσαν το 62,8% της προστιθέμενης αξίας που παρήχθη από τον τουρισμό στην υπό έρευνα περίοδο. Η συμβολή της προστιθέμενης αξίας τουρισμού ήταν επίσης σημαντική και σε άλλους κλάδους: 49,9% στα εστιατόρια και τα ξενοδοχεία, 8,2% στη βιομηχανία (κυρίως στη βιοτεχνία), 27,9% στις μεταφορές και 19,7% στις δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου.

- Το 1996, η Μεξικάνικη βιομηχανία τουρισμού παρήγαγε 14.708,2 εκατομμύρια \$ ΗΠΑ από συναλλαγές των προμηθευτών του. Σαν βιομηχανία είναι ιδιαίτερα αποδοτική, παράγοντας 1,69 MXN της προστιθέμενης αξίας για κάθε πέσο που εισρέει, αρκετά πάνω από το μέσο όρο για τη Μεξικάνικη οικονομία.

- Η τουριστική «βιομηχανία» παράγει ένα μέσο ετήσιο προϊόν \$ 14.600 ΗΠΑ ανά άτομο που απασχολείται, 37% μεγαλύτερο από τον εθνικό μέσο όρο. Η μέση αποζημίωση που πληρώνεται στους εργαζομένους είναι 4.470 \$ ΗΠΑ ετησίως, σχεδόν 32% περισσότερο από το μέσο όρο για την οικονομία. Στα χαρακτηριστικά αγαθά και τις υπηρεσίες, τα επίπεδα παραγωγικότητας είναι 130% επάνω από τον εθνικό μέσο όρο και η ετήσια μέση αποζημίωση ανά εργαζόμενο είναι 64,9% μεγαλύτερη από τις οικονομικές δραστηριότητες της χώρας συνολικά.

- Η τουριστική «βιομηχανία» παρέχει το 6% των μισθωτών εργασιών στη Μεξικάνικη οικονομία, απασχολώντας σχεδόν 1,7 εκατομμύρια άτομα ή ελαφρώς πάνω από το μισό αριθμό που απαιτείται για την παραγωγή του συνόλου βιομηχανίας στο Μεξικό. Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι οι κλάδοι που συμμετέχουν στην παραγωγή των μη χαρακτηριστικών αγαθών και υπηρεσιών, απασχολούν τα περισσότερα άτομα μέσα στην τουριστική «βιομηχανία», τα οποία εκτιμήθηκαν λίγο περισσότερο από 1.100.000 το 1996 ή 66,9% του συνολικού εργατικού δυναμικού, εκτιμώντας ότι οι κλάδοι που παράγουν τα χαρακτηριστικά αγαθά και τις υπηρεσίες στο ίδιο έτος (1996) απασχόλησαν σχεδόν 513.000 άτομα, τα περισσότερα από τα οποία συμμετείχαν στα ξενοδοχεία και τις κερσαίες μεταφορές. Όσον αφορά στις ετήσιες μέσες αμοιβές, ήταν 30% πάνω από αυτές όλων των βιομηχανιών.

- Η τουριστική κατανάλωση αποτελεί το 18,3% της τελικής ιδιωτικής κατανάλωσης στο Μεξικό και ο εσωτερικός τουρισμός το 77,5% της τουριστικής κατανάλωσης.

Άλλες σημαντικές πτυχές αναδεικνύουν το στοιχείο της μείωσης στις εισαγωγές της τουριστικής προσφοράς, από 11,5% το 1993 σε 9,1% το 1996, αποκαλύπτοντας μια αύξηση στο μερίδιο του ΑΕΠ της συνολικής προσφοράς.

ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Στα βασικά αποτελέσματα που προκύπτουν από το **Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού της Νέας Ζηλανδίας** (TSA95, TSA2000 & TSA2002) περιλαμβάνονται τα εξής:

- Η άμεση συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ της Νέας Ζηλανδίας το 1995 ήταν 3,4%. Αυτό μπορεί να συγκριθεί με τη συμβολή των συμβατικά καθορισμένων κλάδων όπως η γεωργία (5,6%), οι κατασκευές (3,5%) και οι επικοινωνίες (3%).

- Εάν περιληφθούν επίσης οι έμμεσες και επαγωγικές συνεχείς επιρροές, οι οποίες εμφανίζονται όταν οι παραγωγοί του τουριστικού κλάδου (π.χ. οι εταιρίες μεταφορών, ξενοδοχεία και εστιατόρια) αγοράζουν αγαθά και υπηρεσίες από τους προμηθευτές, τότε παράγεται επιπλέον 4,6% του ΑΕΠ από τον τουρισμό.

- Οι συνολικές δαπάνες από όλους τους τουρίστες στη Νέα Ζηλανδία ήταν 9,1 δισεκατομμύρια NZD για το έτος που έληξε το Μάρτιο του 1995. Από αυτές, το 47% δαπανήθηκε από τους αλλοδαπούς επισκέπτες και το 39% από νοικοκυριά της Νέας Ζηλανδίας που ταξίδευαν για αναψυχή, ενώ το υπόλοιπο 14% δαπανήθηκε σε επαγγελματικά ταξίδια από επιχειρηματίες και κρατικούς λειτουργούς.

- Τα 4,3 δισεκατομμύρια NZD που δαπανήθηκαν από τους αλλοδαπούς επισκέπτες στη Νέα Ζηλανδία, αποτέλεσαν το 15,8% των συνολικών εσόδων από τις εξαγωγές για το 1995.

- Εκτιμήθηκε ότι το 4,1% του εργατικού δυναμικού της Νέας Ζηλανδίας συμμετείχε άμεσα στην παραγωγή των αγαθών και των υπηρεσιών που καταναλώθηκαν από τους τουρίστες. Επιπλέον 4,2% του εργατικού δυναμικού συμμετείχε έμμεσα στην υποστηρικτική παραγωγή του τουρισμού.

- Το 2002 ο τουρισμός σημείωσε άμεση συμβολή στο ΑΕΠ \$ 5,1 δις ή 4,5% της συνολικής συμβολής της οικονομίας της Νέας Ζηλανδίας στο ΑΕΠ. Αυτό αντιπροσωπεύει την προστιθέμενη αξία από εκείνες τις επιχειρήσεις που συμμετέχουν άμεσα στην παροχή των αγαθών και των υπηρεσιών που αγοράζονται από τους τουρίστες.

- Η περαιτέρω προστιθέμενη αξία που παρήχθη από τις βιομηχανίες που υποστηρίζουν τον τουρισμό, συμπεριλαμβανομένων και των έμμεσων ροών στα αποτελέσματα, εκτιμήθηκε σε επιπλέον \$5,1 δις.

- Η τουριστική απασχόληση που ισοδυναμεί με πλήρη απασχόληση για την παραγωγή των αγαθών και των υπηρεσιών που αγοράστηκαν από τους τουρίστες κατά το έτος που έληξε το Μάρτιο του 2002, εκτιμήθηκε σε 90.000 υπαλλήλους που απασχολήθηκαν άμεσα στον τουρισμό.

- Η άμεση προστιθέμενη αξία τουρισμού ως ποσοστό της συνολικής συμβολής της οικονομίας της Νέας Ζηλανδίας στο ΑΕΠ σημείωσε τη μέγιστη τιμή που ήταν 4,8% το 2000. Οι περισσότεροι βασικοί δείκτες του τουρισμού παρουσίασαν τη μέγιστη ετήσια αύξησή τους το Μάρτιο του 2000, λόγω της διοργάνωσης του Αμερικανικού ιστιοπλοϊκού κυπέλλου regatta στο Όκλαντ εκείνο το έτος (Statistics New Zealand, New Zealand Tourism Satellite Accounts 1997–2002).

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τα κύρια αποτελέσματα που προκύπτουν από τον **Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού της Νορβηγίας** έχουν ως εξής:

- Οι εκτιμήσεις δείχνουν ότι η συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ (τουριστικό ΑΕΠ) ήταν περίπου 3% για κάθε ένα από τα έτη 1993-95.

- Η συμβολή του τουρισμού στη συνολική απασχόληση ήταν επίσης περίπου 3% για κάθε ένα από τα έτη 1993-95.

- Το 1995, περίπου το 32% της συνολικής κατανάλωσης τουρισμού στη Νορβηγία αφορούσε την κατανάλωση αλλοδαπών. Η κατανάλωση ημεδαπού τουρισμού αποτέλεσε το 49% της συνολικής κατανάλωσης τουρισμού. Το υπόλοιπο 19% αφορούσε τις δαπάνες των εγχώριων βιομηχανιών για επαγγελματικά ταξίδια.

- Η κατανάλωση του αλλοδαπού τουρισμού ανήλθε σε περίπου 5% των συνολικών εξαγωγών το 1995 ή κοντά στο 8% των συνολικών εξαγωγών, εξαιρουμένων των εξαγωγών πετρελαιοειδών και φυσικού αερίου.

- Η κατανάλωση του ημεδαπού τουρισμού αποτέλεσε το 6% της συνολικής εγχώριας κατανάλωσης νοικοκυριών. Για τα νοικοκυριά, τα τεκμαρτά μισθώματα των δευτερευουσών κατοικιών (για διακοπές και ελεύθερο χρόνο) παράγουν ένα σημαντικό μερίδιο της συνολικής κατανάλωσης τουρισμού στη Νορβηγία, λίγο πάνω από το 10% για το 1995. Το 66% της συνολικής κατανάλωσης τουρισμού παρήχθη από τους «χαρακτηριστικούς τουριστικούς κλάδους», το 18% από άλλους κλάδους και το 4% ήταν εισαγόμενα αγαθά και υπηρεσίες. Τέλος, ο Φ.Π.Α και άλλοι καθαροί φόροι στα προϊόντα αποτέλεσαν σχεδόν το 12% των δαπανών κατανάλωσης των τουριστών στο σύνολο.

Η συνολική παραγωγή των χαρακτηριστικών τουριστικών κλάδων αποτέλεσε το 5,5% της συνολικής παραγωγής στη Νορβηγία το 1995 και η συμβολή αυτών των κλάδων στη συνολική απασχόληση ήταν σχεδόν 7%. Εντούτοις μόνο 43% της συνολικής παραγωγής σε αυτούς τους κλάδους πωλήθηκε πραγματικά (και πληρώθηκε) στους τουρίστες. Αντίστοιχα, οι πωλήσεις στους τουρίστες από άλλους κλάδους ως μερίδιο της συνολικής παραγωγής των κλάδων αυτών αποτέλεσαν λιγότερο από το 1%.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Τα κύρια αποτελέσματα που προκύπτουν από τον **Πολωνικό Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού** (PTSA) παρατίθενται στη συνέχεια :

- Το 1995, η συνολική ζήτηση τουρισμού αντιπροσώπευε το 2,2% της συνολικής κατανάλωσης. Οι ξένοι επισκέπτες αντιπροσώπευαν το μεγαλύτερο μερίδιο (περίπου 37%), του οποίου περίπου το 50% ήταν αυθημερόν επισκέπτες. Τα επαγγελματικά ταξίδια από τους κατοίκους ανήλθαν σε 35% και τα ταξίδια από τα νοικοκυριά σε 28%.

- Η τμηματοποίηση της τουριστικής κατανάλωσης ανά είδος προϊόντων (καθαρή αποτίμηση) αποκάλυψε ότι το μεγαλύτερο μερίδιο πήγε στις υπηρεσίες μεταφορών (25%), τις υπηρεσίες στέγασης (16%) και τις υπηρεσίες τομέα εστίασεως (13%). Η ψυχαγωγία και οι πολιτιστικές δαπάνες ανήλθαν σε μόνο 2%, δείχνοντας ότι τα στοιχεία αυτά στην Πολωνία δε διαδραματίζουν ένα σημαντικό ρόλο στην τουριστική ζήτηση.

- Ο PTSA έδωσε έμφαση στη σημασία των μεμονωμένων χρηστών. Για τις υπηρεσίες στέγασης, η πλειοψηφία του εισοδήματος προήλθε από τους εσωτερικούς επισκέπτες (72%), με το μεγαλύτερο μερίδιο να αποδίδεται στα

επαγγελματικά ταξίδια εσωτερικού. Το μερίδιο της οικιακής κατανάλωσης ήταν το χαμηλότερο, ανερχόμενο σε 20%. Για τις υπηρεσίες εστίασης, τα νοικοκυριά ήταν η σημαντικότερη ομάδα χρηστών (50%). Για τις υπηρεσίες μεταφορών, οι «επαγγελματικοί» ταξιδιώτες αντιπροσώπευαν το μεγαλύτερο μερίδιο (59%).

■ Η συνολική παραγωγή των χαρακτηριστικών δραστηριοτήτων τουρισμού αποτέλεσε το 6,7% της συνολικής παραγωγής της οικονομίας σε βασικές τιμές. Μεταξύ των χαρακτηριστικών δραστηριοτήτων, η χερσαία μεταφορά είχε την υψηλότερη αναλογία (3,14%), με τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών (0,18%) και γραφείων ταξιδιών/ tour operators (0,3%) σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα. Είναι σημαντικό ότι το 34% της παραγωγής χερσαίων μεταφορών προήλθε από τους σιδηροδρόμους. Το μερίδιο των ξενοδοχείων και των εστιατορίων στη συνολική παραγωγή της οικονομίας ανήλθε σε μόνο 0,66%, το ένα τρίτο του οποίου αποδόθηκε στα ξενοδοχεία και τη σχετική στέγαση, ενώ το υπόλοιπο στα εστιατόρια και τις υπηρεσίες του τομέα εστίασης. Η παραγωγή των δραστηριοτήτων ψυχαγωγίας, πολιτισμού και αθλητισμού ανήλθε σε περίπου 1% της συνολικής παραγωγής της οικονομίας.

■ Η προστιθέμενη αξία των χαρακτηριστικών δραστηριοτήτων τουρισμού στη συνολική προστιθέμενη αξία ανήλθε σε περίπου 5,4%. Το σημαντικότερο μερίδιο (52%) αποδόθηκε στη χερσαία μεταφορά, περίπου 18% στις ψυχαγωγικές, πολιτιστικές και αθλητικές δραστηριότητες, 17% για την υποστήριξη και τις βοηθητικές υπηρεσίες μεταφορών, και 14% στα γραφεία ταξιδιών (tour operators) και άλλες σχετικές με τον τουρισμό δραστηριότητες. Τα ξενοδοχεία και τα εστιατόρια παρήγαγαν 8,4% της προστιθέμενης αξίας που παρήχθη από όλες τις χαρακτηριστικές δραστηριότητες, από το οποίο το 44% αφορούσε τα ξενοδοχεία και άλλη στέγαση σύντομης παραμονής και λίγο περισσότερο (56%) τα εστιατόρια. Το 37% της χερσαίας μεταφοράς παρήχθη από τις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι οποίες παρήγαγαν 17% της συνολικής προστιθέμενης αξίας των χαρακτηριστικών δραστηριοτήτων τουρισμού (συμβολή 1% της συνολικής προστιθέμενης αξίας της οικονομίας). Η μεταφορά ύδατος παρήγαγε μόνο 2% και οι αεροπορικές μεταφορές 1,5%.

Η εκτίμηση του τουριστικού ΑΕΠ (σε τιμές αγοραστή, εκατ. PLN) και το μερίδιό του στο συνολικό ΑΕΠ στην Πολωνία εμφανίζονται στον Πίνακα 25:

ΠΙΝΑΚΑΣ 25.		
ΑΕΠ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΛΩΝΙΑ, 1995		
	ΑΕΠ Τουρισμού	Μερίδιο στο συνολικό ΑΕΠ
Ξενοδοχεία και άλλη στέγαση σύντομης παραμονής	1 065 781	0,30
Εστιατόρια και άλλες υπηρεσίες εστίασης (catering)	520 684	0,18
Σιδηροδρομικές μεταφορές	690 621	0,24
Αεροπορικές μεταφορές	174 100	0,06
Γραφεία ταξιδιών και άλλες δραστηριότητες	101 496	0,09
Σύνολο	2 807 651	0,99
Πηγή:OECD, 2000		

ΣΟΥΗΔΙΑ

Στα κύρια αποτελέσματα του **Σουηδικού Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού** περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

■ Το μερίδιο του τουρισμού στο ΑΕΠ το 1996 αυξήθηκε 0,1% από το προηγούμενο έτος και υπολογίστηκε σε 3,3%. Το 1990, ανήλθε σε 3,1% και έχει παραμείνει αρκετά σταθερό κατά τη διάρκεια της υπό αναθεώρηση περιόδου.

■ Τα ξενοδοχεία και τα εστιατόρια είναι οι μεγαλύτεροι συνεισφέροντες στην προστιθέμενη αξία του τουρισμού. Αυτός ο τομέας παρήγαγε το 23% της συνολικής προστιθέμενης αξίας. Οι δευτερεύουσες κατοικίες αντιπροσώπευσαν το 17% και οι αεροπορικές μεταφορές το 16%. Το λιανικό εμπόριο είχε σημαντική συμμετοχή, με μερίδιο 12% στην προστιθέμενη αξία τουρισμού.

■ Το 1996, τα Σουηδικά νοικοκυριά παρήγαγαν το 50% της τουριστικής ζήτησης, τα επαγγελματικά ταξίδια αντιπροσώπευσαν το 26% και το μερίδιο των ξένων επισκεπτών ανήλθε σε 24%. Αυτοί οι αριθμοί είναι επίσης αρκετά σταθεροί, με τη μεγαλύτερη μεταβολή από το 1990 να αφορά τους ταξιδιώτες για επαγγελματικούς λόγους, το μερίδιο των οποίων μειώθηκε από 29% το 1990 σε 24% το 1994, και σημείωσε μια μικρή αύξηση 26% το 1996.

Ο πίνακας 26 που ακολουθεί, παρέχει μερικά ενδεικτικά αποτελέσματα του ΔΛΤ. Παρά τις διαφορές στη μεθοδολογική προσέγγιση και τις δομές του ΔΛΤ μεταξύ των διαφόρων χωρών, ο πίνακας 26 επιδεικνύει πώς ο τουρισμός διαφέρει στα γενικά χαρακτηριστικά του διεθνώς. Παραδείγματος χάριν, οι διεθνείς αφίξεις κυμάνθηκαν περίπου από 1/5 (22%) στην Αυστραλία, ως περίπου το μισό των συνολικών αφίξεων στην Ελβετία και την Αυστρία. Επιπλέον, οι εκτιμήσεις σπουδαιότητας του «επαγγελματικού» τουρισμού ποίκιλαν αρκετά, ξεκινώντας κάτω από το 5% της συνολικής ζήτησης στη Νέα Ζηλανδία και φτάνοντας έως σχεδόν το 1/3 στις ΗΠΑ.

Οι εκτιμήσεις της συμβολής του τουρισμού στην Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (GVA) κυμαίνονται από μόλις πάνω του 2% στον Καναδά και τις ΗΠΑ, ως πάνω από 7% στην Αυστρία. Οι εκτιμήσεις της απασχόλησης ήταν επίσης ποικίλες και κυμάνθηκαν από 3,5% ως 6,8% του εργατικού δυναμικού. Εντούτοις, εδώ οι συνέπειες της συνεχιζόμενης διαφωνίας των διεθνών υπηρεσιών σχετικά με την «ενότητα της απασχόλησης» είναι εμφανείς.

ΠΙΝΑΚΑΣ 26.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΔΛΤ - ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ

	Καναδάς	Νέα Ζηλανδία	ΗΠΑ	Αυστρία	Νορβηγία	Αυστραλία	Ελβετία
	1998 \$ CAN	1999 \$ NZ	1997 \$ US	1999 ATS	2000 NOK	1998 \$ AUS	1998 CHF
Συνολική Τουριστική Δαπάνη (εκατ)	45.886	12.078	291.500	302.161	76.417	58.200	30.610
<i>εκ της οποίας:</i>							
Αλλοδαπή Τουριστική	33,7%	23,3%	24,0%	53,5%	30,3%	22,0%	47,4%
Εγχώρια Τουριστική Κατανάλωση Νοικοκυριών	6,3%	72,5%	43,0%	37,0%**	46,3%	67,0%	34,2%**
Εγχώρια Τουριστική Κατανάλωση Επιχειρήσεων		4,2%	29,0%	9,5%	23,4%	1,0%	5,8%
Δημόσιο (Κυβέρνηση κλπ)		μ.δ.	0,1%	5,0%	Μ.δ.		μ.δ.
Άμεση Προστιθέμενη Αξία (% συμμετοχής στην Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία)	2,3%	4,6%	2,2%*	7,2%	3,8%	4,5%	

Τουριστική Απασχόληση, σε 000 (Άμεση)	533	87 ΑΠΑ	1.452*	μ.δ.	133	513	165 ΑΠΑ
% Εργατικού Δυναμικού	3,7%	5,6%	3,5%*	μ.δ.	6,8%	6,0%	5,2%
Δείκτες Χαρακτηριστικών Τουριστικών Προϊόντων							
Υπηρεσίες Καταλυμάτων	0,64	0,94	0,80	} 0,88	μ.δ.	μ.δ.	0,76
Τρόφιμα και Ποτά	0,18	0,39	0,17		μ.δ.	μ.δ.	0,29
Πηγή: Tourism Satellite Accounts First Steps – United Kingdom, 2004							

*Η εκτίμηση στις ΗΠΑ περιλαμβάνει αυστηρά μόνο τις καθαρά «τουριστικές βιομηχανίες» – Επομένως οι αναφερθείσες εκτιμήσεις είναι μάλλον υποτιμημένες. Η Διεύθυνση Οικονομικών Αναλύσεων (Bureau of Economic Analysis) χρησιμοποιεί 3 διαφορετικές εκτιμήσεις και διατυπώνει τη μέση εκτίμηση στον πίνακα.

** Έχει προσαρμοστεί για να περιλαμβάνει τις δαπάνες κατά τη διαμονή στις εξοχικές κατοικίες. μ.δ.= μη διαθέσιμα στοιχεία

ΑΠΑ= Αναγωγή σε Πλήρη Απασχόληση

Μερικές χώρες υποβάλλουν έκθεση με τη μορφή των «θέσεων εργασίας τουρισμού», ενώ άλλες με την αναγωγή σε πλήρη απασχόληση, οδηγώντας σε σημαντικές διαφορές σε αυτόν τον έντονα μερικής απασχόλησης τομέα. Επιπλέον, μερικές χώρες αδυνατούν να καταγράψουν την αυτοαπασχόληση, περιορίζοντας τις εκτιμήσεις στον αριθμό των εργαζόμενων μόνο.

Ο ακόλουθος Πίνακας 27 εμφανίζει τα ποσοστά συμμετοχής της Ακαθάριστη Προστιθέμενης Αξίας του τουρισμού στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν διαφόρων χωρών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 27.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗΣ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Χώρα	Έτος του ΔΛΤ	% συμμετοχής στο ΑΕγχΠ
ΗΠΑ	1997	2,2 – 2,8
Φινλανδία	1996	2,3
Καναδάς	2000	2,4
Ολλανδία	1999	2,5
Ελβετία	1998	3,4
Ηνωμένο Βασίλειο	2003	(εκτίμηση) 3,4
Ηνωμένο Βασίλειο	2000	3,8
Χιλή	1996	3,8
Νορβηγία	1999	4,3
Αυστραλία	1999	4,5
Νέα Ζηλανδία	1999	4,6
Ισπανία	1996	6,7
Αυστρία	1999	7,2
Γαλλία	1998	7,3
Μεξικό	1996	8,2

Πηγή: Tourism Satellite Accounts –Contexts and Headline Results 19 November 2004 Gavin Sayer Statistician, DCMS

4.4. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟ & ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ & ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΔΛΤ ΣΕ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΧΩΡΕΣ

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται η διαδικασία μέτρησης των οικονομικών επιδράσεων του τουρισμού σε εθνικό ή/και περιφερειακό επίπεδο σε μερικές χώρες του ΟΟΣΑ. Η πλειοψηφία των παραδειγμάτων αφορά την εφαρμογή του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού ή των προηγούμενων Οικονομικών Λογαριασμών Τουρισμού του ΟΟΣΑ (TEA). Εντούτοις, μερικές από τις περιπτώσεις μελέτης επεξηγούν την παράλληλη εργασία που εκτελείται για τον υπολογισμό των οικονομικών επιδράσεων του τουρισμού, την επέκταση του ΔΛΤ ή την εξέταση της δυνατότητας ανάπτυξης ενός ΔΛΤ.

Στόχος είναι να παρασχεθεί μια γρήγορη επισκόπηση των διαφορετικών μεθοδολογιών, των επιλογών, των πηγών των στοιχείων και των δυσκολιών που συναντώνται από τις χώρες μέλη του ΟΟΣΑ, στην εφαρμογή ενός Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού.

Στο τέλος του κεφαλαίου παρατίθενται ορισμένες από τις δυσκολίες που συναντήθηκαν από τις χώρες μέλη του ΟΟΣΑ στην εφαρμογή ενός Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού και κυρίως σε ότι αφορά τις διαφορετικές μεθοδολογικές προσεγγίσεις, τις επιλογές, και τις πηγές στοιχείων.

Σύμφωνα με το εννοιολογικό πλαίσιο του **Αυστραλιανού Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού**, ο ΑΔΛΤ παρέχει ένα λεπτομερές σύνολο στοιχείων όσον αφορά τις οικονομικές πτυχές του τουρισμού και τις συνδέσεις με άλλους τουριστικούς δείκτες, όπως η απασχόληση και ο αριθμός των επισκεπτών. Είναι βασισμένο στα στοιχεία δαπανών των προϊόντων τα οποία είναι διαθέσιμα από τα δεδομένα της πλευράς της ζήτησης. Η καθαρή προσέγγιση χρησιμοποιείται στην επεξεργασία των οργανωμένων τουριστικών πακέτων.

Οι τρεις τρόποι υπολογισμού της TVA είναι:

$$TVA(P) = [\sum ((GO_{ij} - (II_j * CS_{ij})) * TR_j)]$$

$$TVA(I) = [\sum ((TCE_i + TGOS_i + TOTP_i) * Tr_i)]$$

$TVA(E) = [Τελική κατανάλωση τουρισμού (βασικές τιμές) στην Αυστραλία από τα νοικοκυριά + Δαπάνες επαγγελματικού τουρισμού (βασικές τιμές, συμπεριλαμβανομένης της κυβέρνησης) - (\sum (II_i * CS_{ij}) * TR_j)]$

όπου: GO = Ακαθάριστα Έσοδα. II = Συνολικές ενδιάμεσες εισροές του κλάδου i, για τον οποίο το αγαθό j είναι κύριο.

CS = Μεριδίον προϊόντων [Αναλογία των εισροών του κλάδου του προϊόντος j (π.χ. ηλεκτρική ενέργεια) που χρησιμοποιείται για την παραγωγή του προϊόντος i (π.χ. γεύματα), βασισμένη στην προσφορά των εισροών j συγκριτικά με τη συνολική προσφορά του κλάδου].

TR = Τουριστικός Δείκτης, που υπολογίστηκε ως τουριστική ζήτηση για το προϊόν i διαιρούμενη με τη συνολική εγχώρια προσφορά για το προϊόν i.

CE = Αποζημίωση εργαζομένων.

GOS = Ακαθάριστο Λειτουργικό Πλεόνασμα.

OTP = Άλλοι Καθαροί Φόροι Παραγωγής.

Το εννοιολογικό πλαίσιο για τον **Αυστριακό Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού** (Franz, A. and P. Laimer, 1998) έλαβε σαν αφετηρία για την ανάπτυξη του ΔΛΠ τους Οικονομικούς Λογαριασμούς Τουρισμού (TEA).

Τα αποτελέσματα υποβλήθηκαν για τα έτη αναφοράς 1985, 1990, 1993 και το 1996. Επιπλέον, για το 1993 και το 1996, υπολογίστηκαν οι εκτιμήσεις του μεριδίου των χαρακτηριστικών τουριστικών κλάδων στο ΑΕΠ της γενικής οικονομίας.

Τα στοιχεία προέκυψαν κυρίως από τους εθνικούς λογαριασμούς. Τα δεδομένα εισροών-εκροών (I/O-83) και τα οικονομικά στοιχεία απογραφής έχουν χρησιμοποιηθεί επίσης ανάλογα με την περίπτωση. Σε ορισμένες περιπτώσεις, έχουν γίνει ειδικοί υπολογισμοί και συγκεκριμένες εκτιμήσεις για τις ανάγκες της έρευνας.

Το εννοιολογικό πλαίσιο για το **Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού της Γαλλίας** επικεντρώθηκε στην εσωτερική κατανάλωση τουρισμού, δηλαδή στη διενεργούμενη στη χώρα από τους κατοίκους και τους μη κατοίκους. Η κατανάλωση των τουριστών ορίζεται ως το σύνολο των αγαθών και των υπηρεσιών που χρησιμοποιούνται από τους επισκέπτες κατά τη διάρκεια της παραμονής τους ή κατά την προετοιμασία για την παραμονή τους, καθώς επίσης και των υπηρεσιών που παρέχονται από τους οργανισμούς που συμμετέχουν άμεσα στην ανάπτυξη του τουρισμού (πληροφορίες, προώθηση και διοίκηση). Η κατανάλωση τουρισμού αξιολογείται σε δύο στάδια:

- Στον καθορισμό της φυσικής ροής, που εκφράζεται σε αριθμό διανυκτερεύσεων.

- Στην προσθήκη σε αυτές τις φυσικές ροές των μέσων δαπανών ανά διανυκτέρευση.

Τέσσερις ομάδες μπορούν να συγκροτηθούν:

- T0: κατανάλωση χαρακτηριστικών δραστηριοτήτων τουρισμού.

- T1: κατανάλωση σχετική με τις επισκέψεις.

- T2: κατανάλωση εσωτερικού τουρισμού.

- T3: τουρισμός και σχετική με τον τουρισμό κατανάλωση.

Οι πρώτες τρεις ομάδες περιλαμβάνουν την κατανάλωση τουρισμού, χρησιμοποιώντας το διεθνή ορισμό των τουριστών ως επισκέπτες που διαμένουν τουλάχιστον για μια διανυκτέρευση και λιγότερο από δώδεκα μήνες στη χώρα που επισκέπτονται.

Η βασική λογική για το **Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού της Δανίας** (The Danish Tourist Board, 1998, 1999), είναι να περιληφθούν όλοι οι τύποι καταλυμάτων και να συλλεχθούν τα στοιχεία όσον αφορά τον αριθμό των διανυκτερεύσεων και τη συμπεριφορά κατανάλωσης των τουριστών. Αυτές οι μέθοδοι θα επιτρέψουν τον υπολογισμό και την τμηματοποίηση των δαπανών του τουρισμού. Τα συλλεχθέντα στοιχεία στη συνέχεια ενσωματώνονται στο περιφερειακό μακροοικονομικό μοντέλο για κάθε ομάδα-στόχο. Τα αποτελέσματα των μοντέλων είναι τυποποιημένες μακροοικονομικές μεταβλητές, τα οποία συνδέονται με την καθορισμένη ομάδα-στόχο.

Το χρησιμοποιούμενο μοντέλο είναι ένα ετήσιο περιφερειακό μακροοικονομικό μοντέλο εισροών-εκροών, που έχει έναν ενσωματωμένο Κεϋνσιανό εισοδηματικό πολλαπλασιαστή. Οι δαπάνες των τουριστών, που υπολογίζονται από τα δεδομένα εισροών, αποτελούν την είσοδο στο μοντέλο. Η ιδιωτική κατανάλωση των τουριστών είναι συνεπώς η κύρια μεταβλητή που επηρεάζει το μοντέλο.

Κάθε περιοχή/περιφέρεια έχει το δικό της σύστημα «περιφερειακών λογαριασμών», στο οποίο περιγράφονται οι σχέσεις εισροών-εκροών μεταξύ των κλάδων μέσα στην περιοχή, μεταξύ των περιοχών και μεταξύ της περιοχής και του ευρύτερου χώρου. Βασικά, το σύστημα χρησιμοποιεί μια top-down αρχή (από πάνω προς τα κάτω), όπου οι σχέσεις εθνικών εισροών-εκροών χωρίζονται σε περιφερειακούς συνδέσμους, σύμφωνα με την περιφερειακή δομή των

κλάδων. Οι περιφερειακοί λογαριασμοί είναι πλήρως σύμφωνοι με τους εθνικούς λογαριασμούς.

Το εννοιολογικό πλαίσιο **για τον Κορεατικό Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού** είναι βασισμένο στην έμμεση προσέγγιση που υιοθετείται από το Παγκόσμιο Συμβούλιο Ταξιδιών και Τουρισμού, η οποία παρέχει σημαντικές πληροφορίες για τις άμεσες και έμμεσες επιδράσεις της τουριστικής ζήτησης. Η έμμεση προσέγγιση αρχίζει από την πλευρά της ζήτησης και χρησιμοποιεί τον «τουριστικό δείκτη» για να υπολογίσει τη ζήτηση του τουρισμού μέσω των πινάκων εισροών-εκροών. Η χρησιμοποίηση αυτής της μεθοδολογίας έχει το πλεονέκτημα της μεγαλύτερης οικονομικής σημασίας στην αξιολόγηση των οικονομικών επιδράσεων της τουριστικής «βιομηχανίας».

Η μεθοδολογία του ΚΤΣΑ υπολογίζει την τελική ζήτηση του τουρισμού (δαπάνες καταναλωτών, επενδύσεις, εξαγωγές και εισαγωγές) μέσω των δαπανών τουρισμού. Η μέτρηση της τελικής ζήτησης του τουρισμού είναι βασισμένη στα υπάρχοντα στοιχεία από τις δημοσκοπήσεις του Εθνικού Οργανισμού Τουρισμού της Κορέας και στα εμπειρικά στοιχεία που συγκεντρώνονται από τις επιτόπιες έρευνες τομέων που πραγματοποιούνται με σκοπό την καθιέρωση του ΚΤΣΑ. Αυτή η εμπειρική εργασία περιλαμβάνει τρεις έρευνες που στοχεύουν στους ημεδαπούς, εισερχόμενους και εξερχόμενους ταξιδιώτες.

Η τελική ζήτηση τουρισμού εφαρμόζεται στους πίνακες εισροών-εκροών για να μετρήσει την πλευρά της προσφοράς της τουριστικής «βιομηχανίας».

$$X = (I - A) - 1F$$

$$F = C + I + G + E - M$$

όπου: X = συνολική παραγωγή (n * I).

A = τεχνικός συντελεστής (n * n)

F = τελική ζήτηση (n * I).

C = καταναλωτικές δαπάνες

I = δαπάνες επενδύσεων

G = κρατικές δαπάνες

E = εξαγωγές.

M = εισαγωγές

Ο Τουριστικός Δείκτης από την πλευρά της προσφοράς μπορεί να υπολογιστεί από την ανωτέρω εξίσωση (αξία κύκλου εργασιών κάθε κλάδου του τουρισμού διαιρούμενη με τη συνολική αξία παραγωγής κάθε κλάδου).

Ο Τουριστικός Δείκτης από την πλευρά της ζήτησης συγκροτείται από την «αναλογία τουριστικής κατανάλωσης», την «αναλογία τουριστικών επενδύσεων», την «αναλογία τουριστικών εξαγωγών» και την «αναλογία τουριστικών εισαγωγών».

Μέσω της καθιέρωσης της πλευράς της προσφοράς της τουριστικής «βιομηχανίας», μπορεί να υπολογιστεί η προστιθέμενη αξία τουρισμού κάθε κλάδου. Πιο συγκεκριμένα, το μερίδιο της τουριστικής «βιομηχανίας» στο ΑΕΠ υπολογίζεται από την εθνική οικονομία (καθώς μετριέται στους εθνικούς λογαριασμούς).

Τα κύρια στοιχεία του εννοιολογικού πλαισίου για τον **Μεξικάνικο Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού** (Poder Ejecutivo Federal (1995a, 1995b) είναι τα ακόλουθα:

■ Να δημιουργηθεί ένας ΜΤΣΑ με εθνική κάλυψη, λαμβάνοντας το 1993 ως έτος βάσης-αναφοράς για τη μέτρηση.

■ Να χρησιμοποιηθεί ένα ενσωματωμένο και συνεπές εννοιολογικό πλαίσιο, σύμφωνα με: i) τους διεθνείς ορισμούς, τις ταξινομήσεις και τις οδηγίες που

καθορίζονται στο Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού του ΠΟΤ (TSA: Μεθοδολογική αναφορά), του 1996 και ii) το σύστημα των Εθνικών Λογαριασμών του 1993 (SNA93).

■ Προετοιμάστηκαν οι 39 πίνακες που περιλαμβάνει ο MTSA, για τις 31 πολιτείες και για την ομοσπονδιακή επικράτεια και τα διαφορετικά δημόσια όργανα τους (συμπεριλαμβανομένου του SECTUR), για τα επιμελητήρια και τις ενώσεις των επιχειρήσεων τουρισμού.

Η εργασία για τον MTSA ολοκληρώθηκε το Σεπτέμβριο του 1999. Πληροφορίες παρουσιάστηκαν όχι μόνο για το 1993 (το έτος αναφοράς), αλλά και για την περίοδο 1993-96, μαζί με μια σειρά επεκτάσεων που δεν προβλέφθηκαν αρχικά.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η ανάπτυξη του MTSA διευκολύνθηκε από το γεγονός ότι το INEGI είχε υιοθετήσει ήδη τις κύριες συστάσεις του 1993 SNA, γι' αυτό και το 1993 επιλέχθηκε ως έτος αναφοράς. Στην πραγματικότητα, για το MTSA, η παροχή των αγαθών και των υπηρεσιών τουρισμού τεκμηριώθηκε άμεσα από τους Μεξικάνικους Εθνικούς Λογαριασμούς. Όπου αυτό δεν ήταν δυνατό, λόγω του επιπέδου λεπτομέρειας που απαιτήθηκε, οι υπολογισμοί έγιναν λαμβάνοντας υπόψη τις μεθόδους που χρησιμοποιήθηκαν στο MSNA και τις συστάσεις του 1993 SNA.

Ήταν επομένως δυνατό να προσδιοριστούν και να μετρηθούν συγκεκριμένες δραστηριότητες που διαφορετικά δε θα ήταν διαθέσιμες, είτε επειδή το σύστημα των εθνικών λογαριασμών τις ομαδοποιεί με άλλες δραστηριότητες ή επειδή τα συστήματα ταξινόμησης δε διευκολύνουν τη λεπτομερή παρουσίαση των στοιχείων.

Μαζί με τα ανωτέρω και σύμφωνα με τις συστάσεις του ΠΟΤ, τα σημαντικά ζητήματα έχουν αναλυθεί, παρέχοντας πολύτιμα στοιχεία όσον αφορά την προσφορά και τη χρήση του τουρισμού, τους λογαριασμούς παραγωγής, το προσωπικό που χρησιμοποιείται, την ακαθάριστη συγκέντρωση παγίου κεφαλαίου για το 1993, την κατανάλωση τουρισμού ανά κατηγορία και λειτουργία και, μερικώς το ισοζύγιο πληρωμών τουρισμού.

Το εννοιολογικό πλαίσιο του **Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού της Νέας Ζηλανδίας** (Statistics New Zealand, 1999) αναπτύχθηκε βάσει των πλαισίων που καθιερώθηκαν από τον ΟΟΣΑ και τον ΠΟΤ, τα οποία δημοσιεύθηκαν το 1998. Η πρόθεση ήταν να βασιστεί ο επόμενος ΔΛΤ της Νέας Ζηλανδίας στο πρόσφατα-εγκεκριμένο επίσημο εγχειρίδιο των Δορυφορικών Λογαριασμών Τουρισμού του ΟΟΣΑ.

Οι ειδικές επεξεργασίες και ορισμοί στο ΔΛΤ95 περιλαμβάνουν:

■ Κατά τον καθορισμό των ημεδαπών επισκεπτών για το ΔΛΤ95, η απόφαση για το ποιο ακριβώς αποτελεί το «συνηθισμένο περιβάλλον» ενός ατόμου αποδείχθηκε δύσκολη. Αποφασίστηκε ότι για να είναι έξω από το συνηθισμένο περιβάλλον τους οι ημεδαποί επισκέπτες / τουρίστες, πρέπει να ταξιδέψουν σε απόσταση μεγαλύτερη των 40 χλμ. από την κατοικία τους και να διακινηθούν έξω από την περιοχή της εργασίας τους.

■ Ο καθορισμός για το ποιοι κλάδοι είναι «χαρακτηριστικοί κλάδοι του τουρισμού» αποδείχθηκε επίσης προβληματικός, καθώς ο ΔΛΤ95 περιορίστηκε από το επίπεδο λεπτομέρειας των κλάδων που εμφανίστηκε στη μελέτη εισροών-εκροών της οικονομίας της Νέας Ζηλανδίας, του 1994/95. Ως εκ τούτου, διάφοροι κλάδοι που ως επί το πλείστον δεν τροφοδότησαν τον τουρισμό,

περιλήφθηκαν ως χαρακτηριστικοί κλάδοι τουρισμού επειδή ένα μέρος της παραγωγής τους ήταν ιδιαίτερα εξαρτώμενο από τον τουρισμό.

- Αγορές λιανικού εμπορίου τουριστών. Η προστιθέμενη αξία που είναι αποτέλεσμα της βιομηχανίας και των χονδρικών πωλήσεων αγαθών στους τουρίστες από τους λιανοπωλητές, εξαιρέθηκε από την άμεση προστιθέμενη αξία τουρισμού και περιλήφθηκε στην έμμεση. Αυτή η επεξεργασία βασίστηκε στην ερμηνεία του εννοιολογικού πλαισίου του ΔΛΤ του ΟΟΣΑ (Οκτώβριος 1997), σύμφωνα με την οποία ένας τουριστικός κλάδος πρέπει να έχει άμεση σχέση με τον τουρίστα.

- Από τις τουριστικές «δαπάνες» εξαιρέθηκαν όλες οι μη-ταξιδιωτικές δαπάνες. Ως εκ τούτου, οι μη-ταξιδιωτικές δαπάνες για τα μοναδικού σκοπού διαρκή καταναλωτικά αγαθά, όπως οι σκηνές και οι αποσκευές, δεν συμπεριλήφθηκαν, ενώ τα διαρκή καταναλωτικά αγαθά που αγοράσθηκαν στη διάρκεια του ταξιδιού περιλήφθηκαν στις δαπάνες τουρισμού.

- Η προστιθέμενη αξία των παραθεριστικών κατοικιών περιλήφθηκε στο πλαίσιο. Λόγω έλλειψης στοιχείων, το τεκμαρτό ενοίκιο για τις παραθεριστικές κατοικίες θεωρήθηκε ίσο με το μέσο πραγματικό ενοίκιο για όλες τις ιδιοκατοικημένες, όπως υπολογίζεται στους εθνικούς λογαριασμούς του 1995 της Νέας Ζηλανδίας.

- Τα οργανωμένα τουριστικά πακέτα καταγράφηκαν χρησιμοποιώντας μια «καθαρή» προσέγγιση.

Σύμφωνα με το εννοιολογικό πλαίσιο του **Πολωνικού Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού** (Baran A., Dziedzic E., Kachniewska M. 1998 & 1999, Lapierre J., Meis S., Joice J., Central Statistical Office 1997, proceedings of the 1996 Seminar on Tourism Satellite Accounts), οι τέσσερις πίνακες καλύπτουν τα ακόλουθα πεδία:

- Λογαριασμός χρήσης και προσφοράς χαρακτηριστικών προϊόντων τουρισμού (Πίνακας PTSA 1).

- Λογαριασμός παραγωγής χαρακτηριστικών δραστηριοτήτων τουρισμού και εισοδηματικής παραγωγής (Πίνακας PTSA 2).

- Δαπάνες τουριστικής κατανάλωσης (Πίνακας PTSA 3).

- Απασχόληση στις χαρακτηριστικές δραστηριότητες τουρισμού (Πίνακας PTSA 4).

Η αρχική μέθοδος έχει συμπληρωθεί από το λογαριασμό προϊόντων για τα χαρακτηριστικά αγαθά τουρισμού, ο οποίος παρέχει τις πληροφορίες για τη συνολική παραγωγή των χαρακτηριστικών δραστηριοτήτων του τουρισμού και το μερίδιό τους στην εγχώρια προσφορά των σχετικών χαρακτηριστικών προϊόντων του τουρισμού. Οι πληροφορίες επιτρέπουν έναν ακριβέστερο υπολογισμό της προστιθέμενης αξίας τουρισμού. Το σύνολο τεσσάρων πινάκων συμπληρώθηκε από δύο φύλλα εργασίας: τον προαναφερθέντα λογαριασμό προϊόντων και έναν πίνακα που παρουσιάζει την εγχώρια προσφορά των χαρακτηριστικών προϊόντων του τουρισμού.

Ο PTSA χρησιμοποιεί τις ταξινομήσεις NACE και CPA που υιοθετούνται στους εθνικούς λογαριασμούς. Οι βασικοί σχετικοί με τον τουρισμό ορισμοί και έννοιες ακολουθούν τις συστάσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (ΠΟΕ- OMT) και του ΟΟΣΑ σχετικά με τον καθορισμό της τουριστικής ζήτησης, την έννοια του «επισκέπτη» και την έννοια των δαπανών τουρισμού.

Η έννοια των δαπανών τουρισμού περιλαμβάνει τις δαπάνες των αυθημερόν επισκεπτών και των τουριστών που ταξιδεύουν είτε ως μέλη ιδιωτικού νοικοκυριού είτε ως αντιπρόσωποι του κράτους ή των επιχειρήσεων. Καλύπτει μια ευρεία ποικιλία στοιχείων, που κυμαίνονται από την αγορά αγαθών και υπηρεσιών άμεσα σχετικών με το ταξίδι, έως διαρκή καταναλωτικά αγαθά που αγοράζονται για προσωπική χρήση ή ως δώρα και αναμνηστικά για συγγενείς και φίλους. Εκτός από τις πληρωμές που γίνονται άμεσα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, οι δαπάνες τουρισμού περιλαμβάνουν όλες τις προγενέστερες απαραίτητες δαπάνες για την προετοιμασία του ταξιδιού ή τις άμεσα σχετικές με ένα ταξίδι αγορές, ακόμα κι αν αυτές γίνονται μετά από το ταξίδι (ασφάλεια, εισιτήρια μεταφορών, τουριστικοί οδηγοί, κ.λπ.). Η έννοια αποκλείει τις δαπάνες και τις αγορές που προορίζονται για μεταπώληση ή αυτές που περιλαμβάνουν κεφαλαιουχικές συναλλαγές. Οι διεθνείς εισπράξεις τουρισμού αντιπροσωπεύουν τις συνολικές δαπάνες τουρισμού των εισερχόμενων αλλοδαπών επισκεπτών, μαζί με τις πληρωμές για τις διεθνείς μεταφορές που γίνονται εξ ονόματος των εδρευόντων μεταφορέων. Οι διεθνείς δαπάνες τουρισμού αποτελούνται από τις συνολικές δαπάνες τουρισμού των εξερχόμενων επισκεπτών, μαζί με τις πληρωμές για τη διεθνή μεταφορά εξ ονόματος των μη εδρευόντων μεταφορέων.

Σοβαρά θεωρητικά και πρακτικά προβλήματα έχουν προκύψει λόγω των σημαντικών εμπορικών δραστηριοτήτων που υπάρχουν στη ζώνη συνόρων. Εξ αιτίας αυτών, αποφασίστηκε να αποκλειστούν οι χονδρικές αγορές και αυτές που προορίζονται για μεταπώληση και να παραμείνουν όλες οι άλλες δαπάνες για αγορές. Επιπλέον, προκειμένου να βελτιωθεί η αναλυτική σχετικότητα του PTSA, χωριστές καταχωρήσεις για τους αλλοδαπούς αυθημερόν επισκέπτες και τους τουρίστες έχουν τεθεί σε ισχύ, για να επιτρέψουν μια πιο στενή διερεύνηση του μεριδίου των μη-τουριστικών δαπανών τους.

Στη μεθοδολογία που εφαρμόστηκε στο **Σουηδικό Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού** (Statistiska Centralbyran 1994 & 1996, University of Umea 1993, Statistics Sweden 1995), η παραγωγή υπολογίζεται από την πλευρά της ζήτησης. Για μερικά προϊόντα, όλη η παραγωγή έχει αντιμετωπιστεί ως κατανάλωση τουριστών (π.χ. στέγαση και αεροπορικές μεταφορές). Εντούτοις, για την πλειοψηφία των προϊόντων, μόνο μέρος της προσφοράς αποτελεί κατανάλωση τουριστών. Τα καύσιμα παρέχουν ένα χρήσιμο επεξηγηματικό παράδειγμα: οι πληροφορίες που συλλέγονται μέσω της έρευνας ταξιδιού δείχνουν τον αριθμό χιλιομέτρων που ταξιδεύουν τα νοικοκυριά και το σκοπό του ταξιδιού. Ανάλογα με την έκταση του ταξιδιού, είναι δυνατό να υπολογιστεί η ποσότητα χρησιμοποιούμενων καυσίμων, βάσει της μέσης κατανάλωσης ανά χιλιόμετρο.

Ένα δυσνόητο πρόβλημα είναι η τμηματοποίηση των δαπανών των ξένων επισκεπτών για αγαθά και υπηρεσίες. Οι πληροφορίες συλλέχθηκαν από ένα σύμβουλο που ειδικεύεται σε αυτόν τον τομέα, αλλά οι αριθμοί πρέπει να αντιμετωπιστούν με προσοχή, δεδομένου ότι κανένα αξιόπιστο στατιστικό στοιχείο δεν ήταν διαθέσιμο.

Μόλις αποδοθεί η τουριστική ζήτηση για τα διάφορα αγαθά και υπηρεσίες χρησιμοποιώντας όλες τις διαθέσιμες πηγές στοιχείων, τα προϊόντα αθροίζονται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε κάθε ομάδα προϊόντων αντιστοιχεί στη χαρακτηριστική παραγωγή ενός κλάδου στους εθνικούς λογαριασμούς. Οι τιμές μειώνονται από την αφαίρεση των φόρων των προϊόντων, προκειμένου να συμφωνήσουν με τα ποσά παραγωγής των διαφορετικών κλάδων που εμφανίζονται στους εθνικούς

λογαριασμούς σε βασικές τιμές. Το επίπεδο της τουριστικής ζήτησης συγκρίνεται έπειτα με το συνολικό επίπεδο παραγωγής του εν λόγω κλάδου. Αυτό επιτρέπει τον υπολογισμό του τουριστικού μεριδίου. Υποτίθεται ότι το μερίδιο προστιθέμενης αξίας είναι το ίδιο με το μερίδιο παραγόμενης αξίας, επιτρέποντας κατά συνέπεια τον υπολογισμό της προστιθέμενης αξίας τουρισμού για τον κλάδο. Το μερίδιο του τουρισμού στο ΑΕΠ υπολογίζεται με την πρόσθεση όλων των κλάδων από κοινού. Τα στοιχεία της απασχόλησης για τον τουρισμό υπολογίζονται χρησιμοποιώντας την ίδια μεθοδολογία.

Το μοντέλο είναι φυσικά μια απλοποίηση του πραγματικού κόσμου. Μια από τις υποθέσεις που γίνονται, είναι ότι όλα τα προϊόντα παράγονται στο χαρακτηριστικό κλάδο, δηλαδή καμία δευτεροβάθμια παραγωγή δεν υπάρχει. Φυσικά, αυτό δεν είναι αληθές, αλλά κρίθηκε ότι η κατασκευή ενός πιο σύνθετου μοντέλου θα είχε επιπτώσεις στα αποτελέσματα μόνο περιθωριακά.

Το **Ελβετικό** πρόγραμμα του **Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού** (Federal Statistical Office 1998) είναι βασισμένο στο εγχειρίδιο του ΟΟΣΑ. Δεδομένου ότι ένα πρόγραμμα απαιτεί μεγάλη ποσότητα στατιστικών στοιχείων κάθε τύπου, είναι πρέπον αρχικά να εξετάζονται τα διαθέσιμα στοιχεία, η συχνότητα με την οποία αυτά συλλέγονται και το επίπεδο λεπτομέρειας, προκειμένου να συνταχθεί ένας συγκριτικός πίνακας μεταξύ αυτού που υπάρχει αυτήν την περίοδο και αυτού που απαιτεί ο TSA του ΟΟΣΑ.

Για την Ελβετία, έχει γίνει σαφές κατά τη διάρκεια αυτού του προκαταρκτικού σταδίου ότι μερικοί περιορισμοί πρέπει να προγραμματιστούν για τις συγκρίσεις με το γενικό πρότυπο του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού. Με έμφαση στις στατιστικές ανεπάρκειες, η επισκόπηση για μελλοντικές ανάγκες (για την εφαρμογή των νέων ερευνών κ.λπ.) προσφέρει την επιλογή λήψης επαρκών μέτρων.

Μόλις προσδιοριστούν αυτές οι ανεπάρκειες, οι λύσεις πρέπει να βρεθούν - μερικές φορές σε ειδική βάση - για να επιτευχθούν τα αποτελέσματα, εξασφαλίζοντας τη συνέπεια του συστήματος. Είναι λοιπόν ουσιαστικό για την Ελβετία να ληφθεί υπόψη το εννοιολογικό πλαίσιο που χρησιμοποιείται από τους Εθνικούς Λογαριασμούς.

Σε ένα πρακτικό επίπεδο, η Ομοσπονδιακή Στατιστική Υπηρεσία και η Γραμματεία Οικονομικών (αρμόδια για την πολιτική βιομηχανίας και εμπορίου) έχουν αναλάβει μια αρχική ανάλυση. Οι απασχολούμενοι σε αυτή ειδικεύονται στη μακροοικονομική ανάλυση και τους πίνακες εισροών-εκροών, ενώ έχουν εμπειρία και σε περιφερειακές μελέτες για τις επιδράσεις του τουρισμού, συνδυάζοντας έτσι τη θεωρία με την πρακτική.

Ορισμένα από τα **χαρακτηριστικά προβλήματα, δυσχέρειες, αλλά και τρόποι αντιμετώπισής τους**, τα οποία εμφανίστηκαν κατά τη διαδικασία κατάρτισης των Δορυφορικών Λογαριασμών Τουρισμού στις διάφορες χώρες, είναι τα ακόλουθα:

Οι στατιστικές σχετικά με τα *κρουαζιερόπλοια*, τα *ξενοδοχειακά καταλύματα*, τα *φεστιβάλ* και τους *ξένους ημερήσιους επισκέπτες* βασίστηκαν σε εκθέσεις από τους αρμόδιους φορείς και τις επιχειρήσεις της Δανίας, κατά την εφαρμογή του ΔΛΤ στη χώρα³⁸.

³⁸ Η εμπειρία της Δανίας δεν συσχετίζεται με το πλαίσιο του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού αυτό καθ' εαυτό. Μάλλον, παρέχει μια εναλλακτική μέθοδο εκτίμησης των οικονομικών επιδράσεων του τουρισμού στη Δανία.

Ο αριθμός κατανάλωσης του εσωτερικού τουρισμού στη Φινλανδία δεν περιλαμβάνει εκτίμηση των δαπανών για τα εσωτερικά ταξίδια ημέρας, δεδομένου ότι καμία πληροφορία δεν είναι διαθέσιμη για τον αριθμό των εσωτερικών ταξιδιών ημέρας σε εθνικό επίπεδο.

Στο Μεξικό, όπως και σε άλλες χώρες, ένα από τα κύρια εμπόδια είναι η έλλειψη επαρκών πληροφοριών που να επιτρέπουν τη μέτρηση της ζήτησης για τα αγαθά και τις υπηρεσίες του τουρισμού.

Δεδομένου ότι οι πηγές των στοιχείων ήταν ανεπαρκείς σε διάφορες σημαντικές περιοχές και απαιτήθηκε εκτίμηση και διαμόρφωση στοιχείων για να καλυφθούν τα κενά, τα αποτελέσματα του 1995 από την ανάπτυξη και του πρώτου Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού (ΔΛΤ 95) της Νέας Ζηλανδίας θεωρούνται πειραματικά.

Ο Πολωνικός ΔΛΤ ο οποίος είναι βασισμένος στους οικονομικούς λογαριασμούς τουρισμού του εγχειριδίου του ΟΟΣΑ του 1991, έχει τροποποιηθεί ελαφρώς και περιορίζεται σε τέσσερις πίνακες.

Η εννοιολογική εργασία που αναλήφθηκε από τον ΟΟΣΑ, οδήγησε στην κατασκευή των Οικονομικών Λογαριασμών Τουρισμού (TEA) (OCDE 1991). Η Ελβετία συμμετείχε σε αυτές τις μεθοδολογικές συζητήσεις και δημοσίευσε μια αναδρομική ανάλυση (Federal Statistical Office 1998) χρησιμοποιώντας αυτήν την μέθοδο για τα έτη 1990 ως 1995.

Με δεδομένη την έλλειψη στοιχείων για τον ΔΛΤ της Ελβετίας η συγκέντρωσή τους από τις αρμόδιες πηγές για να ικανοποιηθούν όλες οι ανάγκες, θα απαιτούσαν αρκετά έτη. Η Ομοσπονδιακή Στατιστική Υπηρεσία και η Οικονομική Γραμματεία της Ελβετίας σημειώνουν: «είναι σημαντικό ότι τέτοια εμπόδια δεν πρέπει να επιτρέπεται να σταθούν στο δρόμο της προόδου και ότι οι λύσεις που βρίσκονται θα επιτρέψουν στον επιδιωκόμενο στόχο να επιτευχθεί σταδιακά. Οι εννοιολογικές προσπάθειες που αναλαμβάνονται μπορούν μόνο να ωφεληθούν από την εμπειρία που αποκτιέται ακόμη και από τη μερική εφαρμογή» (OECD, 2000:260).

Στους εκτεταμένους Δορυφορικούς Λογαριασμούς Τουρισμού & Ταξιδιών (ΔΛΤΤ) στις ΗΠΑ, περιλαμβάνεται το ποσοστό των συνολικών δαπανών της χρήσης οχημάτων για τα ταξίδια και τον τουρισμό. Οι σχετικές λειτουργικές δαπάνες συμπεριλαμβάνονται ήδη μερικώς στους πρωτότυπους ΔΛΤΤ, κάτω από τα έξοδα λειτουργίας των οχημάτων, και από μη-τουριστικό κλάδο αναταξινομούνται σε τουριστικό. Οι περισσότερες πληρωμές ενοικίου που αφορούν τα ταξίδια συμπεριλαμβάνονται στους ΔΛΤΤ. Η προσέγγιση με το αντίτιμο-ενοικίου και η προσέγγιση των δαπανών είναι οι δύο μέθοδοι που έχουν χρησιμοποιηθεί για να υπολογιστούν οι υπηρεσίες από τα οχήματα (Katz J. Arnold and Peskin Janice, 1980: 22-31).

Συνοψίζοντας τα αποτελέσματα και τις παρατηρήσεις από την εφαρμογή του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού στις χώρες που έχουν εφαρμόσει ή βρίσκονται στο στάδιο εφαρμογής της μεθοδολογίας, διαπιστώνουμε ότι πολλές από τις εξελίξεις άρχισαν είτε πριν είτε παράλληλα με την έρευνα και τη μεθοδολογική προσέγγιση που ανέλαβαν σε διεθνές επίπεδο ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (ΠΟΤ), ο ΟΟΣΑ και άλλες οργανώσεις. Αυτό εξηγεί εν μέρει την ποικιλομορφία των μεθόδων που υιοθετούνται από τις διάφορες χώρες, για να μετρήσουν τις οικονομικές επιδράσεις του τουρισμού. Σε αυτό το πλαίσιο, οι οδηγίες και οι μεθοδολογικές αναφορές που αναπτύσσονται από τους διεθνείς

οργανισμούς θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμες για τις χώρες που σκοπεύουν να αναθεωρήσουν ή να επεκτείνουν την αρχική εργασία τους. Ειδικότερα, διάφορα δυσνόητα ζητήματα (π.χ. η αντιμετώπιση των διαρκών καταναλωτικών αγαθών) έχουν διευκρινιστεί στην τελική έκδοση της μεθοδολογίας για την κατασκευή ενός ΔΛΤ.

Οι οδηγίες του ΟΟΣΑ είναι αρκετά εύκαμπτες για να επιτρέψουν στις χώρες να προσεγγίσουν την ιδιομορφία της «βιομηχανίας» του τουρισμού τους σε εθνικό επίπεδο. Παράλληλα, στοχεύουν να παρέχουν ένα πλαίσιο που είναι αρκετά σθεναρό για τις διεθνείς συγκρίσεις των τουριστικών κλάδων των χωρών και για τη μέτρηση της οικονομικής δομής και της βαρύτητας του τουρισμού σε σχέση (*vis a vis*) με άλλους σημαντικούς τομείς της οικονομίας. Παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τους βασικούς δείκτες (π.χ. η προστιθέμενη αξία τουρισμού) που πρέπει να αναπτυχθούν, καθώς επίσης και για τον τρόπο υπολογισμού τους.

Ο ΠΟΤ έχει αναπτύξει επίσης ένα εννοιολογικό πλαίσιο για ένα Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού, ο οποίος έχει χρησιμοποιηθεί από τις χώρες του ΟΟΣΑ μεμονωμένα ή σε συνδυασμό με τις οδηγίες του ΟΟΣΑ για την εφαρμογή των εθνικών τους ΔΛΤ. Μερικές χώρες αναφέρονται σε αυτήν την μεθοδολογία.

Το Παγκόσμιο Συμβούλιο Ταξιδιών και Τουρισμού έχει διαμορφώσει τις αρχές για να παραγάγει έναν προσομοιωμένο Δορυφορικό Λογαριασμό Ταξιδιών και Τουρισμού. Κάθε χώρα μπορεί να χρησιμοποιεί αυτές τις αρχές.

Οι ΠΟΤ, ο ΟΟΣΑ και η EUROSTAT έχουν αναπτύξει και έχουν συμφωνήσει σχετικά με ένα κοινό εννοιολογικό πλαίσιο για τους Δορυφορικούς Λογαριασμούς Τουρισμού. Αυτό το «εργαλείο» - που υιοθετήθηκε επισήμως από τη Στατιστική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών το Μάρτιο του 2000 - επισημαίνει τις ευρύτερες ανάγκες της παγκόσμιας κοινότητας. Ειδικότερα, παρέχει στις αναπτυσσόμενες χώρες ένα σύνολο χρήσιμων οδηγιών, επιτρέποντάς τους να κατασκευάσουν το δικό τους ΔΛΤ.

Στον Πίνακα 28, που ακολουθεί, περιλαμβάνονται συνοπτικά τα σημαντικότερα στοιχεία που αφορούν στην εφαρμογή του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού σε διάφορες χώρες, όπως ο φορέας υλοποίησης, το εννοιολογικό πλαίσιο, οι στόχοι και τα αποτελέσματα, οι πηγές των στοιχείων, οι χρήσεις και οι εφαρμογές των αποτελεσμάτων, οι αδυναμίες που προέκυψαν και τα θέματα που προτείνονται για να ερευνηθούν στο μέλλον.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 28.
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΔΛΤ ΣΕ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΧΩΡΕΣ**

ΧΩΡΑ	ΦΟΡΕΑΣ	ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ	ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	ΣΤΟΧΟΙ- ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΔΛΤ	ΠΗΓΕΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ	ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΛΤ	ΔΔΥΝΑΜΙΕΣ του ΔΛΤ & ΆΛΛΑ ΘΕΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	Αυστραλιανό Γραφείο Στατιστικών (Australian Bureau of Statistics – ABS)	Τμήμα Βιομηχανίας, Επιστήμης & Πόρων (DISR) Γραφείο Έρευνας Τουρισμού (BTR)	Οικονομικές πτυχές τουρισμού Συνδέσεις με άλλους τουριστικούς δείκτες:απασχόληση,αριθμός επισκεπτών. Καθαρή προσέγγιση τουριστικών πακέτων. Πλαίσιο προσφοράς- χρήσης: Συνολική ΤΠΑ ίδια, ανεξάρτητα εάν υπολογίζεται από δαπάνες, παραγωγή, εισόδημα. Σταθερός δείκτης Ακαθάριστων Εσόδων / Ενδιάμεση Κατανάλωση για όλα τα προϊόντα	ΤΠΑ, ΤΠΑ/ΑΕΠ,ΤΠΑ Σχετικών Κλάδων, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ /χώρα προέλευσης ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΤΟΥΡ.ΔΑΠΑΝΗ, ΕΣΟΔΑ & ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ τουρ. Κλάδων. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ / τύπο προϊόντος, / κλάδο προσφοράς. ΕΜΜΕΣΟΙ ΦΟΡΟΙ για τους τουρ. Κλάδους. ΖΗΤΗΣΗ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ & ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΡΙΘΜΟΣ ΗΜΕΔΑΠΩΝ & ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΕΠΙΣΕΠΤΩΝ.	ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ:Έρευνες του ABS, (ετήσια Έρευνα Οικονομικής Δραστηριότητας), & κλαδικές περιοδικές έρευνες υπηρεσιών ΖΗΤΗΣΗΣ: Έρευνες του BTR. Για αλλοδαπούς, με προσωπικές συνεντεύξεις, στα τέρμιναλ αερολιμένων, & Στατιστική Υπηρεσία. Για ημεδαπούς, από τηλέφωνο. Πρόσθετα στοιχεία: Από Γραφεία ταξιδιών για κατανομή δαπανών των package tours. ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ: Έρευνα εργατικού δυναμικού,(μηνιαία έρευνα νοικοκυριών).	Συνολική Κατανάλωση. Ενσωμάτωση τουρισμού στην οικονομία,. Σύγκριση απόδοσης τουρισμού έναντι άλλων κλάδων. Περιφερειακές επιδράσεις,. Εκτίμηση μέσης αποζημίωσης στον τουρισμό	ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΣΤΕΣ, ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ, ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ, ΚΕΦΑΛΑΙΟΥΧΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ Τεχνικές περιφερειακών εκτιμήσεων & κατανοήσής τους
ΑΥΣΤΡΙΑ			Οικονομικοί Λογαριασμοί Τουρισμού του ΟΟΣΑ. Βασίστηκε στους TEA	Τουριστικό μερίδιο ΑΕΠ. Τουριστικοί δείκτες προϊόντων και ανάλογο μερίδιο του ΑΕΠ. Υπολογισμός καθαρού κλαδικού δείκτη και του σχετικού μεριδίου ΑΕΠ	Πέντε τυποποιημένοι πίνακες TEA. Εθνικοί Λογαριασμοί(για Πίνακα 1, Πίνακα 4 & Δαπάνες κατανάλωσης). Δεδομένα Εισροών-Εκροών(για Εισαγωγές & Πίνακα 5). Οικονομικά στοιχεία απογραφής (για Αποζημίωση Εργαζομένων & Πίνακα 5). Για ώρες Απασχόλησης έγιναν μικρο-απογραφές		Τα αποτελέσματα είναι εκτιμήσεις κατά προσέγγιση. Έλλειψη αξιόπιστων στοιχείων (π.χ. δαπάνες) αλλοδαπών. Περιστασιακή έλλειψη στοιχείων για χρήσεις επισκεπτών, δαπάνες ημερήσιων επισκεπτών, δομή οργανωμένων τουριστικών πακέτων. Υπολογισμός μεριδίου της ΤΠΑ προς ΑΕΠ
ΔΑΝΙΑ	Συμβούλιο Τουρισμού Δανίας, πρόγραμμα TOBBE	Υπουργείο Επιχ/σεων & Βιομηχανίας. Στατιστική Υπηρεσία Δανίας	Αρχές ΟΗΕ/ΠΟΤ /1993. Περιλαμβάνει όλους τους τύπους καταλυμάτων, αριθμό διανυκτερεύσεων, συμπεριφορά κατανάλωσης τουριστών	ΑΕΠ, Απασχόληση,Παραγωγή, Κύκλος εργασιών, Ακαθ. Συγκέντρωση παγίου κεφαλαίου, Φόροι, Εξαγωγές- Εισαγωγές. Υπολογισμός ανά περιφέρεια/ περιοχή /μορφή στέγασης/ εθνικότητα/ κλάδο/ εγχώριο-αλλοδαπό τουρισμό. Επιδράσεων αλλαγής αριθμού τουριστών & καταναλωτικής συμπεριφοράς	Στατιστική Υπηρεσία για δηλωμένες διανυκτερεύσεις. Οι στατιστικές για κρουαζιερόπλοια, ξενοδοχεία, φεστιβάλ και ημερήσιους επισκέπτες βασίζονται σε εκθέσεις φορέων και επιχειρήσεων. Για εξοχικές κατοικίες,επισκέψεις σε φίλους – συγγενείς, & στοιχεία δαπανών βασίζονται σε (τηλ.) συνεντεύξεις	Μέτρηση οικονομικών επιδράσεων τουρισμού μέσω μεταβλητών & Μακροοικονομικών μεγεθών	Εκτιμήσεις σε μόνιμη βάση Τακτική ενημέρωση στοιχείων- Αναθεώρηση μοντέλου

ΦΙΛΑΝΔΙΑ	Φιλανδική Επιτροπή Τουρισμού, Κέντρο Ανάπτυξης Ταξιδιών ΕΠΕ, (Ιδιωτική επιχείρηση)	Τράπεζα Φιλανδίας, Υπουργείο Εμπορίου & Βιομηχανίας, Στατιστική Υπηρεσία, Συμβούλιο Ξενοδοχείων & Εστιατορίων		Κατανάλωση εισερχόμενου τουρισμού (μέσες τιμές), Κατανάλωση του εσωτερικού τουρισμού, Εγχώρια προσφορά και Εγχώρια κατανάλωση τουρισμού ανά προϊόν, Απασχόληση στους τουριστικούς κλάδους.	Έρευνες με συνεντεύξεις στα σύνορα, με σκοπό να καθορισθεί ο αριθμός των αλλοδαπών τουριστών, η διάρκεια της παραμονής τους και το ύψος των δαπανών τους. Έρευνα ταξιδιών (τριμηνιαία, δειγματοληπτική, τηλεφωνική) από τη Στατιστική Υπηρεσία Φινλανδίας. Σύστημα των Εθνικών Λογαριασμών		Απουσία λεπτομέρειας για δαπάνες-κατανάλωσης. Εκτίμηση οργανωμένων τουριστικών πακέτων. Διαχωρισμός εγχώριων & αλλοδαπών παραγωγών του εξερχόμενου τουρισμού. Έλλειψη :Εξακριβωμένων πληροφοριών για την προσφορά, Ακαθάριστου σταθερού σχηματισμού κεφαλαίου Συνολικής κατανάλωσης τουρισμού. Η κατανάλωση εσωτερικού τουρισμού δεν περιλαμβάνει εκτίμηση δαπανών για ημερήσια ταξίδια εσωτερικού, λ;ογω έλλειψης πληροφοριών
ΓΑΛΛΙΑ	Διεύθυνση Τουρισμού. Επιτροπή Τουριστικών Λογαριασμών	Επιτροπή Λογαριασμών Μεταφορών & Επιτροπή Λογαριασμών Υπηρεσιών	Σύστημα Εθνικών Λογαριασμών. Βασική έννοια είναι η εσωτερική κατανάλωση τουρισμού. Ομάδες κατανάλωσης: T0: Χαρακτηριστικών δραστηριοτήτων τουρισμού. T1: Σχετική με τις επισκέψεις. T2: Εσωτερικού τουρισμού. T3: Σχετική με τον τουρισμό κατανάλωση.	<i>Μέτρηση Δαπανών</i> Στέγασης, Εστιατορίων και καφε-μπαρ, Δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου, Γάλλων που ταξιδεύουν στο εξωτερικό, Τροφίμων, Διαφόρων αγορών (δώρα, κλπ), Τοπικών ταξιδιών κατοίκων, Υπηρεσίες π.χ. ιατρικές κλπ), Τεκμαρτού μισθώματος. Εξόδων μεταφοράς, αγορών πριν το ταξίδι (αποσκευές κλπ). Εξόδων Ημερήσιων εκδρομών. Εξόδων για τουριστικά προϊόντα από τους κατοίκους	Έρευνα τουριστικών ταξιδιών των Γάλλων για τις δαπάνες στη Γαλλία και στο εξωτερικό. Έρευνα μεταφορών για τον υπολογισμό των επισκέψεων αλλοδαπών. Συνοριακή έρευνα & ειδική έρευνα δαπανών για τον τουρισμό αλλοδαπών		Τμηματοποίηση κατανάλωσης εσωτερικού τουρισμού ανά περιοχή. Καθορισμός αριθμού τουριστών. Επανυπολογισμός τεκμαρτού μισθώματος, δαπανών πριν το ταξίδι κλπ. Μεριδίου της τουριστικής παραγωγής και ΤΠΑ. Βελτίωση στοιχείων για την απασχόληση. Στον (F TSA) ΓΔΛΤ δεν περιλαμβάνονται οι μεταφορές.
ΙΣΛΑΝΔΙΑ	Εθνικό Οικονομικό Ινστιτούτο της Ισλανδίας		Αναθεωρημένοι Εθνικοί Λογαριασμοί. Δορυφορικοί Λογαριασμοί Τουρισμού του ΟΟΣΑ	Είναι στο στάδιο κατασκευής του ΔΛΤ (TSA) ΕΠΙΔΙΩΚΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ: Συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ	Στατιστικές τουρισμού, Εθνικοί Λογιστές, Στοιχεία «βιομηχανίας» τουρισμού		
ΚΟΡΕΑ	Ερευνητικό Ίδρυμα Τουρισμού της Κορέας	Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού	Αρχές του Παγκόσμιου Συμβουλίου Ταξιδιών και Τουρισμού	Τελική ζήτηση του τουρισμού (δαπάνες καταναλωτών, επενδύσεις, εξαγωγές και εισαγωγές) μέσω των δαπανών	Δημοσκοπήσεις του Εθνικού Οργανισμού Τουρισμού και εμπειρικά στοιχεία που συγκεντρώνονται από επιτόπιες έρευνες τομέων	Ενίσχυση σημασίας τουρισμού. Παροχή πληροφοριών για ανάπτυξη και προγραμματισμό	Περαιτέρω επεξεργασία δεδομένων προσφοράς. Ανάγκη για συνεχείς βελτιώσεις και αναπροσαρμογές του ΔΛΤ

ΜΕΞΙΚΟ	Υπουργείου Τουρισμού	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, Ινστιτούτο Γεωγραφίας & Πληροφορικής	Διεθνείς ορισμοί, Ταξινομήσεις & οδηγίες του (ΔΛΤ) του ΠΟΤ, Σύστημα Εθνικών Λογαριασμών του 1993	Προσδιορισμός συμβολής του τουρισμού στην εθνική οικονομία, συνδέσεων με άλλους κλάδους. Ομαδοποίηση δεικτών τουρισμού. Περιγραφή νομισματικών ροών-εγχώριου τουρισμού.	Ένα από τα κύρια εμπόδια είναι η έλλειψη επαρκών πληροφοριών για τη μέτρηση της ζήτησης τουριστικών αγαθών & υπηρεσιών. Στατιστική υπηρεσία, Επιμελητήρια & Ενώσεις επιχειρήσεων τουρισμού	Δυνατότητα προγραμματισμού. Ανάλυση τάσεων και δομής τουρισμού. Διεύρυνση βάσεων πληροφοριών για τον τουρισμό	<i>Εκτίμηση:</i> Εσωτερικής & Εισαγόμενης Ενδιάμεσης Ζήτησης για Τουριστικούς κλάδους (εστιατόρια, μπαρ κλπ), Κατανάλωσης & Ακαθάριστης συγκέντρωσης παγίου κεφαλαίου, Συγκριτικές κλάδικές μελέτες σχετικών κλάδων (επικοινωνίες, χρηματοοικονομικός, εξοχικές κατοικίες, timeshare)
ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ	Στατιστική Υπηρεσία	Ινστιτούτο Οικονομικής Έρευνας, Ινστιτούτο Τουρισμού	Αρχές του ΟΟΣΑ και ΠΟΤ	Άμεση συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ, Έμμεσες & επαγωγικές επιδράσεις, Συνολική τουριστική δαπάνη, Άμεση & έμμεση Απασχόληση	Μελέτη εισροών-εκροών της οικονομίας, Στατιστικές επιχειρησιακές έρευνες, Βιομηχανική απογραφή, Οικονομική έρευνα νοικοκυριών και Διεθνής έρευνα επισκεπτών		Μέτρηση δαπανών εσωτερικών ταξιδιών. Τμηματοποίηση της αλλοδαπής ζήτησης τουρισμού ανά τύπο επισκέπτη / χώρα / περιοχή, Απασχόληση στον τουρισμό, Ακαθάριστη πάγια συγκέντρωση κεφαλαίου, Περιφερειακές επιδράσεις
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	Στατιστική Υπηρεσία	Υπουργείο Βιομηχανίας και Εμπορίου, Ινστιτούτο Οικονομικών Μεταφορών	Σύστημα Εθνικών Λογαριασμών του 1993 & 1995 (SNA93 και το ESA95)	Συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ & την Απασχόληση, Ημεδαπή – Αλλοδαπή κατανάλωση, Φ.Π.Α & άλλοι φόροι	Στατιστική Υπηρεσία & Πίνακες προσφοράς-και-χρήσης των Εθνικών Λογαριασμών, Τακτικές έρευνες διακοπών	Ανάδειξη της σημασίας του τουρισμού στη Νορβηγική οικονομία	Καθορισμός και ταξινόμηση των χαρακτηριστικών τουριστικών κλάδων και των προϊόντων του τουρισμού.
ΠΟΛΩΝΙΑ	Κεντρική Στατιστική Υπηρεσία	Ίδρυμα Κρατικού Αθλητισμού & Διοίκησης Τουρισμού, Οικονομική Σχολή Βαρσοβίας	Αρχές του ΟΟΣΑ και ΠΟΤ	Χρήση και προσφορά χαρακτηριστικών προϊόντων τουρισμού, Παραγωγή & εισοδηματική παραγωγή χαρακτηριστικών δραστηριοτήτων τουρισμού, Τουριστική κατανάλωση, Απασχόληση	Στοιχεία ισοζυγίου πληρωμών, Εθνικοί λογαριασμοί, Τυχαία δειγματοληπτική έρευνα για τις εσωτερικές διακοπές, τον εξερχόμενο τουρισμό, τις δαπάνες των αλλοδαπών	Εκτίμηση του τουριστικού ΑΕΠ και του μεριδίου του στο συνολικό ΑΕΠ, Ποσοστό συμμετοχής χαρακ/κών κλάδων	Πειραματικός χαρακτήρας του (ΡΤΣΑ) ΠΔΛΤ. Ατελής φύση των στατιστικών πηγών. Ανεπαρκές επίπεδο αποσύνθεσης των στοιχείων και εκτίμησης της προστιθέμενης αξίας και της απασχόλησης
ΙΣΠΑΝΙΑ	Ινστιτούτο Τουριστικών Μελετών	Εθνικό Ίδρυμα Στατιστικών, Υπουργείο Εμπορίου, Τουρισμού & ΜΜΕπιχ/σεων	Αρχές του ΠΟΤ, ΟΟΣΑ και EUROSTAT. Εθνικοί λογαριασμοί ESA95	Δαπάνες συνολικής κατανάλωσης, κατανομής τους, ανά κατηγορία (στέγαση, μεταφορά, εστιατόρια κλπ), ανά χρήση (επισκέπτες, τουρίστες, ημερήσιοι), ανά θεσμικό τομέα, Προσδιορισμός συνδέσεων μεταξύ προϊόντων και τομέων τουρισμού	Στατιστική Υπηρεσία, Έρευνες FAMILITUR και FRONTUR, Ισοζύγιο πληρωμών. Καθορισμός δομής δαπανών & υπηρεσιών των οργανωμένων περιηγήσεων, από Tourespana & διάφορους tour operators		Έρευνες ξενοδοχείων, για καλύτερο έλεγχο των τάσεων τιμών. Μέτρηση δραστηριοτήτων των tour operators. Προσδιορισμός συστατικών των τουριστικών πακέτων. Τάσεις εργασίας, πληροφορίες κοινωνικής ασφάλισης, καταχώρηση των επιχειρήσεων για την Απασχόληση

ΣΟΥΗΔΙΑ	Σουηδική Αρχή Τουρισμού	Τμήμα Εθνικών Λογαριασμών, Στατιστική Υπηρεσία, Πανεπιστήμιο Umea	Σύστημα Εθνικών Λογαριασμών του 1993 & 1995 (SNA93 και το ESA95)	Μερίδιο τουρισμού στο ΑΕΠ, Προστιθέμενη αξία τουρισμού, ανά κλάδο συνεισφοράς, Ανάλυση Τουριστικής Ζήτησης	Έρευνα ταξιδιών από τη Στατιστική Υπηρεσία της Σουηδίας και τη Σουηδική βάση δεδομένων ταξιδιού.		Το μοντέλο είναι μια απλοποίηση του πραγματικού κόσμου. Τμηματοποίηση δαπανών των ξένων επισκεπτών για αγαθά και υπηρεσίες. Καθορισμός του «συνηθισμένου περιβάλλοντος». Δευτερεύουσες κατοικίες, Τα στοιχεία (βάση δεδομένων τουριστών) έχουν συμπυκνωθεί.
ΕΛΒΕΤΙΑ	Ομοσπονδιακή Στατιστική Υπηρεσία, Γραμματεία Οικονομικών	Εθνική Τράπεζα της Ελβετίας	Αρχές του ΟΟΣΑ και ΠΟΤ Σύστημα Εθνικών Λογαριασμών	Άμεσες επιδράσεις του τουρισμού στην οικονομία	Τουριστικό ισοζύγιο, Στατιστική Υπηρεσία Η ελλειψής στατιστική βάση δεν πρέπει να εμποδίσει την πρόοδο, διότι οι λύσεις που βρίσκονται θα επιτρέψουν τη σταδιακή επίτευξη του στόχου, με όφελος την εμπειρία που αποκτιέται ακόμη και από τη μερική εφαρμογή.	Μακροοικονομική ανάλυση τουρισμού για να γίνουν συγκρίσεις με τους παραδοσιακότερους τομείς, όπως γεωργία και τραπεζικές εργασίες.	Έμμεσες και επαγωγικές επιδράσεις του τουρισμού. Τα υπάρχοντα στοιχεία για τη ζήτηση είναι ανεπαρκή. Μήτρες παραγωγής και χρήσης σε επίπεδο επιχειρήσεων. Διεξαγωγή περιφερειακών μελετών επίδρασης του τουρισμού
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	Σύμβουλοι του Cambridge. Geoff Broom Associates. Welsh Economy Research Unit-Cardiff Business School. Strathelyde University. Department for Culture, Media and Sport.	Βρετανική Αρχή Τουρισμού	Αρχές του ΟΟΣΑ, ΠΟΤ και WTTC. Σύστημα Εθνικών Λογαριασμών.	ΕΙΝΑΙ ΣΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ. ΕΠΙΔΙΩΚΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ: Συγκρίσιμο διεθνείς λογαριασμοί. Εμβάθυνση στον τουρισμό και το ρόλο του στην οικονομία. Πλαίσιο προτύπων για μέτρηση των οικονομικών επιδράσεων Προσδιορισμός απασχόλησης, επενδύσεων τουρισμού, μέτρων παραγωγικότητας & μεταξύ τους συνδέσμων.	Καθιερωμένες έρευνες τουρισμού		Δαπάνες για διαρκή καταναλωτικά αγαθά, Κόστος κεφαλαίου & εισοδήματος για δευτερεύουσες κατοικίες. Κρατικές δαπάνες για τουριστικές δραστηριότητες., Ιδιωτικές επενδύσεις κεφαλαίου & επενδύσεις για υποδομή τουρισμού. Δαπάνες κατοίκων για τουριστικά προϊόντα στο εξωτερικό. Δαπάνες μεταφορών για τουριστικές μετακινήσεις. Ακριβή στοιχεία σχετικά με την προσφορά της στέγασης
Η.Π.Α	Γραφείο Οικονομικής Ανάλυσης	Γραφείο Βιομηχανιών Τουρισμού της Διεθνούς Εμπορικής Διοίκησης	Αρχές ΠΟΤ και ΟΟΣΑ Μέθοδος του αντιτίμου ενοικίου & Μέθοδος δαπανών	Προστιθέμενη αξία ταξιδιών & τουρισμού Δαπάνες για ταξίδια και τουρισμό, Επίδραση στην Απασχόληση	Στατιστική Υπηρεσία Λογαριασμοί εισροών-εκροών	Σημασία των ταξιδιών και του τουρισμού στην αμερικανική οικονομία	<i>Εκτίμηση:</i> Υπηρεσιών των ιδιόκτητων και μισθωμένων μεταφορικών μέσων, και Δευτερευουσών κατοικιών

Μέρος Τρίτο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.

Η ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΥ ΤΟΥ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΤΟΥ ΟΟΣΑ.

5.1. ΠΕΔΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ

Για την εφαρμογή του ΔΛΤ στην εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού, δημιουργείται ένα σύνολο από οκτώ αλληλοσυνδεδεμένους πίνακες, καθένας από τους οποίους δείχνει μια διαφορετική άποψη του θαλάσσιου τουρισμού. Οι πίνακες επιτρέπουν να συνδέεται η ζήτηση για τουριστικά προϊόντα του Θ.Τ. από τους καταναλωτές με την προσφορά των προϊόντων από τους τουριστικούς «κλάδους», με αποτέλεσμα να δημιουργείται ένας μηχανισμός που αποδίδει την άμεση Προστιθέμενη Αξία του θαλάσσιου τουρισμού για κάθε κλάδο. Τα αποτελέσματα αυτά μπορούν να εμφανιστούν και σε όρους μεγέθους (ποσοτικούς). Ένα μέγεθος απασχόλησης προστίθεται στη ζήτηση, στην παραγωγή και στα στοιχεία της Π.Α. του θαλάσσιου τουρισμού, έτσι ώστε ο μέσος όρος συμμετοχής των εργαζομένων να εκτιμηθεί και να συγκριθεί με τους τουριστικούς κλάδους και με το σύνολο της οικονομίας. Η μη-χρηματική απόκτηση κεφαλαίου (πάγιου εξοπλισμού) και το μετοχικό κεφάλαιο εμφανίζονται επίσης, λόγω της ισχυρής συσχέτισης μεταξύ της τουριστικής ζήτησης και της δομής κεφαλαίου των τουριστικών κλάδων.

Οι πίνακες του ΔΛΤ παρέχουν τη δυνατότητα απεικόνισης στοιχείων του θαλάσσιου τουρισμού, τα οποία οι Εθνικοί Λογαριασμοί δεν μπορούν να προσφέρουν. Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μια λειτουργία που στηρίζεται στην ζήτηση. Ο ΔΛΤ διαθέτει το μηχανισμό για τη μετατροπή της λειτουργίας αυτής σε μεθοδολογία ώστε να εξακριβωθεί «ποιος παράγει τι (;) για τους τουρίστες». Επίσης αναγνωρίζει και διακρίνει τις τυπικές τουριστικές βιομηχανίες, η ύπαρξη και η βιωσιμότητα των οποίων εξαρτάται από την τουριστική ζήτηση και μετρά για αυτές την Προστιθέμενη Αξία, την Απασχόληση και την Κεφαλαιουχική δομή.

Ο ΔΛΤ παρέχει αξιόλογες πληροφορίες για τα μέχρι πρότινος αναπάντητα ερωτήματα, όπως:

- Τι αγοράζουν οι τουρίστες και ποιοι κλάδοι της οικονομίας επηρεάζονται περισσότερο από αυτές τις αγορές
- Από ποιες ομάδες προέρχονται κυρίως οι τουρίστες. Νοικοκυριά, επιχειρηματίες, δημόσιοι υπάλληλοι, αλλοδαποί
- Πόσοι απασχολούνται στις επιχειρήσεις και τους κλάδους που συνθέτουν το θαλάσσιο τουρισμό
- Ποια είναι η συμμετοχή κάθε οικονομικού τομέα στο θαλάσσιο τουρισμό
- Πόση είναι η διάθεση των κεφαλαίων για κάθε «υποκλάδο» του θαλάσσιου τουρισμού

Οι απαντήσεις στα παραπάνω ερωτήματα θα επιτρέψουν στους αναλυτές και στις κυβερνήσεις να γνωρίσουν τη μορφή του θαλάσσιου τουρισμού και να προσφέρουν τη διάγνωση για το πώς εμπλέκεται στην οικονομία. Επιπλέον, οι ποσοτικές μετρήσεις θα συνεισφέρουν σημαντικά στην πληροφόρηση για την διαχρονική εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού σε πραγματικές (και όχι μόνο ονομαστικές) τιμές. Παράλληλα ο ΔΛΤ επιτρέπει τη μέτρηση του θαλάσσιου τουρισμού συγκριτικά με άλλους κλάδους, όπως ποτών, τροφίμων, ένδυσης, καυσίμων, καπνού, κλπ., προσδίδοντάς του την αξιοπιστία που δεν είχε μέχρι τώρα.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο ΔΛΤ και οι ΤΕΑ βασίζονται στους εθνικούς λογαριασμούς. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την εμφάνιση της συμβολής του θαλάσσιου τουρισμού στην οικονομία συγκριτικά με άλλους «σταθερούς» τομείς, ώστε ο ρόλος του να είναι περισσότερο αναγνωρίσιμος και τεκμηριωμένος.

5.1.1. Οι Πίνακες του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού για το Θαλάσσιο Τουρισμό

Οι διαφορές και οι ιδιομορφίες που παρατηρούνται τόσο στη σύνθεση των επιμέρους συστατικών (κλάδων και αγαθών) όσο και στην οικονομική αποτίμηση των επιμέρους λογαριασμών (Παραγωγής, Προσφοράς, Ζήτησης) κάθε μιας από τις τρεις κύριες δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, συνάμα με τις πρακτικές δυσκολίες ενσωμάτωσης των οικονομικών δεδομένων και μεγεθών και των τριών δραστηριοτήτων σε κάθε ένα από τους πίνακες του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού, οδήγησαν στην επιλογή της αποτίμησης των οικονομικών επιδράσεων ξεχωριστά για κάθε δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού. Συνεπώς, θα δημιουργηθεί ένα σύνολο από οκτώ πίνακες για κάθε δραστηριότητα. Έτσι θα προκύψουν πιο ακριβείς εκτιμήσεις για τις οικονομικές επιδράσεις κάθε δραστηριότητας και θα ελαχιστοποιηθούν οι απλουστεύσεις και οι γενικεύσεις που θα συνεπάγονταν από τις παραδοχές μιας συγκεντρωτικής εκτίμησης και καταχώρησης οικονομικών δεδομένων για το σύνολο του θαλάσσιου τουρισμού.

Σημαντικό όφελος από την επιλογή αυτή είναι η δυνατότητα της οικονομικής αποτίμησης των επιδράσεων κάθε μιας από τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, ενώ παράλληλα δίνεται με σχετική ευκολία και η συνολική επίδραση του θαλάσσιου τουρισμού στα κυριότερα μακροοικονομικά μεγέθη.

Οι Πίνακες του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού που θα συμπληρωθούν για κάθε δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού χωριστά, είναι αυτοί που αναφέρονται στη συνέχεια (Πίνακας 29), με τη διαφορά ότι στην περιγραφή τους για κάθε ομάδα πινάκων θα αναφέρεται η συγκεκριμένη δραστηριότητα (Κρουαζιεροπλοΐα, Yachting και Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία), αντί του Θαλάσσιου Τουρισμού.

ΠΙΝΑΚΑΣ 29.
ΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΟΥ ΔΟΥΦΟΡΙΚΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟ
ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ (σύμφωνα με τις αρχές του ΟΟΣΑ)

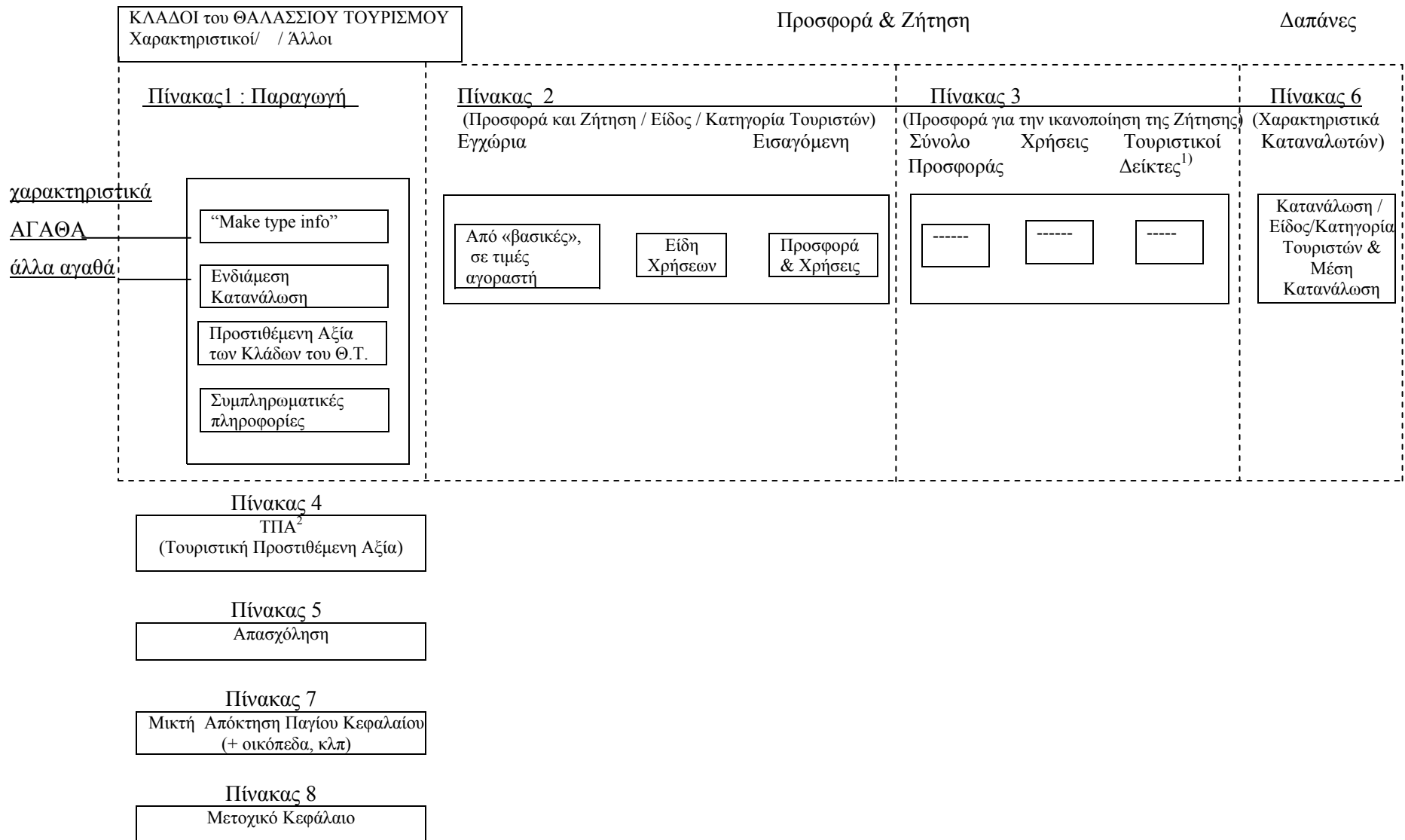
Πίνακας 1	Λογαριασμός Παραγωγής των χαρακτηρισμένων Τουριστικών κλάδων του Θαλάσσιου Τουρισμού, καθαρή αποτίμηση (τρέχουσες τιμές)
Πίνακας 2	Τουριστική Προσφορά και Ζήτηση, ανά είδος Αγαθού και κατηγορία Τουριστών, καθαρή αποτίμηση σε τιμές καταναλωτή, (τρέχουσες τιμές)
Πίνακας 3	Προσφορά των κλάδων του Θαλάσσιου Τουρισμού και άλλων για την ικανοποίηση της Ζήτησης όλων των κατηγοριών Τουριστών, καθαρή αποτίμηση, (τρέχουσες τιμές)
Πίνακας 4	Προστιθέμενη Αξία Τουρισμού χαρακτηρισμένων Τουριστικών κλάδων του Θαλάσσιου Τουρισμού και άλλων, καθαρή αποτίμηση, (τρέχουσες τιμές)
Πίνακας 5	Τουριστική Απασχόληση των χαρακτηρισμένων Τουριστικών κλάδων του Θαλάσσιου Τουρισμού και όλων των άλλων κλάδων
Πίνακας 6	Χαρακτηριστικά Καταναλωτών, Ημερήσιων επισκεπτών και Τουριστών, καθαρή αποτίμηση
Πίνακας 7	Μικτή Απόκτηση Κεφαλαίου των χαρακτηρισμένων Τουριστικών κλάδων του Θαλάσσιου Τουρισμού (τρέχουσες τιμές)
Πίνακας 8	Συνολικό Μετοχικό Κεφάλαιο των χαρακτηρισμένων Τουριστικών κλάδων του Θαλάσσιου Τουρισμού (τρέχουσες τιμές)

Σημείωση: Οι Πίνακες έχουν προσαρμοστεί για μια προσέγγιση καθαρής αποτίμησης του τουριστικού πακέτου.

ΣΧΗΜΑ 3.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΤΟΥ Δ.Λ.Τ. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Οι Πίνακες συντάχθησαν σε καθαρή βάση [Καθαρή αποτίμηση (net version) των Τουριστικών Πακέτων]

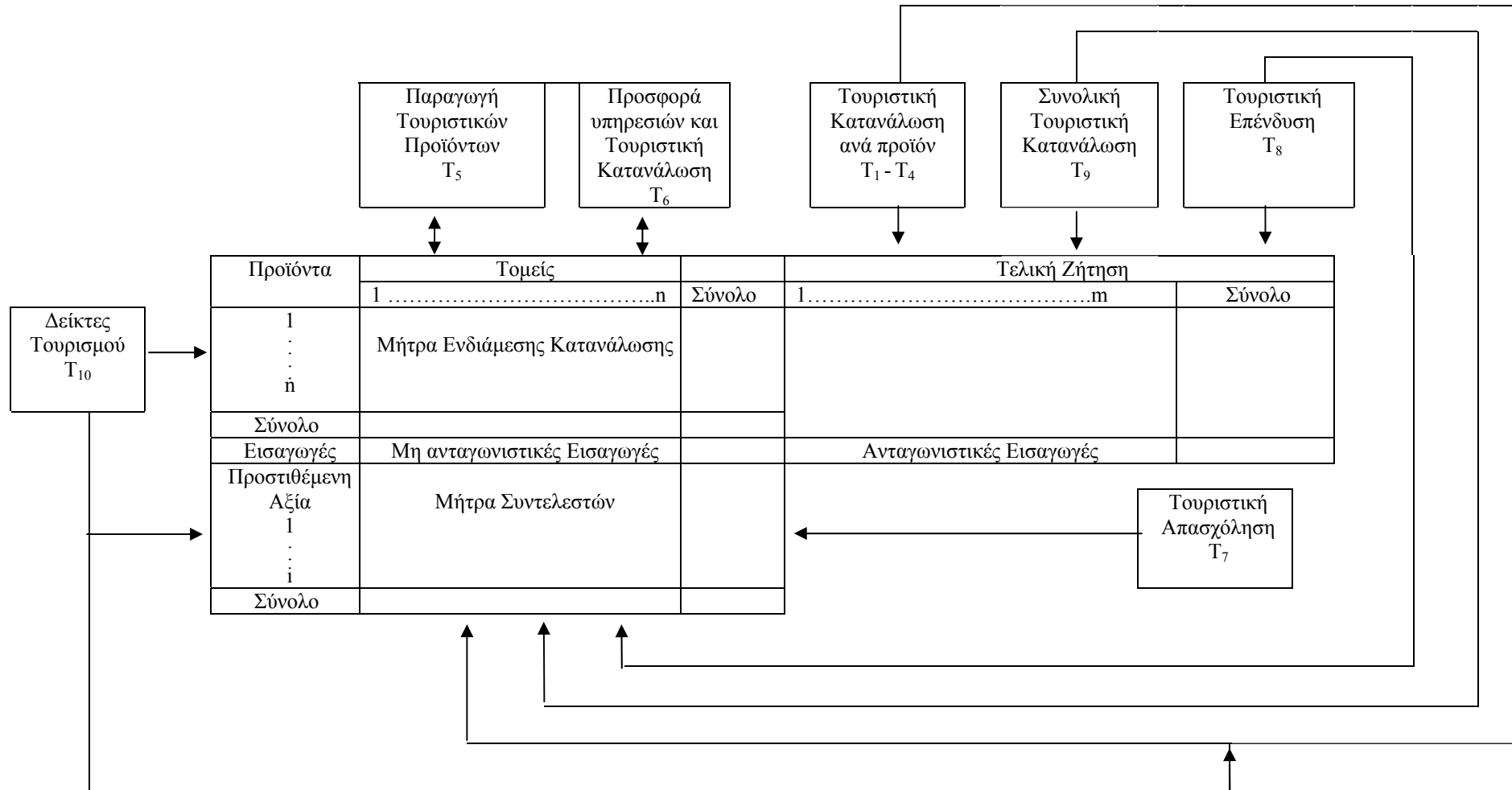


Με Κεφαλαία γράμματα: Μεγέθη κατηγοριοποίησης
Πίνακες 1-4, 7 και 8 έχουν σταθερή τιμή ισοτιμίας (π.χ. Πίνακες 9-14)

¹⁾ Στη βάση αγαθών

²⁾ Συνδυασμός συνόλων Πίνακα 1 και δεικτών Πίνακα 3

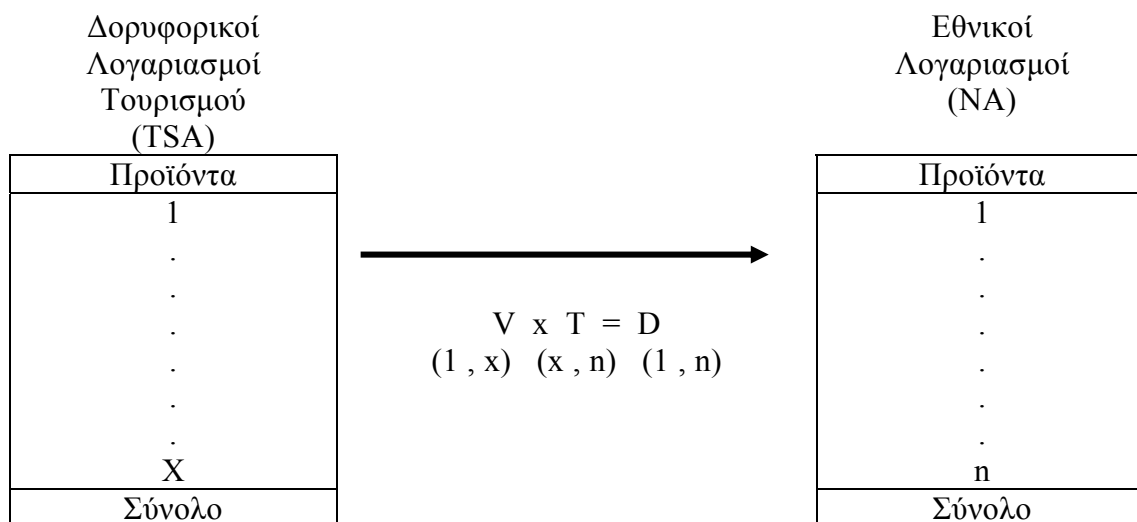
ΣΧΗΜΑ 4.
ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ ΕΙΣΡΟΩΝ – ΕΚΡΟΩΝ



Πηγή: Sebbar H., 2001:148

Σημείωση: Όπου στον πίνακα γίνεται αναφορά στον Τουρισμό, αντικαθίσταται με το Θαλάσσιο Τουρισμό για τις ανάγκες της Διατριβής.

ΣΧΗΜΑ 5.
ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΜΕ ΤΟΥΣ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥΣ



V= Κατανάλωση ανά προϊόν για κάθε μορφή τουρισμού ή συνολική τουριστική κατανάλωση.

D= Στήλη διανύσματος τουριστικής ζήτησης που συνδέεται με τη λογική των πινάκων Εισροών- Εκροών.

T = Μήτρα μετάβασης, της οποίας το πλήθος των σειρών είναι το μέγεθος των οικονομικών δεδομένων.

NA= Εθνικοί Λογαριασμοί.

Πηγή: Sebbar H., 2001:149

5.1.2. Ανάλυση των προϊόντων του Θαλάσσιου Τουρισμού για το ΔΛΤ.

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται αναλυτική προσέγγιση των συστατικών των προϊόντων κάθε μιας από τις τρεις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, τα οποία προσφέρονται από τις επιχειρήσεις της Κρουαζιεροπλοΐας, του Yachting και της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας και αποκτώνται είτε συνολικά ως τουριστικά πακέτα είτε μεμονωμένα ως αυτοτελή προϊόντα. Επίσης αναλύονται τα επιμέρους προϊόντα (αγαθά και υπηρεσίες) που παράγονται από τους άλλους κλάδους και αποκτώνται από τους τουρίστες-καταναλωτές κάθε μιας δραστηριότητας του θαλάσσιου τουρισμού, στο διάστημα που διαρκεί η κατανάλωση των κύριων προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού.

Η προσέγγιση των τουριστικών πακέτων των προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού γίνεται σε καθαρή αποτίμηση και τα συστατικά κάθε πακέτου προσδιορίζονται σύμφωνα με την ανάλυση της προσφοράς, η οποία επιτεύχθηκε μέσα από εμπειρικές έρευνες στις επιχειρήσεις και τις κλαδικές οργανώσεις κάθε δραστηριότητας. Το είδος των πληροφοριών και των στοιχείων που αναζητήθηκαν τόσο από τις επίσημες κρατικές υπηρεσίες και φορείς, όπως ΕΣΥΕ, ΕΟΤ, ΥΕΝ κλπ, όσο και από τις πρωτογενείς έρευνες σε επιχειρήσεις και επαγγελματικές ενώσεις, αλλά και στους τουρίστες – καταναλωτές, είχε καθοριστεί, ώστε να ικανοποιεί τις ανάγκες και τις απαιτήσεις του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού. Παράλληλα, η

συγκέντρωση των δεδομένων και των πληροφοριών συνέβαλε στη διαμόρφωση των πινάκων του ΔΛΤ και καθόρισε σε μεγάλο βαθμό τόσο τους κύριους κλάδους και τα προϊόντα των δραστηριοτήτων του Θ.Τ. όσο και τους άλλους τουριστικούς και μη κλάδους και προϊόντα που επηρεάζονται και επηρεάζουν τη λειτουργία του Θ.Τ.

Στη συνέχεια αναλύονται χωριστά τα κύρια προϊόντα, όπως προσφέρονται από τις τρεις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού.

Α) Η Κρουαζιέρα θεωρείται το πιο σύνθετο και ολοκληρωμένο (πλήρες) τουριστικό προϊόν, στο βαθμό που περιλαμβάνει όλα τα συστατικά στοιχεία που συνθέτουν τις τουριστικές υπηρεσίες (Σωτηριάδης Μ.,2002:214). Το Κρουαζιερόπλοιο είναι ταυτόχρονα το μεταφορικό μέσο και το κατάλυμα, στο οποίο παρέχονται διατροφή και άλλες υπηρεσίες που **δεν μπορούν να διαχωριστούν, αλλά και δεν μπορούν να καταχωρηθούν στους αντίστοιχους κλάδους** (μεταφορών και ξενοδοχείων), **διότι δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι επιλέγεται η κρουαζιέρα για την παροχή αποκλειστικά του προϊόντος της μεταφοράς ή της στέγασης ή της σίτισης**. Για τους λόγους αυτούς η Κρουαζιέρα αντιμετωπίζεται ως σύνθετο προϊόν που συγκροτείται από τις υπηρεσίες μεταφοράς, στέγασης και διατροφής³⁹. Παράλληλα, η Κρουαζιέρα παρέχει τη δυνατότητα επιλογής επιπλέον (extra) διατροφής και διασκέδασης στους χώρους του πλοίου, προϊόντα που καταχωρούνται στους αντίστοιχους κλάδους παραγωγής των Εστιατορίων και της Ψυχαγωγίας-Διασκέδασης. Επίσης, αγαθά ή υπηρεσίες που προσφέρονται στα Κρουαζιερόπλοια ή στα λιμάνια προσέγγισης, η αγορά των οποίων είναι προαιρετική και δεν περιλαμβάνονται στο «πακέτο» της κρουαζιέρας, καταχωρούνται στους αντίστοιχους κλάδους (π.χ. ενδύματα, ποτά, προϊόντα καπνού κλπ).

Β) Ανάλογη είναι η προσέγγιση, όσον αφορά τη μεταφορά και τη στέγαση της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης, που προσφέρεται από τον «υπο-κλάδο» του Yachting. Διαφορά εντοπίζεται στις υπηρεσίες διατροφής εν πλω, οι οποίες δεν προσφέρονται ως γεύματα –και γι’ αυτό δεν καταχωρούνται στα εστιατόρια-, αλλά ως τροφοδοσία (αγορά τροφίμων από τα οποία ιδιοπαράγονται γεύματα) και καταχωρούνται στον κλάδο Ειδών Διατροφής. Στη δραστηριότητα περιλαμβάνονται επιπλέον αγαθά και υπηρεσίες που λαμβάνουν οι πελάτες και δεν περιέχονται στο «πακέτο» ναύλωσης του σκάφους, όπως ενοικίαση εξωλέμβιας, μπαλονιού, εξοπλισμού υποβρύχιου ψαρέματος. Καταχωρούνται επίσης τα αγαθά και οι υπηρεσίες που λαμβάνουν οι πελάτες στη διάρκεια της ναύλωσης του σκάφους, όπως είδη διατροφής, ασφαλιστικές και άλλες υπηρεσίες, χερσαίες μεταφορές, διασκέδαση κ.ά.

Γ) Τα Ημερόπλοια παρέχουν ως κύρια υπηρεσία τη μεταφορά για τη διεξαγωγή μιας θαλάσσιας εκδρομής. Παράλληλα και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού –τα μεγαλύτερα από τα Ημερόπλοια- προσφέρουν υπηρεσίες διατροφής (σνακ, σάντουιτς, αναψυκτικά). Επίσης, ένα μέρος των εκδρομών έχει ως κύριο αντικείμενο τη διοργάνωση Picnic ή Beach Party που καταχωρούνται ως Ψυχαγωγία. Το φαγητό που προσφέρεται σε αυτές τις δραστηριότητες καταχωρείται στον κλάδο Εστιατόρια. Ένα μεγάλο μέρος των Ημερήσιων Θαλάσσιων Εκδρομών που παρέχονται ως πλήρες «πακέτο» περιλαμβάνοντας το θαλάσσιο ταξίδι, την επίσκεψη σε αξιοθέατα στον τόπο προορισμού, τη χερσαία μεταφορά και τη διατροφή, προσεγγίζεται σε «καθαρή»

³⁹ Το κόστος διατροφής των τουριστών – επιβατών των κρουαζιερόπλοιων θεωρείται τμήμα του κόστους της κρουαζιέρας και δεν εντάσσεται στον κλάδο των εστιατορίων διότι δεν προσφέρεται ως ξεχωριστό προϊόν με σκοπό το κέρδος, αλλά ως αναπόσπαστο τμήμα του συνολικού προϊόντος της κρουαζιέρας (Ειδική έρευνα, Εταιρία Louis Hellenic Cruises, κ.Καλογερίνης Παναγιώτης, κα.Γεωργία Χρυσοστόμου, 2004 και 2005).

αποτίμηση, ώστε να διαχωρίζεται το θαλάσσιο ταξίδι από το «πακέτο» της εκδρομής. Γίνεται επίσης εκτίμηση των επιπλέον δαπανών των πελατών στον τόπο της εκδρομής, που αφορούν τη διατροφή, τη χερσαία μεταφορά, τη λήψη υπηρεσιών, την αγορά αγαθών κλπ. Μεγάλο μέρος των δαπανών αυτών δε διαφοροποιείται από την καθημερινή τουριστική κατανάλωση (π.χ. διατροφή), ενώ άλλες δαπάνες δημιουργούνται λόγω της επίσκεψης και της πρόσκαιρης παραμονής στον τόπο της εκδρομής (π.χ. αγορά αναμνηστικών, ειδών λαϊκής τέχνης και ντόπιων προϊόντων, επίσκεψη στα αξιοθέατα της περιοχής). Το σύνολο των δαπανών αυτών περιλαμβάνεται στους Πίνακες του ΔΛΤ, για την εκτίμηση της τουριστικής κατανάλωσης (και κατά συνέπεια και της παραγωγής), διότι το μεγαλύτερο μέρος τους αποτελεί δαπάνες «επιπλέον» των συνηθισμένων (ακόμα και η διατροφή μπορεί να είναι επιπλέον τουριστική δαπάνη, όταν ο τουρίστας έχει έρθει στη χώρα με πακέτο πλήρους διατροφής ή all inclusive), οι οποίες ασκούν και «περιφερειακές» επιδράσεις στους τόπους άφιξης των τουριστών.

5.1.3. Περιγραφή των Πινάκων ΔΛΤ.

Η διαδικασία της κατάρτισης των πινάκων του ΔΛΤ για την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού στην εθνική οικονομία είναι σε εναρμόνιση με τις αρχές και τους κανόνες του μεθοδολογικού πλαισίου του ΟΟΣΑ. Μέσα στα πλαίσια αυτά οι πίνακες υπέστησαν τις απαραίτητες τροποποιήσεις, προκειμένου να περιληφθούν όλοι οι κλάδοι και όλα τα προϊόντα που συγκροτούν τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού.

Σημαντικό στοιχείο που συνέβαλε στην πληρότητα της κατάρτισης των πινάκων, ήταν η ανάλυση των δραστηριοτήτων, κυρίως από την πλευρά της προσφοράς, μέσα από τις εμπειρικές έρευνες.

Ουσιαστικά, η κατάρτιση των πινάκων και η επιλογή για τη συγκέντρωση στοιχείων λειτούργησαν αμφίδρομα και συμπληρωματικά. Αναζητήθηκαν στοιχεία για τους επιμέρους κλάδους και τα προϊόντα, σύμφωνα με τις αρχές του ΔΛΤ, ενώ η συγκέντρωση στοιχείων από τις έρευνες υποδεικνυε την προσαρμογή των πινάκων, με τη συμπλήρωση ή την αφαίρεση κλάδων και αγαθών.

Τα προσφερόμενα αγαθά πρέπει να σημειώνονται σε βασικές τιμές, εφόσον αντιπροσωπεύουν τουριστικό προϊόν σε εναρμόνιση με τους SNA93. Όπου όμως δεν είναι εφικτές οι βασικές τιμές, **μπορούν να αντικατασταθούν από τις τιμές καταναλωτή** (EEC-EUROSTAT, IMF, OECD, UN, WORLD BANK, *System of National Accounts*, 1993).

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα «τουριστικά πακέτα» δεν εμφανίζονται ως μοναδιαίο προϊόν, αλλά διασπώνται στα αγαθά από τα οποία συνίστανται (ταξίδι, διαμονή κλπ.) και στο μερίδιο των ταξιδιωτικών γραφείων και πρακτορείων. Αυτή είναι μια «καθαρή προσέγγιση» στη μέτρηση του ταξιδιωτικού πακέτου (EUROSTAT, OECD, UN & WTO, *TSA Recommended Methodological Framework*, 2001:para 3.46-3.51 & 4.16-4.19). Οι επισκέπτες δε γνωρίζουν τη δομή του κόστους/τιμής των στοιχείων που συνθέτουν το «πακέτο» και γι' αυτό μια έρευνα της τουριστικής δαπάνης πρέπει να ρωτά για τις αγορές ταξιδιωτικών πακέτων και τη διάρκειά τους.

Στις στήλες υπάρχει πλήρης αρμονία μεταξύ των χαρακτηριστικών τουριστικών προϊόντων και των χαρακτηριστικών τουριστικών κλάδων. Αν και συμβαίνει ένα αγαθό να παράγεται από κλάδους διαφορετικούς από αυτόν για τον οποίο αποτελεί το κύριο προϊόν και, ανάλογα, ένας κλάδος μπορεί να παράγει περισσότερα από ένα προϊόντα, βάσει των οποίων έχει ταξινομηθεί, θεωρείται ότι υπάρχει 100% ταύτιση των κλάδων για τα συγκεκριμένα μερίδια των προϊόντων που καταναλώνουν οι τουρίστες.

Πίνακας 1. Λογαριασμός Παραγωγής των χαρακτηριστικών Τουριστικών δραστηριοτήτων του Θαλάσσιου Τουρισμού, καθαρή αποτίμηση (τρέχουσες τιμές). Παρέχει μία από τις θεμελιώδεις βάσεις για την εξακρίβωση των χαρακτηριστικών τουριστικών δραστηριοτήτων, καθώς και άλλων σχετικών σημαντικών τομέων της οικονομίας. Οι «χαρακτηριστικές» δραστηριότητες ή επιμέρους «κλάδοι» του θαλάσσιου τουρισμού είναι η Κρουαζιεροπλοΐα, το Yachting και η Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία, με αντίστοιχα κύρια «προϊόντα» τις Κρουαζιέρες, την Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση και τις Ημερήσιες Θαλάσσιες Εκδρομές.

Ο Πίνακας ΔΛΤ 1 παρουσιάζει πληροφορίες για όλες τις χαρακτηρισμένες δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού και τα αγαθά τους. Προσφέρεται επομένως η δυνατότητα της εξακρίβωσης των εξής: **1) ποια τουριστικά αγαθά παράγονται και από ποιους κλάδους, και 2) ποιες εισροές δημιουργούν την προσφορά. Τα αποτελέσματα επιτρέπουν τον υπολογισμό της Προστιθέμενης Αξίας (ΠΑ) των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού, η οποία σε βασικές τιμές αποδίδεται με την αφαίρεση των ενδιάμεσων εισροών (αγαθών και υπηρεσιών, σε τιμές καταναλωτή) από την αξία των μικτών εκροών (σε βασικές τιμές) κάθε κλάδου.** Το αποτέλεσμα αυτό θα προσφέρει τη βάση συγκρότησης του Πίνακα ΔΛΤ 4 (Τουριστική Προστιθέμενη Αξία). Ο Πίνακας ΔΛΤ 1 αποτελεί θεμελιώδη αρχή για την κατανόηση του ρόλου του θαλάσσιου τουρισμού στην οικονομία, διότι οι βιομηχανίες που προσφέρουν τα τουριστικά αγαθά, δεν έχουν μέχρι τώρα το στοιχείο της τουριστικής ζήτησης. Επιπλέον, λόγω του ότι ο Πίνακας ΔΛΤ 1 αποτελεί ένα σύνολο εντός της οικονομίας, λειτουργεί σαν βάση για τον υπολογισμό των μοντέλων των επιδράσεων, από τον οποίο μπορούν να εκτιμηθούν οι έμμεσες επιδράσεις. Σημαντικό στοιχείο επίσης του Πίνακα ΔΛΤ 1 είναι ότι έχει τις ρίζες του σε παρατηρήσιμα οικονομικά φαινόμενα. Αντίθετα από τον Πίνακα ΔΛΤ 4, όπου τα αποτελέσματα τοποθετούνται «ή μοντελοποιούνται», τα δεδομένα του Πίνακα ΔΛΤ 1 προέρχονται από πραγματικές (παρατηρήσιμες) οικονομικές συναλλαγές.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η ΠΑ των «τουριστικών κλάδων» που εμφανίζεται στον πίνακα, δεν αποδίδει την επίδραση στο ΑΕΠ της χώρας. Αυτό γίνεται στον Πίνακα ΔΛΤ 4, στον οποίο επί της Προστιθέμενης Αξίας προστίθενται όλοι οι φόροι της παραγωγής και των εισαγωγών (ΦΠΑ, φόροι επί των προϊόντων, δασμοί επί των εισαγωγών). Ακόμα και αν ένας αριθμός κλάδων έχει σχετικά μικρό μερίδιο στο προϊόν που πωλείται στους επισκέπτες, είναι προφανές ότι η προστιθέμενη αξία κάθε κλάδου για το μερίδιο αυτό οφείλεται καθαρά στην τουριστική ζήτηση και άρα παράγει Τουριστική Προστιθέμενη Αξία. Σε τελική ανάλυση ο πίνακας προσφέρει μια σημαντική υπηρεσία στη «διαμόρφωση του σκηνικού» (της λειτουργίας της αγοράς), ειδικά για χώρες που δεν έχουν αναπτύξει επαρκείς πληροφορίες για τη ζήτηση.

Στον Πίνακα ΔΛΤ 1, οι δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, μαζί με άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους επισκέπτες, εμφανίζονται στις στήλες ως «τουριστικοί κλάδοι».

Ο σκοπός του Πίνακα ΔΛΤ 1 είναι να εμφανίσει τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, τα προϊόντα που παράγουν, τις ενδιάμεσες εισροές και την προστιθέμενη αξία, μέσα στα πλαίσια του συνόλου της οικονομίας, στην οποία «όλοι οι άλλοι κλάδοι» και τα «άλλα αγαθά» περιλαμβάνονται ως μια περίληψη των λεπτομερειών που συναντώνται αλλού.

Η πρώτη στήλη (εξαιρουμένης της στήλης τίτλου) του Πίνακα ΔΛΤ 1 για κάθε δραστηριότητα του Θ.Τ., δείχνει τους καθαρούς τουριστικούς «υπο-κλάδους» του θαλάσσιου τουρισμού, δηλαδή την Κρουαζιεροπλοΐα, το Yachting και την Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία, ενώ οι επόμενες στήλες εμφανίζουν σταθερούς

τουριστικούς κλάδους, στους οποίους συμμετέχουν οι δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, όπως ξενοδοχεία, εστιατόρια, μεταφορές, ταξιδιωτικά γραφεία, κλπ. Τα «μοναδικού σκοπού αγαθά διάρκειας» (single-purpose consumer durables) εμφανίζονται σε χωριστή στήλη και αντιμετωπίζονται σαν «κατασκευασμένος» ή «τεχνητός» κλάδος.

Επίσης εμφανίζονται στήλες που καλύπτουν κλάδους οι οποίοι αν και δεν έχουν χαρακτηριστεί ως τουριστικοί, εντούτοις είναι σημαντικοί για τον Θαλάσσιο τουρισμό, όπως η συμμετοχή του λιανικού και χονδρικού εμπορίου καθώς και των μεταφορών που συνδέονται με την αγορά αγαθών. Οι (παρελκόμενες) συμμετοχές του λιανικού και χονδρικού εμπορίου, καθώς επίσης και των μεταφορών προσδιορίζονται αφού η αρχή αποτίμησης του πίνακα είναι οι βασικές τιμές. Τα περιθώρια (εμπορίου & μεταφορών) περιλαμβάνονται στις στήλες των αντίστοιχων κλάδων. Η 2^η στήλη στον Πίνακα ΔΛΤ 1 του Yachting αφορά στα ιδιόκτητα σκάφη αναψυχής και υφίσταται για να γίνει δυνατή η εκτίμηση του τεκμαρτού μισθώματος της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης που διενεργείται από τους ιδιοκτήτες των σκαφών αναψυχής. Στην προτελευταία στήλη εμφανίζονται «όλοι οι άλλοι κλάδοι», δηλαδή αυτοί που δεν αναφέρθηκαν συγκεκριμένα στις προηγούμενες στήλες. Ο σκοπός αυτής της στήλης είναι διπλός: αφενός να διακρίνει κάθε τουριστική παραγωγή από τους κλάδους που δεν περιελήφθησαν στις άλλες στήλες και αφετέρου να δείξει πώς ο ΔΛΤ τοποθετείται στη δομή των εθνικών λογαριασμών, έτσι ώστε η σύνδεση του θαλάσσιου τουρισμού με το σύνολο της οικονομίας να είναι σχετικά ξεκάθαρη. Αυτή η στήλη μπορεί να διευρυνθεί στα όρια της σταθερής ζήτησης και των πινάκων χρήσης των εθνικών λογαριασμών, μέχρι πλήρους ανάλυσης του κλάδου της χώρας.

Η τελευταία στήλη δίνει το άθροισμα όλων των προηγούμενων στηλών, **αποδίδοντας το συνολικό ακαθάριστο προϊόν ανά αγαθό για το σύνολο της εγχώριας οικονομίας**, σε βασικές τιμές.

Οι σειρές εμφανίζουν τα προϊόντα που καταναλώνονται από τους τουρίστες που επιλέγουν τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού.

Οι σειρές χωρίζονται σε δύο βασικές κατηγορίες.

Η πρώτη κατηγορία αφορά τα χαρακτηριστικά προϊόντα που παράγονται από κάθε δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού, τα οποία προσφέρονται στο μεγαλύτερο ποσοστό τους ως τουριστικό πακέτο και εμφανίζονται στις αντίστοιχες στήλες. Συγκεκριμένα, για κάθε δραστηριότητα εμφανίζονται οι υπηρεσίες που προσφέρονται στον αγοραστή, πριν ή κατά τη διάρκεια ή και μετά την παροχή του κύριου προϊόντος, όπως οι υπηρεσίες διατροφής, η μεταφορά (transfer), το περιθώριο κέρδους των τουριστικών πρακτόρων, η ψυχαγωγία, οι εκδρομές σε αξιοθέατα, τα μοναδικής χρήσης αγαθά διάρκειας. Στη σειρά «Ξενοδοχεία - Health spas» τοποθετείται η διαμονή που περιλαμβάνεται στα τουριστικά πακέτα της Κρουαζιέρας και του Yachting. Η σειρά αυτή εμφανίζεται και στην Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία, όχι τόσο για τη διαμονή σε ξενοδοχεία, η οποία είναι σπάνια, αλλά για την επίσκεψη σε ιαματικές πηγές και λουτροπόλεις και τη χρήση υπηρεσιών Health spas.

Η δεύτερη κατηγορία αφορά τα λοιπά προϊόντα (αγαθά και υπηρεσίες) που αγοράζονται από τους τουρίστες, τα οποία δεν περιλαμβάνονται σε κανενός είδους τουριστικό πακέτο και στο σύνολό τους προσφέρονται στους χερσαίους προορισμούς που προσεγγίζουν τα κρουαζιερόπλοια, τα σκάφη αναψυχής και τα ημερόπλοια. Τα προϊόντα αυτά μπορούν να τροποποιηθούν ανάλογα με τις τοπικές συνθήκες. Αυτά που εμφανίζονται εδώ είναι καύσιμα, ρουχισμός, είδη διατροφής, ποτά και προϊόντα καπνού, είδη λαϊκής τέχνης, βιβλία-έντυπα, παρελκόμενες συμμετοχές του χονδρικού, λιανικού εμπορίου και των μεταφορών, καθώς και ασφαλιστικές, τραπεζικές, ταξιδιωτικές

υπηρεσίες. Παρατηρείται και στις τρεις δραστηριότητες η εμφάνιση (κατανάλωση) προϊόντων και από τις δύο κατηγορίες σειρών, δηλαδή μια ποσότητα από αυτά προσφέρεται στο τουριστικό πακέτο και άλλη μια αγοράζεται από τους τουρίστες στα λιμάνια προσέγγισης.

Για να επιτευχθεί ορθότερη αποτίμηση των «χαρακτηριστικών προϊόντων» και των «άλλων αγαθών» της Κρουαζιεροπλοΐας, δημιουργείται μια επιπλέον κατηγορία σειρών, αυτή των «άλλων αγαθών που αγοράζονται στα πλοία». Τα αγαθά αυτά αποτελούν την επιπλέον κατανάλωση των τουριστών στα πλοία, η οποία δεν ενσωματώνεται στην κατηγορία των χαρακτηριστικών προϊόντων, διότι η κατανάλωσή τους είναι θέμα επιλογής των τουριστών και δεν εντάσσονται σε κάποιο τουριστικό πακέτο. Θα μπορούσαν ίσως να ενταχθούν στην δεύτερη κατηγορία, δηλαδή των «άλλων αγαθών» που αγοράζονται στα λιμάνια προσέγγισης, αλλά τότε δε θα ήταν δυνατή η διάκριση της κατανάλωσης στα πλοία και συνεπώς η απόδοση των εσόδων των επιχειρήσεων της Κρουαζιεροπλοΐας, από την κατανάλωση στα λιμάνια. Σημαντικό πρόβλημα που θα προέκυπτε στην περίπτωση της συνολικής εμφάνισης των «άλλων αγαθών», θα ήταν η δυσκολία αποτίμησης της εγκώριας από την εισαγόμενη προσφορά, τα ποσοστά των οποίων είναι διαφορετικά για τα προϊόντα που προσφέρονται στα πλοία από αυτά που προσφέρονται στα λιμάνια προσέγγισης.

Σύμφωνα με το παραπάνω σκεπτικό, η προσφορά και η κατανάλωση «τροφίμων και ποτών» στα Ημερόπλοια θα έπρεπε να ενταχθεί σε μια ανάλογη ενδιάμεση κατηγορία. Τα προϊόντα αυτά όμως είναι τα μοναδικά που προσφέρονται στα Ημερόπλοια, ενώ δεν παρέχονται στα λιμάνια (η κατανάλωση τροφίμων και ποτών στους προορισμούς των Ημερόπλοιων εντάσσεται στον κλάδο των Εστιατορίων). Επίσης, η ενσωμάτωσή τους στα χαρακτηριστικά προϊόντα επιτρέπει την εκτίμηση των συνολικών εσόδων των επιχειρήσεων της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας.

Τα «αγαθά διαρκείας και μοναδικού σκοπού» (single-purpose consumer durables) εμφανίζονται σε χωριστή γραμμή για να είναι περισσότερο διακριτά. Η συμμετοχή τους είναι απαραίτητη, ανεξάρτητα από τον τόπο αγοράς τους, διότι αποτελούν βασικά τουριστικά στοιχεία και η παράληψή τους, λόγω της αδυναμίας προσδιορισμού της αγοράς «πριν, κατά τη διάρκεια ή μετά το ταξίδι», θα προκαλούσε υποτίμηση (περιορισμό) της τουριστικής ζήτησης. Η κατάλληλη αρχή εκτίμησης αυτών των αγαθών είναι οι βασικές τιμές, διότι τα αγαθά αυτά συνιστούν προϊόν.

Στην κατηγορία «όλα τα άλλα αγαθά» περιλαμβάνεται κάθε αγαθό που δεν ανήκει στα «χαρακτηριστικά» τουριστικά προϊόντα. Τόσο στο κελί που περιλαμβάνονται «όλοι οι άλλοι κλάδοι» όσο και στη σειρά «όλα τα άλλα αγαθά», όσο μικρότερες είναι οι τιμές σε ολόκληρη τη σειρά (έναντι των τουριστικών κλάδων) τόσο καλύτερη θα είναι η ποιότητα των αποτελεσμάτων, καθώς αυτό θα προσδιορίσει δείκτες υψηλής εξειδίκευσης.

Κάτω από τη γραμμή «συνολικό προϊόν» (total output) είναι οι «ενδιάμεσες εισροές» (intermediate inputs) σε τιμές αγοραστή. Η κατηγορία αυτή μετρά όλα τα αγαθά και τις υπηρεσίες που αγοράζει κάθε κλάδος για την παραγωγή του προϊόντος του. Η εκτίμηση των εισροών σε τιμές αγοραστή είναι σε εναρμόνιση με το SNA93, αλλά ο πιστωτικός ΦΠΑ (που πληρώνει ο παραγωγός-αγοραστής) θα πρέπει να αφαιρεθεί, καθώς στην πραγματικότητα ο παραγωγός δεν καταβάλει ΦΠΑ, αφού θα συμψηφιστεί όταν πωληθεί το προϊόν. Για τις δραστηριότητες που δεν υπόκεινται σε ΦΠΑ, ο χρεωστικός ΦΠΑ θα πρέπει να περιλαμβάνεται στις τιμές αγοραστή, διότι δεν μπορεί να συμψηφιστεί, αφού ο παραγωγός δεν εισπράττει ΦΠΑ από τους καταναλωτές και έτσι αποτελεί κόστος γι αυτόν.

Σύμφωνα με το μεθοδολογικό πλαίσιο του ΟΟΣΑ, δεν είναι απαραίτητο στον πίνακα αυτό να προσδιοριστεί η ενδιάμεση κατανάλωση ανά αγαθό διότι: 1) δεν απαιτείται η πληροφορία αυτή για την αποτίμηση της συνολικής προστιθέμενης αξίας του κλάδου και 2) για την αποτίμηση της ΤΠΑ που είναι απαραίτητη η πληροφορία, ο υπολογισμός γίνεται στα φύλλα εργασίας του Πίνακα ΔΛΤ 4. Παρά ταύτα, στον Πίνακα ΔΛΤ 1 μπορεί να γίνει η εκτίμηση της ενδιάμεσης κατανάλωσης και της προστιθέμενης αξίας για την εγχώρια παραγωγή.

Η λογική για τη μέτρηση της παραγωγής των προϊόντων στις βασικές τιμές και των εισροών σε τιμές αγοραστή έχει να κάνει με το ότι η μέθοδος παρέχει την ακριβέστερη μέτρηση για την ΠΑ ενός κλάδου.

Είναι πρόβλημα να εκτιμηθούν όλες οι εισροές στις τιμές που πληρώνει ο παραγωγός για αυτές, αφού αυτό είναι το κόστος του. Με την ίδια λογική το προϊόν (εκροές) θα πρέπει να εκτιμάται σε όρους των πραγματικών εισπράξεων του παραγωγού, καθώς αμφοτέρως τιμές, παραγωγού και καταναλωτή, περιέχουν εισόδημα που ανήκει σε άλλους φορείς. Για παράδειγμα, στις τιμές του παραγωγού θα περιληφθούν οι δαπάνες διάθεσης και μεταφοράς, ενώ στις τιμές του καταναλωτή θα περιληφθούν οι ανωτέρω δαπάνες, συν οι φόροι (μείον οι επιχορηγήσεις). Η προστιθέμενη αξία της εμπορίας και της μεταφοράς αποτελούν το προϊόν των κλάδων λιανεμπορίου και χονδρεμπορίου (περιθώριο κέρδους εμπορίας) και του κλάδου των μεταφορών (περιθώριο κέρδους μεταφορών). Οι φόροι επί των προϊόντων πληρώνονται στο κράτος και δε σχετίζονται με την παραγωγική διαδικασία.

Η επόμενη ομάδα σειρών εμφανίζει την προστιθέμενη αξία του κλάδου, την αποζημίωση των εργαζομένων, το μικτό εισόδημα, το μικτό λειτουργικό πλεόνασμα και «άλλους καθαρούς φόρους παραγωγής» (δηλαδή φόρους μείον επιχορηγήσεις επί της παραγωγής, εξαιρώντας τους φόρους μείον τις εκπτώσεις επί των προϊόντων). Οι «άλλοι καθαροί φόροι παραγωγής» δε χρεώνονται άμεσα στο προϊόν.

Η αποζημίωση των εργαζομένων περιλαμβάνει μισθούς, ημερομίσθια, επιδόματα που λαμβάνουν οι εργαζόμενοι και τις εργοδοτικές εισφορές. Το μικτό εισόδημα είναι η απόδοση των ατομικών επιχειρήσεων και περιλαμβάνει την απόδοση της εργασίας και την απόδοση του κεφαλαίου, τα οποία δεν μπορούν να διαχωριστούν. Αφορά μέρος των επιχειρήσεων της ΠΤΝ, αλλά και τουριστικά γραφεία που έχουν κύριο αντικείμενο τη ναύλωση σκαφών αναψυχής. Επίσης το μικτό εισόδημα, καθώς και η αποζημίωση των εργαζομένων πρέπει να καταχωρούνται με βάση το χρόνο πραγματοποίησής τους (accruals basis), αλλά η χρηματική βάση (είσπραξης ή πληρωμής) μπορεί να είναι η μοναδική διαθέσιμη, οπότε είναι και αποδεκτή ως εναλλακτική επιλογή. Εάν δεν είναι διαθέσιμο το «μικτό εισόδημα» χωριστά από τα δεδομένα των εθνικών λογαριασμών, θα πρέπει να περιλαμβάνεται στο μικτό λειτουργικό πλεόνασμα. Μικτό λειτουργικό πλεόνασμα είναι η απόδοση κεφαλαίου και επιχειρηματικότητας. Εκτιμάται συνήθως υπολειμματικά, ως διαφορά του μικτού προϊόντος μείον τις ενδιάμεσες εισροές, την αποζημίωση εργαζομένων, το μικτό εισόδημα, τους «άλλους καθαρούς φόρους παραγωγής».

Οι «Άλλες μεταβλητές» περιλαμβάνουν πέντε σειρές: «Αριθμό εργαζομένων», «Αριθμό άλλων εργαζομένων», «Αριθμό ωρών εργασίας», «Μικτή συγκέντρωση παγίου κεφαλαίου» και «Μετοχικό κεφάλαιο (στο τέλος της περιόδου)».

Στην περίπτωση του αριθμού των εργαζομένων, είναι προτιμότερο να προσδιορίζεται ο μέσος όρος εργαζομένων στη διάρκεια του έτους, ενώ όπου δεν είναι διαθέσιμη η πληροφορία αυτή, ο καταγεγραμμένος αριθμός των εργαζομένων στο τέλος της περιόδου είναι αποδεκτή εναλλακτική προσέγγιση. Το ίδιο ισχύει για την κατηγορία «άλλοι εργαζόμενοι» στην οποία εντάσσονται όλες οι ατομικές

επιχειρήσεις και τα μέλη των οικογενειών που εργάζονται χωρίς αμοιβή. Η διάκριση μεταξύ «εργαζομένων» και «άλλων εργαζομένων» γίνεται διότι παρέχει καλύτερη σύνδεση με τον Πίνακα ΔΛΤ 5 (απασχόληση) και μπορεί να αποδώσει τη μέση αποζημίωση των εργαζομένων. Ο αριθμός των ωρών εργασίας είναι σημαντικός για την ανάλυση της δυναμικής της αγοράς εργασίας. Η μεταβλητή αυτή πρέπει να είναι ο αριθμός των ωρών εργασίας στη διάρκεια του έτους από τους (καταγεγραμμένους) εργαζόμενους και μη (καταγεγραμμένους) εργαζόμενους (χωρίς αμοιβή).

Για να συμπληρωθεί η εικόνα στο βαθμό που είναι δυνατόν σε ένα πίνακα, η μικτή συγκέντρωση παγίου κεφαλαίου ανά κλάδο στη διάρκεια μιας περιόδου και το μετοχικό κεφάλαιο στο τέλος της περιόδου εμφανίζονται ως υποσημείωση σε αυτόν τον πίνακα.

Πίνακας 2. Τουριστική Προσφορά και Ζήτηση, ανά είδος αγαθού και κατηγορία Τουριστών, καθαρή αποτίμηση σε τιμές καταναλωτή, (τρέχουσες τιμές). Ο πίνακας αυτός συνδέει τη ζήτηση και την προσφορά των τουριστικών αγαθών. Η στήλη- τίτλος εμφανίζει την ίδια ανάλυση αγαθών, όπως αυτή που παρουσιάστηκε στον Πίνακα ΔΛΤ 1 για τα χαρακτηριστικά και τα «άλλα αγαθά», με τις ίδιες υπο-ομάδες αγαθών οι οποίες παίζουν σημαντικό ρόλο για τον θαλάσσιο τουρισμό. Η πρώτη στήλη, «εγχώρια παραγωγή» σε βασικές τιμές, προέρχεται από την τελευταία στήλη του Πίνακα ΔΛΤ 1. Η επόμενη στήλη εμφανίζει τις εισαγωγές που πρέπει να καταχωρούνται c.i.f. (cost-insurance-freight). Αυτές οι δύο στήλες αθροίζονται στην τρίτη στήλη, «συνολική προσφορά» σε βασικές τιμές. Όμως, καθώς η κατανάλωση εκτιμάται σε τιμές καταναλωτή και είναι αναγκαίο να εξισορροπηθούν η προσφορά με τη χρήση, είναι απαραίτητο οι βασικές τιμές να μετατραπούν σε τιμές αγοραστή. Συνέπεια τούτου είναι η εμφάνιση των καθαρών φόρων επί των προϊόντων. Η στήλη αυτή καλύπτει τους φόρους μείον τις επιχορηγήσεις επί των προϊόντων (σε αντίθεση με τους «άλλους καθαρούς φόρους παραγωγής» που είναι μέρος της ΠΑ ενός κλάδου). Σε χωριστή στήλη εμφανίζεται ο Φ.Π.Α. ο οποίος ουσιαστικά καταβάλλεται από τον τελικό καταναλωτή. Επίσης, τα περιθώρια κέρδους της εμπορίας και των μεταφορών πρέπει να προστεθούν για τη διευθέτηση από τις βασικές τιμές στις τιμές αγοραστή. Αυτά εμφανίζονται στην επόμενη στήλη. Γενικά, η στήλη αυτή έχει μικρή επίδραση στο θαλάσσιο τουρισμό, διότι τα περιθώρια κέρδους αφορούν αγαθά ενώ η μεγαλύτερη τουριστική ζήτηση αφορά υπηρεσίες.

Η επόμενη στήλη παρέχει την παραγωγή σε τιμές αγοραστή και είναι το σύνολο των προηγούμενων τεσσάρων στηλών (βασικές τιμές συν οι καθαροί φόροι στα προϊόντα, συν ο Φ.Π.Α, συν τα περιθώρια εμπορίου και μεταφορών). Εντούτοις, όπως σημειώνεται ανωτέρω, δεδομένου ότι μέρος της τουριστικής ζήτησης θα απαιτήσει εισαγωγές, αυτές πρέπει να αφαιρεθούν για να αποδώσουν τη συνολική εγχώρια προσφορά. Αυτό γίνεται στη στήλη 8. Οι υπόλοιπες στήλες στον Πίνακα ΔΛΤ 2 του ΔΛΤ καλύπτουν την ζήτηση που προσδιορίζεται από τον τύπο του επισκέπτη και από το εάν η ζήτηση ικανοποιείται από την εγχώρια προσφορά ή από τις εισαγωγές. Παρόλο που οι εισαγωγές δεν είναι απαραίτητες για την εκτίμηση της ΤΠΑ ή της τουριστικής απασχόλησης, συμπεριλαμβάνονται, δεδομένου ότι προσφέρουν μια δυνατότητα σύγκρισης με τις δραστηριότητες της εγχώριας αγοράς.

Αυτή η πληροφορία μπορεί να είναι σημαντική για λόγους πολιτικής επειδή: α) προσφέρει τις πληροφορίες για τους διαφορετικούς τομείς της εγχώριας αγοράς και β) μπορεί να χρησιμεύσει ως μια ένδειξη του ανταγωνισμού από άλλες χώρες στην εγχώρια αγορά του θαλάσσιου τουρισμού. Οι τιμές στη στήλη 9, «Συνολική εγχώρια χρήση σε τιμές αγοραστή», είναι το σύνολο της στήλης 14

«Συνολική εγχώρια τουριστική ζήτηση» και της ζήτησης για «Όλες τις άλλες χρήσεις» (αν υπάρχουν θα χρησιμοποιηθεί χωριστή στήλη) και είναι ίσες με τις τιμές που παρουσιάζονται στη στήλη 8. Οι στήλες 10 μέχρι 13 παρουσιάζουν τη ζήτηση από τους μη κατοίκους, τα νοικοκυριά, τις επιχειρήσεις και το κράτος αντίστοιχα, σε τιμές αγοραστή. Τα «νοικοκυριά» καλύπτουν τις δαπάνες των μελών των οικογενειών τους ως τελικοί καταναλωτές. Εάν η δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού αναλαμβάνεται από τα νοικοκυριά ως τμήμα της επιχειρηματικής δραστηριότητας των ατομικών επιχειρήσεων, αυτές οι δαπάνες θεωρούνται ενδιάμεση κατανάλωση και πρέπει επομένως να περιληφθούν στην «επαγγελματική» τουριστική ζήτηση. Αυτή η διάσπαση δεν είναι απαραίτητη για την εκτίμηση της ΤΠΑ, αλλά είναι σημαντικό να μπορούν να προσδιοριστούν τα τέσσερα στοιχεία της τουριστικής ζήτησης. Όλα αυτά που απαιτούνται για την εκτίμηση της ΤΠΑ, εμπεριέχονται στη στήλη 14 («συνολική εγχώρια ζήτηση»), η οποία είναι το σύνολο των προηγούμενων τεσσάρων στηλών.

Η αρχή εκτίμησης για αυτόν τον πίνακα είναι οι τιμές αγοραστή, δεδομένου ότι αυτές είναι μεταβλητές ζήτησης. Τα στοιχεία για τις τέσσερις προηγούμενες στήλες (10 – 13) μπορεί να είναι δυσκολότερο να αντληθούν από ότι το σύνολο. Ακόμα κι έτσι όμως είναι δυνατό να υπολογιστεί η ΤΠΑ με τη χρησιμοποίηση του συνόλου της στήλης 14. Σε περίπτωση που υπάρχουν «άλλες χρήσεις» των προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού (και των άλλων αγαθών) μπορεί να προστεθεί μία στήλη για την καταγραφή τους, έτσι ώστε η συνολική ζήτηση για όλα τα αγαθά να είναι ίση με τη συνολική προσφορά, δηλαδή το σύνολο για κάθε αγαθό στις στήλες 14 και αυτής των «άλλων χρήσεων» να ισούται με αυτό της στήλης 9 (που είναι ίση με τη στήλη 8). Οι στήλες 16 έως 20 καταγράφουν τις εισαγωγές. Αναλυτικότερα οι στήλες 16 έως 19 προσδιορίζουν τα προϊόντα του θαλάσσιου τουρισμού (και των άλλων αγαθών) που εισάγονται άμεσα από τα νοικοκυριά (στήλη 16 για μη κατοίκους και στήλη 17 για κατοίκους), τις επιχειρήσεις (στήλη 18) και το δημόσιο (στήλη 19). Η στήλη 20 είναι το σύνολο αυτών των τριών στηλών και είναι ίση με τη στήλη 2.

Οι σειρές παρουσιάζουν τις ίδιες λεπτομέρειες προϊόντων όπως στον Πίνακα ΔΛΤ 1, παρέχοντας κατά συνέπεια μια αντιστοιχία μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης. «Όλα τα άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους επισκέπτες» παρουσιάζονται ως χωριστή σειρά.

Το επόμενο σύνολο σειρών προβάλλει όλα τα άλλα προϊόντα που αγοράζονται από τους επισκέπτες. Αυτά τα προϊόντα πιθανόν να πρέπει να τροποποιηθούν ανάλογα με τις τοπικές περιστάσεις. Τα αγαθά που παρουσιάζονται εδώ είναι τα πλέον συνήθη να αγοραστούν από τους επισκέπτες (προϊόντα καυσίμων, ιματισμού, τροφίμων, ποτών και καπνού), καθώς επίσης και οι οικονομικές υπηρεσίες (ασφαλιστικές, τραπεζικές, ταξιδιωτικές).

Τα «μοναδικού σκοπού διαρκή καταναλωτικά αγαθά» παρουσιάζονται σε μια χωριστή σειρά προκειμένου να προσδιοριστούν σαφώς.

Στη σειρά «Όλα τα άλλα αγαθά και υπηρεσίες» περιλαμβάνονται προϊόντα, η διάκριση των οποίων δεν είναι δυνατή, με αποτέλεσμα η προσπάθεια κατανομής τους στους κλάδους παραγωγής να δημιουργήσει προβλήματα. Ανάλογα με τη σημασία αυτού του υπολοίπου, κρίνεται αν είναι αρμόζον να επιδιωχθεί η κατανομή του.

Πίνακας 3. Η Προσφορά από τους χαρακτηριστικούς κλάδους του Θαλάσσιου Τουρισμού και τις άλλες βιομηχανίες για να ικανοποιήσει την Τουριστική Ζήτηση από τους διαφορετικούς τύπους επισκεπτών, σε καθαρή βάση (τρέχουσες τιμές). Παρέχει τα μέσα της συσχέτισης της προσφοράς και της ζήτησης των προϊόντων, όπως φαίνεται στους Πίνακες ΔΛΤ 1 και ΔΛΤ 2, με τις βιομηχανίες που παράγουν τα προϊόντα αυτά. Οι διαστάσεις

των κλάδων είναι ίδιες με τις διαστάσεις προϊόντων. Ο πίνακας παρουσιάζει αγορές από τους τέσσερις τύπους αγοραστών (μη κάτοικοι, νοικοκυριά, επιχειρήσεις και κυβέρνηση) και παρέχει τη σύνδεση με τον Πίνακα ΔΛΤ 2.

Αυτός ο πίνακας είναι ένα σημαντικό και καίριο βήμα στην εκτίμηση της ΤΠΑ (στον Πίνακα ΔΛΤ 4).

Επειδή η ΤΠΑ παράγεται σε βασικές τιμές και η ζήτηση καταγράφεται σε τιμές αγοραστή, υπάρχει η ανάγκη να μετατραπεί η ζήτηση σε βασικές τιμές. Αυτό συνεπάγεται το χωρισμό των συστατικών των τιμών αγοραστή, στη βασική τιμή και στα περιθώρια, και είναι μια αντίστροφη διαδικασία από αυτή του Πίνακα ΔΛΤ 2, στον οποίο η προσφορά εμφανιζόταν σε τιμές αγοραστή. Η μετατροπή είναι απαραίτητη μόνο για τα αγαθά και έτσι θα αποτελέσει μόνο μια μικρή ρύθμιση για το ΔΛΤ και την εκτίμηση της ΤΠΑ. Η μεθοδολογία που εφαρμόστηκε για την εκτίμηση της ΤΠΑ είναι αυτή που εφαρμόζει η ΕΣΥΕ για την κατάρτιση των εθνικών λογαριασμών⁴⁰.

Η στήλη τίτλου του Πίνακα ΔΛΤ 3 καθορίζει τους χαρακτηριστικούς τουριστικούς κλάδους, οι οποίοι είναι πανομοιότυποι με τα προϊόντα που παρουσιάζονται στους Πίνακες ΔΛΤ 1 και ΔΛΤ 2, καθώς επίσης και με άλλα προϊόντα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που υποδεικνύονται να έχουν ένα στοιχείο τουρισμού. Η πρώτη στήλη παρουσιάζει τη συνολική εγχώρια προσφορά. Οι επόμενες τέσσερις στήλες παρουσιάζουν αγορές ανά κατηγορία επισκέπτη (που αθροίζονται στη στήλη 6). Όπως σημειώνεται ανωτέρω, η τμηματοποίηση της συνολικής ζήτησης δεν είναι απαραίτητη για την εκτίμηση της ΤΠΑ, διότι μόνο η συνολική εγχώρια τουριστική ζήτηση, ανά προϊόν (στήλη 6), είναι απαραίτητη. Η τελική στήλη του Πίνακα ΔΛΤ 3 είναι ο «τουριστικός δείκτης», (tourism ratio) ο οποίος προέρχεται από τη διαίρεση της στήλης 6 με τη στήλη 1. Αντιπροσωπεύει το μερίδιο της παραγωγής μιας «κατασκευασμένης» χαρακτηριστικής τουριστικής βιομηχανίας που παρέχεται στους επισκέπτες⁴¹.

Η εκτίμηση ενός τουριστικού δείκτη για το θαλάσσιο τουρισμό, αφενός θεωρείται μη απαραίτητη και αφετέρου παρακινδυνευμένη ως προς την ακρίβεια του μεριδίου του θαλάσσιου τουρισμού στη συνολική τουριστική δραστηριότητα της χώρας, αφού δεν έχει γίνει μέχρι σήμερα εκτίμηση του τουριστικού δείκτη για τον προσδιορισμό του μεριδίου του τουρισμού στο σύνολο της Ελληνικής οικονομίας. Οι λόγοι που ενισχύουν αυτή τη θέση είναι:

α) Η εκτίμηση του τουριστικού δείκτη για μια ειδική-εναλλακτική μορφή τουρισμού, όπως ο θαλάσσιος, θα πρέπει να αποδώσει το μερίδιο της τουριστικής κατανάλωσης που προκαλεί η δραστηριότητα αυτή ως προς τη συνολική τουριστική κατανάλωση. Οι εκτιμήσεις ανάλογων δεικτών για όλες τις μορφές τουρισμού (περιλαμβανομένου και του μαζικού τουρισμού) θα πρέπει να αποδώσουν το δείκτη της συνολικής τουριστικής κατανάλωσης που διενεργείται στη χώρα.

β) Σε μια εκτίμηση του τουριστικού δείκτη για το σύνολο του τουρισμού είναι πολύ πιθανόν να μην περιληφθεί στο σύνολο της τουριστικής κατανάλωσης, μέρος αυτής που διενεργείται σε ειδικές-εναλλακτικές μορφές τουρισμού, για τις οποίες πιθανόν να μην έχει γίνει εκτενής ανάλυση και εκτίμηση των οικονομικών τους επιδράσεων. Για παράδειγμα, το τεκμαρτό έσοδο yachting και οι υπηρεσίες ναυσιπλοΐας (skipper) που αποτελούν μέρος της τουριστικής κατανάλωσης της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης, καθώς και η δαπάνη στα

⁴⁰ «Οι διάφορες χώρες πρέπει να εφαρμόσουν τη μεθοδολογία που χρησιμοποιείται από τους εθνικούς λογαριασμούς στη χώρα τους» (OECD manual on tourism satellite accounts and employment, (2000) σελ. 51)

⁴¹ Στο μέτρο που μερικές βιομηχανίες παράγουν περισσότερα από ένα προϊόντα, κάποια παραγωγή μπορεί να κατανεμηθεί σε μια άλλη βιομηχανία για την οποία εκείνη η παραγωγή είναι κύρια.

ξενοδοχεία (μιας διανυκτέρευσης) για τη μεταφορά (transfer) στην κρουαζιεροπλοΐα και στο yachting, δεν είναι βέβαιο ότι θα είχαν περιληφθεί στη συνολική τουριστική κατανάλωση, αφού δεν είχαν εκτιμηθεί μέχρι τώρα (εντοπίστηκαν και εκτιμήθηκαν για πρώτη φορά στην παρούσα διατριβή). Το αποτέλεσμα θα είναι το σύνολο των επιμέρους τουριστικών δεικτών (των εναλλακτικών μορφών τουρισμού) να μη συμφωνεί με το δείκτη που εκφράζει τη συνολική τουριστική κατανάλωση.

γ) Εφόσον δεν έχει εκτιμηθεί ο τουριστικός δείκτης για τη συνολική τουριστική κατανάλωση, μια εκτίμηση του τουριστικού δείκτη του θαλάσσιου τουρισμού δεν θα αποδώσει το μερίδιό του προς τη συνολική τουριστική κατανάλωση.

δ) Η εκτίμηση του τουριστικού δείκτη, τόσο για το σύνολο της τουριστικής κατανάλωσης όσο και για τις ειδικές-εναλλακτικές μορφές τουρισμού, θα είναι χρήσιμη, εφόσον γίνουν ανάλογες ερευνητικές προσεγγίσεις για το σύνολο του τουρισμού (και για τις ειδικές μορφές), ώστε να διασφαλιστεί η ακρίβεια στις εκτιμήσεις και στη συσχέτιση των μεγεθών.

Ο σκοπός του **Πίνακα 4, Προστιθέμενη Αξία του Θαλάσσιου Τουρισμού των χαρακτηριστικών κλάδων και άλλων βιομηχανιών, καθαρή βάση (στις τρέχουσες τιμές)**, είναι να εκτιμηθεί η προστιθέμενη αξία ως αποτέλεσμα της τουριστικής ζήτησης των χαρακτηριστικών κλάδων τουρισμού και όλων των άλλων βιομηχανιών. Ο τίτλος της στήλης είναι ίδιος με αυτόν του Πίνακα 3.

Ο υπολογισμός της προστιθέμενης αξίας από την τουριστική ζήτηση σε άλλους κλάδους μπορεί να συνεισφέρει ένα σημαντικό πρόσθετο, αλλά δευτερεύον, συστατικό. Στην πρώτη στήλη, η «συνολική παραγωγή» καταγράφεται σε βασικές τιμές και αναπαράγεται από τον Πίνακα ΔΛΤ 3. Η δεύτερη στήλη, «ενδιάμεση κατανάλωση», καταγράφει τις εισροές αγαθών που απαιτούνται για την παραγωγή του κλαδικού προϊόντος. Αυτό καταγράφεται σε τιμές αγοραστή. Η τρίτη στήλη, «προστιθέμενη αξία (σε βασικές τιμές)» είναι η διαφορά μεταξύ των δύο πρώτων στηλών. Η τέταρτη στήλη παρέχει τον τουριστικό δείκτη (tourism ratio).

Η ΤΠΑ προέρχεται με τη λήψη του τουριστικού δείκτη για κάθε ένα από τα αγαθά από τον Πίνακα ΔΛΤ 3 και την εφαρμογή του στη συνολική προστιθέμενη αξία στη στήλη 3. Αθροίζοντας τη στήλη ΤΠΑ και διαιρώντας την με το ΑΕΠ δίνει το μερίδιο θαλάσσιου τουρισμού στην οικονομία, τοποθετώντας κατά συνέπεια το θαλάσσιο τουρισμό στην ίδια βάση με όλες τις άλλες βιομηχανίες με αποτέλεσμα να του προσδίδει τη νομιμότητα που δεν είχε μέχρι τώρα.

Ο Πίνακας 5, της Τουριστικής Απασχόλησης των χαρακτηριστικών κλάδων του Θαλάσσιου Τουρισμού και άλλων, παρέχει τις πληροφορίες για την απασχόληση στους κλάδους αυτούς. Αυτές οι πληροφορίες είναι πολύ σημαντικές από άποψη άσκησης πολιτικής, δεδομένου ότι ο θαλάσσιος τουρισμός θεωρείται σημαντικός τομέας της δυνητικής αύξησης εργασίας, ειδικά για τους νεοεισερχόμενους και τους επανεισερχόμενους στην αγορά εργασίας.

Πρέπει να αναγνωριστεί ότι η συνολική απασχόληση ενός χαρακτηριστικού τουριστικού κλάδου δεν εξισώνεται (απαραίτητα) με την απασχόληση που παράγεται από την τουριστική ζήτηση. Επομένως, δεν θα ήταν πρόπον να κατανεμηθεί όλη η απασχόληση των υπηρεσιών τροφίμων στην «τουριστική απασχόληση». Είναι λοιπόν απαραίτητο να χρησιμοποιηθεί μία κατανομή, για να προσεγγίσει περισσότερο τα επίπεδα απασχόλησης που παράγονται από την τουριστική ζήτηση, η οποία επιτυγχάνεται με τη χρησιμοποίηση του τουριστικού δείκτη.

Η κλαδική ανάλυση (στις σειρές) είναι η ίδια με τους χαρακτηριστικούς τουριστικούς κλάδους στους Πίνακες ΔΛΤ 3 και ΔΛΤ 4, επιτρέποντας κατά συνέπεια στις πληροφορίες που παρέχονται σε αυτούς τους πίνακες να συνδεθούν. Η πρώτη στήλη καταγράφει το συνολικό αριθμό υπαλλήλων (όπως μετριέται από τις θέσεις εργασίας) σε κάθε κλάδο. Η δεύτερη στήλη μετρά το συνολικό αριθμό μη-υπαλλήλων (οι ιδιοκτήτες και τα μέλη των οικογενειών) που εργάζονται σε κάθε κλάδο.

Το άθροισμα αυτών παρουσιάζεται στην τρίτη στήλη: Σε μερικές χώρες μπορεί να μην είναι δυνατή μια διάκριση μεταξύ των εργαζόμενων και των άλλων τύπων απασχόλησης. Σε τέτοιες περιπτώσεις, το σύνολο πρέπει να καταγραφεί, όπου είναι δυνατόν. Οι συνολικές ώρες παρουσιάζονται στην τέταρτη στήλη και είναι τόσο σημαντικές όσο η συνολική απασχόληση (ίσως και ακόμα σημαντικότερες), επειδή δίνουν ένα καλύτερο μέτρο του μεγέθους της εργασίας από την απλή μέτρηση του αριθμού των θέσεων εργασίας.

Η εποχικότητα, η μερική απασχόληση και η αυτοαπασχόληση αποτελούν σημαντικές δυσκολίες εκτίμησης της τουριστικής απασχόλησης (Jones C., Munday M., Roberts A., 2003:2777-2794)

Ο Πίνακας 6, Χαρακτηριστικά Καταναλωτών, Ημερήσιων επισκεπτών και Τουριστών, σε καθαρή αποτίμηση, έχει σχεδιαστεί με σκοπό να παράσχει τα χαρακτηριστικά των επισκεπτών, της χώρας προέλευσής τους (για μη κατοίκους) και των μέσων δαπανών τους ανά ταξίδι. Οι στήλες διαιρούνται σε δύο βασικές κατηγορίες: μη κάτοικοι και κάτοικοι, με κάθε κατηγορία να χωρίζεται σε Ημερήσιους εκδρομείς και Τουρίστες. Στην περίπτωση του θαλάσσιου τουρισμού δεν θα υπάρξει ο πίνακας με τους ημερήσιους εκδρομείς, διότι ακόμα και οι καταναλωτές της Ημερήσιας Θαλάσσιας Περιήγησης είναι τουρίστες που διαμένουν στη χώρα (οι ημερήσιοι επισκέπτες από την Τουρκία είναι αμελητέα ποσότητα). Σε κάθε περίπτωση, η χωριστή εκτίμηση για κάθε δραστηριότητα, αποδίδει τα αποτελέσματα του Πίνακα ΔΛΤ 6 ανά δραστηριότητα, οπότε γίνεται διάκριση για τους των καταναλωτές των Ημερήσιων Θαλάσσιων Εκδρομών.

Οι πρώτες τρεις στήλες παρέχουν πληροφορίες για τους μη κατοίκους, όσον αφορά τον αριθμό, τη χώρα προέλευσης, τις συνολικές δαπάνες και τις μέσες δαπάνες ανά επισκέπτη.

Αν και για τις νησιωτικές χώρες ή για χώρες με πιο αυστηρούς ελέγχους συνόρων, τα στοιχεία όσον αφορά τον αριθμό εισερχομένων είναι συνήθως διαθέσιμα, αυτά που αφορούν τους τουρίστες-καταναλωτές των προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, είναι σε μεγάλο βαθμό ανύπαρκτα⁴². Οι εννέα υπόλοιπες στήλες παρέχουν τα δεδομένα όσον αφορά τους επισκέπτες-κατοίκους, που διαχωρίζονται σε νοικοκυριά, κυβέρνηση και επιχειρηματίες επισκέπτες. Για κάθε μια από αυτές τις κατηγορίες, τα στοιχεία παρουσιάζουν τον αριθμό των επισκεπτών, τις συνολικές δαπάνες και τις μέσες δαπάνες ανά επισκέπτη. Τα στοιχεία για τους ημεδαπούς επισκέπτες (εσωτερικό τουρισμό) μπορούν να προέλθουν από ποικίλες πηγές, αλλά η σημαντικότερη πηγή, πιθανόν και η μοναδική είναι οι έρευνες των νοικοκυριών.

Σύμφωνα με το εγχειρίδιο για το ΔΛΤ του ΟΟΣΑ, η χρήση των στηλών που αφορά τον αριθμό των τουριστών, τη χώρα προέλευσης και τις δαπάνες που

⁴² Η ΕΣΥΕ τηρεί στοιχεία μόνο για τον αριθμό των τουριστών Κρουαζιέρας που επισκέπτονται την Ελλάδα. Δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία για τις δαπάνες αυτών των τουριστών. Επίσης δεν τηρούνται στοιχεία για τον αριθμό και τις δαπάνες των τουριστών του Yachting και της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας. Ο αριθμός των αποβιβασθέντων επιβατών που συγκεντρώνεται στα λιμναρχεία αφορά το σύνολο των επιβατών (Yachting, Ημερόπλοιων, Κρουαζιερόπλοιων και Ακτοπλοϊκών).

πραγματοποιούν, έχει χρησιμότητα και εφαρμογή αν πρόκειται να εκτιμηθεί συνολικά η τουριστική δραστηριότητα μιας χώρας, οπότε και απαιτείται καταγραφή του αριθμού των τουριστών για κάθε επιμέρους τουριστικό προϊόν (π.χ. η Κρουαζιέρα αναφέρεται ως ένα από τα χαρακτηριστικά τουριστικά προϊόντα) και της συνολικής και μέσης δαπάνης που πραγματοποιείται για κάθε δραστηριότητα. Για τις ανάγκες της διατριβής, στην οποία εξετάζονται τρεις συγκεκριμένες δραστηριότητες που συνθέτουν το θαλάσσιο τουρισμό στην Ελλάδα, ο συνολικός αριθμός των τουριστών-καταναλωτών κάθε μιας από τις δραστηριότητες, η συνολική και η μέση δαπάνη που πραγματοποιούν, ικανοποιούν πλήρως τις ανάγκες του Πίνακα ΔΛΤ 6.

Ο τίτλος της στήλης παρέχει την ίδια ανάλυση αγαθών όπως ο Πίνακας ΔΛΤ 1. Δεδομένου ότι αυτά τα στοιχεία είναι σε τιμές καταναλωτή (εφόσον καταναλώνονται), κανένα περιθώριο κέρδους δεν εμφανίζεται.

Ο Πίνακας 7. Η Μικτή Απόκτηση Κεφαλαίου των χαρακτηριστικών κλάδων του Θαλάσσιου Τουρισμού, παρέχει κυρίως πληροφορίες για την απόκτηση παγίου κεφαλαίου και όχι για την συγκέντρωση παγίου κεφαλαίου, δεδομένου ότι μετρά τις καθαρές αγορές του εδάφους, καθώς επίσης και την καθαρή απόκτηση άλλων μη-παραγωγικών και άυλων περιουσιακών στοιχείων, όπως τα δικαιώματα εκτέλεσης πλοίων. Όπου υπάρχουν μη-παραγωγικά και άυλα πάγια, πρέπει να περιληφθούν στο ΔΛΤ, δεδομένου ότι αντιπροσωπεύουν μέρος της κεφαλαιουχικής δαπάνης των τουριστικών κλάδων και αποτελούν ένα ποσοστό της κεφαλαιουχικής βάσης επί της οποίας υπολογίζονται οι αποδώσεις.

Στις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού τα δικαιώματα εκτέλεσης πλοίων (για τα Ημερόπλοια) δεν παράγονται, αλλά «δημιουργούνται» από τις κυβερνήσεις και δεν αποτελούν πάγιο περιουσιακό στοιχείο, αλλά εντάσσονται στους «άλλους καθαρούς φόρους παραγωγής».

Όπως έχει αναφερθεί, αν και η απόκτηση του άυλου κεφαλαίου δεν είναι μέρος της τουριστικής ζήτησης, το κεφάλαιο παραμένει ακέραιο στην παροχή των τουριστικών υπηρεσιών (και αγαθών). Συνεπώς, αυτός ο πίνακας μετρά την καθαρή απόκτηση ανά κατηγορία παγίων (πλοία, κτίρια, άλλες κατασκευές, κινητός εξοπλισμός, υπολογιστές και άλλος ηλεκτρονικός εξοπλισμός), καθώς επίσης το έδαφος και άλλα μη-παραγωγικά περιουσιακά στοιχεία.

Η ανάλυση των παγίων στοιχείων μπορεί να είναι δύσκολο να επιτευχθεί, τουλάχιστον σε μια πρώτη εφαρμογή της μεθόδου του Δ.Λ.Τ. Όπου η ανάλυση είναι διαθέσιμη πρέπει να παρουσιάζεται, αλλά η μέτρηση της συνολικής κεφαλαιουχικής δομής και των εδαφικών κτήσεων θεωρούνται πρωταρχικής σημασίας.

Πίνακας 8. Το Συνολικό Μετοχικό Κεφάλαιο των χαρακτηρισμένων τουριστικών κλάδων. Ο Πίνακας αυτός είναι παρόμοιος στην παρουσίασή του με τον Πίνακα ΔΛΤ 7, αλλά, ενώ ο Πίνακας ΔΛΤ 7 μετρά τις ροές κατά τη διάρκεια της περιόδου, ο Πίνακας ΔΛΤ 8 μέτρα το κεφάλαιο στο τέλος της περιόδου. Επιπλέον, υπάρχει μια πρόσθετη στήλη στον Πίνακα ΔΛΤ 8 (χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας) που δεν συμπεριλαμβάνεται στον Πίνακα ΔΛΤ 7. Η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας είναι μια σημαντική ένδειξη για το πώς ένας κλάδος χρησιμοποιεί την κεφαλαιουχική βάση του, και αποτελεί έναν δείκτη που εκφράζει το βαθμό χρησιμοποίησης των παγίων περιουσιακών στοιχείων ενός κλάδου.

Για μερικούς κλάδους, όπως οι υπηρεσίες στέγασης, η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας είναι σχετικά απλή και ταυτίζεται με την πληρότητα των δωματίων ή των κλινών. Για άλλους κλάδους, όπως τα μουσεία και οι βιβλιοθήκες, ή ακόμα και οι αεροπορικές μεταφορές, δεν μπορεί να υπάρξει

κανένα επαρκές μέτρο χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας. Προτείνεται έτσι η χρήση οποιονδήποτε πηγών στοιχείων είναι διαθέσιμες σε κάθε χώρα και χρησιμοποιούνται ήδη. Οι πηγές αυτές μπορούν να αποτελέσουν τη βάση για οποιαδήποτε σχετικά δεδομένα.

Για τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας μπορεί να αποδοθεί με την πληρότητα που εμφανίζουν τα Κρουαζιερόπλοια στις προγραμματισμένες κρουαζιέρες που εκτελούν, το δείκτη πραγματοποιηθεισών ναυλώσεων προς το μέγιστο δυνατό αριθμό ναυλώσεων για τα σκάφη αναψυχής και τέλος, την πληρότητα επιβατών για τις ημερήσιες θαλάσσιες εκδρομές που πραγματοποιούν τα Ημερόπλοια τουριστικά σκάφη.

5.1.4. Οι πληροφορίες που παρέχονται από τους πίνακες

Συνολικά, αυτοί οι πίνακες παρέχουν μια περιεκτική άποψη για το θαλάσσιο τουρισμό ως κοινωνικοοικονομικό φαινόμενο. Οι Πίνακες ΔΛΤ 1, ΔΛΤ 2 και ΔΛΤ 3 παρέχουν ένα μεγάλο μέρος των βασικών οικονομικών στοιχείων όσον αφορά το θαλάσσιο τουρισμό.

Ο Πίνακας ΔΛΤ 1 αποτελεί την αφειρηία προσέγγισης όσον αφορά την προσφορά: προσδιορίζει τους χαρακτηριστικούς τουριστικούς κλάδους, την παραγωγή των αγαθών τους, τις ενδιάμεσες εισροές τους και την επακόλουθη προστιθέμενη αξία. Επίσης, παρέχει συνοπτικές πληροφορίες για την απασχόληση, τις ώρες εργασίας, την απόκτηση κεφαλαίου και τη συγκέντρωση του μετοχικού κεφαλαίου. Ακόμη και σε έναν ιδανικό πίνακα προσφοράς και χρήσεων στους εθνικούς λογαριασμούς, δε θα μπορούσαν να ήταν διαθέσιμες όλες αυτές οι πληροφορίες, και έτσι για τις περισσότερες χώρες, δεν θα ήταν εύκολα διαθέσιμη η ανάλυση ούτε των αγαθών ούτε του κλάδου. Εντούτοις, οι πληροφορίες θα μπορούσαν να αντληθούν μέσω της τυποποιημένης οικονομικής έρευνας των παραγωγικών μονάδων.

Ο Πίνακας ΔΛΤ 2 παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία του θαλάσσιου τουρισμού. Δεδομένου ότι ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μια έννοια βασισμένη στη ζήτηση, ο Πίνακας ΔΛΤ 2 παρέχει αυτές τις πληροφορίες ανά αγαθό και τύπο επισκέπτη. Ελλείψει αυτών των πληροφοριών, οι εκτιμήσεις της προστιθέμενης αξίας του τουρισμού θα είχαν περιορισμένη αξία. Εκτός από τις πληροφορίες που παρέχονται στους Πίνακες ΔΛΤ 1 και ΔΛΤ 2, που είναι βασισμένες στα αγαθά, υπάρχει ανάγκη παρουσίασης των στοιχείων σε κλαδική βάση, προκειμένου να παραχθεί η τουριστική προστιθέμενη αξία για κάθε κλάδο.

Αυτό γίνεται στον Πίνακα ΔΛΤ 3, ο οποίος προσδιορίζει επίσης ποιου κλάδου η παραγωγή αποκτάται από ποιον τύπο επισκέπτη. Αυτός ο πίνακας εισάγει επίσης τον «τουριστικό δείκτη» (tourism ratio). Η ΤΠΑ μπορεί να προέλθει από τις διαθέσιμες πληροφορίες του Πίνακα ΔΛΤ 3 και παρουσιάζεται στον Πίνακα ΔΛΤ 4. Για πολλούς αναλυτές, η εκτίμηση αυτή είναι το κεντρικό χαρακτηριστικό γνώρισμα ενός ΔΛΤ και ο κύριος σκοπός που χαρακτηρίζει την ανάπτυξή του.

Ο Πίνακας ΔΛΤ 4 παρέχει τα στοιχεία όχι μόνο για την ΤΠΑ του θαλάσσιου τουρισμού, αλλά και για εκείνους τους κλάδους που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην ικανοποίηση ορισμένων σημαντικών στοιχείων της τουριστικής ζήτησης. Το άθροισμα αυτών είναι η άμεση ΤΠΑ. Η έμμεση ΤΠΑ μπορεί να υπολογιστεί με τη χρησιμοποίηση των πληροφοριών και της δομής ενός ΔΛΤ με σκοπό την κατασκευή ενός μοντέλου ή παρόμοιας αναλυτικής τεχνικής εκτίμησης των επιδράσεων.

Ο Πίνακας ΔΛΤ 5 παρέχει στοιχεία όσον αφορά μια ιδιαίτερη σχετική διάσταση του θαλάσσιου τουρισμού, την Απασχόληση, η οποία μπορεί να αποτελέσει ένα χρήσιμο εργαλείο πολιτικής σε χώρες όπου οι ατομικές

επιχειρήσεις αναλαμβάνουν την παροχή σημαντικών ποσοτήτων προϊόντων στους επισκέπτες.

Ο Πίνακας ΔΛΤ 6 συσχετίζεται με τον Πίνακα ΔΛΤ 2, δεδομένου ότι παρέχει τη σύνδεση μεταξύ της αξίας της τουριστικής δαπάνης και του όγκου, αλλά και του τύπου των επισκεπτών. Αυτές οι πληροφορίες μπορούν να παίξουν ένα σημαντικό ρόλο στην προώθηση και το μάρκετινγκ του τουρισμού.

Οι Πίνακες ΔΛΤ 7 και ΔΛΤ 8 παρέχουν πληροφορίες για την άλλη κύρια εισροή στην παραγωγική διαδικασία, το κεφάλαιο. Αν και η εκτίμηση της ΤΠΑ μπορεί να είναι ένας από τους κύριους – αν όχι ο κυριότερος – σκοπούς ενός ΔΛΤ, οι πληροφορίες για το ρόλο του κεφαλαίου παραμένουν σημαντικές. Ο πίνακας 7 παρέχει πληροφορίες για την απόκτησή του και ο Πίνακας 8 για τη σύνθεση του μετοχικού κεφαλαίου ανά κατηγορία παγίου. Τα στοιχεία όσον αφορά τις κεφαλαιουχικές εισροές στην τουριστική παραγωγή επιτρέπουν μεταξύ άλλων, την ανάλυση των αποδόσεων που προκύπτουν στο κεφάλαιο, των δεικτών κεφαλαιουχικής παραγωγής, των επιδράσεων στους κλάδους κεφαλαιουχικής παραγωγής κλπ.

Τα στατιστικά συστήματα των διαφόρων χωρών έχουν ποκίλα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Η σύνταξη του ΔΛΤ μπορεί να αποδειχθεί μια πρόκληση για πολλές στατιστικές υπηρεσίες.

5.2. ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΘΕΜΕΛΙΩΔΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΔΛΤ

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι δραστηριότητα βασισμένη στη ζήτηση- και τη χαρακτηριστικότητα της προσφοράς. Στην προσέγγιση των τυποποιημένων εθνικών λογαριασμών για την εκτίμηση της προστιθέμενης αξίας ενός κλάδου, ο προορισμός της παραγωγής δεν είναι στοιχείο που λαμβάνεται υπόψη. Ο καταναλωτής, ανεξάρτητα εάν πρόκειται για μια άλλη επιχείρηση, νοικοκυριό, κυβέρνηση ή ακόμα εισαγωγέα σε μια άλλη χώρα, δεν λαμβάνεται υπόψη (εκτός των περιπτώσεων που οι διαφορετικοί βαθμοί αγοραστικής δύναμης μπορούν να επηρεάσουν την τιμή που υιοθετείται από τον παραγωγό για την παραγωγή). Η προστιθέμενη αξία ενός κλάδου καθορίζεται ως εξής: Ακαθάριστα έσοδα (σε βασικές τιμές) μείον ενδιάμεσες αγορές των παραγόμενων προϊόντων από άλλους κλάδους (ή εισαγόμενων) (σε τιμές των αγοραστή). Εντούτοις, για τον τουρισμό γενικά η κατάσταση είναι διαφορετική. Όπως σημειώνεται ανωτέρω, ο θαλάσσιος τουρισμός δεν εκφράζεται από την τυποποιημένη έννοια ενός κλάδου επειδή είναι μια δραστηριότητα βασισμένη στη ζήτηση. Δεν είναι ο παραγωγός που παρέχει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που καθορίζουν πώς ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ταξινομημένος, αλλά μάλλον ο αγοραστής, δηλαδή ο τουρίστας.

Η κατάσταση είναι περαιτέρω περίπλοκη, επειδή, όταν αγοράζει ο επισκέπτης ένα προϊόν, δεν είναι πάντα σαφής ο κλάδος που παρήγαγε αυτό το προϊόν. Κατά συνέπεια, μια συγκεκριμένη συναλλαγή μπορεί να προσεγγιστεί με έναν από τους έξι τρόπους που παρατίθενται στον Πίνακα 30.

ΠΙΝΑΚΑΣ 30. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΜΗ- ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

	τουριστική παραγωγή	μη-τουριστική παραγωγή
Χαρακτηριστικός κλάδος του Θ.Τ. Αγοράζονται από:	Επισκέπτες και μη-επισκέπτες	Επισκέπτες και μη-επισκέπτες
Σχετικός κλάδος με το Θ.Τ. Αγοράζονται από:	Επισκέπτες και μη-επισκέπτες	Επισκέπτες και μη-επισκέπτες
Μη χαρακτηριστικός κλάδος του Θ.Τ. Αγοράζονται από:	Επισκέπτες και μη-επισκέπτες	Επισκέπτες και μη-επισκέπτες

Πηγή:OECD,2000:19

Έτσι, ένας κλάδος που μπορεί να χαρακτηριστεί ως κλάδος κυρίως τουριστικής παραγωγής, μπορεί να πωλήσει και στους επισκέπτες και στους μη-επισκέπτες. Συγχρόνως, ένας κλάδος μπορεί να παραγάγει προϊόντα που δεν είναι χαρακτηριστικά της τουριστικής ζήτησης, αλλά που μπορούν να αγοραστούν από τους επισκέπτες καθώς επίσης και από τους μη-επισκέπτες.

Το γεγονός αυτό αναδεικνύει ένα σημαντικό στοιχείο για το Εθνικολογιστικό Σύστημα και το σχεδιασμό ενός Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού, τη διάκριση δηλαδή μεταξύ της *χαρακτηριστικότητας εισροών/εκροών (I/O)* και της *χαρακτηριστικότητας σκοπού*. Στην περίπτωση της *χαρακτηριστικότητας εισροών/εκροών (I/O)*, η σχέση μεταξύ των προϊόντων και των κλάδων βασίζεται στη σχετικότητα της παραγωγής και κατ' επέκταση των εισροών (πρώτες ύλες, εργασία, κεφάλαιο, τεχνολογία), όπως συχνά εκφράζονται σε παρόμοιες (συμμετρικές) έννοιες ταξινόμησης του προϊόντος και του αντίστοιχου κλάδου. Στην περίπτωση της *χαρακτηριστικότητας σκοπού* (π.χ. τουρισμός), καθοριστικός παράγοντας της σχέσης μεταξύ των προϊόντων και των κλάδων είναι η πραγματική χρήση των προϊόντων. Εντούτοις, όταν τα προϊόντα ομαδοποιούνται, οι χρήσεις είναι απίθανο να αντιστοιχούν σε ένα αρκετά ομοιογενές σύνολο κλάδων, όπως συμβαίνει με την τουριστική ζήτηση, η οποία συγκροτείται από ετερογενή προϊόντα. Δεν μπορεί πάντα μια έννοια κλάδου να αντιστοιχεί εύκολα σε μια συγκεκριμένη, πιο αναλυτική κατηγορία χρήσης. Οι περιορισμένες δυνατότητες τμηματοποίησης των κλάδων παραγωγής και η ανάγκη για ικανοποιητική ομοιογένεια αποτελούν περιορισμούς.

5.2.1. Διαρκή Καταναλωτικά Αγαθά (Consumer durables)

Η μεταχείριση των διαρκών καταναλωτικών αγαθών ως κεφαλαιουχικών στο ΔΛΤ θα εξασθενούσε τη συσχέτιση με τον πυρήνα των εθνικών λογαριασμών. Με τον τρόπο αυτό μια από τις βασικότερες ωφέλειες του ΔΛΤ, όπως ο υπολογισμός του αναλογούντος ΑΕΠ που οφείλεται στο θαλάσσιο τουρισμό, θα χανόταν. Συνεπώς, δύο κατηγορίες δαπανών για διαρκή καταναλωτικά αγαθά έχουν περιληφθεί στο ΔΛΤ για το θαλάσσιο τουρισμό. Η πρώτη αφορά όλα τα διαρκή καταναλωτικά αγαθά που αποκτώνται στη διάρκεια του ταξιδιού και τα οποία πρέπει να περιλαμβάνονται στην τουριστική ζήτηση, μαζί με όλες τις αγορές αγαθών και υπηρεσιών. Η δεύτερη αφορά τα διαρκή καταναλωτικά αγαθά συγκεκριμένης χρήσης, που έχουν σημαντική τουριστική χρήση, όπως οι αποσκευές και τα είδη θαλάσσης, τα οποία πρέπει να περιλαμβάνονται στο ΔΛΤ, ανεξάρτητα με το αν αγοράστηκαν για απόλυτα τουριστική χρήση ή όχι.

Μια άλλη κατηγορία διαρκών καταναλωτικών αγαθών, που προέκυψε στη δραστηριότητα του yachting, είναι η χρήση φουσκωτής λέμβου και μπαλονιού, όχι όμως με την αγορά τους, αλλά με την ενοικίασή τους.

Η αξία όλων των αγαθών που περιλαμβάνονται στο ΔΛΤ είναι το σύνολο των μεριδίων του λιανικού και χονδρικού εμπορίου και των μεταφορών συν την αξία των αγαθών.

5.2.2. Απόκτηση (Παγίου) Κεφαλαίου συνδεδεμένη με το Θαλάσσιο Τουρισμό (Capital acquisition related to marine tourism)

Είναι ξεκάθαρο ότι το σύνολο των προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού, που προσφέρεται και από τις τρεις δραστηριότητές του, αποκτάται από τουρίστες, με αποτέλεσμα ο Θ.Τ. να χαρακτηρίζεται από πολύ υψηλό δείκτη εξειδίκευσης. Μοναδικές εξαιρέσεις μπορούν να θεωρηθούν οι περιπτώσεις: α) της χρήσης των κρουαζιερόπλοιων ως καταλυμάτων (π.χ. εκμίσθωση για τη διαμονή επισκεπτών στη διάρκεια των Ολυμπιακών αγώνων της Αθήνας) και β) της μεταφοράς

κατοίκων (μη-τουριστών) με τα πλοία της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας. Η πρώτη περίπτωση παρατηρήθηκε σε μια συγκεκριμένη χρονιά και για συγκεκριμένο σκοπό, ενώ η δεύτερη συναντάται σε πολύ μικρό ποσοστό, ώστε η παροχή των προϊόντων σε μη-τουρίστες ή για μη- τουριστικούς σκοπούς ή η παροχή διαφοροποιημένων προϊόντων, να μην επηρεάζει την εξειδίκευση των προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού. Επομένως, στο θαλάσσιο τουρισμό μπορεί να ισχύσει ο Τουριστικός Δείκτης (αναλογίας) και για την απόκτηση κεφαλαίων.

Η εκτίμηση της μέτρησης της απόκτησης κεφαλαίου, αφορά τους προμηθευτές υπηρεσιών στους επιμέρους «κλάδους» του θαλάσσιου τουρισμού που παράγουν αγαθά και υπηρεσίες στους επισκέπτες.

Εφόσον στις περιπτώσεις που οι υποδομές κατασκευάζονται από τις επιχειρήσεις που τις χρησιμοποιούν (όπως οι μαρίνες και τα λιμενικά καταφύγια από τις εταιρίες yachting και οι τουριστικοί λιμένες από τις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις) προτείνεται να εντάσσονται ως μικτή συγκέντρωση κεφαλαίου (fixed capital formation) στο ΔΛΤ, θα ήταν πρόβλημα και για τις περιπτώσεις που οι επενδύσεις αυτές υλοποιούνται από άλλους φορείς, όπως το κράτος ή κατασκευαστικές επιχειρήσεις, να θεωρούνται ως μικτή συγκέντρωση τουριστικού κεφαλαίου.

Η λογική που επικρατεί για τις κατασκευές μαρίνων και τουριστικών λιμένων (που συνήθως κατασκευάζονται από εταιρίες που δεν έχουν σχέση με την προσφορά υπηρεσιών μεταφοράς και οι οποίες συνεπώς δεν προσφέρουν άμεσες υπηρεσίες στους επισκέπτες) είναι ότι τα κεφάλαια που επενδύονται έχουν υψηλή τουριστική χρησιμότητα. Η ισχύουσα αρχή εδώ είναι: όπου οι κεφαλαιουχικές επενδύσεις αναλαμβάνονται από φορείς που δεν έχουν άμεση σχέση με την παροχή αγαθών και υπηρεσιών στους επισκέπτες, να θεωρούνται (οι επενδύσεις αυτές) ως τουριστικές μόνο εφόσον υπάρχει υψηλό τουριστικό μερίδιο χρήσης τους από τους χαρακτηρισμένους τουριστικούς κλάδους.

Προτείνεται, η συνολική απόκτηση κεφαλαίου από όλες τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού να περιλαμβάνεται στο ΔΛΤ και μάλιστα όχι μόνο η μικτή πάγια συγκέντρωση κεφαλαίου, αλλά επίσης και το μη-παραγωγικό κεφάλαιο, όπως οι γηπεδικές και οικοπεδικές επενδύσεις.

Στην περίπτωση του θαλάσσιου τουρισμού, οι γηπεδικές-οικοπεδικές εκτάσεις αφορούν μόνο αυτές στις οποίες βρίσκονται οι ιδιόκτητες εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων (γραφεία, αποθήκες) και οι εγκαταστάσεις κατασκευών, επισκευών-συντήρησης και διαχείρισης σκαφών (για τις επιχειρήσεις της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης –yachting)

Οι λόγοι για τα ανωτέρω είναι:

- Η κεφαλαιουχική βάση είναι σημαντική στο σύνολό της για τη μέτρηση της απόδοσης του μετοχικού κεφαλαίου των επιμέρους κλάδων του θαλάσσιου τουρισμού
- Είναι σημαντικό να προσδιοριστεί το κεφάλαιο που αποκτούν οι επιμέρους κλάδοι του θαλάσσιου τουρισμού για να γίνουν κατανοητές οι παρούσες και οι μελλοντικές κεφαλαιουχικές ανάγκες. Ο βαθμός κεφαλαιοποίησης μπορεί να ληφθεί ως δείκτης δυναμικότητας ή αδυναμίας του κλάδου. Η κεφαλαιουχική ευρωστία είναι ένδειξη της αισιοδοξίας των επιχειρηματιών και κάνει ελκυστικές τις επενδύσεις για τους επισκέπτες
- Η κεφαλαιουχική βάση, συχνά λαμβάνεται υπόψη για την είσπραξη φόρων σύμφωνα με την Ελληνική νομοθεσία (π.χ. φόρος συγκέντρωσης κεφαλαίου).

Η συνολική συγκέντρωση κεφαλαίου καλύπτει την κεφαλαιουχική παραγωγή, δηλαδή υλικά και άυλα αγαθά τα οποία είναι αποτέλεσμα της

οικονομικής δραστηριότητας και χρησιμοποιούνται στην παραγωγική διαδικασία για περισσότερο του ενός έτους. Αυτή η παραγωγή αφορά κτίρια, πλοία, εξοπλισμό, αλλά και άυλα κεφαλαιουχικά προϊόντα.

Το μέγεθος των περισσότερων παγίων είναι σχετικά εύκολο να εκτιμηθεί, αφού βασίζεται σε παρατήρηση της συναλλασσόμενης αγοράς. Ακόμα και τα ιδιοπαραγόμενα πάγια των επιχειρήσεων του θαλάσσιου τουρισμού, που κυρίως αφορούν τις πάγιες κατασκευές και επισκευές επί των πλοίων από το πλήρωμα, εκτιμώνται σύμφωνα με το ΕΓΛΣ, στη βάση των εισροών των πρώτων υλών και της εργασίας.

Το μη παραγωγικό κεφάλαιο προτείνεται να περιληφθεί στο ΔΛΤ και αφορά γήπεδα, οικόπεδα και άυλα πάγια, όπως δικαιώματα χρήσης που αφορούν στην παραγωγική διαδικασία. Τα μη παραγωγικά άυλα πάγια, όπως τα δικαιώματα χρήσης λιμένων, το franchise, αποτελούν πηγές εσόδων, κρατικών και μη.

5.2.3. Γραφεία παροχής τουριστικών πληροφοριών και μη κερδοσκοπική παραγωγή (Tourism bureaux and non-market production)

Το προϊόν των γραφείων προώθησης του τουρισμού αποτιμάται στους εθνικούς λογαριασμούς στο κόστος των εισροών, δηλαδή αποδοχές εργαζομένων, ενοίκια, πάγιες δαπάνες, κόστος εντύπων κλπ., και θεωρείται ότι αγοράζεται από τον παραγωγό, δηλαδή το κράτος. Επομένως, θα ήταν πρόβλημα να χρησιμοποιηθεί μια νέα προσέγγιση στο SNA93, όπως «ατομική» σε αντίθεση της «συγκεντρωτικής» κρατικής κατανάλωσης και των μη κερδοσκοπικών οργανισμών που εξυπηρετούν τα νοικοκυριά (NPISHs).

Τα γραφεία προώθησης του θαλάσσιου τουρισμού μιας χώρας ή περιφέρειας εμπίπτουν σε διαφορετική κατηγορία. Το προϊόν των γραφείων προώθησης του θαλάσσιου τουρισμού δεν αποκτάται από τους επισκέπτες, τουλάχιστον όχι άμεσα. Στο βαθμό που η διαφήμιση για παράδειγμα επιδρά στη συμπεριφορά (επιλογή) των ταξιδιωτών, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι η προώθηση του τουρισμού επηρεάζει τους επισκέπτες. Το προϊόν της προώθησης αποκτάται από τα μέρη που πληρώνουν γι' αυτήν, όπως είναι οι κρατικοί οργανισμοί και οι επαγγελματικές ενώσεις [Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ), Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ), Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος (ΣΙΤΕΣΑΠ), Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ημερόπλοιων Σκαφών (Π.ΕΝ.Π.Η.Σ.)], με τον ίδιο τρόπο που η συνηθισμένη διαφήμιση θεωρείται ότι αποκτάται από αυτούς που την πληρώνουν. Επομένως, η προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού δεν αποτελεί τουριστική ζήτηση και δεν συνεισφέρει στην Π.Α. του τουρισμού, οι δαπάνες όμως αποτελούν τμήμα των οικονομικών επιδράσεων και απαιτούν υπόμνημα πληροφοριών για τους πίνακες.

5.2.4. Γήπεδα – Οικόπεδα (Land)

Η αγορά γηπέδων και οικοπέδων δεν αποτελεί σημαντικό μέρος εκροής τουριστικού κεφαλαίου για το θαλάσσιο τουρισμό, παρά μόνο για περιπτώσεις εγκαταστάσεων επισκευών-συντήρησης και διαχείμασης σκαφών, αλλά και ναυπηγικής, εφόσον οι δραστηριότητες ασκούνται από τις επιχειρήσεις που προσφέρουν τα προϊόντα του θαλάσσιου τουρισμού. Όμως οι εδαφικές εκτάσεις δε δημιουργούνται μέσω της παραγωγικής διαδικασίας και γι αυτό δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι αποτελούν μικτή συγκέντρωση παγίου κεφαλαίου. Παρά ταύτα, το έδαφος αποτελεί ένα πάγιο και η αγορά και κατοχή του είναι σημαντικό στοιχείο που πρέπει να ενταχθεί στο ΔΛΤ. Συχνά υπολογίζονται φόροι με βάση την εδαφική ιδιοκτησία ως ξεχωριστό κεφαλαιουχικό στοιχείο. Είναι χρήσιμο λοιπόν να ορισθούν φορολογικοί δείκτες. Τελικά, τα γήπεδα-οικόπεδα εμφανίζονται χωριστά, στον πίνακα συγκέντρωσης κεφαλαίου και στον

πίνακα μετοχικού κεφαλαίου. Είναι όμως δύσκολο να συγκεντρωθούν δεδομένα χωριστά για τις εδαφικές κτήσεις, αφού είναι δύσκολος ο διαχωρισμός τους από τα κτίρια και τις εγκαταστάσεις που βρίσκονται σε αυτά. Ο πλέον ενδεδειγμένος τρόπος υπολογισμού της αξίας των γηπέδων και οικοπέδων είναι αυτός που προκύπτει από τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις (ισολογισμούς) των επιχειρήσεων του κλάδου.

5.2.5. Προγράμματα συχνών ταξιδιών ή ναυλώσεων

Τα προγράμματα συχνών ταξιδιών ή ναυλώσεων μπορεί να αφορούν προσφορές εταιριών της Κρουαζιεροπλοΐας και του Yachting αντίστοιχα, σε τακτικούς πελάτες. Στο ΔΛΤ δε γίνεται διευθέτηση για τα προγράμματα αυτά των προσφορών, διότι τα δωρεάν ταξίδια που κερδίζουν οι πελάτες, τα έχουν ήδη πληρώσει από τα προηγούμενα ταξίδια. Ανάλογες προσφορές μπορούν να υπάρξουν με άλλους τρόπους, όπως με την ενοικίαση αυτοκινήτων ή με τη διαμονή σε ξενοδοχεία. Για τους λόγους που αναφέρθηκαν δε λαμβάνεται υπόψη κανενός είδους προσφορά στους πίνακες του ΔΛΤ.

5.2.6. Τουριστικά πακέτα (Package tours)

Τα τουριστικά πακέτα μπορούν να θεωρηθούν η πεμπουσία του τουριστικού προϊόντος, αφού μπορεί να αποτελούν το μοναδικό προϊόν το οποίο πωλείται αυτούσιο στους επισκέπτες. Ο ταξιδιωτικός πράκτορας δεν αναλαμβάνει κανένα ρίσκο και γι' αυτό δε θεωρείται κύριος παραγωγός. Το προϊόν των πρακτορείων εκτιμάται όπως αυτό του λιανεμπορίου, δηλαδή με το περιθώριο μικτού κέρδους.

Τα τουριστικά πακέτα του θαλάσσιου τουρισμού αφορούν και τις τρεις δραστηριότητές του.

Τα τουριστικά πακέτα των Κρουαζιέρων της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης και της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας συνήθως πωλούνται είτε μέσω ταξιδιωτικών γραφείων ή μέσω των διοργανωτών ταξιδιών (tour organizer). Ο διοργανωτής του πακέτου της κρουαζιέρας λειτουργεί ως κύριος παραγωγός, διότι ενσωματώνει όλα τα συμβαλλόμενα συστατικά στο τουριστικό πακέτο και λαμβάνει το ρίσκο της ενδεχόμενα μειωμένης ζήτησης για το τουριστικό πακέτο.

1) Η Κρουαζιέρα αυτή καθαυτή αποτελεί ενιαίο και αδιαίρετο πακέτο στο οποίο περιλαμβάνονται η διαμονή, η διατροφή, η ψυχαγωγία (happenings) επί του πλοίου και φυσικά το ταξίδι στα διάφορα λιμάνια που προσεγγίζει. Επίσης μπορεί να προσφερθούν στο πακέτο της Κρουαζιέρας ορισμένες υπηρεσίες, όπως περιηγήσεις σε αξιοθέατα (ημερήσιες εκδρομές στους τόπους προσέγγισης του πλοίου) κλπ. Η Κρουαζιέρα μπορεί να περιληφθεί σε ένα ευρύτερο τουριστικό πακέτο στο οποίο να περιλαμβάνονται η μεταφορά (αεροπορική ή χερσαία) από (και προς) τον τόπο διαμονής προς (και από) το λιμάνι επιβίβασης, η διαμονή σε ξενοδοχείο πριν την επιβίβαση και μετά την αποβίβαση, κλπ. Η αεροπορική μεταφορά αφορά πελάτες από άλλες χώρες (κυρίως τις ΗΠΑ) και προσφέρεται σε τουριστικό πακέτο από τουριστικούς πράκτορες της χώρας από όπου προέρχονται οι πελάτες⁴³.

2) Τα συστατικά για το τουριστικό πακέτο της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης εκτός από τη ναύλωση του σκάφους, περιλαμβάνουν τη μεταφορά (χερσαία συνήθως), τη διαμονή σε ξενοδοχείο και την τροφοδοσία του σκάφους. Προσφέρονται επίσης τουριστικά πακέτα σε πελάτες από Ευρωπαϊκές χώρες και από τις ΗΠΑ στα οποία περιλαμβάνεται αεροπορική μεταφορά και

⁴³ Ειδική Έρευνα στις επιχειρήσεις Κρουαζιεροπλοΐας Louis Hellenic Cruises, Golden Star Cruises, Festival Cruises, Royal Olympic Cruises, Dolphin Hellas Shipping, Lindos Maritime, Helios Shipping (2004 & 2005).

διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο. Επίσης, η ναύλωση του ιστιοφόρου μπορεί να είναι χωρίς πλήρωμα ή με πλήρωμα. Επιπλέον παροχές που μπορούν να προσφερθούν στους πελάτες ως extra παροχές, ή να περιληφθούν στο τουριστικό πακέτο είναι: η μεταφορά (transfer) με πούλμαν, λιμουζίνα ή ταξί, η διαμονή σε ξενοδοχείο πριν και μετά τη λήξη της ναύλωσης του σκάφους, η αγορά ή ενοικίαση δορυφορικού κινητού τηλεφώνου, προγραμματισμένες περιηγήσεις σε αξιοθέατα, ενοικίαση αυτοκινήτου⁴⁴.

3) Στο τουριστικό πακέτο της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας, όπως προσφέρεται με τη μορφή Ημερήσιων Θαλάσσιων Εκδρομών (Κρουαζιέρων) που διοργανώνουν και πωλούν οι επιχειρηματίες (Πλοιοκτήτες), εκτός της θαλάσσιας μεταφοράς περιλαμβάνονται διατροφή, χερσαία μεταφορά, επίσκεψη σε αξιοθέατα, ξενάγηση, picnic, beach party, κλπ. Η καθαρά μεταφορική δραστηριότητα των Ημερόπλοιων σκαφών, αποτελεί τμήμα ανάλογου τουριστικού πακέτου που διοργανώνουν και πωλούν οι τουριστικοί πράκτορες.

5.2.7. Μικτή ή καθαρή αποτίμηση

Ανεξάρτητα από ποιον θα αγοράσει το τουριστικό πακέτο ο επισκέπτης, δε γνωρίζει τα επιμέρους κόστη των συστατικών του. Στη «μικτή» αποτίμηση από τους ΤΕΑ, όλες οι αγορές που γίνονται από τον διοργανωτή ταξιδιών (*tour organizer*), θεωρούνται ενδιάμεση κατανάλωση και το προϊόν θεωρείται ως ενιαίο αγαθό, τουριστικό πακέτο, που αγοράζεται από τον τελικό χρήστη-καταναλωτή. Η εναλλακτική «καθαρή» αποτίμηση των ΤΕΑ καταγράφει τα περιθώρια κέρδους του διοργανωτή, ως το μοναδικό προϊόν της διοργάνωσης του ταξιδιού και θεωρεί ότι τα συστατικά του τουριστικού πακέτου έχουν αγοραστεί κατευθείαν από τον καταναλωτή.

Η «καθαρή» (net) αποτίμηση συνιστάται από το ΔΛΤ να υιοθετείται οπουδήποτε είναι αυτό δυνατόν. Σε αντίθετη περίπτωση μπορεί να εφαρμοστεί η «μικτή» προσέγγιση για την ανάλυση.

Η «μικτή» αποτίμηση μπορεί να παραβιάσει τη βασική αρχή της χρήσης των βασικών τιμών, εάν ο διοργανωτής θεωρηθεί ότι δε μεταποιεί την φύση των προϊόντων που συγκροτούν το Τ.Π., όπως π.χ. την αεροπορική θέση ή την καμπίνα στο κρουαζιερόπλοιο, τα οποία παραμένουν ίδια, ανεξάρτητα από το αν προσφερθούν μέσα σε ένα Τ.Π. ή αγοραστούν κατευθείαν από τον επισκέπτη. Στην περίπτωση αυτή ο διοργανωτής έχει το ρόλο του διαμεσολαβητή που κρεώνει το περιθώριο κέρδους του στο προϊόν που πωλεί.

Ο διοργανωτής ενός Τ.Π. μπορεί να θεωρηθεί ως «χονδρέμπορος» υπηρεσιών. Ο ρόλος του είναι να προσφέρει όλα μαζί τα αγαθά που παράγονται από διάφορους παραγωγούς, αυτούσια στον τελικό καταναλωτή, εξοικονομώντας έτσι στον καταναλωτή το χρόνο που θα απαιτείτο για να τα βρει και να τα αγοράσει ο ίδιος ένα-ένα. Στο εθνικό λογιστικό σύστημα, το προϊόν του χονδρικού εμπορίου (όπως και του λιανικού) θεωρείται ότι είναι μόνο το περιθώριο κέρδους και όχι το σύνολο των πωλήσεων. Ισχύει επομένως απόλυτα για το Τουριστικό Πακέτο, ότι οι υπηρεσίες που προσφέρονται από το Κρουαζιερόπλοιο, τα Ιστιοπλοϊκά σκάφη, τα Ημερόπλοια, το ξενοδοχείο, την αεροπορική εταιρία, τα αξιοθέατα, τα εστιατόρια κλπ., δε διαφοροποιούνται καθόλου από το διοργανωτή ταξιδιών.

Η αντίθετη άποψη είναι αυτή που ισχυρίζεται ότι υπάρχει διαφορά μεταξύ χονδρικής πώλησης, στην οποία ο πελάτης αγοράζει διαφορετικά και χωριστά αγαθά, που έχουν μεταποιηθεί στη μορφή που πωλούνται, και αγοράς ενός τουριστικού πακέτου, στην οποία ο πελάτης αγοράζει το σύνολο του προϊόντος και όχι τμήματά του χωριστά. Αυτός είναι ο λόγος που το τουριστικό πακέτο θεωρείται ως ιδιότυπο προϊόν, τα συστατικά του οποίου δεν έχουν υποστεί καμία

⁴⁴ Επεξεργασία δεδομένων από την greecead.com, ΕΠΕΣΤ και ΣΙΤΕΣΑΠ.

μεταποίηση, παρά μόνο την υπηρεσία σύνδεσής του σε ένα προϊόν για τη διευκόλυνση του αγοραστή.

Η δεύτερη περίπτωση ενοχοποίησης της «μικτής» προσέγγισης είναι ότι η ΤΠΑ π.χ. του κλάδου των αερομεταφορών ή της κρουαζιεροπλοΐας, θα είναι αναλογικά μικρότερη, επειδή μέρος του προϊόντος τους αγοράζεται από χονδρεμπόρους (όχι επισκέπτες) με αποτέλεσμα αυτό να μην αντιπροσωπεύει άμεση «τουριστική» σχέση με τον επισκέπτη.

Πρωταρχικώς συνιστάται να εφαρμοστεί από το ΔΛΤ η «καθαρή» αποτίμηση, αλλά για τις περιπτώσεις που δεν είναι δυνατόν ή δεν υπάρχουν επαρκή δεδομένα για την αποτίμηση της παραγωγής, θα μπορούσε να εφαρμοστεί η «μικτή» αποτίμηση (η οποία και εφαρμόζεται στους εθνικούς λογαριασμούς των κρατών μελών του ΟΟΣΑ).

Εξίσου σημαντικός είναι ο προσδιορισμός του κόστους των συστατικών που αποτελεί ουσιαστική πρόκληση μέτρησης.

Και στις τρεις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού έχει επιλεγεί η «καθαρή» αποτίμηση. Οι τρόποι επίτευξης του προσδιορισμού του κόστους είναι:

1) Η έρευνα στις επιχειρήσεις των διοργανωτών ταξιδιών (tour organizers).

2) Η έρευνα στις επιχειρήσεις της Κρουαζιεροπλοΐας, του Yachting και της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας.

Επίσης, μπορούν να επιτευχθούν συγκρίσιμες πληροφορίες για δεδομένα όπως η προέλευση, ο προορισμός, ο αριθμός των ταξιδιωτών ανά νοικοκυριό, η διάρκεια παραμονής, τα συστατικά (μεταφορές, διαμονή, διατροφή κλπ.) και να συγκριθούν αυτά τα δεδομένα με εκείνα των ταξιδιωτών με κοινά χαρακτηριστικά που επισκέπτονται τον ίδιο προορισμό, για ίδιο διάστημα παραμονής, αλλά δεν έχουν χρησιμοποιήσει τουριστικό πακέτο στη συνέχεια να γίνει αναλογισμός κάθε κόστους από αυτά με το κόστος του τουριστικού πακέτου. Ένας τέτοιος υπολογισμός απαιτεί μια πλούσια πηγή δεδομένων, μια σχετική βάση δεδομένων και κατάλληλα λογισμικά προγράμματα.

5.2.8. Εκτίμηση της Απασχόλησης στον «κλάδο» του Θαλάσσιου Τουρισμού

Για το ΔΛΤ, που είναι κατά βάση ένα οικονομικό πλαίσιο, οι πληροφορίες σχεδιάζονται για να ταιριάζουν με τις οικονομικές μεταβλητές που παρουσιάζονται στους άλλους πίνακες. Αν και η απασχόληση είναι σημαντική στην εκτίμηση της αποζημίωσης των εργαζομένων και στην οποιαδήποτε σύνδεση με άλλες μεταβλητές όπως η μόρφωση, η ηλικία, το φύλο, οι πληροφορίες αυτές απαιτείται να επιδιωχθούν μέσα από μια μέτρηση της απασχόλησης και όχι από το ΔΛΤ, ο οποίος θα έπρεπε να επικεντρωθεί υπερβολικά στην απασχόληση για την εκτίμηση αυτή.

Οι μεταβλητές απασχόλησης που χρησιμοποιούνται στο ΔΛΤ συσχετίζονται με την παράμετρο της προστιθέμενης αξίας των Πινάκων 1, 2 και 3, έτσι ώστε, για παράδειγμα, η μέση αποζημίωση της απασχόλησης μπορεί να παραχθεί από τον κλάδο, καθιστώντας τις πληροφορίες αυτές περισσότερο έτοιμες για σύγκριση με άλλους κλάδους στο πλαίσιο των εθνικών λογαριασμών. Η ποσοτική μέτρηση, π.χ. των ωρών απασχόλησης, προσφέρει καλύτερη ένδειξη για τη ζήτηση της εργασίας από ότι οι θέσεις απασχόλησης.

Οι απογραφές μπορούν να προσφέρουν αναλυτικές πληροφορίες αλλά εντοπίζονται προβλήματα, μεταξύ των οποίων είναι η ανεπαρκής εκτίμηση της εποχικής απασχόλησης και ο διαφορετικός προσδιορισμός του κλάδου ή της θέσης εργασίας από τους ερωτώμενους και τη στατιστική ταξινόμηση.

Ο ΔΛΤ έχει σχεδιαστεί για να διαχειρίζεται ετήσιες πληροφορίες, με αποτέλεσμα οι εποχικές επιδράσεις να μην εκτιμώνται πλήρως. Επίσης, ο ΔΛΤ έχει σχεδιαστεί για εθνικά δεδομένα και δεν είναι εύκολο να υπάρξουν

διαθέσιμες περιφερειακές πληροφορίες (περιφερειακά ή τοπικά δεδομένα) που μπορούν να προσεγγιστούν μέσω υποθέσεων και παραδοχών, πληροφορίες που ουσιαστικά εξαρτώνται από τα διαθέσιμα δεδομένα άλλων πηγών.

Ο Πίνακας 5 του ΔΛΤ εμφανίζει δεδομένα για τον αριθμό των εργαζομένων, την «άλλη απασχόληση», τη συνολική απασχόληση, το σύνολο ωρών απασχόλησης και τον τουριστικό δείκτη, για κάθε χαρακτηριστικό τουριστικό κλάδο και για άλλους κλάδους οι οποίοι επηρεάζουν την τουριστική δραστηριότητα.

Ο σκοπός είναι να προσδιοριστεί μια ένδειξη για το βαθμό και την έκταση που η τουριστική δαπάνη στο θαλάσσιο τουρισμό δημιουργεί απασχόληση.

5.2.9. Το «συνηθισμένο περιβάλλον»

Το ακριβές νόημα του «συνηθισμένου περιβάλλοντος» είναι μάλλον ασαφές, αλλά η έννοια είναι κεντρική στη συζήτηση: τι μειράται και τι όχι ως θαλάσσιος τουρισμός. Ο θαλάσσιος τουρισμός δεν είναι μια συνηθισμένη δραστηριότητα και ένα κριτήριο που πρέπει να χρησιμοποιείται είναι αυτό της «χρήσης θαλάσσιου μέσου», απαραίτητως για μεταφορά ή και για διαμονή.

5.2.10. Οι αρχές αξιολόγησης

Οι αρχές αξιολόγησης που πρέπει να υιοθετηθούν είναι ουσιαστικά εκείνες που υποστηρίζονται στο ESA 95 και στο SNA93, δηλαδή η παραγωγή πρέπει να εκτιμηθεί σε βασικές τιμές και η χρήση σε τιμές αγοραστών. Αυτή η μέθοδος εξασφαλίζει ότι η παραγωγή της προστιθέμενης αξίας (παραγωγή μείον ενδιάμεση κατανάλωση) αποδίδεται στον αρμόδιο κλάδο.

Η Βασική αξία καθορίζεται ως «το εισπρακτέο από τον παραγωγό ποσό που καταβάλλει ο αγοραστής για μια μονάδα ενός αγαθού ή μιας υπηρεσίας που παράγεται ως προϊόν, μείον οποιοδήποτε φόρο πληρωτέο και συν οποιαδήποτε εισπρακτέα επιχορήγηση σε αυτήν τη μονάδα, ως συνέπεια της παραγωγής ή της πώλησής του. Αποκλείει οποιοδήποτε δαπάνες μεταφορών που τιμολογούνται χωριστά από τον παραγωγό» (παράγραφος 6.205 του SNA). **Η Τιμή αγοραστή** καθορίζεται ως «το ποσό που καταβάλλεται από τον αγοραστή, μείον τον πιστωτικό (εκπεστέο) Φ.Π.Α ή του ανάλογο εκπιπτόμενο φόρο, προκειμένου να ληφθεί μια μονάδα ενός αγαθού ή μιας υπηρεσίας στο χρόνο και τόπο που απαιτείται από τον αγοραστή. Η τιμή αγοραστή για ένα αγαθό περιλαμβάνει οποιοδήποτε δαπάνες μεταφορών που πληρώνονται χωριστά από τον αγοραστή για την παράδοσή του σε συγκεκριμένο χρόνο και τόπο» (παράγραφος 6.215)

Οι εισαγωγές πρέπει να καταγράφονται στο αντίτιμο των βασικών τιμών, δηλαδή πρέπει να τοποθετηθούν σε συγκρίσιμη βάση με την εσωτερική παραγωγή, «ισοδυναμία βασικής αξίας», έτσι ώστε να υπάρχει μια ισοδυναμία μεταξύ της τιμής μιας εισαγωγής, όταν εισέρχεται στην εγχώρια οικονομία, και της τιμής των προϊόντων που παράγονται στην εσωτερική οικονομία. Όπου οι βασικές τιμές δεν μπορούν να καθοριστούν, οι τιμές παραγωγού είναι ένα υποκατάστατο.

Η τιμή παραγωγού καθορίζεται ως «το ποσό που εισπράττεται από τον παραγωγό για την πώληση μιας μονάδας ενός αγαθού ή μιας υπηρεσίας που παράγεται ως προϊόν, μείον το Φ.Π.Α ή παρόμοιο εκπιπτόμενο φόρο που τιμολογείται στον αγοραστή. Εξαιρούνται οποιοδήποτε δαπάνες μεταφορών που τιμολογούνται χωριστά από τον παραγωγό» (παράγραφος 6.205 του SNA)

Για τον προσδιορισμό των βασικών τιμών ο εθνικός λογιστής πρέπει συνήθως να αναλάβει την κατασκευή των πινάκων προσφοράς και χρήσης με τα στοιχεία σε τιμές των αγοραστών. Τα περιθώρια κέρδους χονδρικού και λιανικού

εμπορίου και μεταφορών, αφαιρούνται από τα δεδομένα της προσφοράς⁴⁵. Αυτός ο υπολογισμός αποδίδει τις τιμές του παραγωγού. Για τον προσδιορισμό των βασικών τιμών οι φόροι επί των προϊόντων αφαιρούνται.

Ο πιστωτικός (επιστρεφόμενος) Φ.Π.Α περιπλέκει περαιτέρω την εφαρμογή, καθώς η επιστροφή γίνεται στον πωλητή. Στις χώρες με Φ.Π.Α, θα απαιτηθεί ένας πρόσθετος υπολογισμός, για να εξασφαλίσει ότι η προστιθέμενη αξία δε μειώνεται, αγνοώντας την επιστροφή (δηλαδή, **οι ενδιάμεσες αγορές εμφανίζονται σε καθαρές τιμές χωρίς οποιονδήποτε επιστρεφόμενο Φ.Π.Α**). Προτείνεται, να εφαρμοστεί για το ΔΛΤ η επικρατούσα πρακτική για τον υπολογισμό του επιστρεφόμενου Φ.Π.Α. στους εθνικούς λογαριασμούς κάθε χώρας⁴⁶.

Η καταγραφή του Φ.Π.Α στην παραγωγή και στις ενδιάμεσες εισροές πρέπει να γίνει «σε καθαρή», παρά «σε μικτή» βάση.

Η καθαρή βάση καθορίζεται ως εξής: «η παραγωγή των αγαθών και των υπηρεσιών εκτιμάται αφαιρώντας τον τιμολογημένο Φ.Π.Α. Οι εισαγωγές εκτιμούνται ομοίως, αφαιρώντας τον τιμολογημένο Φ.Π.Α, ενώ οι αγορές των αγαθών και των υπηρεσιών καταγράφονται συμπεριλαμβανομένου του μη εκπεστέου Φ.Π.Α.» (παράγραφος 6.212 του SNA).

Το αποτέλεσμα αυτής της προσέγγισης είναι ότι οποιαδήποτε συναλλαγή που περιλαμβάνει έναν μη εκπεστέο Φ.Π.Α, θα συνδεθεί με δύο τιμές: την καθαρή αξία για τον πωλητή και την ακαθάριστη αξία για τον αγοραστή.

Η αναλογία που αποδίδεται στον τουρισμό εκτιμάται χρησιμοποιώντας τον τουριστικό δείκτη. Αθροίζοντας τις δύο προσεγγίσεις (*άλλοι φόροι μείον επιχορηγήσεις παραγωγής* που προέρχονται από τη βιομηχανία, προσαρμοσμένοι στο μερίδιο που οφείλεται στην τουριστική ζήτηση, συν *συνολικοί φόροι μείον επιχορηγήσεις των προϊόντων* που προέρχονται από την τουριστική ζήτηση), **το σύνολο των φόρων μείον τις επιχορηγήσεις παραγωγής, που είναι αποτέλεσμα της τουριστικής ζήτησης, μπορεί να μετρηθεί.**

5.2.11. Ο χρόνος της καταγραφής

Όσον αφορά στο χρόνο της καταγραφής, ο ΔΛΤ λειτουργεί στην ίδια βάση με το SNA93, δηλαδή στη βάση της ολοκλήρωσης, παρά στη σταδιακή βάση του χρόνου καταβολής μετρητών ή εμφάνισης των συναλλαγών στους λογαριασμούς «πελατών και απαιτήσεων». Επομένως, ανεξάρτητα από το πότε ή το πώς ολοκληρώνεται μια συναλλαγή, αυτή πρέπει να καταγράφεται στο χρόνο που πραγματοποιήθηκε.

5.2.12. Στατιστικές μονάδες (Statistical units)

⁴⁵ Δεδομένου ότι αυτά παράγονται από τους αντίστοιχους κλάδους χονδρικού και λιανικού εμπορίου και μεταφορών. Στους εθνικούς λογαριασμούς, μια συναλλαγή για την απόκτηση ενός αγαθού, όταν εκτιμάται σε βασικές τιμές περιλαμβάνει διάφορες ταυτόχρονες συναλλαγές: την αξία ενός αγαθού παραδοτέου στο εργοστάσιο (ή στο λιμάνι), την αξία του περιθωρίου κέρδους των μεταφορών, την αξία του χονδρικού περιθωρίου και την αξία του λιανικού περιθωρίου. Ένας από τους λόγους για αυτήν την προσέγγιση είναι να προσδιοριστεί εκείνο το μέρος της προστιθέμενης αξίας που αποδίδεται σε αυτές τις βιομηχανίες, χωρίς τροποποίηση των στοιχείων. Αυτά τα περιθώρια παραδείγματος χάριν, θα περιλαμβάνονταν στην προστιθέμενη αξία του κατασκευαστή, με αποτέλεσμα αυτές οι βιομηχανίες να παρουσίαζαν ενδεχομένως, ελάχιστη προστιθέμενη αξία.

⁴⁶ Ο ΦΠΑ μπορεί να εκπίπτει, να μην εκπίπτει ή να μην εφαρμόζεται: - Ο εκπιπτόμενος ΦΠΑ ισχύει για το μεγαλύτερο μέρος της ενδιάμεσης κατανάλωσης και του σχηματισμού ακαθάριστου παγίου κεφαλαίου, καθώς και για μέρος των μεταβολών στα αποθέματα. - Ο μη εκπιπτόμενος ΦΠΑ ισχύει για τις δαπάνες της τελικής κατανάλωσης και για μέρος του σχηματισμού ακαθάριστου παγίου κεφαλαίου, των μεταβολών στα αποθέματα και της ενδιάμεσης κατανάλωσης (Σκούντζος Θ., Λίβας Π., 2000:270).

Για την *παραγωγική μονάδα*, η στατιστική μονάδα είναι το «κατάστημα», δηλ. η εγκατάσταση, σε αντιδιαστολή με την επιχείρηση (το νομικό πρόσωπο ή τον πληρεξούσιο του νομικού προσώπου που καλύπτουν τη χρηματοδότηση, την απόκτηση των χρηματοοικονομικών κεφαλαίων και των στοιχείων του παθητικού). Ο λόγος για την προτίμηση του «καταστήματος» (ή κάποιας παρόμοιας μονάδας) αντί της επιχείρησης έγκειται στο ότι το «κατάστημα» είναι η στατιστική μονάδα που ενδιαφέρεται για την παραγωγή ενώ η επιχείρηση έχει έναν ευρύτερο και λιγότερο εστιασμένο ρόλο (συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησης - που βρίσκεται έξω από το πεδίο του ΔΛΤ). Για πολλούς, η μικρού μεγέθους ή μοναδικής θέσης μονάδα παραγωγής, το κατάστημα και η επιχείρηση, έχουν την ίδια έννοια. Για αυτές τις μονάδες υπάρχει λιγότερη πιθανότητα παραγωγής πολλών προϊόντων (multi-commodity), με αποτέλεσμα ο δείκτης ειδίκευσης να τείνει κοντά στο 100%. Αντίθετα, για τις μεγαλύτερες μονάδες ή τις μονάδες με περισσότερες από μια θέσεις, υπάρχει μια μεγαλύτερη πιθανότητα ότι θα παράγουν είτε περισσότερα από ένα χαρακτηριστικά προϊόντα τουρισμού είτε μη-τουριστικά μαζί με τα παραγόμενα χαρακτηριστικά τουριστικά προϊόντα. Συνεπώς, όσο πιο πολύ συσχετίζονται τα στοιχεία με μια μοναδικής περιοχής ή μοναδικού παραγόμενου προϊόντος (single-commodity) μονάδα, τόσο το καλύτερο.

Για το *χρήστη*, δεδομένου ότι όλες οι δαπάνες (outlays) τουρισμού γίνονται για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες και τις επιθυμίες του επισκέπτη, το πρώτο σημείο παρατήρησης μπορεί να γίνει μέσω μιας έρευνας νοικοκυριών για τις δαπάνες των κατοίκων. Οποιοσδήποτε μηχανισμός κι αν χρησιμοποιηθεί, θα πρέπει να προσδιορίσει ποιες δαπάνες έγιναν για προσωπική/οικιακή χρήση και ποιες για επαγγελματική χρήση (δηλ. εάν οι εισροές ήταν δαπάνες της επιχείρησης ή κρατικές), προκειμένου να καθοριστεί εάν ο χρήστης πρέπει να προσδιοριστεί ως «κατάστημα» (για την ενδιάμεση κατανάλωση) ή πρόσωπο ή ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός που εξυπηρετεί τα νοικοκυριά (NPISH). Η τουριστική ζήτηση έξω από την εγχώρια οικονομία πρέπει να προσδιορίζεται χωριστά, δεδομένου ότι δεν είναι μέρος της εγχώριας παραγωγής.

Η οικονομική ανάλυση του θαλάσσιου τουρισμού -και ειδικά η εκτίμηση της προστιθέμενης αξίας- εστιάζεται στην εγχώρια οικονομία και την προσφορά των αγαθών (τουρισμού) για την ικανοποίηση της τουριστικής ζήτησης. Εάν είχε συμπεριληφθεί η ζήτηση από τους κατοίκους για εκτός της εγχώριας οικονομίας προϊόντα, θα υπερεκτιμούνταν η εγχώρια τουριστική δραστηριότητα. Για τους μη κατοίκους, τα δεδομένα για την τουριστική ζήτηση πρέπει να συλλεχθούν μέσω μιας έρευνας.

Η κατανάλωση του τουρισμού χωρίζεται κυρίως σε: α) δαπάνες από τα νοικοκυριά για τις διακοπές τους, για την αναψυχή τους ή για επισκέψεις φίλων ή συγγενών (που πληρώνονται από αυτά ή από ένα άλλο νοικοκυριό εξ ονόματός τους), β) δαπάνες από τις θεσμικές μονάδες (μέσω των υπαλλήλων των επιχειρήσεων και της κυβέρνησης που ταξιδεύουν εκ μέρους των εργοδοτών τους, ή των ατομικών επιχειρήσεων) που πληρώνονται από τον εργοδότη (ή τις ατομικές επιχειρήσεις) και γ) δαπάνες από τους μη κατοίκους που επισκέπτονται την εγχώρια οικονομία. Κάτω από τις αρχές των εθνικών λογαριασμών, το πρώτο στοιχείο συμπεριλαμβάνεται στην τελική κατανάλωση των νοικοκυριών, το δεύτερο στην ενδιάμεση κατανάλωση (δηλαδή, δαπάνες που αναλαμβάνονται για να αποδώσουν την τουριστική παραγωγή που περιλαμβάνεται στη συνολική παραγωγή της οικονομίας) και το τρίτο στις εξαγωγές.

- Κατανάλωση τουρισμού = 1. Τουριστικές δαπάνες που γίνονται από τα νοικοκυριά (περιλαμβάνονται στην τελική δαπάνη νοικοκυριών)
- +
2. Τουριστικές δαπάνες που γίνονται από τις επιχειρήσεις (περιλαμβάνονται στην ενδιάμεση κατανάλωση)
- +
3. Τουριστικές δαπάνες που γίνονται από μη κατοίκους (περιλαμβάνονται στις εξαγωγές)

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η τουριστική κατανάλωση από τους ταξιδιώτες για επαγγελματικούς λόγους θα καλύψει μόνο τις δαπάνες τουρισμού που πληρώνονται από την επιχείρηση. Για παράδειγμα, εάν ένας ταξιδιώτης περνά τρεις ημέρες σε μια άλλη πόλη για επαγγελματικούς λόγους, η μεταφορά του, η στέγαση, κ.λπ., είναι δαπάνες που πληρώνονται από την επιχείρηση. Αντίθετα, οι δαπάνες που πληρώνονται από τον ταξιδιώτη (για αγορές ή διασκέδαση) είναι μέρος των τελικών δαπανών των νοικοκυριών. Εντούτοις, η καθιέρωση μιας διάκρισης μεταξύ αυτών των τύπων δαπανών μπορεί να είναι πολύ δύσκολη.

5.3. ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΠΟΥ ΘΑ ΕΚΤΙΜΗΘΟΥΝ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

Όπως προαναφέρθηκε, στους στόχους της Διατριβής μετά τη διερεύνηση του θεωρητικού και εμπειρικού πλαισίου των δραστηριοτήτων που συγκροτούν το θαλάσσιο τουρισμό, εντάσσεται η εκτίμηση των επιδράσεων που ασκεί στα κυριότερα μεγέθη της οικονομίας. Συγκεκριμένα, επιχειρείται η εκτίμηση της συμμετοχής του θαλάσσιου τουρισμού στα ακόλουθα μεγέθη:

1. Τουριστική Κατανάλωση
2. Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
3. Εθνικό Εισόδημα
4. Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών ή Πόρων
5. Απασχόληση
6. Επενδύσεις
7. Δημόσια Έσοδα (Φόροι)

Όλες οι παραπάνω εκτιμήσεις αφορούν το έτος 2004 για το οποίο έχουν συγκεντρωθεί τα απαραίτητα στοιχεία από τη διεξαγωγή εμπειρικών ερευνών.

5.3.1. Τουριστική Κατανάλωση

Σύμφωνα με τη θεωρία της Κατανάλωσης, ο τουρισμός είναι μια ιδιαίτερα διαμορφωμένη ιδιωτική κατανάλωση στην εθνική οικονομία και αποτελεί μια συγκεκριμένη αναλυτική κατηγορία του οικονομικού κυκλώματος (Ζαχαράτος 1986). Στα πλαίσια αυτής της άποψης, η τουριστική ζήτηση θεωρείται ότι είναι τμήμα της συνολικής ζήτησης σε μια οικονομία (Λαγός Δ., 1996:46). Η συμπεριφορά του καταναλωτή (τουρίστα εν προκειμένω) στοχεύει να μεγιστοποιήσει τη χρησιμότητά του, υπο τον περιορισμό του εισοδήματός του και με δεδομένες τις τιμές των αγαθών (Hicks J.R., 1946:1-30, Stigler J., 1950:307-324). Η ζήτηση του τουρίστα-καταναλωτή για κάθε τουριστικό αγαθό και υπηρεσία είναι μια συνάρτηση όλων των τιμών και του εισοδήματός του, με την προϋπόθεση ότι ο ελεύθερος χρόνος του είναι σταθερός και δεδομένος (Λαγός Δ., 1996:48).

Η *Συνολική Κατανάλωση* είναι το σύνολο της *Εγχώριας* και της *Αλλοδαπής Κατανάλωσης*. Η *Εγχώρια Κατανάλωση* περιλαμβάνει το άθροισμα των τουριστικών δαπανών που πραγματοποιούνται από τα νοικοκυριά, τον επιχειρηματικό τομέα και το δημόσιο τομέα, για την ικανοποίηση των τουριστικών αναγκών των ημεδαπών τουριστών, που επιλέγουν μια δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού για τις διακοπές τους, σε δεδομένο χρόνο και τόπο προορισμού. Η *Αλλοδαπή Κατανάλωση* περιλαμβάνει τις τουριστικές δαπάνες των αλλοδαπών, σε δεδομένο χρόνο και τόπο προορισμού της χώρας υποδοχής, που επιλέγουν μια δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού για την ικανοποίηση των τουριστικών αναγκών τους. Η τουριστική κατανάλωση των αλλοδαπών αποτελεί εισροή στην εθνική οικονομία και λογίζεται ως εξαγωγή. Στη συνολική τουριστική κατανάλωση εντάσσεται και η *Τουριστική Κατανάλωση του Εξωτερικού*, η οποία περιλαμβάνει τις δαπάνες των μόνιμων κατοίκων μιας χώρας για ζήτηση τουριστικών αγαθών και υπηρεσιών στο εξωτερικό. Η κατανάλωση αυτή είναι εκροή για την τουριστική οικονομία. Η συνάρτηση της τουριστικής κατανάλωσης εκφράζεται μαθηματικά ως ακολούθως: $C_t = f(Y_t)$ όπου C_t = Τουριστική Κατανάλωση Y_t = Τουριστικό Εισόδημα (Λαγός Δ., 2005:265)

Η προσέγγιση της Τουριστικής Κατανάλωσης των τουριστών του θαλάσσιου τουρισμού είναι συνυφασμένη με τη δαπάνη που διενεργούν σε τρέχουσες τιμές. Αν και η συνολική δαπάνη είναι συνισταμένη των δαπανών που γίνονται πριν ή στη διάρκεια ή και μετά το τέλος της δραστηριότητας του θαλάσσιου τουρισμού, η εκτίμηση της τουριστικής κατανάλωσης δεν επηρεάζεται από το χρόνο δημιουργίας της δαπάνης, αλλά από το χρόνο που διενεργείται η κατανάλωση (βλέπε κεφ.5.2.11.).

Η τουριστική κατανάλωση του θαλάσσιου τουρισμού διακρίνεται σε:

α) αυτήν που αφορά τα αγαθά και τις υπηρεσίες που προσφέρουν οι συγκεκριμένες τουριστικές δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, είτε ως τουριστικό πακέτο είτε μεμονωμένα, και αποτιμάται ως δαπάνη προς τις επιχειρήσεις του «κλάδου».

β) κατανάλωση «όλων των άλλων» αγαθών και υπηρεσιών που διενεργεί ο τουρίστας και αποτιμάται ως επιπλέον του πακέτου διακοπών ατομική δαπάνη.

Για την εκτίμηση της Τουριστικής Κατανάλωσης⁴⁷ της πρώτης κατηγορίας αναζητήθηκαν στοιχεία από τις επιχειρήσεις που προσφέρουν τα προϊόντα του θαλάσσιου τουρισμού. Συγκεκριμένα, εκτιμήθηκαν η συνολική κατανάλωση των τουριστικών προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού που προσφέρονται από τις επιχειρήσεις Κρουαζιεροπλοΐας, Yachting και Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας, καθώς και ο αριθμός των τουριστών-καταναλωτών αυτών των προϊόντων. Τέτοια στοιχεία είναι η μέση τιμή της κρουαζιέρας, η μέση συνολική διάρκειά της και από αυτήν, η εκτίμηση της διάρκειας (μέρος της συνολικής κρουαζιέρας) που θεωρείται ότι παράγεται και καταναλώνεται στη χώρα. Ανάλογα, για τους καταναλωτές του yachting εκτιμήθηκαν η μέση διάρκεια μιας ναύλωσης ιστιοπλοϊκού άνευ πληρώματος, η μέση τιμή ναύλου, καθώς και η αντίστοιχη μέση διάρκεια και μέση τιμή ναύλωσης επανδρωμένων θαλαμηγών και άλλου τύπου yachts. Επίσης, εκτιμήθηκε ο αριθμός των ναυλώσεων που πραγματοποιούνται στη διάρκεια του έτους και ο μέσος αριθμός επιβατών ανά ναύλωση. Για την Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία εκτιμήθηκαν οι μέσες τιμές των κύριων θαλάσσιων εκδρομών και ο ετήσιος αριθμός των επιβατών.

⁴⁷ Αναλυτική παράθεση και επεξήγηση των πηγών προέλευσης των στοιχείων για την εκτίμηση της Τουριστικής Κατανάλωσης γίνεται στο Κεφάλαιο 9 «Παράρτημα: Πίνακες, Γραφήματα – Εμπειρικές Προσεγγίσεις»

Για την εκτίμηση της Τουριστικής Κατανάλωσης της δεύτερης κατηγορίας αναζητήθηκαν στοιχεία από τις επιχειρήσεις που προσφέρουν μέρος ή το σύνολο των προϊόντων που καταναλώνουν οι τουρίστες - πελάτες του θαλάσσιου τουρισμού, τα οποία είναι εκτός του πακέτου των διακοπών τους, καθώς και στοιχεία από τις εμπειρικές έρευνες αγοράς.

Η επιπλέον κατανάλωση επί του πλοίου των επιβατών Κρουαζιέρας, μπορεί να εκτιμηθεί από τα τμήματα (π.χ. μπαρ, καζίνο) του κρουαζιερόπλοιου που προσφέρουν τα προϊόντα αυτά και τις υπηρεσίες. Επίσης, ως ένα βαθμό, οι επιχειρήσεις της Κρουαζιέρας γνωρίζουν τις καταναλωτικές συνήθειες των πελατών τους στα λιμάνια, καθώς συνήθως συνοδεύονται από προσωπικό των πλοίων σε εκδηλώσεις, όπως εκδρομές στα λιμάνια προσέγγισης και αγορές τοπικών προϊόντων. Για την ακριβέστερη προσέγγιση της κατανάλωσης των επιβατών, ελήφθησαν υπόψη μελέτες σε λιμάνια προσέγγισης (Ρόδο, Πειραιά), εκτιμήσεις στελεχών διαχειριστριών επιχειρήσεων, καθώς και εκτιμήσεις των Τουριστικών Πρακτόρων που αντιπροσωπεύουν τις εταιρίες κρουαζιερόπλοιων στα λιμάνια προσέγγισης.

Η επιπλέον κατανάλωση που γίνεται στα ιστιοπλοϊκά και τις θαλαμηγούς από τους τουρίστες-επιβάτες, είναι δυνατόν να εκτιμηθεί από τις ίδιες τις ιδιοκτήτριες εταιρίες και από τις «βάσεις» ναύλωσης που διεθέτουν στις μαρίνες, σύμφωνα με τη δαπάνη για τροφοδοσία που διενεργούν οι εταιρίες για λογαριασμό των πελατών τους, πριν την παραλαβή του σκάφους. Άλλη μια έγκυρη πηγή που ελήφθη υπόψη, είναι οι κυβερνήτες (skippers) των μη επανδρωμένων σκαφών, οι οποίοι προσλαμβάνονται υποχρεωτικά, εφόσον δεν υπάρχει επιβάτης με τα απαιτούμενα προσόντα του κυβερνήτη. Η εκτίμηση στα επανδρωμένα yachts είναι ανάλογη με αυτή των κρουαζιερόπλοιων, όσον αφορά την κατανάλωση τροφίμων-ποτών και άλλων προϊόντων και υπηρεσιών επί των πλοίων. Παράλληλα, διεξήχθησαν δειγματοληπτικές εμπειρικές έρευνες με ερωτηματολόγια και καταγράφηκαν οι απόψεις ιδιοκτητών σκαφών αναψυχής και στελεχών επιχειρήσεων του κλάδου.

Η επιπλέον κατανάλωση των επιβατών των Ημερόπλοιων Τουριστικών Σκαφών αφορά αυτή που γίνεται στη διάρκεια του ταξιδιού, επί του πλοίου, η οποία εκτιμάται με ακρίβεια από τις πλοικτήτριες επιχειρήσεις (αποτελεί έσοδα για αυτές). Άλλη επιπλέον κατανάλωση είναι αυτή που γίνεται στα λιμάνια προσέγγισης και αφορά τις δαπάνες για φαγητό, τουριστικά είδη κ.ά. Στις περισσότερες των θαλάσσιων εκδρομών (περίπου 70%) οι τουρίστες - επιβάτες των Ημερόπλοιων αγοράζουν το «πακέτο» της εκδρομής που περιλαμβάνει, εκτός της μεταφοράς, εκδρομή σε αξιοθέατα του τόπου προσέγγισης, διατροφή, ξενάγηση κλπ. Για τον προσδιορισμό της συνολικής δαπάνης των ημερήσιων εκδρομικών ελήφθησαν υπόψη οι εκτιμήσεις των επιχειρηματιών-ιδιοκτητών των τουριστικών Ημερόπλοιων, των τουριστικών πρακτόρων που διοργανώνουν τις Ημερήσιες Θαλάσσιες Εκδρομές, ενώ παράλληλα διεξήχθησαν επιμέρους εμπειρικές έρευνες με ερωτηματολόγια σε αντιπροσωπευτικές περιοχές που διοργανώνονται οι Ημερήσιες Θαλάσσιες Εκδρομές⁴⁸.

5.3.2. Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν

Το παραγόμενο τουριστικό προϊόν από τους υποκλάδους, Κρουαζιεροπλοΐα, Yachting και Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία, που συγκροτούν το Θαλάσσιο Τουρισμό, αποτελεί μέρος του συνολικού παραγόμενου Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος της χώρας. Η ποσοτική προσέγγισή του και η εκτίμηση του βαθμού

⁴⁸ Αναλυτική παράθεση και επεξήγηση των πηγών προέλευσης των στοιχείων για την εκτίμηση της Τουριστικής Κατανάλωσης γίνεται στο Κεφάλαιο 9 «Παράρτημα: Πίνακες, Γραφήματα – Εμπειρικές Προσεγγίσεις»

της επίδρασης του στο συνολικό ΑΕΠ της χώρας, εντάσσονται στους στόχους της παρούσας διατριβής.

Η εκτίμηση της προστιθέμενης αξίας του θαλάσσιου τουρισμού είναι πρωταρχικής σημασίας. Ο τουρισμός στο σύνολό του δεν είναι ένας «τυποποιημένος» τομέας και ο οικονομικός ρόλος του έχει αποδειχθεί δύσκολο να μετρηθεί. Συνεπώς, ελλείπει μιας αντικειμενικής μεθοδολογίας για τη μέτρηση της προστιθέμενης αξίας του θαλάσσιου τουρισμού σε σύγκριση με αυτήν άλλων τυποποιημένων κλάδων, δεν έχει μέχρι σήμερα εκτιμηθεί το μέγεθός της, ώστε να αξιολογηθεί η οικονομική σημασία του.

Η άμεση ζήτηση των προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού αντιπροσωπεύει τις αγορές των αγαθών και των υπηρεσιών από τους επισκέπτες ή εξ ονόματος ;αυτών, δηλαδή δαπάνες που γίνονται πριν, κατά τη διάρκεια και μετά από ένα θαλάσσιο ταξίδι, οι οποίες συσχετίζονται με το ίδιο το ταξίδι, είτε αυτό είναι κρουαζιέρα είτε ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση με ναυλωμένο σκάφος είτε ημερήσια θαλάσσια εκδρομή. Για να επιτευχθεί μια άμεση μέτρηση του ρόλου του θαλάσσιου τουρισμού στην οικονομία, πρέπει να υπάρχει μια άμεση σχέση (φυσική και οικονομική) μεταξύ του επισκέπτη και του παραγωγού του αγαθού ή της υπηρεσίας που αγοράζεται από τον επισκέπτη με την ιδιότητα του τουρίστα. Με ανάλογη προσέγγιση, τα άμεσα μέτρα απασχόλησης συσχετίζονται με αυτήν την άμεση σχέση μεταξύ του επισκέπτη και της τουριστικής δαπάνης.

Η έμμεση τουριστική ζήτηση που δημιουργείται από τον παραγωγό (χαρακτηριστικών προϊόντων τουρισμού), καθώς και οι έμμεσες επιδράσεις στην απασχόληση των διαφόρων κλάδων, είναι επίσης ένα σημαντικό μέρος της οικονομικής ανάλυσης, το οποίο όμως δεν περιλαμβάνεται στους στόχους της παρούσας διατριβής.

Το ΑΕΠ μπορεί να εκτιμηθεί με τις μεθόδους: α) του Εισοδήματος, β) της Κατανάλωσης και γ) της Προστιθέμενης Αξίας ⁴⁹.

⁴⁹ Το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕγχΠ.) αποτελεί το πιο σημαντικό μακροοικονομικό μέγεθος του Συστήματος Εθνικών Λογαριασμών. Σε αγοραίες τιμές (α.τ.) προκύπτει από το γενικό ισοζύγιο προσφοράς και χρήσεων της Εθνικής Οικονομίας.

Στο γενικό αυτό ισοζύγιο προσφοράς και χρήσεων, καταγράφονται τα συστατικά στοιχεία της προσφοράς τα οποία εξισώνονται με τα συστατικά στοιχεία της ζήτησης, όπου:

- Συνολική παραγωγή σε βασικές τιμές (συμπεριλαμβανομένων και των εμπορικών περιθωρίων)
- + Εισαγωγές σε τιμές cif
- + Δασμοί επί των εισαγωγών
- + λοιποί καθαροί φόροι επί του προϊόντος
- + ΦΠΑ μη εκπεστέος
- = Εγχώριες τελικές χρήσεις σε τιμές αγοραστή (που αποτελούνται από την τελική καταναλωτική δαπάνη, τις ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου και τις αυξομειώσεις αποθεμάτων)
- + Ενδιάμεση κατανάλωση σε τιμές αγοραστή
- + Εξαγωγές σε τιμές fob.

Με βάση τα στοιχεία του γενικού ισοζυγίου προσφοράς και χρήσεων, το ΑΕγχΠ σε αγοραίες τιμές υπολογίζεται με δύο προσεγγίσεις:

Η μία είναι η έκφραση του **ΑΕγχΠ** σε α.τ. που προκύπτει από την **πλευρά της παραγωγής** :

Συνολική παραγωγή (σε βασικές τιμές)

- **Ενδιάμεση κατανάλωση σε τιμές αγοραστή**

+ **λοιποί καθαροί φόροι επί της παραγωγής και των εισαγωγών**

Η άλλη έκφραση του ΑΕγχΠ σε α.τ. είναι αυτή που προκύπτει από την πλευρά της δαπάνης:

Εγχώριες τελικές χρήσεις (σε τιμές αγοραστή) + Εξαγωγές σε τιμές fob

- Εισαγωγές σε τιμές cif

Η εισοδηματική προσέγγιση βασίζεται στον τρόπο με τον οποίο κατανέμεται η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία στους συντελεστές της παραγωγής κατά κλάδο. Με τη μέθοδο αυτή έχουμε: ΑΕγχΠ = αμοιβές εργασίας + ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα + καθαροί φόροι επί της παραγωγής και των εισαγωγών.

(Πηγή: Ελληνικό Σύστημα Λογαριασμών σύμφωνα με το ESA 95. statistics.gr)

Το «ΑΕΠ: τελικής ζήτησης» αθροίζει τουριστικές και μη-τουριστικές δαπάνες που γίνονται από τα νοικοκυριά και παρέχει το σύνολο, που είναι ίδιο με το ποσό της προστιθέμενης αξίας των κλάδων που συγκροτούν την «προστιθέμενη αξία (ΑΕΠ)», το οποίο είναι επίσης ίσο με το ποσό των αποδόσεων στους συντελεστές παραγωγής (που παρουσιάζεται ως «ΑΕΠ: άθροισμα εισοδημάτων»).

Η κύρια παραγωγή μιας οικονομικής μονάδας καθορίζει τον κλάδο στον οποίο είναι ταξινομημένη⁵⁰. Το κύριο προϊόν π.χ. για την Κρουαζιεροπλοΐα, είναι η Κρουαζιέρα (στην οποία περιλαμβάνονται η διαμονή, η θαλάσσια μεταφορά και τα γεύματα, που συνθέτουν το προϊόν, χωρίς να μπορούν να χωριστούν από την κύρια διαδικασία παραγωγής).

Το σύνολο της εγχώριας παραγωγής και των εισαγωγών αποτελεί τη συνολική προσφορά. Όσον αφορά στον θαλάσσιο τουρισμό, οι εισαγωγές είναι μικρής σπουδαιότητας, δεδομένου ότι τα προϊόντα που τον συγκροτούν είναι υπηρεσίες που αγοράζονται από τους επισκέπτες στον τόπο που παράγονται. Εν τούτοις, θα επιχειρηθεί η εκτίμησή τους.

Οι εισροές προϊόντων κάθε κλάδου προσδιορίζονται, καθώς και οι αρχικές εισροές [της εργασίας, των αποδόσεων κεφαλαίου και της επιχειρηματικότητας (ή των παραγόντων της παραγωγής)] και μαζί με τους άλλους καθαρούς φόρους επί της παραγωγής αθροίζονται στην προστιθέμενη αξία ενός κλάδου. **Το ποσό της προστιθέμενης αξίας όλων των κλάδων, συν το σύνολο των καθαρών φόρων επί της παραγωγής και των εισαγωγών⁵¹, θα αποδώσει το ΑΕΠ του θαλάσσιου τουρισμού.** Η προστιθέμενη αξία σε βασικές τιμές είναι η διαφορά της παραγωγής σε βασικές τιμές μείον την ενδιάμεση κατανάλωση σε τιμές αγοραστή. Οι συντελεστές της ενδιάμεσης κατανάλωσης σε τιμές αγοραστή για όλους τους κλάδους (εκτός των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού που εκτιμήθηκαν με βάση τα στοιχεία των εμπειρικών ερευνών) προέρχονται από το Συμμετρικό Πίνακα Εισροών Εκροών της ΕΣΥΕ (Πίνακας 9.3) από τον οποίο διαπιστώνεται ότι ο μη εκπεστέος ΦΠΑ είναι ασήμαντος. Κυμαίνεται από 0% (για τους κλάδους Ενδύματα-Υποδήματα-Δερμάτινα, Είδη Λαϊκής Τέχνης και λοιπά αγαθά, Περιθώρια Κέρδους Εμπορίας & Μεταφοράς, Ξενοδοχεία, Μεταφορές, Βιβλία-Εντυπα) έως 1% (Τρόφιμα-Ποτά-Καπνός, Τουριστικά γραφεία και λοιπές υπηρεσίες), ως προς το σύνολο των εισροών σε βασικές τιμές. Επομένως ο συνολικός ΦΠΑ θα περιληφθεί στους καθαρούς φόρους επί των προϊόντων για την εκτίμηση του ΑΕΠ, διότι η εκτιμηθείσα συνολική παραγωγή των κλάδων αποκτάται από τους τουρίστες και αποτελεί τελική κατανάλωση. (Σε μερικές χώρες, η εκτίμηση του ΑΕΠ μπορεί να περιλάβει πρόσθετους

⁵⁰ Στο Ελληνικό Σύστημα Λογαριασμών, σύμφωνα με το ESA 95, δεν έχει ταξινομηθεί καμία από τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού. Συγκεκριμένα, στους κλάδους 551 & 552 της ΣΤΑΚΟΔ-91 ή της NACE (Rev.1) περιλαμβάνονται οι δραστηριότητες «λοιπών επιχειρήσεων παροχής καταλύματος», στους κλάδους 553, 554 & 555 περιλαμβάνονται οι δραστηριότητες εστιατορίων, εστιατορίων ταχείας εξυπηρέτησης, ζαχαροπλασטיών, μπαρ και καφενείων, καντινών και τροφοδοσίας με τρόφιμα (catering).

Ο κλάδος 61 της ΣΤΑΚΟΔ-91 ή NACE (Rev.1) καλύπτει τις δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών, που αναφέρονται σε: α) Μεταφορές επιβατών και οχημάτων από τις ακτοπλοϊκές και τις μεσογειακές γραμμές. β) Μεταφορές εμπορευμάτων από τις ακτοπλοϊκές και τις μεσογειακές γραμμές. Ο Κλάδος 633 της ΣΤΑΚΟΔ-91 ή NACE (Rev.1), αναφέρεται στη δραστηριότητα των ταξιδιωτικών γραφείων και πρακτορείων.

Στον κλάδο 71 της NACE (Rev. 1) περιλαμβάνονται μεταξύ των άλλων και δραστηριότητες, που σχετίζονται με ενοικιάσεις αυτοκινήτων άνευ οδηγού και ενοικιάσεις λοιπών μεταφορικών μέσων άνευ οδηγού (Πηγή:Ελληνικό Σύστημα Λογαριασμών σύμφωνα με το ESA 95. statistics.gr)

⁵¹ Οι φόροι στην παραγωγή και τις εισαγωγές αποτελούνται από: - Τους φόρους προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ). - Τους φόρους και τους δασμούς στις εισαγωγές, εκτός ΦΠΑ. -Τους φόρους στα προϊόντα, εκτός ΦΠΑ και φόρων στις εισαγωγές. - Τους λοιπούς φόρους στα προϊόντα. Οι επιδοτήσεις αντιμετωπίζονται ως αρνητικοί φόροι στην παραγωγή και τις εισαγωγές (Σκούντζος Θ., Λίβας Π.,2000:269-270).

υπολογισμούς, σε περιπτώσεις που μέρος της παραγωγής πωλείται άμεσα από τους συντελεστές της παραγωγής στην τελική κατανάλωση χωρίς ανάμειξη ενός κλάδου.)

Το ίδιο αποτέλεσμα μπορεί να προέλθει από την προσέγγιση προϊόντων. Κάθε προϊόν είτε χρησιμοποιείται ως εισροή σε έναν άλλο κλάδο είτε είναι μέρος της τελικής ζήτησης. Το ποσό της τελικής ζήτησης (σε τιμές αγοραστή) για όλα τα προϊόντα (μείον τις εισαγωγές) θα είναι ίσο με το ποσό της προστιθέμενης αξίας όλων των κλάδων. Το ποσό της προσφοράς κάθε προϊόντος θα είναι ίσο με το ποσό της χρήσης του. Ομοίως, οι συνολικές εισροές (ενδιάμεσες και αρχικές) για κάθε κλάδο θα είναι ίσες με το ποσό της παραγωγής κάθε κλάδου. Κατά συνέπεια, υπάρχει μια ισορροπία για κάθε προϊόν και για κάθε βιομηχανία.

Για την εκτίμηση της παραγωγής απαιτούνται ορισμένες υποθέσεις. Η βασική μεθοδολογία έχει την ακόλουθη μορφή (OECD 2000:94-100):

$$TVA_{ij} = (GO_{ij} - II_{ij}) * TS_{ij}$$

Όπου: TVA_{ij} = Προστιθέμενη Αξία Τουρισμού για το *ith* αγαθό του *jth* κλάδου.

GO_{ij} = Συνολική παραγωγή (προϊόν) του *ith* αγαθού του *jth* κλάδου.

II_{ij} = Ενδιάμεσες Εισροές του *ith* αγαθού του *jth* κλάδου.

TS_{ij} = Μεριδίο τουρισμού της συνολικής παραγωγής του *ith* αγαθού του *jth* κλάδου.

Επομένως, η ΤΠΑ (TVA) της παραγωγής ενός τουριστικού προϊόντος από ένα κλάδο προσδιορίζεται από τις ενδιάμεσες εισροές που απαιτούνται για την παραγωγή του αγαθού, πολλαπλασιαζόμενες με το ποσοστό του συνολικού προϊόντος που αποκτάται από τους τουρίστες. Για τις περισσότερες περιπτώσεις, το ποσοστό της τουριστικής κατανάλωσης θεωρείται ότι είναι ίδιο για όλες τις βιομηχανίες ή επιχειρήσεις που παράγουν το αγαθό, εκτός εάν έχουν γίνει διαφορετικές υποθέσεις ή οι πληροφορίες για τον κλάδο αναφέρουν ότι ορισμένες βιομηχανίες ή επιχειρήσεις δε διαθέτουν τα αγαθά τους στους τουρίστες ή διαθέτουν διαφορετικό ποσοστό σε αυτούς. Τόσο για τις κύριες δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού όσο και για όλους τους άλλους κλάδους, το μερίδιο που αφορά στο θαλάσσιο τουρισμό (άρα και ο Τουριστικός Δείκτης) ισούται με τη μονάδα, διότι η εκτιμηθείσα παραγωγή για κάθε κλάδο αφορά αυτήν που καταναλώνεται από τους τουρίστες του θαλάσσιου τουρισμού. Επομένως, δεν απαιτείται η εκτίμηση δείκτη για τον υπολογισμό της τουριστικής κατανάλωσης από τη συνολική παραγωγή κάθε κλάδου.

5.3.3. Εθνικό Προϊόν και Εθνικό Εισόδημα

Η εκτίμηση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος που αποδίδεται στις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, υπολογίζεται ως το σύνολο της Προστιθέμενης Αξίας της Εγχώριας Παραγωγής των χαρακτηριστικών προϊόντων του «κλάδου» και όλων των άλλων αγαθών και υπηρεσιών που αγοράζονται από τους τουρίστες-καταναλωτές του θαλάσσιου τουρισμού, συν το σύνολο των καθαρών φόρων επί της παραγωγής και των εισαγωγών.

Η παραγωγή του προϊόντος πραγματοποιείται με τη χρησιμοποίηση των συντελεστών παραγωγής για τους οποίους καταβάλλεται αμοιβή. Το σύνολο των αμοιβών των παραγωγικών συντελεστών που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών κατά τη διάρκεια μιας συγκεκριμένης χρονικής περιόδου, συνήθως ενός έτους, αποτελεί το εθνικό εισόδημα της χώρας (Κώπτης Χ.Γεωρ., 1996:64). Το εθνικό εισόδημα αναμένεται να είναι μικρότερο από την εθνική δαπάνη η οποία υπολογίζεται σε τιμές αγοραστή και περιλαμβάνουν τους έμμεσους φόρους, ενώ το εθνικό εισόδημα δεν περιέχει τους δεν περιλαμβάνει τους έμμεσους φόρους (π.χ. ΦΠΑ, Φόροι επί των προϊόντων) και περιλαμβάνει τις επιδοτήσεις (Πουρναράκης Ε., Χατζηκωνσταντίνου Γ., 2004:144-145). Στην

αξία του παραγόμενου Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος συνιπολογίζουμε τη ροή εισοδημάτων από και προς την αλλοδαπή μπορούμε να λάβουμε την αξία του Εθνικού Προϊόντος. Συγκεκριμένα οι ροές προς την αλλοδαπή προκαλούνται από τους Μισθούς των Αλλοδαπών Εργαζομένων, τα Μερίσματα και τις Προμήθειες σε Επενδυτές στο εξωτερικό και τα Ενοίκια που πληρώνονται στην αλλοδαπή, ενώ οι ροές από την αλλοδαπή προκαλούνται από τις Επενδύσεις μιας οικονομίας στο εξωτερικό και από τις Αμοιβές των κατοίκων της σε άλλες χώρες (Πουρναράκης Ε., Χατζηκωνσταντίνου Γ., 2004:143).

Για την εκτίμηση του Εθνικού Εισοδήματος επομένως θα ληφθεί υπόψη το παραγόμενο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν μείον τους έμμεσους φόρους συν τις επιδοτήσεις.

Τα στοιχεία για τις αμοιβές των απασχολούμενων (πληρωμάτων) μόνιμων κατοίκων της αλλοδαπής οι οποίες καταβάλλονται από εταιρίες της ημεδαπής, θα αντληθούν από τις επίσημες αρχές που καταχωρούν την απασχόληση στις επιχειρήσεις, όπως την ΕΣΥΕ και το ΥΕΝ, και στη συνέχεια θα συγκριθούν με τα αντίστοιχα που τηρούν οι επαγγελματικές ενώσεις του «κλάδου». Από ανάλογες έρευνες στις επιχειρήσεις του «κλάδου» θα εκτιμηθούν και οι υπόλοιπες εκροές στην αλλοδαπή, τα μερίσματα, τα ενοίκια κλπ.

5.3.4. Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών ή Πόρων

Η άμεση -και κύρια- επίδραση του θαλάσσιου τουρισμού αφορά στο Τουριστικό ή Ταξιδιωτικό Ισοζύγιο, το οποίο εντάσσεται στο Ισοζύγιο Υπηρεσιών. Το Ισοζύγιο Υπηρεσιών περιλαμβάνει τις τουριστικές εισπράξεις από τους αλλοδαπούς τουρίστες που αγοράζουν τα προϊόντα του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, οι οποίες λογίζονται ως εξαγωγές τουριστικών υπηρεσιών, καθώς και τις τουριστικές δαπάνες των ημεδαπών τουριστών στο εξωτερικό για την αγορά αντίστοιχων προϊόντων, οι οποίες λογίζονται ως εισαγωγές τουριστικών υπηρεσιών. Οι συναλλαγές αυτές επηρεάζουν το Ισοζύγιο Άδηλων Πόρων ή Συναλλαγών. Η αδυναμία εκτίμησης της δαπάνης των Ελλήνων τουριστών του θαλάσσιου τουρισμού στην Αλλοδαπή - λόγω του ότι απαιτείται να έχουν γίνει ανάλογες εκτιμήσεις των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού στις χώρες που επισκέπτονται οι Έλληνες ως τουρίστες για να αγοράσουν τα προϊόντα του θαλάσσιου τουρισμού που προσφέρονται σε αυτές- θα εμφανίσει υπερεκτιμημένη την επίδραση του θαλάσσιου τουρισμού στο Ισοζύγιο Άδηλων Πόρων ή Συναλλαγών.

Η επίδραση του θαλάσσιου τουρισμού στο Εμπορικό Ισοζύγιο, συνίσταται στο μερίδιο της κατανάλωσης των προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού που διενεργείται στην Ελλάδα και αφορά εισαγόμενα (τουριστικά) αγαθά καθώς και στο μερίδιο των εξαγωγών που προορίζεται για κατανάλωση προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού στην αλλοδαπή. Η επίδραση αυτή μπορεί να αφορά αγαθά τελικής ή ενδιάμεσης κατανάλωσης.

Η ενδιάμεση κατανάλωση των παραγωγών των προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού που αφορά τις εισαγωγές αγαθών που χρησιμοποιούνται από τις επιχειρήσεις των «κλάδων» (ανταλλακτικά και πάγια στοιχεία των επιχειρήσεων, εφόδια των πλοίων, κλπ), έχει αρνητική επίδραση στο Εμπορικό Ισοζύγιο. Ο υπολογισμός των εισαγωγών θα γίνει με βάση την αξία της τροφοδοσίας που καταναλώνεται στα Κρουαζιερόπλοια, ανάλογα με την προέλευσή της, καθώς και με βάση το ύψος των δαπανών για συντήρηση και επισκευές των πλοίων (Κρουαζιερόπλοια, yachts και Ημερόπλοια), ανάλογα με τον τόπο που γίνονται αυτές. Τα στοιχεία αυτά μπορεί να αντληθούν από τις επιχειρήσεις και τις επαγγελματικές ενώσεις του «κλάδου». Το ποσοστό των Εισαγομενων «άλλων αγαθών» που καταναλώνουν οι πελάτες της Κρουαζιέρας, του Yachting και των Ημερήσιων Θαλάσσιων Εκδρομών, επί των πλοίων ή στα Ελληνικά λιμάνια,

μπορεί να εκτιμηθεί βάσει των Πινάκων Προσφοράς και Χρήσεων της ΕΣΥΕ (Πίνακας 9.1) οι οποίοι εμφανίζουν τις Εισαγωγές αγαθών ανά κατηγορία. Η εκτίμηση του μεριδίου των εξαγωγών που προορίζεται για κατανάλωση προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού στην αλλοδαπή είναι ιδιαίτερα δύσκολο εγχείρημα και απαιτεί ανάλογη έρευνα στις χώρες που εισάγουν Ελληνικά προϊόντα.

Οι δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού μπορεί να επηρεάζουν και το Ισοζύγιο Εισοδημάτων και Μεταβιβάσεων, στο βαθμό που η λειτουργία τους παράγει εισοδήματα από επενδύσεις που περιλαμβάνουν τόκους από καταθέσεις και δάνεια στο εξωτερικό, κέρδη από τα μερίσματα περιουσιακών στοιχείων στο εξωτερικό των μονίμων κατοίκων της χώρας, καθώς και εισοδήματα που προέρχονται από τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα και αφορούν αλλοδαπούς εργαζόμενους ή επιχειρήσεις, ή στο εξωτερικό και αφορούν Έλληνες εργαζόμενους ή Ελληνικές επιχειρήσεις. Η εκτίμηση και αυτών των μεγεθών είναι ιδιαίτερα δυσχερής και δεν επιδιώκεται στην παρούσα διατριβή.

Ένα μέγεθος των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού που επηρεάζει το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών, είναι η Συνολική Εισαγόμενη Προσφορά που αποκτάται από τους κατοίκους. Το στοιχείο αυτό είναι δυνατόν να εκτιμηθεί στον Πίνακα ΔΛΤ 2, χάρη στη συγκέντρωση των δεδομένων για κάθε δραστηριότητα μέσω των εμπειρικών ερευνών.

Συνοψίζοντας τις επιδράσεις που προκαλεί ο θαλάσσιος τουρισμός στα επιμέρους ισοζύγια που συγκροτούν το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών, διαπιστώνουμε ότι δεν είναι εφικτή η εκτίμηση όλων των συντελεστών που διαμορφώνουν την τελική εικόνα των επιδράσεων στα ισοζύγια που προαναφέρθηκαν. Η εκτίμηση που προσεγγίζει σε μεγάλο βαθμό την πραγματική επίδραση του θαλάσσιου τουρισμού αφορά στο Ισοζύγιο Άδηλων Πόρων ή Συναλλαγών, διότι το στοιχείο που δεν μπορεί να εκτιμηθεί -της κατανάλωσης των Ελλήνων στην αλλοδαπή για προϊόντα του θαλάσσιου τουρισμού- θεωρείται μηδαμινό.

Η εκτίμηση των επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού στα επιμέρους Ισοζύγια, Εμπορικό και Εισοδημάτων & Μεταβιβάσεων, δεν μπορεί να εκτιμηθεί με ακρίβεια λόγω των δυσχερειών που προαναφέρθηκαν, και προτείνεται να είναι ένα από τα θέματα για περαιτέρω έρευνα.

5.3.5. Απασχόληση

Η τουριστική απασχόληση είναι βασισμένη στις άμεσες αγορές των επισκεπτών και την τουριστική δαπάνη. Κατά συνέπεια, παραδείγματος χάριν, η προστιθέμενη αξία από την αγορά ειδικών ενδυμάτων (αδιάβροχα) για να χρησιμοποιηθούν στο ιστιοπλοϊκό από έναν επισκέπτη, είναι μέρος της άμεσης ΤΠΑ. Η τουριστική απασχόληση για να ικανοποιήσει αυτήν την ζήτηση, βασίζεται στην άμεση τουριστική δαπάνη.

Στη συνέχεια θα εκτιμηθεί η επίδραση των τριών δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού στην Απασχόληση. Συγκεκριμένα:

α) για την Κρουαζιεροπλοΐα θα υπολογιστεί ο αριθμός των εργαζόμενων στα πλοία (πληρώματα) και ο αριθμός των εργαζομένων στα γραφεία των ιδιοκτητριών ή διαχειριστριών ναυτιλιακών εταιριών.

β) για το Yachting θα υπολογιστεί ο αριθμός των εργαζόμενων στα γραφεία των επιχειρήσεων, ο αριθμός των εργαζομένων στις βάσεις ναύλωσης των σκαφών που διαθέτουν οι εταιρίες στις μαρίνες, ο αριθμός των ιδιοκτητών και των μελών των οικογενειών τους που απασχολούνται πλήρως ή μερικώς στις επιχειρήσεις (στα γραφεία, στις βάσεις ναύλωσης ή στα σκάφη), καθώς και ο αριθμός των απασχολούμενων σε επιχειρήσεις με αποκλειστικό αντικείμενο την παροχή

αγαθών και υπηρεσιών στα σκάφη αναψυχής (επισκευαστές ιστιών και πλαστικών των σκαφών).

γ) για την Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία θα υπολογιστεί ο αριθμός των εργαζόμενων στα πλοία (πληρώματα), ο αριθμός των εργαζόμενων στα γραφεία πώλησης θαλάσσιων εκδρομών, καθώς και ο αριθμός των απασχολούμενων, πλήρως ή μερικώς, ιδιοκτητών και των μελών των οικογενειών τους. Θα εκτιμηθεί επίσης ένα σημαντικό κόστος για τα Ημερόπλοια, που αφορά τα καβοδετικά έξοδα και ουσιαστικά αποτελεί μέρος της αμοιβής των λιμενεργατών. Χωρίς να μπορεί να υπολογιστεί αριθμός εργαζόμενων της κατηγορίας αυτής, πράγμα ανέφικτο, αφού η αμοιβή αφορά το σύνολο των εργαζόμενων χωρίς να γίνεται διάκριση, μπορεί να γίνει αναγωγή σε ώρες FTE (αντιστοιχίας πλήρους απασχόλησης).

Ένα σημαντικό ζήτημα που προκύπτει στη μέτρηση της απασχόλησης που προκαλείται από τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, είναι η εποχικότητα και η μερική απασχόληση, καθώς και η απασχόληση των ιδιοκτητών και των μελών της οικογενείας τους, οι οποίοι απασχολούνται χωρίς άμεση αμοιβή. Εκτός από τα επίσημα στατιστικά στοιχεία, θα ληφθούν υπόψη τα αποτελέσματα των εμπειρικών ερευνών στις επιχειρήσεις και στις επαγγελματικές οργανώσεις του «κλάδου» για την ελαχιστοποίηση της πιθανότητας αλοίωσης της πραγματικής εικόνας.

Η απασχόληση στα Κρουαζιερόπλοια καταγράφεται από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία ως αριθμός απασχολούμενων ναυτικών σε Ελληνικά πλοία (φέρουν την Ελληνική σημαία) ή Ελληνόκτητα πλοία (με ξένη σημαία) που είναι συμβεβλημένα με το NAT. Τα πλοία αυτά δραστηριοποιούνται στη Μεσόγειο, έχοντας ως αφετηρία λιμάνια της Ιταλίας, Ισπανίας κ.ά., με τελικό προορισμό λιμάνια της Κύπρου, Τουρκίας κ.ά., και περιλαμβάνουν στα προγράμματά τους προσεγγίσεις στα Ελληνικά λιμάνια.

Άλλη πηγή προσέγγισης του αριθμού των απασχολούμενων ναυτικών είναι ο ασφαλιστικός φορέας, δηλαδή το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ.1 του ΚΝ. 792/78, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 8 του 1085/80 υπάγονται υποχρεωτικά σε ασφάλιση στο Ν.Α.Τ. οι Έλληνες ναυτικοί «οι ανήκοντες σε συγκροτημένο πλήρωμα πλοίου με Ελληνική σημαία ή ξένη, το οποίο είναι συμβεβλημένο ασφαλιστικώς με το Ν.Α.Τ.».

Οι κατηγορίες προσώπων που είναι ασφαλισμένα στο Ν.Α.Τ. είναι:

- 1) Οι Έλληνες απογεγραμμένοι ναυτικοί.
- 2) Οι Κύπριοι απογεγραμμένοι ναυτικοί.
- 3) Οι υπηκόοι ξένων κρατών μελών της Ε.Ε. που εργάζονται σε πλοία με Ελληνική σημαία ή ξένη ασφαλιστικώς συμβεβλημένων με το Ν.Α.Τ.

Στα στοιχεία απασχόλησης στο yachting δεν περιλαμβάνονται οι απασχολούμενοι στις βάσεις ναύλωσης που λειτουργούν στις μαρίνες, διότι η προσφορά των υπηρεσιών τους δεν γίνεται βάσει εξαρτημένης σχέσης εργασίας (μισθωτοί ή ημερομίσθιοι), αλλά ως ανεξάρτητη παροχή υπηρεσιών από ανεξάρτητες επιχειρήσεις που έχουν κύριο αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών ναύλωσης τουριστικών σκαφών, των οποίων εργαζόμενοι είναι οι απασχολούμενοι στις βάσεις των μαρίνων. Ανάλογη περίπτωση είναι η απασχόληση των εργαζομένων σε επιχειρήσεις που έχουν κύριο αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών στις επιχειρήσεις yachting, όπως οι επισκευαστές ιστιών και πλαστικών των σκαφών.

Τα επίσημα στατιστικά στοιχεία τόσο για την Κρουαζιεροπλοΐα όσο και για την Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία βασίζονται στην υποχρεωτική σύνθεση πληρωμάτων που πρέπει να έχουν τα πλοία, η οποία καθορίζεται από το ΥΕΝ. Η προσέγγιση αυτή αφορά και τα επανδρωμένα ιστιοπλοϊκά και θαλαμηγούς.

Η απασχόληση που δημιουργείται από την παραγωγή και κατανάλωση «όλων των άλλων αγαθών και υπηρεσιών» που αγοράζουν οι τουρίστες-καταναλωτές του θαλάσσιου τουρισμού, θα εκτιμηθεί με βάση το Δείκτη Απασχόληση/Εγχώρια Παραγωγή ανά κλάδο, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ για την απασχόληση ανά κλάδο και την Εγχώρια Παραγωγή ανά κλάδο (Πίνακας 9.1 και Πίνακας ΕΣΥΕ «Απασχολούμενοι κατά μονοψήφιας κατηγορίες οικονομικής δραστηριότητας, 2005 Β τρίμηνο).

5.3.6. Επενδύσεις

Η συνολική απόκτηση κεφαλαίου -η μικτή πάγια συγκέντρωση κεφαλαίου- θα εκτιμηθεί και στις τρεις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, ενώ θα επιδιωχθεί η προσέγγιση του μη-παραγωγικού κεφαλαίου, όπως οι γηπεδικές και οικοπεδικές επενδύσεις, εφόσον υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία.

Στην περίπτωση του θαλάσσιου τουρισμού, οι γηπεδικές-οικοπεδικές εκτάσεις μπορεί να αφορούν μόνο αυτές στις οποίες βρίσκονται οι ιδιόκτητες εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων (γραφεία, αποθήκες) και οι εγκαταστάσεις κατασκευών, επισκευών-συντήρησης και διαχείρισης σκαφών (για τις επιχειρήσεις της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης -yachting).

Η άμεση ζήτηση και η απόκτηση κεφαλαίου αποτελούν στοιχεία που θα εκτιμηθούν, σε αντίθεση με την έμμεση και επαγωγική δαπάνη για επενδύσεις οι οποίες δεν εκτιμούνται στη διατριβή αυτή.

Η εκτίμηση των Επενδύσεων που πραγματοποιούνται από τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, απαιτεί ιδιαίτερη ανάλυση των οικονομικών καταστάσεων των επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα, για όσες επιχειρήσεις υποχρεούνται σε δημοσίευση λογιστικών καταστάσεων (Α.Ε. και Ε.Π.Ε.) είναι δυνατή η προσέγγιση των επενδύσεων που υλοποιούν, από τα στοιχεία του ισολογισμού. Σημαντικό πρόβλημα είναι η δυσκολία εκτίμησης των Επενδύσεων στην Κρουαζιεροπλοΐα, αφού από τις επιχειρήσεις του «κλάδου» Ελληνικές είναι ελάχιστες (μία το 2004), αυτές του Ν.89 είναι επίσης πολύ λίγες και δεν υποχρεούνται στην τήρηση βιβλίων & στοιχείων του ΚΒΣ, ενώ οι περισσότερες είναι αλλοδαπές εταιρίες οι οποίες παράγουν μέρος της δραστηριότητάς τους και στην Ελλάδα. Ένα σημαντικό κριτήριο για τις επιχειρήσεις του yachting όσον αφορά τις πάγιες επενδύσεις τους σε σκάφη είναι η είσοδος στην αγορά νέων σκαφών που λαμβάνουν άδεια λειτουργίας από το ΥΕΝ. Για τις περισσότερες επιχειρήσεις της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας που τηρούν βιβλία εσόδων εξόδων, η εκτίμηση του ύψους των επενδύσεων που πραγματοποιούν, είναι αδύνατο να γίνει με τη χρήση λογιστικών στοιχείων. Στην περίπτωση αυτή θα επιδιωχθεί η εκτίμηση με βάση τα στοιχεία που τηρεί η επαγγελματική οργάνωση του κλάδου Π.ΕΝ.Π.Η.Σ.

5.3.7. Δημόσια Έσοδα

Τα Δημόσια Έσοδα είναι το σύνολο των Φόρων και των Τελών που προκύπτουν από την παραγωγή και τη διάθεση των προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού. Σε αυτά τα έσοδα περιλαμβάνονται οι *Καθαροί Φόροι Παραγωγής (επί των προϊόντων)* και οι *Άλλοι Φόροι (επί της) Παραγωγής*.

Οι Καθαροί Φόροι Παραγωγής είναι οι Φόροι που επιβάλλονται επί της αξίας του προϊόντος. Προστίθενται στην αξία του προϊόντος και ενσωματώνονται στην τιμή πώλησης. Η επιχείρηση παίζει το ρόλο του μεσάζοντα μεταξύ Κράτους και καταναλωτή στην είσπραξη και απόδοση των φόρων (π.χ. ΦΠΑ). Παράδειγμα στα Ημερόπλοια, τα Λιμενικά Τέλη (ανά επιβάτη), ο φόρος ΕΚΟΕΜΝ και ο Δημοτικός Φόρος είναι φόροι επί του προϊόντος. Το ύψος των Καθαρών Φόρων είναι συνάρτηση του κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων και κατά συνέπεια του αριθμού των τουριστών-καταναλωτών των προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού.

Μέρος των Καθαρών Φόρων Παραγωγής πληρώνεται και ευθείαν από τους πελάτες, π.χ. τα λιμενικά τέλη στα λιμάνια προσέγγισης των ιστιοπλοϊκών.

Οι Άλλοι Φόροι Παραγωγής είναι ανεξάρτητοι από τις πωλήσεις του προϊόντος. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα Ετήσια Τέλη Μαρίνας για τις επιχειρήσεις yachting (είναι ανεξάρτητοι φόροι από τις ναυλώσεις και τα έσοδα της επιχείρησης) και η Άδεια Εκτέλεσης Εκδρομών για τα Ημερόπλοια.

Ο ΦΠΑ που παράγεται από τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού και περιλαμβάνεται στα Δημόσια Έσοδα, είναι ο μη εκπεστέος ΦΠΑ, ο οποίος εκτιμάται ως το καθαρό χρεωστικό υπόλοιπο που προκύπτει από το συνολικό ΦΠΑ, μείον τον πιστωτικό που αφορά τις εισροές για την παραγωγή των συγκεκριμένων υπηρεσιών (βλέπε Υποσημείωση 82 & 83).

Η εκτίμηση των Καθαρών Φόρων επί της Παραγωγής και των Εισαγωγών, καθώς και ο ΦΠΑ, για τις κύριες δραστηριότητες και «όλους τους άλλους κλάδους» υπολογίστηκε στους Πίνακες ΔΛΤ 2. Οι «Άλλοι Καθαροί Φόροι Παραγωγής» προήλθαν από τις εμπειρικές έρευνες στις επιχειρήσεις του θαλάσσιου τουρισμού.

Μέρος Τέταρτο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.

ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΔΟΥΦΟΡΙΚΟΥ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΔΛΤ) ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

6.1. ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ

Και οι τρεις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού χαρακτηρίζονται από μεγάλη ευμεταβλητότητα από χρήση σε χρήση και από ιδιαίτερη δυσκολία πλήρους καταγραφής δεδομένων που αφορούν τα οικονομικά τους μεγέθη. Ο αριθμός των Κρουαζιερόπλοιων που δραστηριοποιούνται στις Ελληνικές θάλασσες, μεταβάλλεται κάθε χρόνο και παράλληλα μεταβάλλεται και η εθνικότητα των πλοίων. Μικρές μεταβολές γίνονται ακόμα και στα προγράμματα κρουαζιέρας και στις εθνικότητες των πελατών. Για την προσέγγιση που αφορά στην εκτίμηση του αριθμού των πελατών της κρουαζιεροπλοΐας και του ύψους της τουριστικής δαπάνης υφίστανται οι ακόλουθες παραδοχές:

Οι αφίξεις με Κρουαζιέρες αφορούν το σύνολο των τουριστών που εισέρχονται σε οποιοδήποτε λιμάνι της Ελλάδας με Κρουαζιερόπλοια, συμμετέχοντας σε Κρουαζιέρα μεγάλης διάρκειας ή αφετηρία της οποίας μπορεί να είναι μια από τις γειτονικές χώρες (Ιταλία, Ισπανία, Γαλλία, Τουρκία, Κύπρος, Κροατία, Αίγυπτος) ή κάποιο μεγάλο Ελληνικό λιμάνι. **Από το Μ.Ο. διάρκειας της Κρουαζιέρας, 7 μέρες, οι επιβάτες αυτοί πραγματοποιούν τις διακοπές τους σε ποσοστό 50% στην Ελληνική επικράτεια (Μ.Ο. 3,33 μέρες σε Ελληνικά λιμάνια σύμφωνα με τα προγράμματα κρουαζιέρων).** Οι αγοραστές Κρουαζιέρων διάρκειας 3 ή 4 ημερών είναι τουρίστες που πραγματοποιούν σχεδόν το σύνολο των διακοπών τους σε Ελληνικά λιμάνια⁵². Όπως εξηγήθηκε στο κεφάλαιο 2.5., το τελικό μερίδιο μέσου όρου ημερών παραμονής σε Ελληνικά λιμάνια για το σύνολο των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων θεωρούνται οι **3,5 μέρες** (Πίνακας 9.8).

Η διακύμανση του αριθμού των ενεργών σκαφών ιδιωτικής αναψυχής (yacht) είναι επίσης σημαντική από χρόνο σε χρόνο. Μικρότερης έκτασης διακύμανση εισόδου και αποχώρησης Ημερόπλοιων από την αγορά παρατηρείται κάθε χρόνο με ανάλογη, μικρή αυξομείωση της συνολικής μεταφορικής ικανότητας.

Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν. Σύμφωνα με τις παραπάνω παραδοχές έχουν εκτιμηθεί οι ημέρες παραμονής και κατανάλωσης των πελατών Κρουαζιέρας στα Ελληνικά λιμάνια και η συνολική δαπάνη που προκαλείται

⁵² Όλες οι Κρουαζιέρες που περιελήφθησαν στην εμπειρική έρευνα, διαπιστώθηκε ότι προσεγγίζουν τουλάχιστον ένα λιμάνι εκτός συνθήκης Schengen για να έχουν την απαλλαγή από το ΦΠΑ (απόφαση 1156/97), στις περισσότερες των οποίων είναι το Κουσάντασι ή η Κων/πολη.

από τη δραστηριότητα. Τα στοιχεία για την κατανάλωση των πελατών επί του πλοίου αλλά και στα λιμάνια της χώρας προήλθαν κυρίως από τις επιχειρήσεις της Κρουαζιεροπλοΐας, οι οποίες γνωρίζουν το σύνολο των καταναλισκόμενων αγαθών επί του πλοίου, και παράλληλα συνεκτιμήθηκε η έρευνα με ερωτηματολόγια που διεξήχθη στο λιμάνι της Ρόδου το 2004.

Αντίστοιχα, για την Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση γίνεται προσέγγιση του αριθμού των πελατών και του μέσου αριθμού των ημερών ναύλωσης, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΠΕΣΤ και ΣΙΤΕΣΑΠ, καθώς και της εμπειρικής έρευνας που διεξήχθη στις εταιρίες του κλάδου. Τα αντίστοιχα στοιχεία για την Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία προήλθαν από την επαγγελματική οργάνωση ΠΕΝΠΗΣ και διασταυρώθηκαν από τις εμπειρικές έρευνες που έγιναν σε διάφορα λιμάνια της χώρας.

Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών. Η καθαρή επίδραση ενός κλάδου ή μιας δραστηριότητας στο Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών προϋποθέτει το συνυπολογισμό της δραστηριότητας που λογίζεται ως «εισαγόμενη» λόγω της εξαγωγής συναλλάγματος και αφορά τις πληρωμές για τουρισμό στην αλλοδαπή. Η διάσταση αυτή δεν είναι δυνατό να περιληφθεί στις εκτιμήσεις της διατριβής, διότι δεν μπορεί να υπάρξει διαχωρισμός των τουριστικών δαπανών που διενεργούνται στην αλλοδαπή από τους μόνιμους κατοίκους της χώρας, σε αυτές που αφορούν στο θαλασσιο τουρισμό και σε αυτές που αφορούν σε άλλες μορφές τουρισμού.

Απασχόληση. Η προσέγγιση του αριθμού των απασχολούμενων στις βάσεις ναύλωσης των μαρινών, αν και, όπως αναφέρθηκε, δεν πρόκειται για εργαζόμενους των επιχειρήσεων yachting αλλά για εργαζόμενους σε ανεξάρτητες επιχειρήσεις, γίνεται με βάση τις εκτιμήσεις των επιχειρήσεων του κλάδου (Κυριακούλης, Βερνίκος) στις οποίες προσφέρουν αποκλειστικά τις υπηρεσίες τους οι εταιρίες ναύλωσης.

Επενδύσεις. Στην εκτίμηση του επενδυμένου μη παραγωγικού κεφαλαίου δεν περιλαμβάνεται το ύψος των επενδυμένων κεφαλαίων σε τουριστικά λιμάνια και μαρίνες. Αυτό οφείλεται κυρίως στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των μαρινών, οι οποίες μέχρι προ δεκαετίας ήταν καθαρά δημόσιου χαρακτήρα και ιδιοκτησίας, και στη δυσκολία προσδιορισμού των κεφαλαίων που έχουν επενδυθεί. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται σταδιακή συμμετοχή επιχειρηματιών του yachting στην ιδιοκτησία και στη διαχείριση των μαρινών, με τη σύσταση ανεξάρτητων εταιριών για την εκμετάλλευσή τους. Οι μαρίνες κατασκευάζονται από εταιρίες που δεν έχουν σχέση με την προσφορά υπηρεσιών μεταφοράς και συνεπώς δεν προσφέρουν άμεσες υπηρεσίες στους επισκέπτες. Να σημειωθεί ότι ένας σημαντικός αριθμός σκαφών αλλά και στο σύνολό τους τα Ημερόπλοια και τα Κρουαζιερόπλοια εξυπηρετούνται από τα λιμάνια της χώρας, από τα οποία όμως εξυπηρετούνται και όλα τα άλλα είδη πλοίων (ακτοπλοϊκά, φορτηγά κλπ), γεγονός που καθιστά αδύνατο το διαχωρισμό της τουριστικής από τις άλλες χρήσεις των λιμένων.

Δημόσια Έσοδα (Φόροι). Ο διαχωρισμός των τελών που καταβάλουν τα σκάφη αναψυχής στις μαρίνες και στα λιμάνια (στα λιμάνια είναι πολύ λιγότερα από ότι στις μαρίνες), είναι αδύνατον να διαχωριστεί, διότι δεν υπάρχει η δυνατότητα «παρακολούθησης» των σκαφών σε κάθε τους ταξίδι και λιμάνι προσέγγισης. Ούτε από τα στοιχεία που τηρούν τα κατά τόπους λιμεναρχεία μπορεί να γίνει διάκριση, διότι καταγράφεται το σύνολο των εισπραττόμενων λιμενικών τελών, στο οποίο περιλαμβάνονται τα τέλη από όλα τα πλοία και σκάφη που προσεγγίζουν κάθε λιμάνι. Η προσέγγιση έγινε με μία μέση τιμή, σύμφωνα με εκτιμήσεις της Ε.Π.Ε.Σ.Τ., που καταβάλλει κάθε σκάφος στη διάρκεια μιας εβδομαδιαίας ναύλωσης και ελέγχθηκε από ανάλογη εμπειρική προσέγγιση.

6.2. ΕΠΙΛΟΓΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ-ΕΜΠΕΙΡΙΚΕΣ ΕΡΕΥΝΕΣ

Πολλά από τα στοιχεία και τις πληροφορίες που χρησιμοποιούνται για τους ΤΕΑ, θα μπορούσαν να είναι χρήσιμα στην κατασκευή του ΔΛΤ, ο οποίος έχει τις ρίζες του στους εθνικούς λογαριασμούς, εάν το ζητούμενο θα ήταν η εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του τουρισμού στο σύνολό του⁵³. Οι δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού δεν αποτελούν και δεν επηρεάζουν μόνο ένα συγκεκριμένο κλάδο της οικονομίας. Στατιστικά στοιχεία και πληροφορίες τους δεν καταχωρούνται αποκλειστικά στην τουριστική δραστηριότητα της χώρας αλλά και στη ναυτιλιακή.

Σχεδόν στο σύνολό τους τα στοιχεία που καταγράφονται από τις δημόσιες αρχές δεν περιέχουν οικονομικά μεγέθη. Παρ' όλα αυτά, όλα τα διαθέσιμα επίσημα στατιστικά στοιχεία συμβάλλουν στην οικονομική προσέγγιση των επιδράσεων των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού στην εθνική οικονομία και για το λόγο αυτό έχουν συνεκτιμηθεί και έχουν περιληφθεί στη διαδικασία κατάρτισης των πινάκων του ΔΛΤ. Εξετάστηκε τι ακριβώς απαιτείται για τους πίνακες ΔΛΤ και δημιουργήθηκε ένας κατάλογος όλων των διαθέσιμων πληροφοριών που μπορεί να είναι σχετικές με τον ΔΛΤ.

Η ανεπάρκεια ή η ασάφεια ορισμένων από τα στοιχεία που συλλέγουν και καταγράφουν οι επίσημες υπηρεσίες, οδήγησαν στη διεξαγωγή πρωτογενών ερευνών.

Οι πίνακες προσφοράς και χρήσης των Εθνικών Λογαριασμών χρησιμεύουν στη δόμηση των Πινάκων ΔΛΤ 1, ΔΛΤ 2 και ΔΛΤ 3. Αυτοί οι πίνακες εξετάστηκαν για να καθορίσουν την ανάλυση του κλάδου και των προϊόντων που θα προσέγγιζαν καλύτερα την απαίτηση για την ολοκλήρωση του ΔΛΤ. Τέτοιες πληροφορίες προήλθαν από τα δημοσιευμένα στοιχεία, όπως είναι οι οικονομικές καταστάσεις των κλάδων και των επιχειρήσεων.

Η πλευρά της προσφοράς, όσον αφορά στον υπολογισμό παραγωγής, καλύφθηκε από τα στοιχεία των επιχειρήσεων που συγκροτούν τους «κλάδους» των δραστηριοτήτων με τη διεξαγωγή εμπειρικών ερευνών. Οι δείκτες τιμών για την εκτίμηση των ποσοτικών μεταβολών μπορούν να ληφθούν από τους εθνικούς λογαριασμούς, αλλά μπορούν επίσης να είναι διαθέσιμοι και από άλλες πηγές. Εντούτοις, πρέπει να σημειωθεί ότι η μέτρηση ποσοτήτων δεν είναι σχετική στην έναρξη της διαδικασίας σύνταξης του ΔΛΤ, δεδομένου ότι η μέτρηση αντιπροσωπεύει μεταβολές κατά τη διάρκεια του χρόνου. Ο ΔΛΤ θα περιλάβει αρχικά την κατασκευή των στοιχείων για ένα έτος.

Τα δεδομένα για τον Πίνακα ΔΛΤ 6 θα μπορούσαν να αντληθούν από έρευνες αγοράς, καθώς και από έρευνα στα ισοζύγια πληρωμών. Τα μέχρι τώρα δεδομένα των ισοζυγίων πληρωμών παρέχουν σύνολα μόνο για τη δαπάνη των αλλοδαπών επισκεπτών στην ημεδαπή και των ημεδαπών στην αλλοδαπή. Επιπλέον, απαιτούν μεγάλης έκτασης και υψηλού κόστους έρευνες αγοράς για το σύνολο των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού, οι οποίες θα ήταν εφικτές στα πλαίσια κατασκευής ενός εθνικού ΔΛΤ για το σύνολο του τουρισμού. Για τους λόγους αυτούς τα απαραίτητα στοιχεία για τις ανάγκες της παρούσας διατριβής, που απαιτούνται για την εκτίμηση της ΤΠΑ, προέρχονται από τις

⁵³ Εκτός από την έρευνα του έτους 1980, βάση της οποίας καταρτίστηκαν οι αναλυτικοί ΠΕΕ/80 της Ελληνικής οικονομίας, δεν έχει διεξαχθεί άλλη έρευνα στατιστικών παραγωγής, η οποία να προσδιορίζει την παραγωγή και τις εισροές των δραστηριοτήτων των θαλάσσιων μεταφορών. Η εκτίμηση της παραγωγής των δραστηριοτήτων αυτών, βασίζεται στα στοιχεία αποβιβασθέντων και επιβιβασθέντων επιβατών και μεταφερθέντων οχημάτων καθώς και σε στοιχεία φορτοεκφορτωθέντων εμπορευμάτων. Πηγή των στοιχείων αυτών καθώς και των σχετικών ναύλων, είναι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελληνικό Σύστημα Λογαριασμών σύμφωνα με το ESA 95. statistics.gr).

εκτιμήσεις των επιχειρήσεων που έχουν μια συνολική εικόνα όσον αφορά τα χαρακτηριστικά των επισκεπτών και τις καταναλωτικές τους συνήθειες.

Οι πληροφορίες για την απασχόληση στο θαλάσσιο τουρισμό δεν μπορούν να είναι διαθέσιμες από τους εθνικούς λογαριασμούς, για τους λόγους που αναφέρθηκαν στα υποκεφάλαια 3.2.4. και 5.3.5. Η αναγωγή σε πλήρη απασχόληση θα βασιστεί στις ώρες απασχόλησης. Οι απαραίτητες πληροφορίες θα προέλθουν από τις έρευνες στις επαγγελματικές οργανώσεις και στις επιχειρήσεις των «κλάδων» του θαλάσσιου τουρισμού.

Τα στοιχεία για τους Πίνακες ΔΛΤ 7 και ΔΛΤ 8 θα μπορούσαν να είναι διαθέσιμα από τη Μέθοδο Διαρκών Απογραφών (Perpetual Inventory Method), μέσω του υπολογισμού της κατανάλωσης παγίου κεφαλαίου για τους εθνικούς λογαριασμούς. Εντούτοις, η μέθοδος (PIM) δεν παρέχει τις λεπτομέρειες που απαιτούνται για τους τουριστικούς κλάδους και οι απαραίτητες συμπληρωματικές πληροφορίες για την παραγωγή των ροών στον Πίνακα ΔΛΤ 7 θα προέλθουν από πρόσθετες έρευνες των οικονομικών καταστάσεων των επιχειρήσεων.

Η εκτίμηση των μετοχικών κεφαλαίων για τον Πίνακα ΔΛΤ 8 είναι πιο προβληματική. Εάν τα στοιχεία δεν είναι εύκολα διαθέσιμα, μπορεί να απαιτηθούν πολλά έτη προκειμένου να ενισχυθεί η επάρκεια των στοιχείων, ή μπορεί να είναι απαραίτητη η διεξαγωγή ειδικών ερευνών. Οι εκτιμήσεις του μη-παραγωγικού και του άυλου κεφαλαίου μπορεί να είναι ιδιαίτερα δύσκολο να πραγματοποιηθούν. Ενώ είναι μέρος του πλαισίου των εθνικών λογαριασμών, δεν αναπτύσσονται επαρκώς στις περισσότερες χώρες. Οι πληροφορίες μπορεί να αντληθούν από ειδικές έρευνες και από μη στατιστικές πηγές (όπως κλαδικές ενώσεις, ετήσιες εκθέσεις) ή δημοτικές πηγές (π.χ. για την εκτίμηση ακινήτων).

Τα στοιχεία που συλλέγονται πρέπει να τοποθετηθούν στο πλαίσιο του ΔΛΤ για να προσδιορίσουν: α) το χάσμα δεδομένων και β) την απαιτούμενη προσαρμογή των διαθέσιμων στοιχείων, όπου αυτή είναι απαραίτητη για να καταστούν συγκρίσιμα. Εάν δεν είναι δυνατό να καταστούν τα στοιχεία συγκρίσιμα εξ αρχής, αυτό πρέπει να σημειωθεί, έτσι ώστε να διαμορφωθούν για να λάβουν τη σωστή βάση. Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι κανένα συμπέρασμα δεν πρέπει να προέλθει από μη συγκρίσιμα στοιχεία.

Σε μερικές περιπτώσεις, είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν δεδομένα που αναπτύσσονται για άλλο σκοπό από το ΔΛΤ και τα οποία μπορούν να διαμορφώσουν ή να αποφέρουν χρήσιμες πληροφορίες. Αυτό δύναται να απαιτήσει τη χρήση των μεγάλων βάσεων δεδομένων, ειδικά για την προσέγγιση των οργανωμένων περιηγήσεων (package tours).

Δεδομένου ότι ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μια έννοια βασισμένη στη ζήτηση, η βελτίωση των στοιχείων της ζήτησης είναι ένα απαραίτητο βήμα για την ανάπτυξη ενός ΔΛΤ. Οι περισσότερες χώρες έχουν μερικές εκτιμήσεις των εξαγωγών τουρισμού (οι εισαγωγές τουρισμού είναι λιγότερο σημαντικές σε αυτή τη φάση) στο ισοζύγιο πληρωμών. Εντούτοις, τα στοιχεία συνήθως είναι πολύ συγκεντρωτικά. Αυτά τα στοιχεία θα πρέπει να αποσυντεθούν για το ΔΛΤ, δεδομένου ότι η ανάλυση των προϊόντων είναι απαραίτητη για να εκτιμηθεί η ΤΠΑ ανά δραστηριότητα. Η ανάπτυξη των εκτιμήσεων της ζήτησης του ημεδαπού τουρισμού είναι πιθανώς δυσκολότερη αλλά και σημαντικότερη για τις περισσότερες χώρες. Ως εκ τούτου, η βελτίωση της κάλυψης της ημεδαπής ζήτησης τουρισμού είναι πολύ σημαντική. Εντούτοις, η έλλειψη ερευνών για τις δαπάνες των νοικοκυριών, καθιστά την εκτίμηση της ζήτησης του ημεδαπού τουρισμού πολύ δύσκολη. Οι επαγγελματικές δαπάνες για το θαλάσσιο τουρισμό μπορεί να είναι εξίσου αόριστες, με την πιθανότητα ότι τα προϊόντα που απαιτούνται για να προσδιορίσουν την τουριστική ζήτηση είναι είτε μη διαθέσιμα είτε ταξινομημένα κατά τέτοιο τρόπο, ώστε η προσπάθεια διαχωρισμού «της

ψυχαγωγίας» σε τουριστική και μη-τουριστική να αποδειχθεί δύσκολος στόχος. Παρά ταύτα, για ορισμένους κλάδους (όπως οι αεροπορικές μεταφορές) μπορεί να υποτεθεί ότι το σύνολο της μεταφοράς επιβατών αποτελεί τουριστική ζήτηση. Συνεπώς, αυτά τα στοιχεία θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως μια αφετηρία. Χώρες με παρόμοια χαρακτηριστικά (γειτονικές) διαπιστώνεται ότι έχουν παρόμοια καταναλωτικά πρότυπα, οπότε είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν οι πηγές στοιχείων των άλλων χωρών ως υποκατάστατο των τουριστικών δεδομένων.

Ενώ αυτές οι βελτιωμένες εκτιμήσεις της τουριστικής ζήτησης είναι ουσιαστικές, οι εκτιμήσεις για την προσφορά πρέπει επίσης να βελτιωθούν. Αυτό έχει συχνά ως αποτέλεσμα το πρόσθετο πλεονέκτημα της βελτίωσης των εκτιμήσεων που αφορούν στην κατασκευή των εθνικών λογαριασμών. Για πολλές χώρες είναι δύσκολο να παρέχουν στοιχεία κάτω από το διψήφιο επίπεδο των ΤΕΑ. Είναι σημαντικό αυτά τα στοιχεία να βελτιώνονται τουλάχιστον σε τριψήφιο επίπεδο, καθώς το διψήφιο επίπεδο είναι πάρα πολύ ομαδοποιημένο.

Δεδομένου ότι υπάρχουν συνήθως λίγες επιχειρήσεις με κύριο αντικείμενο την κρουαζιεροπλοΐα, είναι εφικτό να ζητούνται στοιχεία ετήσιων εκθέσεων αυτών των επιχειρήσεων για να μπορούν να χρησιμεύσουν ως μια αφετηρία. Το ίδιο μπορεί να ισχύει και για τους πελάτες του yachting. Παρά το ότι είναι ιδιαίτερα μεγάλος ο αριθμός των επιβατών στα ημερόπλοια, μπορεί να ενισχυθούν οι κλαδικές ενώσεις (και των τριών δραστηριοτήτων) και να υποστηριχθούν για τη συγκέντρωση και παροχή των πληροφοριών (ή των εκτιμήσεων) για τις εισροές και τις εκροές των αντίστοιχων «υποκλάδων».

Για την ολοκλήρωση της έρευνας της παρούσας διατριβής απαιτήθηκε συγκέντρωση στοιχείων από κάθε δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού χωριστά. Οι πηγές συγκέντρωσης των στοιχείων και των δεδομένων, καθώς και οι πηγές πληροφοριών από συνεντεύξεις παρατίθενται στους πίνακες 9.5 και 9.6 του Παραρτήματος (Κεφάλαιο 9.)

Εμπειρικές έρευνες διενεργήθηκαν και για τις τρεις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού. Η μεθοδολογία που εφαρμόστηκε είναι αυτή της συμπλήρωσης ερωτηματολογίων και των συνεντεύξεων. Η επεξεργασία των αποτελεσμάτων έγινε με τη χρησιμοποίηση των λογισμικών Excel και SPSS.

Έρευνα και συγκέντρωση στοιχείων για την Κρουαζιεροπλοΐα:

Η έρευνα αφορά σε στατιστικά και οικονομικά στοιχεία των εταιριών Louis Hellenic Cruises, Golden Star Cruises, Festival Cruises, Royal Olympic Cruises, Dolphin Hellas Shipping, Lindos Maritime, Helios Shipping. Τα στοιχεία που αντλήθηκαν και συγκρότησαν τους πίνακες της εμπειρικής έρευνας, συγκεντρώθηκαν από προσωπικές συνεντεύξεις σε στελέχη των επιχειρήσεων (αναφέρονται στον Πίνακα 9.6), καθώς και από δευτερογενή επεξεργασία δημοσιευμένων στοιχείων σε οικονομικές καταστάσεις και ιστοσελίδες. Τα στοιχεία αυτά αφορούν τα χαρακτηριστικά των προγραμμάτων κρουαζιέρας (αριθμό κρουαζιέρων, διάρκεια, τιμές) και των άλλων προϊόντων που προσφέρονται στα πλοία (περιλαμβανομένων των εκδρομών στα λιμάνια προσέγγισης), τα κόστη των προϊόντων, τη σύνθεση των πακέτων διακοπών, την κατανομή των εσόδων των εταιριών ανά κατηγορία δαπάνης (Πίνακες 9.16 και 9.30), την πελατειακή σύνθεση ανά εθνικότητα, την πληρότητα των πλοίων, το νομικό και φορολογικό καθεστώς των επιχειρήσεων (Πίνακες 9.7, 9.8, 9.9, 9.11, 9.12). Παράλληλα διενεργήθηκε επεξεργασία δημοσιευμένων στοιχείων σε οικονομικές καταστάσεις και ιστοσελίδες για άντληση επιπλέον στοιχείων ή για σύγκριση και επιβεβαίωση των πρωτογενών στοιχείων (Πίνακας 9.10).

Επίσης, έρευνα με τη μέθοδο των συνεντεύξεων διενεργήθηκε σε επιχειρήσεις που συνδέονται με τη δραστηριότητα της Κρουαζιεροπλοΐας, όπως

προμηθευτές αγαθών και υπηρεσιών (τροφοδοσία, επισκευές – συντηρήσεις, πρακτόρευση [Πίνακας 9.15]).

Στοιχεία αντλήθηκαν και από επίσημες πηγές και υπηρεσίες (αναφέρονται στους Πίνακες 9.5 & 9.6), όπως είναι η ΔΟΥ Πλοίων (Πίνακας 9.13), το ΥΕΝ, το ΝΑΤ, η ΕΣΥΕ, ο ΕΟΤ, η ICAP και ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (πρώην ΕΕΕΠ) (Πίνακες 9.17, 9.18, 9.19, 9.20).

Για την επεξεργασία των στοιχείων μελετήθηκαν και συνεκτιμήθηκαν έρευνες σχετικές με τη δραστηριότητα, όπως η έρευνα για το «Προφίλ των Τουριστών της Ρόδου και Κω» που διεξήχθη το 2004 από το Επιμελητήριο Δωδ/σου- ΔΕΤΑΠ (Τουρισμός & Οικονομία, τ.305,2005:56-77), η έρευνα με αντικείμενο την τουριστική δραστηριότητα της Ένωσης Ξενοδόχων & ΕΚΕΚ-ΤΑΚ στην Κέρκυρα το 2003, η έρευνα του ΤΕΙ Ηπείρου στην Ήπειρο το 2004, της Νομαρχίας Πρέβεζας το 2005 και η διπλωματική εργασία της Ευαγγελίας Στεφανιδάκη για το μεταπτυχιακό πρόγραμμα ΝΑ.Μ.Ε. του Παν. Αιγαίου με θέμα «Η συμβολή του κλάδου της κρουαζιέρας στην Ελληνική οικονομία. Μελέτη περίπτωσης η περιοχή του Πειραιά», το 2004.

Για την εκτίμηση της διάρθρωσης της τουριστικής δαπάνης στα λιμάνια προσέγγισης, ελήφθη υπόψη η έρευνα του επιμελητηρίου Δωδ/σου, οι εκτιμήσεις των τουριστικών πρακτόρων, καθώς και δημοσιευμένα στοιχεία στις ιστοσελίδες των εταιριών κρουαζιέρας π.χ. για τιμές εκδρομών (Πίνακες 9.8, 9.15, 9.21, 9.23).

Έρευνα και συγκέντρωση στοιχείων για την Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση (Yachting)

Η έρευνα αφορά σε στατιστικά και οικονομικά στοιχεία των επιχειρήσεων της δραστηριότητας. Το **δείγμα** της έρευνας σε αριθμό σκαφών είναι 1.701 από το σύνολο των 3.600 (Πίνακας 9.31) για τον υπολογισμό των ημερών ναύλωσης, του αριθμού των ναυλώσεων, των επιβατών ανά ναύλο και ανά σκάφος. Στην έρευνα για τα οικονομικά στοιχεία των σκαφών, όπως μέσος ναύλος, έσοδα ανά ναύλο, κόστος ανα επιβάτη, επιπλέον του ναύλου ημερήσια δαπάνη επιβατών, κόστος καυσίμων, το δείγμα σκαφών για τα ιστιοφόρα (bareboat) είναι 1.551 από τα 3.420 (ποσοστό 45,35%), ενώ για τα επανδρωμένα ήταν 10 σε σύνολο 10 Motor Yachts (πολυτελή και ιδιαίτερα υψηλού ναύλου σκάφη), ποσοστό 100%, από τα υπόλοιπα 125 Motor Yachts περιελήφθησαν στο δείγμα τα 95 (ποσοστό 76% του συνόλου), 34 σε σύνολο 34 Motor Sailers (ποσοστό 100%) και 11 σε σύνολο 11 Sailing Yachts (ποσοστό 100%) (Πίνακες 9.31 & 9.32).

Τα στοιχεία που αντλήθηκαν και συγκρότησαν τους πίνακες της εμπειρικής έρευνας, συγκεντρώθηκαν με τη μέθοδο των προσωπικών συνεντεύξεων σε πλοιοκτήτες, υπαλλήλους επαγγελματικών ενώσεων και στελέχη σε βάσεις ναύλωσης και σε μαρίνες (αναφέρονται στον Πίνακα 9.6).

Τα στοιχεία αυτά αφορούν στα προγράμματα της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης που προτείνονται από τις εταιρίες ναύλωσης και τις πλοιοκτήτριες εταιρίες (ανά τύπο σκαφών και τιμές ναύλωσης), καθώς και στα άλλα προϊόντα που προσφέρονται στο πακέτο ναύλωσης και σε αυτά που ζητούνται επιπλέον από τους ναυλωτές (π.χ. τροφοδοσία). Επίσης περιλαμβάνονται στοιχεία που αφορούν στην κατανομή των εσόδων των εταιριών ανά κατηγορία δαπάνης, στην πελατειακή σύνθεση ανά εθνικότητα και στο νομικό και φορολογικό καθεστώς των επιχειρήσεων.

Παράλληλα διενεργήθηκε και εδώ επεξεργασία δημοσιευμένων στοιχείων σε οικονομικές καταστάσεις και ιστοσελίδες για άντληση επιπλέον στοιχείων ή για σύγκριση και επιβεβαίωση των πρωτογενών στοιχείων.

Επίσης, διενεργήθηκε έρευνα με τη μέθοδο των συνεντεύξεων σε επιχειρήσεις που συνδέονται με τη δραστηριότητα της Ιδιωτικής Θαλάσσιας

Περιήγησης, όπως είναι ναυλωτές και η επαγγελματική ένωση «Ελληνικός Σύνδεσμος Μεσιτών και Εμπειρογωμόνων Θαλαμηγών» (ΕΣΜΕΘ) (Πίνακας 9.35).

Στοιχεία αντλήθηκαν και από επίσημες πηγές και υπηρεσίες (αναφέρονται στους Πίνακες 9.5 & 9.6) , όπως είναι η ΔΟΥ Πλοίων, το ΥΕΝ, το ΝΑΤ, η ΕΣΥΕ, ο ΕΟΤ, η ICAP, η Ένωση Πλοικτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ), το Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος (ΣΙΤΕΣΑΠ) και το Πανελλήνιο Επαγγελματικό Σωματείο Κυβερνητών Ιστιοφόρων Σκαφών Αναψυχής (ΠΕΣΚΙΣΑ) (Πίνακες 9.34, 9.39, 9.40)

Για την επεξεργασία των στοιχείων μελετήθηκαν και συνεκτιμήθηκαν έρευνες σχετικές με τη δραστηριότητα, όπως η έρευνα της Ένωσης Ξενοδόχων & ΕΚΕΚ-ΤΑΚ στην Κέρκυρα το 2003, του ΤΕΙ Ηπείρου στην Ήπειρο το 2004 και της Νομαρχίας Πρέβεζας το 2005.

Στοιχεία αντλήθηκαν, τόσο με πρωτογενή έρευνα όσο και με επεξεργασία δημοσιευμένων στις ιστοσελίδες, από τις κυριότερες μαρίνες της χώρας (Ζέας, Αλίμου, Γουβιών, Λευκάδας, Κω, Ρόδου). Βασίστηκαν επίσης σε εμπειρικές έρευνες για την εκτίμηση και τη δομή της τουριστικής δαπάνης των πελατών της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης, με τη χρήση ερωτηματολογίου και συνεντεύξεων (Πίνακες 9.38).

Για την εκτίμηση της διάρθρωσης της τουριστικής δαπάνης στα λιμάνια προσέγγισης, ελήφθησαν στοιχεία από πρωτογενείς έρευνες, από τους πλοιοκτήτες και ναυλωτές των yachts, καθώς και από τον πρόεδρο της ΠΕΣΚΙΣΑ (Πίνακας 9.37).

Έρευνα και συγκέντρωση στοιχείων για την Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία

Η έρευνα αφορά σε στατιστικά και οικονομικά στοιχεία των επιχειρήσεων της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας. Το **δείγμα** της έρευνας σε αριθμό σκαφών είναι 161 σε σύνολο 600 (ποσοστό 26,7%) για τον υπολογισμό του χρόνου απασχόλησης, του αριθμού των επιβατών, των εσόδων και εξόδων ανά κατηγορία (Πίνακας 9.41). Από τις έρευνες συλλέχθηκαν πληροφορίες για τα οικονομικά στοιχεία των Ημερόπλοιων, όπως η μέση τιμή της θαλάσσιας εκδρομής, η επιπλέον του εισιτηρίου ημερήσια κατανάλωση επιβατών στα πλοία, το κόστος καυσίμων και συντήρησης (Πίνακες 9.42, 9.43).

Για την εκτίμηση και τη δομή της τουριστικής δαπάνης των πελατών της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας στους τόπους προορισμού, διενεργήθηκαν εμπειρικές έρευνες με τη χρήση ερωτηματολογίου και συνεντεύξεων σε τουρίστες. Τέτοιες έρευνες διεξήχθησαν στη Λευκάδα, στην Κέρκυρα, στη Ρόδο, στην Κω, στη Νίσυρο, στη Σκιάθο, στη Σαντορίνη, στην Κρήτη (Ιεράπετρα, Καστέλι), στην Πάργα, στους Παξούς και στον Πειραιά, σε δείγμα 1.457 ατόμων (Πίνακας 9.44). Τα δεδομένα που συλλέχθηκαν από το δείγμα για την τουριστική κατανάλωση στους τόπους προορισμού των ημερήσιων θαλάσσιων εκδρομών, ελέγχθηκαν και επιβεβαιώθηκαν από τους διοργανωτές των εκδρομών και τους ξεναγούς, οι οποίοι έχουν άμεση γνώση για τις δαπάνες των πελατών τους.

Στοιχεία και εκτιμήσεις για τη σύνθεση και το κόστος των πληρωμάτων, την απασχόληση στα γραφεία, τα επενδυμένα κεφάλαια, το φορολογικό καθεστώς, κ.ά., παρασχέθηκαν από στελέχη των επιχειρήσεων του κλάδου, από μέλη του διοικητικού συμβουλίου της επαγγελματικής ένωσης ΠΕΝΠΗΣ (Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ημερόπλοιων Σκαφών), καθώς και από στελέχη δημόσιων φορέων και υπηρεσιών (ΥΕΝ, ΝΑΤ, Λιμεναρχεία, ΔΟΥ Πλοίων) με τη μέθοδο των προσωπικών κυρίως, αλλά και τηλεφωνικών συνεντεύξεων, καθώς και με τη συμπλήρωση ερωτηματολογίων όπου κρίθηκε σκόπιμο (Πίνακες 9.46, 9.47).

Συνεκτιμήθηκαν επίσης οι έρευνες που αναφέρθηκαν παραπάνω (του Επιμελητηρίου Δωδ/σου- ΔΕΤΑΠ), της Ένωσης Ξενοδόχων & ΕΚΕΚ-ΤΑΚ, Κέρκυρας, του ΤΕΙ Ηπείρου και της Νομαρχίας Πρέβεζας).

6.3. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ ΤΩΝ ΠΙΝΑΚΩΝ ΤΟΥ ΔΛΤ

Αφενός για λόγους πρακτικούς που θα διασφάλιζαν την ελαχιστοποίηση λανθασμένων υπολογισμών και θα διευκόλυναν την εκτίμηση των οικονομικών μεγεθών που αντιστοιχούν στους κλάδους και τα αγαθά και αφετέρου για τη δυνατότητα αναλυτικής εκτίμησης κάθε δραστηριότητας χωριστά, επιλέχθηκε να καταρτιστεί μια σειρά πινάκων του ΔΛΤ για κάθε μια δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού. Η συμπλήρωση των πινάκων του ΔΛΤ έγινε με τη χρήση του λογισμικού προγράμματος Excel.

Στη διαδικασία της συμπλήρωσης των Πινάκων του ΔΛΤ ελήφθησαν υπόψη οι διαφοροποιήσεις κάθε δραστηριότητας. Τα οικονομικά και άλλα ποσοτικά στοιχεία προέρχονται από τους πίνακες που παρατίθενται στο παράρτημα, η συγκρότηση των οποίων είναι κυρίως αποτέλεσμα εμπειρικών ερευνών. Επίσης, έχουν ληφθεί υπόψη όλα τα διαθέσιμα στοιχεία από τις επίσημες κρατικές υπηρεσίες και άλλους φορείς.

Τηρήθηκαν οι αρχές και οι κανόνες του μεθοδολογικού πλαισίου του ΔΛΤ, όπως καθορίζονται από τον ΟΟΣΑ. Παράλληλα, ελήφθησαν υπόψη οι αρχές που εφαρμόζονται στο μεθοδολογικό πλαίσιο των Εθνικών Λογαριασμών, οι οποίοι είναι εναρμονισμένοι με το SNA 93 και το ESA 95.

Οι περισσότερες συναλλαγές που καταγράφονται στον Πίνακα Χρήσεων αποτιμώνται σε αγοραίες τιμές. Γι' αυτό και προκειμένου να αποτιμηθούν οι συναλλαγές σε βασικές τιμές θα πρέπει από τις αγοραίες τιμές να αφαιρεθούν:

- ▶ Τα εμπορικά και μεταφορικά περιθώρια
- ▶ Ο εκπεστέος ΦΠΑ⁵⁴ και
- ▶ Οι λοιποί καθαροί φόροι επί των προϊόντων.

Τα ποσά στα κελιά έχουν προσδιοριστεί, αφού αφαιρέθηκε το Περιθώριο Κέρδους Εμπορίου (χονδρικού και λιανικού) και Μεταφοράς και ο ΦΠΑ⁵⁵.

Τα **εμπορικά και μεταφορικά περιθώρια** αφορούν μόνο τα αγαθά και όχι τις υπηρεσίες. Αυτά βασίστηκαν στους συντελεστές των Πινάκων Προσφοράς και

⁵⁴ Ο μη εκπεστέος ΦΠΑ για τους άλλους κλάδους, σύμφωνα με το Συμμετρικό Πίνακα Εισροών Εκροών της ΕΣΥΕ (Πίνακας 9.3), είναι ασήμαντος. Κυμαίνεται από 0%, για τους κλάδους Ενδύματα-Υποδήματα-Δερμάτινα, Είδη Λαϊκής Τέχνης και λοιπά αγαθά, Περιθώρια Κέρδους Εμπορίας & Μεταφοράς, Ξενοδοχεία, Μεταφορές, Βιβλία-Εντυπα, έως 0,30% για τον κλάδο «Τρόφιμα-Ποτά-Καπνός» και 0,44% για τα Τουριστικά γραφεία και όλες τις άλλες υπηρεσίες, ως προς την Προστιθέμενη Αξία κάθε κλάδου. Επομένως, για τη μετάβαση από τις τιμές αγοραστή σε βασικές τιμές θα αφαιρεθεί το σύνολο του ΦΠΑ (θεωρείται εκπεστέος στο σύνολό του).

⁵⁵ Λόγω του καθεστώτος και των συντελεστών ΦΠΑ και στις τρεις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, δεν προκύπτει **μη-εκπεστέος ΦΠΑ**. Η Κρουαζιέρα απαλλάσσεται από την υποχρέωση επιβολής ΦΠΑ, ενώ και στο Yachting και στην Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία, διαπιστώνεται από τους Πίνακες 9.33 & 9.41, ότι δεν προκύπτει χρεωστικός ΦΠΑ, βάσει των ισχυόντων συντελεστών επί των εκροών και εισροών και βάσει του ύψους των εκροών και των εισροών που πραγματοποιούν. Συγκεκριμένα, οι επιχειρήσεις του Yachting υπάγονται σε συντελεστή 4% για τις εκροές τους ενώ οι εισροές τους επιβαρύνονται με 18%. Αυτές της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας υπάγονται σε συντελεστή 8% και 6% για τις εκροές τους ενώ οι εισροές τους επιβαρύνονται με 18% και 13% αντίστοιχα. Τελικά, ο συνολικός ΦΠΑ θα περιληφθεί στους καθαρούς φόρους επί των προϊόντων για την εκτίμηση του ΑΕΠ, διότι η εκτιμηθείσα συνολική παραγωγή των κλάδων αποκτάται από τους τουρίστες και αποτελεί τελική κατανάλωση.

Χρήσεων του 2004, της ΕΣΥΕ. Από τους ίδιους Πίνακες προήλθαν τα ποσοστά εισαγωγών για κάθε κατηγορία αγαθών⁵⁶.

Ο υπολογισμός του **ΦΠΑ** πραγματοποιήθηκε βάσει του ισχύοντος καθεστώτος και των συντελεστών για κάθε δραστηριότητα.

Συγκεκριμένα, η **κρουαζιέρα**, όπως ασκείται σήμερα (2004) στην Ελλάδα δεν εντάσσεται σε καθεστώς ΦΠΑ, διότι οι αλλοδαπές εταιρίες, καθώς και αυτές του νόμου 89/67 απαλλάσσονται από την επιβολή ΦΠΑ στα προϊόντα που προσφέρουν. Αλλά και οι Ελληνικές (το 2004 είναι μόνο η Golden Star Cruises με μοναδικό πλοίο το Aegean) απαλλάσσονται στο σύνολο των συναλλαγών τους από το ΦΠΑ, εφόσον προσεγγίζουν έστω και ένα λιμάνι εκτός συνθήκης Schengen (απόφαση 1156/97), στοιχείο που επιβεβαιώνεται από τα προγράμματα κρουαζιέρας της Golden Star Cruises, καθώς και όλων των εταιριών της Κρουαζιεροπλοΐας.

Η εξαιρέση από το καθεστώς του ΦΠΑ ισχύει για όλες τις υπηρεσίες και τα αγαθά που προσφέρονται στα πλοία. Τα άλλα προϊόντα που συνθέτουν το τουριστικό πακέτο της κρουαζιέρας, υπόκεινται σε ΦΠΑ. Συγκεκριμένα, η μεταφορά επιβατών (transfer) και τα ξενοδοχεία στο συντελεστή 8% και το Μικτό Κέρδος Τουριστικών Πρακτόρων στο συντελεστή 18%. Από τα «άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες στο πλοίο» (και είναι εκτός τουριστικού πακέτου), μόνο στο Περιθώριο Κέρδους Εμπορίου και Μεταφοράς υπολογίζεται ΦΠΑ, ο οποίος έχει εκτιμηθεί στο 11,25% (σταθμισμένος Μέσος Όρος των συντελεστών 8% και 18% κανονικές τιμές, 6% και 13% για την παραμεθόριο). Ο ίδιος συντελεστής ΦΠΑ (11,25%) έχει εκτιμηθεί και για «όλα τα άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες στα λιμάνια προσέγγισης».

Για το **Yachting** (Ναύλωση και Τεκμαρτή Ναύλωση) ο συντελεστής του ΦΠΑ είναι 4%. Για τα άλλα προϊόντα που συνθέτουν το τουριστικό πακέτο της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης, οι συντελεστές ΦΠΑ που εκτιμήθηκαν είναι για το transfer και τα ξενοδοχεία στο 7,5% (Μ.Ο. 8% και 6% για την

⁵⁶ **ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1: Η Τελική Προσφορά(1) σε τιμές αγοραστή** όλων των κλάδων, η οποία εξισώνεται με την τουριστική κατανάλωση που διενεργείται από τους τουρίστες του θαλάσσιου τουρισμού, προέρχεται από τα στοιχεία των εμπειρικών ερευνών.

Η Συνολική Προσφορά (2) (εγχώρια & εισαγόμενη) σε βασικές τιμές προκύπτει μετά την αποφορολόγηση (μείον ενσωματωμένος ΦΠΑ) και την υφαίρεση των ενσωματωμένων Καθαρών Φόρων Παραγωγής & Εισαγωγών και των Περιθωρίων Εμπορίου & Μεταφοράς ($= (1)/[1+\%ΦΠΑ]/[(\%ΚΦεΠΕ) + (\% ΠΕ&Μ)]$).

Οι Καθαροί Φόροι Παραγωγής & Εισαγωγών (3) υπολογίζονται με τον αντίστοιχο συντελεστή κάθε κλάδου επί της Προσφοράς σε βασικές τιμές.

Τα Περιθώρια Εμπορίου & Μεταφορών (4) υπολογίζονται με τον αντίστοιχο συντελεστή κάθε κλάδου επί της Προσφοράς σε βασικές τιμές.

Ο **ΦΠΑ (5)** υπολογίζεται επί της Προσφοράς σε βασικές τιμές + Καθαροί Φόροι Παραγωγής & Εισαγωγών + Περιθώρια Εμπορίου & Μεταφορών.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2: Τα Περιθώρια Εμπορίου & Μεταφορών (1) προκύπτουν στους Πίνακες ΔΛΤ 2. Είναι τα σύνολα των Περιθωρίων όλων των Κλάδων και σημειώνονται με αρνητικό πρόσημο, διότι αποτελούν έσοδα που είναι ενσωματωμένα στα προϊόντα και εισπράττονται από τον κάθε κλάδο που τα παράγει.

Η Συνολική Προσφορά (2) (εγχώρια & εισαγόμενη) του Κλάδου Εμπορίου & Μεταφορών σε βασικές τιμές προκύπτει ως το ηλίκο (1) / 0,90 (ποσοστό του Πίνακα Προσφοράς & Χρήσης της ΕΣΥΕ, Πίνακας 9.1).

Οι Καθαροί Φόροι Παραγωγής & Εισαγωγών (3) υπολογίζονται με το συντελεστή 1,26% (ποσοστό του Πίνακα Προσφοράς & Χρήσης της ΕΣΥΕ, Πίνακας 9.1) επί της Συνολικής Προσφοράς σε βασικές τιμές.

Ο **ΦΠΑ (4)** υπολογίζεται επί του συνόλου της Συνολικής Προσφοράς σε βασικές τιμές + Καθαροί Φόροι Παραγωγής & Εισαγωγών + Περιθώρια Εμπορίου & Μεταφορών.

Η Τελική Προσφορά του κλάδου Εμπορίου & Μεταφορών (5) σε τιμές αγοραστή προκύπτει από το σύνολο (2) + (3) +(4) +(1). (Η τιμή του Περιθωρίου Εμπορίου & Μεταφορών (1) είναι αρνητική).

παραμεθόριο) και για το Μικτό Κέρδος Τουριστικών Πρακτόρων και τα Μοναδικής Χρήσης Αγαθά Διαρκείας σε 17% (Μ.Ο. 18% και 13% για την παραμεθόριο). Για «όλα τα άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες», ο συντελεστής ΦΠΑ που εκτιμήθηκε ότι ικανοποιεί το σύνολο των αγαθών και υπηρεσιών ως μέση τιμή, είναι 11,25%.

Για την **Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία**, ο ΦΠΑ για τα αγαθά και τις υπηρεσίες που εντάσσονται στο 8%, έχει εκτιμηθεί στο 7,5% (λόγω παραμεθορίου), ενώ για αυτά που εντάσσονται στο 18% έχει εκτιμηθεί ότι ικανοποιεί το σύνολο της δραστηριότητας ο συντελεστής 17%. Για «όλα τα άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες», ισχύει και στη δραστηριότητα αυτή ο συντελεστής ΦΠΑ 11,25%.

Οι **ενδιάμεσες εισροές** των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού εκτιμήθηκαν βάσει των στοιχείων των πρωτογενών ερευνών στις επιχειρήσεις κάθε δραστηριότητας. Οι ενδιάμεσες εισροές (σε τιμές αγοραστή) όλων των άλλων κλάδων βασίστηκαν στους τεχνολογικούς συντελεστές των τελευταίων διαθέσιμων Συμμετρικών Πινάκων Εισροών Εκροών της ΕΣΥΕ (2000).

Το **ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα** αποτελεί το εξισωτικό μέγεθος του Λογαριασμού Δημιουργίας Εισοδήματος. Προκύπτει για κάθε κλάδο αφαιρώντας από την ακαθάριστη προστιθέμενη αξία, το εισόδημα εξαρτημένης εργασίας και τους λοιπούς καθαρούς φόρους επί της παραγωγής:

Ακαθάριστο Λειτουργικό = Πλεόνασμα	Ακαθάριστη Προστιθέμενη - Αξία	Εισόδημα Εξαρτημένης - Εργασίας	Λοιποί Καθαροί Φόροι επί της Παραγωγής (φόροι-επιδότησεις)
--	--------------------------------------	---------------------------------------	--

Το ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα και οι συντελεστές για τον υπολογισμό του, έχουν εκτιμηθεί σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από τις εμπειρικές έρευνες και για τις τρεις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού.

Οι «λοιποί καθαροί φόροι επί των προϊόντων» ή «λοιποί καθαροί φόροι επί της παραγωγής» για τους «άλλους κλάδους» δεν εκτιμώνται, διότι στο Συμμετρικό Πίνακα Εισροών Εκροών του 2000, εμφανίζονται ενσωματωμένοι με τις αποζημιώσεις των εργαζομένων και το μικτό λειτουργικό πλεόνασμα.

Ο υπολογισμός των **απασχολούμενων** σε κάθε δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού βασίστηκε στα στοιχεία των πρωτογενών ερευνών. Ο υπολογισμός των απασχολούμενων σε όλους τους άλλους κλάδους βασίστηκε στον Πίνακα: «Απασχολούμενοι κατά μονοψήφιας κατηγορίες οικονομικής δραστηριότητας, ομάδες ηλικιών, φύλο, βαθμό αστικότητας και ΥΠΑ, 2005» και στους πίνακες Προσφοράς (Πίνακας 9.1) και Χρήσεων (Πίνακας 9.2) του 2004, της ΕΣΥΕ και προήλθε από συνδυασμό των 3 πινάκων. Η απασχόληση αφορά μόνο στην εγχώρια παραγωγή.

Ο υπολογισμός των **ωρών απασχόλησης** βασίστηκε στις παρακάτω εκτιμήσεις:

Πλήρης Απασχόληση= 48 εβδομαδες X 7 μέρες X 8 ώρες = 2.688 ώρες

Μερική Απασχόληση= 21 εβδομάδες X 7 μέρες X 8 ώρες = 1.176 ώρες

Η **κατανομή της ζήτησης** σε κατοίκους και μη κατοίκους βασίστηκε στα αποτελέσματα των εμπειρικών ερευνών για την πελατειακή σύνθεση των τουριστών - πελατών κάθε δραστηριότητας.

Η **συνολική δαπάνη και η μέση δαπάνη** εκτιμήθηκαν σε τιμές αγοραστή (περιλαμβάνουν ΦΠΑ, Περιθώρια Εμπορίου και Μεταφοράς, καθαρούς φόρους επί των προϊόντων και λοιπούς φόρους επί των προϊόντων ή επί της παραγωγής).

Σύμφωνα με την παράγραφο 4.22 του ESA 95, «οι λοιποί φόροι επί της παραγωγής αποτελούνται από όλους τους φόρους που βαρύνουν τις επιχειρήσεις ως αποτέλεσμα της παραγωγικής διεργασίας, ανεξαρτήτως της

ποσότητας ή της αξίας των αγαθών και των υπηρεσιών που παράγονται ή πωλούνται». Τέτοιο παράδειγμα αποτελούν οι φόροι ιδιοκτησίας ή χρήσης κτιρίων ή άλλων κατασκευών που χρησιμοποιούνται από τις επιχειρήσεις για την παραγωγή.

Έχουν εκτιμηθεί «οι λοιποί φόροι επί των προϊόντων» (ή άλλοι καθαροί φόροι παραγωγής) για τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού που αφορούν άδειες χρήσης και δικαιώματα, ενώ δεν έχει γίνει ανάλογη εκτίμηση για τους άλλους κλάδους, διότι αφενός δεν αποτελούν αξιοσημείωτα ποσά και αφετέρου δεν αφορούν όλους τους κλάδους. Η δυσχέρεια εκτίμησής τους έγκειται στο γεγονός ότι στο Συμμετρικό Πίνακα Εισροών Εκροών των Εθνικών Λογαριασμών (ΕΣΥΕ) εμφανίζονται ενσωματωμένοι με τις αποζημιώσεις εργαζομένων και το λειτουργικό πλεόνασμα.

Σύμφωνα με το Συμμετρικό Πίνακα Εισροών Εκροών του 2000 (Πίνακας 9.3) της ΕΣΥΕ, το σύνολο των «λοιπών καθαρών φόρων επί των προϊόντων» μείον τις επιδοτήσεις για τη συνολική παραγωγή όλων των κλάδων της οικονομίας, αποτελεί το 1,17% (λοιποί καθαροί φόροι € 2.838 εκατομ., επιδοτήσεις € 1.901 εκατομ., σύνολο εκροών σε τιμές αγοραστή € 80.426 εκατομ.) της συνολικής παραγωγής σε τιμές αγοραστή.

Μετά την αποσαφήνιση του προσδιορισμού των μεγεθών που θα περιληφθούν στα κελιά κάθε πίνακα, παρατίθενται τα **βασικά βήματα της συμπλήρωσης των Πινάκων του ΔΛΤ**.

Ο καθορισμός προτεραιοτήτων είναι σημαντικός. Είναι σαφές ότι οι πρώτοι πέντε Πίνακες, πιθανώς και ο έκτος, είναι οι σημαντικότεροι. Με βάση αυτή τη διαπίστωση θα πρέπει να τεθούν οι προτεραιότητες. Εκτιμάται ότι ο Πίνακας της Απασχόλησης ίσως είναι ο ευκολότερος Πίνακας για αρχή, αν και ο καταμερισμός της απασχόλησης στους διάφορους κλάδους του τουρισμού χρειάζεται ένα δείκτη, απαιτώντας πληροφορίες και για την προσφορά και για τη ζήτηση των τουριστικών αγαθών. Αυτά τα στοιχεία είναι απαραίτητα για τους Πίνακες ΔΛΤ 1 και ΔΛΤ 2. Ο Πίνακας ΔΛΤ 3 θα προέλθει από τους Πίνακες ΔΛΤ 1 και ΔΛΤ 2, και ο Πίνακας ΔΛΤ 4 από τους πρώτους τρεις Πίνακες. Συνεπώς, προτεραιότητα θα πρέπει μάλλον να δοθεί στην ανάπτυξη των εκτιμήσεων της τουριστικής ζήτησης, καθώς επίσης και στη βελτίωση των εκτιμήσεων της τουριστικής προσφοράς.

Ο Πίνακας ΔΛΤ 1, που περιλαμβάνει μόνο την εγχώρια παραγωγή, προτείνεται να συμπληρωθεί αρχικά. Οι εκτιμήσεις γίνονται σε βασικές τιμές και υπολογίζεται το μερίδιο της εγχώριας παραγωγής. Η συνολική παραγωγή σε βασικές τιμές είναι το άθροισμα των επιμέρους συνόλων, δηλ. της παραγωγής των χαρακτηριστικών αγαθών και «όλων των άλλων αγαθών». Οι ενδιάμεσες εισροές σε τιμές αγοραστή εκτιμώνται για τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού (Κρουαζιέρα, Yachting, Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία) με βάση τα στοιχεία που προέκυψαν από τις εμπειρικές έρευνες, ενώ για όλους τους άλλους κλάδους με βάση το Συμμετρικό Πίνακα Εισροών Εκροών της ΕΣΥΕ (Πίνακας 9.3). Η διαφορά των ενδιάμεσων εισροών από τη συνολική παραγωγή, αποδίδει την προστιθέμενη αξία των κύριων και όλων των άλλων κλάδων (σε βασικές τιμές), η οποία ισούται με το σύνολο της αποζημίωσης των εργαζομένων, του μικτού λειτουργικού πλεονάσματος και των άλλων –καθαρών φόρων παραγωγής⁵⁷.

⁵⁷ Ο στόχος της μεθοδολογίας είναι η εκτίμηση της Προστιθέμενης Αξίας κάθε δραστηριότητας και κλάδου. Η ανάλυσή της στα επιμέρους μεγέθη (της αποζημίωσης των εργαζομένων, του μικτού λειτουργικού πλεονάσματος και των άλλων –καθαρών φόρων παραγωγής), γίνεται όπου δεν είναι γνωστή η Προστιθέμενη Αξία και επιχειρείται η εκτίμησή της, μέσω της άθροισης των τριών αυτών μεγεθών, ή όταν η εκτίμηση κάποιου συγκεκριμένου μεγέθους αποτελεί ζητούμενο της έρευνας. Στη συγκεκριμένη έρευνα, τόσο οι Ενδιάμεσες Εισροές όσο και η Προστιθέμενη

Ο αριθμός των εργαζόμενων για τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού εκτιμάται με βάση τα στοιχεία που προέκυψαν από τις εμπειρικές έρευνες, ενώ για όλους τους άλλους κλάδους με βάση το δείκτη απασχολούμενων προς παραγωγή, ο οποίος προκύπτει από τους Πίνακες Απασχόλησης ανά κλάδο και τον Πίνακα Προσφοράς και Χρήσεων της ΕΣΥΕ (Πίνακας 9.1). Η εκτίμηση των ωρών απασχόλησης γίνεται στον Πίνακα ΔΛΤ 5 και μεταφέρεται στον Πίνακα ΔΛΤ 1 για λόγους σύγκρισης.

Η τελευταία στήλη του Πίνακα ΔΛΤ 1, θα αποτελέσει την πρώτη στήλη του Πίνακα ΔΛΤ 2. Ο Πίνακας συμπληρώνεται με τη στήλη (2) της εισαγόμενης προσφοράς. Το άθροισμα των στηλών 1 και 2 που αποδίδει τη συνολική προσφορά, συγκροτεί τη στήλη 3. Η στήλη 7 του Πίνακα ΔΛΤ 2 αποδίδει τη Συνολική προσφορά σε τιμές αγοραστή, που θα αποτελέσει τη στήλη της Συνολικής Κατανάλωσης του Πίνακα ΔΛΤ 6. Η στήλη 8 αποδίδει τη συνολική εγχώρια προσφορά, και ισούται με τη στήλη 9 (συνολική εγχώρια χρήση σε τιμές αγοραστή) και με τη στήλη 14 (συνολική εγχώρια τουριστική ζήτηση). Θα αποτελέσει την πρώτη στήλη του επόμενου Πίνακα ΔΛΤ 3, αφού μετατραπεί η ζήτηση σε βασικές τιμές. Για το λόγο αυτό θα χρησιμοποιηθεί η στήλη 1 του Πίνακα 2. Στη συνέχεια του Πίνακα θα συμπεριληφθούν ο ΦΠΑ και οι Φόροι Παραγωγής. Τα Περιθώρια Εμπορίου και Μεταφοράς έχουν περιληφθεί στον κλάδο Εμπορίου & Μεταφοράς, τα οποία περιλαμβάνουν και την τελική προσφορά του κλάδου που καταναλώνεται από τις επιχειρήσεις.

Ο Πίνακας ΔΛΤ 3 διακρίνει τη συνολική τουριστική κατανάλωση σε αυτήν των μη –κατοίκων και των κατοίκων ανά κατηγορία (νοικοκυριά, επιχειρήσεις, δημοσιο) με βάση διάκρισης τα στοιχεία που προέρχονται από τις εμπειρικές έρευνες για κάθε δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού. Ο *τουριστικός δείκτης* παίρνει τιμή μιας μονάδας, διότι το σύνολο της εγχώριας προσφοράς (πρώτη στήλη του Πίνακα) είναι αποτέλεσμα των εμπειρικών ερευνών και αφορά μόνο την προσφορά που καταναλώνεται από τους τουρίστες που αγοράζουν τα προϊόντα του θαλάσσιου τουρισμού, και όχι τη συνολική προσφορά των κλάδων.

Η 8^η (ή η 9^η ή η 14^η) στήλη του Πίνακα ΔΛΤ 2, που είναι η ίδια με την 6^η του Πίνακα ΔΛΤ 3 (Συνολική Τουριστική Ζήτηση), είναι και η πρώτη στήλη του Πίνακα ΔΛΤ 4. Στον Πίνακα ΔΛΤ 4, εκτιμάται η Ενδιάμεση Κατανάλωση της εγχώριας παραγωγής και η Προστιθέμενη Αξία (σε βασικές τιμές και σε τιμές αγοραστή). Ο τουριστικός δείκτης, για τους λόγους που εξηγήθηκαν παραπάνω, εμφανίζεται να έχει τιμή τη μονάδα.

Ο Πίνακας ΔΛΤ 5 συμπληρώνεται από τα στοιχεία του Πίνακα ΔΛΤ 1. Ο ρόλος του στην παρούσα διατριβή και με βάση τις αρχές του ΔΛΤ, περιορίζεται σε ποσοστική αποτίμηση της απασχόλησης. Ο διαχωρισμός πλήρους και μερικής απασχόλησης γίνεται με βάση τα αποτελέσματα των ερευνών στις επιχειρήσεις των δραστηριοτήτων και η εκτίμηση των ωρών απασχόλησης έγινε με βάση τις ισχύουσες εργασιακές διατάξεις.

Η βασική στήλη, της Συνολικής Δαπάνης του Πίνακα ΔΛΤ 6, προήλθε από τη στήλη 7 του Πίνακα ΔΛΤ 2, μετά την αφαίρεση της Συνολικής Προσφοράς του κλάδου Εμπορίου & Μεταφορών, η οποία αφορά παρεπόμενες δραστηριότητες από τα περιθώρια Εμπορίου & Μεταφοράς και αποτελεί ενδιάμεση κατανάλωση των επιχειρήσεων. Οι εκτιμήσεις για τη συνολική και μέση δαπάνη ανά κατηγορία καταναλωτών, έγιναν με βάση τα στοιχεία που προέκυψαν από τις

Αξία, για όλους τους άλλους κλάδους, εκτιμήθηκαν με βάση τους δείκτες που υπολογίστηκαν σύμφωνα με τα δεδομένα του Συμμετρικού Πίνακα Εισροών Εκροών της ΕΣΥΕ (Πίνακας 9.3), ενώ για τους χαρακτηριστικούς κλάδους του θαλάσσιου τουρισμού, η εκτιμήσεις έγιναν βάσει των στοιχείων που συγκεντρώθηκαν από τις εμπειρικές έρευνες των δραστηριοτήτων.

εμπειρικές έρευνες. Η Συνολική Προσφορά του κλάδου Εμπορίου & Μεταφορών εμφανίζεται στην τελευταία σειρά του Πίνακα ΔΛΤ 6.

Η συμπλήρωση του Πίνακα ΔΛΤ 7 (Μικτή Συγκέντρωση Κεφαλαίων) που αφορά τις ετήσιες επενδύσεις, καθώς και του Πίνακα ΔΛΤ 8 (Συνολικό Μετοχικό Κεφάλαιο) που αφορά το σύνολο των επενδυμένων κεφαλαίων σε πάγιο εξοπλισμό, προήλθε από τα στοιχεία που αντλήθηκαν από τις επιχειρήσεις και τις επαγγελματικές οργανώσεις των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού. Η χρησιμοποίηση της Παραγωγικής Ικανότητας των παγίων επενδύσεων κάθε δραστηριότητας, που περιλαμβάνεται στον Πίνακα ΔΛΤ 8, μπορεί να αποδοθεί με το βαθμό πληρότητας των μέσων κάθε δραστηριότητας. Η εκτίμηση αυτή προήλθε επίσης από τις εμπειρικές έρευνες.

Πίνακας ΔΛΤ 1.Κ. Λογαριασμός Παραγωγής των χαρακτηριστικών κλάδων του θαλάσσιου τουρισμού: καθαρή αποτίμηση* (Τρέχουσες τιμές)																		
	Κρουαζιεροπλοία	Εστιατόρια Μπαρ (γεύματα-Ποτά)	Τρόφιμα-Ποτά	Μεταφορές	Ταξιδιωτικά Γραφεία	Γραφεία Τουρισμού	Ψυχαγωγία Διασκέδαση Καζίνο	Ξενοδοχεία Health spas	Μοναδικής χρήσης αγαθά διαρκείας	Περιθώριο Κέρδους Εμπορίου και Μεταφορών	Καύσιμα	Ενδύματα Υποδήματα Δερμάτινα	Προϊόντα καπνού	Βιβλία-Εφημερίδες-Έντυπα	Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχορείου-Μπιζιού	Ασφαλιστικές Τραπεζικές Ιατρικές Υπηρεσίες	Όλοι οι Άλλοι κλάδοι	Συνολικό Εγχώριο Προϊόν, ανά αγαθό, σε βασικές τιμές
Παραγωγή (σε βασικές τιμές) Χαρακτηριστικά Αγαθά (Σε εκατομ. €)																		
Κρουαζιέρα (Διαμονή + Θαλάσσιο ταξίδι + Γεύματα+Ψυχαγωγία)	489,38																	489,38
Transfer (Μεταφορά: Χερσαία-Θαλάσσια- Αεροπορική)				0,18														0,18
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος					5,24													5,24
Ξενοδοχεία - Health spas								1,26										1,26
Σύνολο Χαρακτηριστικών αγαθών :	489,38	0,00	0,00	0,18	5,24	0,00	0,00	1,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	496,06
Άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες στο Πλοίο:																		
Συνολικό Περιθώριο Κέρδους : Λιανικού & Χονδρικού εμπορίου & Μεταφοράς										6,92								6,92
Καζίνο							5,12											5,12
Ποτά- Αναψυκτικά		23,77																23,77
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία- Αρχαιολ.Χώροι,)						49,23												49,23
Ενδύματα -Υποδήματα-Δερμάτινα												0,44						0,44
Προϊόντα Καπνού,													0,39					0,39
Βιβλία-Εφημερίδες-Έντυπα														0,75				0,75
Είδη Λαϊκής Τέχνης, Μπιζιού Χρυσοχορείου															3,71			3,71
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες																	3,18	3,18
Σύνολο Άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες στο Πλοίο:	0,00	23,77	0,00	0,00	0,00	49,23	5,12	0,00	0,00	6,92	0,00	0,44	0,39	0,75	3,71	0,00	3,18	93,52
Συνολική παραγωγή χαρακτηριστικών «κλάδων» του Θ.Τ.	489,38	23,77	0,00	0,18	5,24	49,23	5,12	1,26	0,00	6,92	0,00	0,44	0,39	0,75	3,71	0,00	3,18	589,58

Όλα τα άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες (στα λιμάνια προσέγγισης):																			
Συνολικό Περιθώριο Κέρδους : Λιανικού & Χονδρικού εμπορίου & Μεταφοράς										33,16									33,16
Καύσιμα										0,00									0,00
Ενδύματα -Υποδήματα-Δερμάτινα											3,04								3,04
Γεύματα (Εσπατόρια-Σνακ μπαρ)		22,77																	22,77
Τρόφιμα- ποτά																			0,00
Προϊόντα καπνού													3,62						3,62
Βιβλία-Εφημερίδες-Εντυπα														6,52					6,52
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοείου-Κεραμικά-Μπιζού															25,89				25,89
Διασκέδαση - Ψυχαγωγία (Θεάματα)						17,35													17,35
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι.)						4,92													4,92
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες																0,00			0,00
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία-Ενοικ.Αυτ)				13,75															13,75
Ξενοδοχεία - Health spas								4,14											4,14
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες																		10,75	10,75
Συνολική Παραγωγή Όλων των άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες	0,00	22,77	0,00	13,75	0,00	4,92	17,35	4,14	0,00	33,16	0,00	3,04	3,62	6,52	25,89	0,00	10,75	145,92	
Συνολική Παραγωγή σε Βασικές Τιμές	489,38	46,55	0,00	13,93	5,24	54,15	22,47	5,41	0,00	40,08	0,00	3,48	4,01	7,27	29,59	0,00	13,93	735,50	
Ενδιάμεσες Εισροές (σε τιμές καταναλωτή)	222,04	19,59	0,00	4,50	1,57	17,47	6,76	2,28	0,00	15,91	0,00	1,95	2,98	4,41	12,70	0,00	6,97	319,13	
Προστιθέμενη Αξία (σε βασικές τιμές)	267,34	26,96	0,00	9,43	3,66	36,68	15,72	3,13	0,00	24,17	0,00	1,53	1,03	2,86	16,89	0,00	6,97	416,37	
Αποζημίωση Εργαζομένων	74,78																		
Μικτό Λειτουργικό Πλεόνασμα	188,41																		
Άλλοι-καθαροί φόροι Παραγωγής	4,15																		
Άλλες μεταβλητές																			
Αριθμός Εργαζομένων	3.850	333	0	183	99	1.025	328	81	0	958	0	41	47	85	345	0	213	7.588	
Άλλη Απασχόληση																			
Ώρες εργασίας ('000)	10.349	895	0	492	266	2.755	882	218	0	2.575	0	110	126	228	927	0	573	20.397	
Ακαθάριστος Σχηματισμός Παγίου Κεφαλαίου ('000)**	24.224																		
Μικτή δομή Παγίου Κεφαλαίου ***	-																		
* Καθαρή αποτίμηση των τουριστικών πακέτων ** Αφορά μόνο τις Επισκευές & Συντηρήσεις στα Ελληνικά Ναυπηγεία *** Δεν είναι δυνατή η εκτίμηση. Βλέπε σημείωση στον Πίνακα ΔΛΤ 8.																			
Πηγή: Ίδια επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ.																			

Πίνακας ΔΛΤ 2.Κ. Τουριστική Προσφορά και Ζήτηση ανά είδος αγαθού και τύπου επισκέπτη: καθαρή βάση * τρέχουσες τιμές																				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	Προσφορά (σε βασικές τιμές)			Καθαροί φόροι παραγωγής	ΦΠΑ	Περιθώριο Κέρδους Εμπορίου και Μεταφορών	Συνολική προσφορά σε τιμές αγοραστή	Συνολική εγχώρια προσφορά (7-2)	Συνολική εγχώρια χρήση σε τιμές αγοραστή (14+ Όλες οι Άλλες Χρήσεις)	Εγχώρια προσφορά που αποκτάται ανά τύπο επισκέπτη σε τιμές αγοραστή				Συνολική εγχώρια τουριστική ζήτηση (10+11+12+13)	Τουριστική ή χρήση ως ποσοστό της εγχώριας προσφοράς (14 / 8*100)	Εισαγόμενη Προσφορά Αποκτώμενη από:				Συνολική Εισαγόμενη προσφορά αποκτώμενη από κατοίκους (17+18+19)
	Εγχώρια παραγωγή	Εισαγωγές	Συνολική Προσφορά							Μη κάτοικοι	Κάτοικοι:					Μη κάτοικοι	Κάτοικοι:			
											Νοικοκυριά	Επιχειρήσεις **	Δημόσιο **				Νοικοκυριά	Επιχειρήσεις	Δημόσιο	
Παραγωγή (σε βασικές τιμές) Χαρακτηριστικά Αγαθά										0,92	0,08	0,00	0,00							
Κρουαζιέρα (Διαμονή + Θαλάσσιο ταξίδι+ Γεύματα)	489,38	0,00	489,38	22,26	0,00	0,00	511,64	511,64	511,64	470,71	40,93	0,00	0,00	511,64	100,00%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Transfer (Μεταφορά: Χερσαία-Θαλάσσια-Αεροπορική)	0,18	0,00	0,18	0,03	0,01	0,00	0,23	0,23	0,23	0,21	0,02	0,00	0,00	0,23	100,00%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος	5,24	47,13	52,36	2,62	9,90	0,00	64,88	17,75	17,75	16,33	1,42	0,00	0,00	17,75	100,00%	43,36	3,77	0,00	0,00	47,13
Ξενοδοχεία - Health spas	1,26		1,26	0,13	0,11	0,00	1,50	1,50	1,50	1,38	0,12	0,00	0,00	1,50	100,00%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Σύνολο Χαρακτηριστικών αγαθών :	496,06	47,13	543,19	25,03	10,02	0,00	578,25	531,12	531,12	488,63	42,49	0,00	0,00	531,12	100,00%	43,36	3,77	0,00	0,00	47,13
Άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες στο Πλοίο:																				
Καζίνο	5,12		5,12	0,00	0,00	0,00	5,12	5,12	5,12	4,71	0,41	0,00	0,00	5,12	100,00%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ποτά- Αναψυκτικά	23,77		23,77	2,38	0,00	0,00	26,15	26,15	26,15	24,06	2,09	0,00	0,00	26,15	100,00%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι,)	49,23	0,00	49,23	2,46	0,00	0,00	51,70	51,70	51,70	47,56	4,14	0,00	0,00	51,70	100,00%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ενδύματα -Υποδήματα-Δερμάτινα	0,44	0,44	0,89	0,25	0,00	0,82	1,96	1,52	1,52	1,40	0,12	0,00	0,00	1,52	100,00%	0,41	0,04	0,00	0,00	0,44
Προϊόντα Καπνού,	0,39	0,39	0,79	0,17	0,00	0,23	1,19	0,80	0,80	0,73	0,06	0,00	0,00	0,80	100,00%	0,36	0,03	0,00	0,00	0,39
Βιβλία-Εφημερίδες-Εντυπα	0,75	0,75	1,50	0,09	0,00	0,37	1,96	1,21	1,21	1,11	0,10	0,00	0,00	1,21	100,00%	0,69	0,06	0,00	0,00	0,75
Είδη Λαϊκής Τέχνης, Μπιζού, Χρυσοχοιείου	3,71	3,71	7,42	1,19	0,00	3,34	11,94	8,23	8,23	7,57	0,66	0,00	0,00	8,23	100,00%	3,41	0,30	0,00	0,00	3,71
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	3,18	3,18	6,36	0,70	0,00	1,46	8,52	5,34	5,34	4,91	0,43	0,00	0,00	5,34	100,00%	2,92	0,25	0,00	0,00	3,18
Σύνολο Περιθωρίων Εμπορίου & Μεταφοράς						6,23										0,00				0,00
Κλάδος Εμπορίου & Μεταφοράς	6,92		6,92	0,09	0,09	-6,23	0,86	0,86	0,86	0,00	0,00	0,86	0,00	0,86	100,00%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Σύνολο Άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες στο Πλοίο:	93,52	8,47	101,99	7,32	0,09	0,00	109,40	100,93	100,93	92,06	8,01	0,86	0,00	100,93	100,00%	7,79	0,68	0,00	0,00	8,47

Συνολική παραγωγή χαρακτηριστικών «κλάδων» του Θ.Τ.	589,58	55,60	645,18	32,36	10,11	0,00	687,65	632,05	632,05	580,69	50,49	0,86	0,00	632,05	100,00%	51,15	4,45	0,00	0,00	55,60
Όλα τα άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες (στα λιμάνια προσέγγισης):																				
Καύσιμα	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ενδύματα -Υποδήματα-Δερμάτινα	3,04	2,11	5,15	1,44	1,28	4,79	12,67	10,56	10,56	9,71	0,84	0,00	0,00	10,56	100,00%	1,94	0,17	0,00	0,00	2,11
Γεύματα (Εστιατόρια-Σνακ μπαρ)	22,77	0,00	22,77	2,28	2,82	0,00	27,87	27,87	27,87	25,64	2,23	0,00	0,00	27,87	100,00%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Τρόφιμα- ποτά	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Προϊόντα καπνού	3,62	0,90	4,52	1,00	0,77	1,31	7,60	6,70	6,70	6,16	0,54	0,00	0,00	6,70	100,00%	0,83	0,07	0,00	0,00	0,90
Βιβλία-Εφημερίδες-Εντυπα	6,52	2,17	8,69	0,52	1,28	2,17	12,67	10,50	10,50	9,66	0,84	0,00	0,00	10,50	100,00%	2,00	0,17	0,00	0,00	2,17
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοιού-Μπιζού	25,89	16,55	42,44	6,79	7,69	19,10	76,01	59,46	59,46	54,70	4,76	0,00	0,00	59,46	100,00%	15,23	1,32	0,00	0,00	16,55
Διασκέδαση - Ψυχαγωγία (Θεάματα)	17,35	0,00	17,35	0,87	2,05	0,00	20,27	20,27	20,27	18,65	1,62	0,00	0,00	20,27	100,00%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι,)	4,92	0,00	4,92	0,25	0,58	0,00	5,74	5,74	5,74	5,28	0,46	0,00	0,00	5,74	100,00%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία-Ενοικ.Αυτ)	13,75	0,00	13,75	2,20	1,79	0,00	17,74	17,74	17,74	16,32	1,42	0,00	0,00	17,74	100,00%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ξενοδοχεία - Health spas	4,14	0,00	4,14	0,41	0,51	0,00	5,07	5,07	5,07	4,66	0,41	0,00	0,00	5,07	100,00%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	10,75	0,00	10,75	1,18	1,62	2,47	16,03	16,03	16,03	14,75	1,28	0,00	0,00	16,03	100,00%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Σύνολο Περιθωρίων Εμπορίου & Μεταφοράς						29,85			0,00							0,00				0,00
Κλάδος Εμπορίου & Μεταφοράς	33,16	0,00	33,16	0,42	0,42	-29,85	4,15	4,15	4,15	0,00	0,00	4,15	0,00	4,15	100,00%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Σύνολο Όλων των άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες:	145,92	21,74	167,66	17,36	20,81	0,00	205,83	184,09	184,09	165,54	14,39	4,15	0,00	184,09	100,00%	20,00	1,74	0,00	0,00	21,74
Σύνολο της οικονομίας	735,50	77,34	812,84	49,71	30,92	36,07	893,48	816,13	816,13	746,23	64,89	5,02	0,00	816,13	100,00%	71,16	6,19	0,00	0,00	77,34
Συνολική Τουριστική Κατανάλωση νοικοκυριών (κατοίκων και μη-κατοίκων) Κρουαζιέρας	888,46	Η Συνολική Τουριστική Κατανάλωση νοικοκυριών (κατοίκων και μη-κατοίκων) υπολείπεται της παραγωγής κατά την τελική προσφορά του κλάδου Εμπορίας & Μεταφορών, η οποία δεν αφορά τα Περιθώρια αλλά παρεπόμενες υπηρεσίες (αποθήκευση, συσκευασία κλπ) προς τους άλλους κλάδους και αποτελεί ενδιάμεση κατανάλωση των επιχειρήσεων																		
* Καθαρή αποτίμηση Τουριστικών πακέτων. ** Ως ενδιάμεση κατανάλωση. Αν τα στοιχεία δεν υπάρχουν αναλυτικά, μπορούν να καταχωρηθούν συνολικά.																				
Πηγή: Ίδια επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ.																				

Πίνακας ΔΛΤ 3Κ. Προσφορά των χαρακτηριστικών κλάδων του θαλάσσιου τουρισμού και άλλων, για την ικανοποίηση της τουριστικής ζήτησης ανά τύπο επισκεπτών: καθαρή βάση* τρέχουσες τιμές							
	1	2	3	4	5	6	7
	Σύνολο εγχώριας προσφοράς	Τουριστική κατανάλωση				Συνολική τουριστική ζήτηση (2+3+4+5)	Τουριστικός Δείκτης (6/1)
		Μη-κάτοικοι	Κάτοικοι				
Παραγωγή (σε βασικές τιμές) Χαρακτηριστικά Αγαθά		0,92	Νοικοκυριά 0,08	Επιχειρήσεις ** 0,00	Δημόσιο** 0,00		
Κρουαζιέρα (Διαμονή + Θαλάσσιο ταξίδι+ Γεύματα)	489,38	450,23	39,15	0,00	0,00	489,38	1,00
Transfer (Μεταφορά: Χερσαία-Θαλάσσια-Αεροπορική)	0,18	0,17	0,01	0,00	0,00	0,18	1,00
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος	5,24	4,82	0,42	0,00	0,00	5,24	1,00
Ξενοδοχεία - Health spas	1,26	1,16	0,10	0,00	0,00	1,26	1,00
Σύνολο Χαρακτηριστικών αγαθών :	496,06	456,38	39,69	0,00	0,00	496,06	1,00
Άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες στο Πλοίο:						0,00	1,00
Καζίνο	5,12	4,71	0,41	0,00	0,00	5,12	1,00
Ποτά- Αναψυκτικά	23,77	21,87	1,90	0,00	0,00	23,77	1,00
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία Αρχαιολ.Χώροι,)	49,23	45,30	3,94	0,00	0,00	49,23	1,00
Ενδύματα -Υποδήματα-Δερμάτινα	0,44	0,41	0,04	0,00	0,00	0,44	1,00
Προϊόντα Καπνού,	0,39	0,36	0,03	0,00	0,00	0,39	1,00
Βιβλία-Εφημερίδες-Έντυπα	0,75	0,69	0,06	0,00	0,00	0,75	1,00
Είδη Λαϊκής Τέχνης, Μπιζού Χρυσοχοείου	3,71	3,41	0,30	0,00	0,00	3,71	1,00
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	3,18	2,92	0,25	0,00	0,00	3,18	1,00
Κλάδος Χονδρικού & Λιανικού Εμπορίου και Μεταφοράς	6,92	5,57	0,48	0,86	0,00	6,92	1,00
Σύνολο Άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες στο Πλοίο:	93,52	85,24	7,41	0,86	0,00	93,52	1,00
Συνολική παραγωγή χαρακτηριστικών «κλάδων» του Θ.Τ.	589,58	541,62	47,10	0,86	0,00	589,58	1,00
Όλα τα άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες (στα λιμάνια προσέγγισης):							
Καύσιμα	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
Ενδύματα -Υποδήματα-Δερμάτινα	3,04	2,80	0,24	0,00	0,00	3,04	1,00
Γεύματα (Εστιάτορια-Σνακ μπαρ)	22,77	20,95	1,82	0,00	0,00	22,77	1,00
Τρόφιμα- ποτά	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
Προϊόντα καπνού	3,62	3,33	0,29	0,00	0,00	3,62	1,00
Βιβλία-Εφημερίδες-Έντυπα	6,52	6,00	0,52	0,00	0,00	6,52	1,00
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοείου-Κεραμικά-Μπιζού	25,89	23,82	2,07	0,00	0,00	25,89	1,00
Διασκέδαση - Ψυχαγωγία (Θεάματα, Καζίνο)	17,35	15,96	1,39	0,00	0,00	17,35	1,00
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι,)	4,92	4,52	0,39	0,00	0,00	4,92	1,00
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία-Ενοικ.Αυτ)	13,75	12,65	1,10	0,00	0,00	13,75	1,00
Ξενοδοχεία - Health spas	4,14	3,81	0,33	0,00	0,00	4,14	1,00
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	10,75	9,89	0,86	0,00	0,00	10,75	1,00
Κλάδος Χονδρικού & Λιανικού Εμπορίου και Μεταφοράς	33,16	26,69	2,32	4,15	0,00	33,16	1,00
Συνολική Παραγωγή Όλων των άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες	145,92	130,42	11,34	4,15	0,00	145,92	1,00
Συνολική Παραγωγή σε Βασικές Τιμές	735,50	672,04	58,44	5,02	0,00	735,50	1,00
ΦΠΑ (Χαρακτηρ. Κλάδων)	10,02	9,22	0,80	0,00	0,00	10,02	1,00
ΦΠΑ (των άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες στο Πλοίο:) (Μ.Ο. 8%,6%,18%,13%= 11,25%)	0,09	0,08	0,01	0,00	0,00	0,09	1,00
ΦΠΑ (των άλλων αγαθών) (Μ.Ο. 8%,6%,18%,13%= 11,25%)	20,81	19,15	1,67	0,00	0,00	20,81	1,00
Σύνολο	766,42	700,49	60,91	5,02	0,00	766,42	1,00
ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	49,71	45,74	3,98	0,00	0,00	49,71	1,00
Σύνολο	816,14	746,23	64,89	5,02	0,00	816,14	1,00
Άλλοι καθαροί φόροι παραγωγής***	4,15						

* Καθαρή αποτίμηση των τουριστικών πακέτων. ** Ως ενδιάμεση κατανάλωση. Αν τα στοιχεία δεν υπάρχουν αναλυτικά, μπορούν να καταχωρηθούν συνολικά. ***Δεν προστίθεται διότι περιλαμβάνεται στα ποσά της παραγωγής και της Προστιθέμενης Αξίας. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εκτίμηση του Λειτουργικού Πλεονάσματος (αν είναι γνωστή η αποζημίωση των εργαζομένων)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ.

Πίνακας ΔΛΤ 4Κ. Προστιθέμενη Αξία Τουρισμού των χαρακτηριστικών «κλάδων» του θαλάσσιου τουρισμού, και άλλων κλάδων: καθαρή βάση* τρέχουσες τιμές					
	Παραγωγή (σε βασικές τιμές)	Ενδιάμεση κατανάλωση (σε τιμές αγοραστή)	Προστιθέμενη αξία (σε βασικές τιμές)	Τουριστικός Δείκτης	Προστιθέμενη Αξία Τουρισμού (σε τιμές αγοραστή)
Παραγωγή (σε βασικές τιμές) Χαρακτηριστικά Αγαθά					
Κρουαζιέρα (Διαμονή + Θαλάσσιο ταξίδι+ Γεύματα)	489,38	222,04	267,34	1,00	267,34
Transfer (Μεταφορά: Χερσαία-Θαλάσσια-Αεροπορική)	0,18	0,06	0,12	1,00	0,12
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος	5,24	1,57	3,66	1,00	3,66
Ξενοδοχεία - Health spas	1,26	0,53	0,73	1,00	0,73
Σύνολο Χαρακτηριστικών αγαθών :	496,06	224,20	271,86	1,00	271,86
Άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες στο Πλοίο:					
Καζίνο	5,12	1,54	3,58	1,00	3,58
Ποτά- Αναψυκτικά	23,77	10,01	13,77	1,00	13,77
Εκδρομές σε Αξιοθέατα** (Μουσεία- Αρχαιολ.Χώροι.)	49,23	15,89	33,35	1,00	33,35
Ενδύματα -Υποδήματα-Δερμάτινα	0,44	0,25	0,20	1,00	0,20
Προϊόντα Καπνού,	0,39	0,29	0,10	1,00	0,10
Βιβλία-Εφημερίδες-Έντυπα	0,75	0,45	0,29	1,00	0,29
Είδη Λαϊκής Τέχνης, Μπιζού Χρυσοχοείου	3,71	1,59	2,12	1,00	2,12
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	3,18	1,59	1,59	1,00	1,59
Κλάδος Χονδρικού & Λιανικού Εμπορίου και Μεταφοράς	6,92	2,75	4,17	1,00	4,17
Σύνολο Άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες στο Πλοίο:	93,52	34,36	59,16	1,00	59,16
Συνολική παραγωγή χαρακτηριστικών «κλάδων» του Θ.Τ.	589,58	258,56	331,02	1,00	331,02
Όλα τα άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες (στα λιμάνια):					
Καύσιμα	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00
Ενδύματα -Υποδήματα-Δερμάτινα	3,04	1,70	1,34	1,00	1,34
Γεύματα (Εστιατόρια-Σνακ μπαρ)	22,77	9,59	13,19	1,00	13,19
Τρόφιμα- ποτά	0,00	0,00	0,00	1,00	13,19
Προϊόντα καπνού	3,62	2,69	0,93	1,00	0,93
Βιβλία-Εφημερίδες-Έντυπα	6,52	3,95	2,57	1,00	2,57
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοείου-Κεραμικά-Μπιζού	25,89	11,11	14,77	1,00	14,77
Διασκέδαση - Ψυχαγωγία (Θεάματα, Καζίνο)	17,35	5,22	12,14	1,00	12,14
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία- Αρχαιολ.Χώροι.)	4,92	1,59	3,33	1,00	3,33
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία-Ενοικ.Αυτ)	13,75	4,44	9,31	1,00	9,31
Ξενοδοχεία - Health spas	4,14	1,74	2,40	1,00	2,40
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	10,75	5,38	5,38	1,00	5,38
Κλάδος Χονδρικού & Λιανικού Εμπορίου και Μεταφοράς	33,16	13,17	20,00	1,00	20,00
Συνολική Παραγωγή Όλων των άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες	145,92	60,57	85,35	1,00	85,35
Συνολική Παραγωγή σε Βασικές Τιμές	735,50	319,13	416,37	1,00	416,37
ΦΠΑ (Χαρακτηρ. Κλάδων)	10,02				10,02
ΦΠΑ (των άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες στο Πλοίο:) (Μ.Ο. 8%,6%,18%,13%= 11,25%)	0,09				0,09
ΦΠΑ (των άλλων αγαθών) (Μ.Ο. 8%,6%,18%,13%= 11,25%)	20,81				20,81
ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	49,71	22,26			27,45
ΣΥΝΟΛΑ Παραγωγή σε τιμές αγοραστή Προστιθέμενη Αξία σε τιμές αγοραστή (ΑΕΠ)	816,14	341,39			474,75
Άλλοι καθαροί φόροι παραγωγής	4,15 **				

* Καθαρή αποτίμηση των τουριστικών πακέτων. **Δεν προστίθεται διότι περιλαμβάνεται στα ποσά της παραγωγής και της Προστιθέμενης Αξίας. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εκτίμηση του Λειτουργικού Πλεονάσματος (αν είναι γνωστή η αποζημίωση των εργαζομένων)

Πηγή: Ίδια επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ.

Πίνακας ΔΛΤ 5Κ. Τουριστική απασχόληση των χαρακτηριστικών «κλάδων» του θαλάσσιου τουρισμού, και άλλων κλάδων

	Αριθμός απασχολούμενων	Άλλη απασχόληση	Συνολική απασχόληση	Σύνολο ωρών απασχόλησης	Τουριστικός Δείκτης
Χαρακτηριστικοί «κλάδοι»					
Κρουαζιεροπλοΐα	3.850	0	3.850	10.349	1
Όλοι οι άλλοι κλάδοι:	3.738	0	3.738	10.048	1
Κλάδος Χονδρικού & Λιανικού Εμπορίου και Μεταφοράς	958	0	958	2.575	1
Καύσιμα	0	0	0	0	1
Ενδύματα -Υποδήματα-Δερμάτινα	41	0	41	110	1
Γεύματα (Εστιατόρια-Σνακ μπαρ)	333	0	333	895	1
Τρόφιμα- ποτά	0	0	0	0	1
Προϊόντα καπνού	47	0	47	126	1
Βιβλία-Εφημερίδες-Εντυπα	85	0	85	228	1
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοείου-Κεραμικά-Μπιζού	345	0	345	927	1
Διασκέδαση - Ψυχαγωγία (Θεάματα, Καζίνο)	328	0	328	882	1
Γραφεία Τουρισμού (Εκδρομές σε Αξιοθέατα, Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι)	1.025	0	1.025	2.755	1
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες	0	0	0	0	1
Ταξιδιωτικά Γραφεία	99	0	99	266	1
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία-Ενοικ.Αυτ)	183	0	183	492	1
Ξενοδοχεία - Health spas	81	0	81	218	1
Μοναδικής Χρήσης Αγαθά Διαρκείας	0	0	0	0	1
Όλοι οι υπόλοιποι κλάδοι	213	0	213	573	1
Σύνολο όλων των κλάδων	7.588	0	7.588	20.397	1
Οι εργαζόμενοι στην Κρουαζιεροπλοΐα και στους άλλους κλάδους θεωρήθηκαν ότι έχουν σχέση Πλήρους απασχόλησης			ΩΡΕΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ	ΑΤΟΜΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΩΡΩΝ
Πλήρης Απασχόληση = 48 εβδομάδες X 7 μέρες X 8 ώρες = 2.688		ΠΛΗΡΟΥΣ	2.688	3.850	10.348.800
Μερική Απασχόληση = 21 εβδομάδες X 7 μέρες X 8 ώρες = 1.176		ΜΕΡΙΚΗΣ	1.176		0
<i>Πηγή: Ιδία επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ.</i>					

Πίνακας ΔΛΤ 6Κ. Χαρακτηριστικά των επισκεπτών* Σε τιμές Αγοραστή										
Τουρίστες (Σύνολο 812.100)	Τουρίστες, μη-κάτοικοι (0,92) = 747.132		Τουρίστες - κάτοικοι (0,08) = 64.968						Γενικό σύνολο 812.100	
	Προσωπικές		Προσωπικές		Κρατικές		Επαγγελματικές		Συνολική δαπάνη	Μέση δαπάνη
	Συνολική δαπάνη	Μέση δαπάνη	Συνολική δαπάνη	Μέση δαπάνη	Συνολική δαπάνη	Μέση δαπάνη	Συνολική δαπάνη	Μέση δαπάνη		
Χαρακτηριστικοί «κλάδοι»	,000.000 €	€	,000.000 €	€					,000.000 €	€
Κρουαζιεροπλοΐα	470,71	630,02	40,93	630,02					511,64	630,02
Transfer (Μεταφορά: Χερσαία-Θαλάσσια-Αεροπορική)	0,21	0,28	0,02	0,28					0,23	0,28
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος	59,69	79,89	5,19	79,89					64,88	79,89
Ξενοδοχεία – Health spas	1,38	1,85	0,12	1,85					1,50	1,85
Συνολική κατανάλωση των χαρακτηριστικών «κλάδων»	531,99	712,04	46,26	712,04					578,25	712,04
Άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες στο Πλοίο:										
Καζίνο	4,71	6,30	0,41	6,30					5,12	6,30
Ποτά- Αναψυκτικά	24,06	32,20	2,09	32,20					26,15	32,20
Εκδρομές σε Αξιοθέατα** (Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι,)	47,56	63,66	4,14	63,66					51,70	63,66
Ενδύματα- Υποδήματα	1,80	2,41	0,16	2,41					1,96	2,41
Προϊόντα Καπνού,	1,09	1,47	0,10	1,47					1,19	1,47
Βιβλία-Εφημερίδες-Έντυπα	1,80	2,41	0,16	2,41					1,96	2,41
Είδη Λαϊκής Τέχνης, Μπιζού, Χρυσοχορείου	10,98	14,70	0,96	14,70					11,94	14,70
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	7,84	10,49	0,68	10,49					8,52	10,49
Συνολική κατανάλωση των Άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες στο Πλοίο	99,85	133,65	8,68	133,65					108,54	133,65
Όλοι οι άλλοι κλάδοι:										0,00
Καύσιμα	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00	0,00
Ενδύματα –Υποδήματα-Δερμάτινα	11,66	15,60	1,01	15,60					12,67	15,60
Γεύματα (Εστιάτορεια-Σνακ μπαρ)	25,64	34,32	2,23	34,32					27,87	34,32
Τρόφιμα-ποτά	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00	0,00
Προϊόντα καπνού	6,99	9,36	0,61	9,36					7,60	9,36
Βιβλία-Εφημερίδες-Έντυπα	11,66	15,60	1,01	15,60					12,67	15,60
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχορείου-Κεραμικά-Μπιζού	69,93	93,60	6,08	93,60					76,01	93,60
Διασκέδαση – Ψυχαγωγία (Θεάματα)	18,65	24,96	1,62	24,96					20,27	24,96
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι,)	5,28	7,07	0,46	7,07					5,74	7,07
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00	0,00
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία-Ενοικ.Αυτ)	16,32	21,84	1,42	21,84					17,74	21,84
Ξενοδοχεία – Health spas	4,66	6,24	0,41	6,24					5,07	6,24
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	14,75	19,74	1,28	19,74					16,03	19,74
Σύνολο όλων των Άλλων Κλάδων	185,54	248,34	16,13	248,34					201,67	248,34
Σύνολο Προσωπικής Κατανάλωσης Όλων των Κλάδων	817,38	1.094,02	71,08	1.094,02					888,46	1.094,02
Παραγωγή κλάδου Εμπορίας & Μεταφορών που καταναλώνεται από επιχειρήσεις							5,02		5,02	
Σύνολο Προσωπικής & Επαγγελματικής Κατανάλωσης (Τουριστών & Επιχειρήσεων)									893,48	
*Καταχώρηση σε καθαρή βάση για τους tour operators.										
Πηγή: Ίδια επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ.										

Πίνακας ΔΛΤ 1Υ. Λογαριασμός Παραγωγής των χαρακτηριστικών κλάδων του θαλάσσιου τουρισμού: καθαρή αποτίμηση* (Τρέχουσες τιμές)																				
Χαρακτηριστικοί τουριστικοί «κλάδοι» του θαλάσσιου τουρισμού	Yachting	Ιδιόκτητα Σκάφη αναψυχής	Εστιατόρια (γεύματα)	Τρόφιμα-Ποτά	Μεταφορές	Ταξιδιωτικά Γραφεία	Ξενοδοχεία Health spas	Μοναδικής χρήσης αγαθά διαρκείας	Περιθώριο Κέρδους Εμπορίου και Μεταφορών	Καύσιμα	Ενδύματα Υποδήματα Δερμάτινα	Γραφεία Τουρισμού	Ψυχαγωγία για Διασκέδαση	Προϊόντα καπνού	Βιβλία-Εφημερίδες-Έντυπα	Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοείου-Μπιζού	Ασφαλιστικές Τραπεζικές Ιατρικές Υπηρεσίες	Υπηρεσίες Ναυτικής εργασίας SKIPPERS	Άλλοι κλάδοι	Συνολικό Εγχώριο Προϊόν, ανά αγαθό, σε βασικές τιμές
Παραγωγή (σε βασικές τιμές) Χαρακτηριστικά Αγαθά (Σε εκατομ. €)																				
Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση (Διαμονή + Θαλάσσιο ταξίδι)																				
Ναυλώσεις Σκαφών:	136,07																			136,07
Τεκμαρτό Έσοδο:		1,12																		1,12
Transfer (Μεταφορά: Χερσαία- Θαλάσσια-Αεροπορική)					7,59															7,59
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος						15,36														15,36
Ξενοδοχεία - Health spas							2,96													2,96
Μοναδικής χρήσης αγαθά διαρκείας								1,32												1,32
Συνολική παραγωγή χαρακτηριστικών «κλάδων» του Θ.Τ.	136,07	1,12	0,00	0,00	7,59	15,36	2,96	1,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	164,41
Όλα τα άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες:																				
Συνολικό Περιθώριο Κέρδους : Λιανικού & Χονδρικού εμπορίου & Μεταφοράς									24,81											24,81
Καύσιμα										8,54										8,54
Ενδύματα -Υποδήματα-Δερμάτινα											2,24									2,24
Γεύματα (Εστιατόρια-Σνακ μπαρ)			34,29																	34,29
Τρόφιμα-ποτά				19,98																19,98
Προϊόντα καπνού														1,33						1,33
Βιβλία-Εφημερίδες-Έντυπα															3,43					3,43
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοείου-Κεραμικά-Μπιζού																8,89				8,89

Διασκέδαση - Ψυχαγωγία (Θεάματα)													5,59							5,59
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι,)												9,58								9,58
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες																	1,67			1,67
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία-Ενοικ.Αυτ)				8,67																8,67
Ξενοδοχεία - Health spas							2,29													2,29
Υπηρεσίες Ναυσιπλοίας (Skipper)																		4,88		4,88
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες																			1,88	1,88
Συνολική Παραγωγή Όλων των άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες	0,00	0,00	34,29	19,98	8,67	0,00	2,29	0,00	24,81	8,54	2,24	9,58	5,59	1,33	3,43	8,89	1,67	4,88	1,88	138,07
Συνολική Παραγωγή σε Βασικές Τιμές	136,07	1,12	34,29	19,98	16,26	15,36	5,25	1,32	24,81	8,54	2,24	9,58	5,59	1,33	3,43	8,89	1,67	4,88	1,88	302,48
Ενδιάμεσες Εισροές (σε τιμές αγοραστή)	67,35	0,00	14,43	14,84	5,25	4,62	2,21	0,57	9,85	3,43	1,25	3,09	1,68	0,99	2,08	3,82	0,50	1,47	0,94	138,36
Προστιθέμενη Αξία (σε βασικές τιμές)	68,72	1,12	19,86	5,14	11,01	10,74	3,04	0,75	14,96	5,11	0,98	6,49	3,91	0,34	1,35	5,07	1,17	3,41	0,94	164,12
Αποζημίωση Εργαζομένων	27,32	0,00																		
Μικτό Λειτουργικό Πλεόνασμα	30,35	1,12																		
Άλλοι-καθαροί φόροι Παραγωγής	11,05	0,00																		
Άλλες μεταβλητές																				
Αριθμός Εργαζομένων	8.730	0,00	511	233	229	305	83	18	593	100	26	181	106	16	40	104	32	550	29	11.886
Άλλη Απασχόληση	500																			500
Ώρες εργασίας ('000)	18.101	0,00	1.003	457	449	598	163	35	1.164	196	51	355	208	31	78	204	63	1.079	57	24.294
Ακαθάριστος Σχηματισμός Παγίου Κεφαλαίου ('000)	48.550																			
Μικτή δομή Παγίου Κεφαλαίου ('000)	912.450																			

* Καθαρή αποτίμηση των τουριστικών πακέτων

Πηγή: Ίδια επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ.

Πίνακας ΔΛΤ 2Υ. Τουριστική Προσφορά και Ζήτηση ανά είδος αγαθού και τύπου επισκέπτη: καθαρή βάση,* σε τιμές αγοραστή τρέχουσες τιμές																				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	Προσφορά (σε βασικές τιμές)			Καθαροί φόροι παραγωγής	ΦΠΑ	Περιθώρια Κέρδους Εμπορίου και Μεταφορών	Συνολική προσφορά σε τιμές αγοραστή	Συνολική εγχώρια προσφορά (7-2)	Συνολική εγχώρια χρήση σε τιμές αγοραστή (14+ Όλες οι Άλλες Χρήσεις)	Εγχώρια προσφορά που αποκτάται ανά τύπο επισκέπτη σε τιμές αγοραστή			Συνολική εγχώρια τουριστική ζήτηση (10+11+12+13)	Τουριστική χρήση ως ποσοστό της εγχώριας προσφοράς (14 / 8*100)	Εισαγόμενη Προσφορά αποκτώμενη από:			Συνολική Εισαγόμενη προσφορά από κατοίκους (17+18+19)		
	Εγχώρια παραγωγή	Εισαγωγές	Συνολική Προσφορά							Μη κάτοικοι	Κάτοικοι:				Μη κάτοικοι	Κάτοικοι:				
											Νοικοκυριά	Επιχειρήσεις **	Δημόσιο **			Μη κάτοικοι	Νοικοκυριά	Επιχειρήσεις	Δημόσιο	
Χαρακτηριστικά Αγαθά																				
Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση (Διαμονή + Θαλάσσιο ταξίδι)																				
Ναυλώσεις Σκαφών:	136,07	0,00	136,07	0,00	5,44	0,00	141,51	141,51	141,51	137,27	4,25	0,00	0,00	141,51	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Τεκμαρτό Έσοδο:	1,12	0,00	1,12	0,00	0,04	0,00	1,16	1,16	1,16	0,00	1,16	0,00	0,00	1,16	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Transfer (Μεταφορά: Χερσαία- Θαλάσσια-Αεροπορική)	7,59	0,00	7,59	1,21	0,66	0,00	9,46	9,46	9,46	9,18	0,28	0,00	0,00	9,46	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος	15,36	23,04	38,40	1,92	6,85	0,00	47,17	24,13	24,13	23,41	0,72	0,00	0,00	24,13	100%	22,35	0,69	0,00	0,00	23,04
Ξενοδοχεία - Health spas	2,96	0,00	2,96	0,30	0,24	0,00	3,50	3,50	3,50	3,40	0,11	0,00	0,00	3,50	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Μοναδικής χρήσης αγαθά διάρκειας	1,32	0,00	1,32	0,21	0,26	0,00	1,79	1,79	1,79	1,74	0,05	0,00	0,00	1,79	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Συνολική παραγωγή χαρακτηριστικών «κλάδων» του Θ.Τ.	164,41	23,04	187,45	3,64	13,51	0,00	204,59	181,56	181,56	174,98	6,57	0,00	0,00	181,56	100%	22,35	0,69	0,00	0,00	23,04
Όλα τα άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες:																				
Καύσιμα	8,54	1,87	10,42	5,21	2,07	2,81	20,51	18,64	18,64	18,08	0,56	0,00	0,00	18,64	100%	1,82	0,06	0,00	0,00	1,87
Ενδύματα -Υποδήματα- Δερμάτινα	2,24	1,55	3,79	1,06	0,94	3,53	9,32	7,77	7,77	7,53	0,23	0,00	0,00	7,77	100%	1,51	0,05	0,00	0,00	1,55
Γεύματα (Εσπιατόρια-Σνακ μπαρ)	34,29	0,00	34,29	3,43	4,24	0,00	41,96	41,96	41,96	40,70	1,26	0,00	0,00	41,96	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Τρόφιμα-ποτά	19,98	5,00	24,98	5,50	4,24	7,24	41,96	36,96	36,96	35,86	1,11	0,00	0,00	36,96	100%	4,85	0,15	0,00	0,00	5,00
Προϊόντα καπνού	1,33	0,33	1,67	0,37	0,28	0,48	2,80	2,47	2,47	2,39	0,07	0,00	0,00	2,47	100%	0,32	0,01	0,00	0,00	0,33
Βιβλία-Εφημερίδες-Έντυπα	3,43	1,69	5,12	0,31	0,75	1,28	7,46	5,77	5,77	5,60	0,17	0,00	0,00	5,77	100%	1,64	0,05	0,00	0,00	1,69

Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοιείου-Κεραμικά-Μπιζιού	8,89	5,68	14,57	2,33	2,64	6,56	26,10	20,42	20,42	19,80	0,61	0,00	0,00	20,42	100%	5,51	0,17	0,00	0,00	5,68	
Διασκέδαση - Ψυχαγωγία (Θεάματα)	5,59	0,00	5,59	0,28	0,66	0,00	6,53	6,53	6,53	6,33	0,20	0,00	0,00	6,53	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι,)	9,58	0,00	9,58	0,48	1,13	0,00	11,19	11,19	11,19	10,85	0,34	0,00	0,00	11,19	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες	1,67	0,00	1,67	0,00	0,19	0,00	1,86	1,86	1,86	1,80	0,06	0,00	0,00	1,86	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία-Ενοικ.Αυτ)	8,67	0,00	8,67	1,39	1,13	0,00	11,19	11,19	11,19	10,85	0,34	0,00	0,00	11,19	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Ξενοδοχεία - Health spas	2,29	0,00	2,29	0,23	0,28	0,00	2,80	2,80	2,80	2,72	0,08	0,00	0,00	2,80	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Υπηρεσίες Ναυσιπλοΐας (Skipper)	4,88	0,00	4,88	0,00	0,55	0,00	5,43	5,43	5,43	5,27	0,16	0,00	0,00	5,43	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	1,88	0,00	1,88	0,21	0,28	0,43	2,80	2,80	2,80	2,72	0,08	0,00	0,00	2,80	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Σύνολο Περιθωρίων Εμπορίου & Μεταφοράς						22,33			0,00							0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Κλάδος Εμπορίου & Μεταφοράς	24,81	0,00	24,81	0,31	0,31	-22,33	3,11	3,11	3,11	0,00	0,00	3,11	0,00	3,11	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Σύνολο Όλων των άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες:	138,07	16,13	154,20	21,09	19,72	0,00	195,02	178,89	178,89	170,51	5,27	3,11	0,00	178,89	100%	15,65	0,48	0,00	0,00	16,13	
Σύνολο της οικονομίας	302,48	39,17	341,65	24,73	33,23	22,33	399,61	360,44	360,44	345,49	11,85	3,11	0,00	360,44	100%	37,99	1,18	0,00	0,00	39,17	
Συνολική Τουριστική Κατανάλωση νοικοκυριών (κατοίκων και μη-κατοίκων) Yachting							396,50														
								Η Συνολική Τουριστική Κατανάλωση νοικοκυριών (κατοίκων και μη-κατοίκων) υπολείπεται της παραγωγής κατά την τελική προσφορά του κλάδου Εμπορίας & Μεταφορών, η οποία δεν αφορά τα Περιθώρια αλλά παρεπόμενες υπηρεσίες (αποθήκευση, συσκευασία κλπ) προς τους άλλους κλάδους και αποτελεί ενδιάμεση κατανάλωση των επιχειρήσεων													
* Καθαρή αποτίμηση Τουριστικών πακέτων. ** Ως ενδιάμεση κατανάλωση. Αν τα στοιχεία δεν υπάρχουν αναλυτικά, μπορούν να καταχωρηθούν συνολικά. Πηγή: Ίδια επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ.																					

Πίνακας ΔΛΤ 3Υ . Προσφορά των χαρακτηριστικών κλάδων του θαλάσσιου τουρισμού και άλλων, για την ικανοποίηση της τουριστικής ζήτησης ανά τύπο επισκεπτών: καθαρή βάση* τρέχουσες τιμές							
	1	2	3	4	5	6	7
	Σύνολο εγχώριας προσφοράς	Τουριστική κατανάλωση			Συνολική τουριστική ζήτηση	Τουριστικός Δείκτης	
		Μη-κατοικοί	Κάτοικοι		(2+3+4+5)	(6/1)	
			Νοικοκυριά	Επιχειρήσεις**	Δημόσιο**		
Παραγωγή (σε βασικές τιμές) Χαρακτηριστικά Αγαθά		0,97	0,03	0,00	0,00		
Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση (Διαμονή + Θαλάσσιο ταξίδι)							
Ναυλώσεις Σκαφών:	136,07	131,99	4,08	0,00	0,00	136,07	1,00
Τεκμαρτό Έσοδο:	1,12		1,12	0,00	0,00	1,12	1,00
Transfer (Μεταφορά: Χερσαία-Θαλάσσια- Αεροπορική)	7,59	7,36	0,23	0,00	0,00	7,59	1,00
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος	15,36	14,90	0,46	0,00	0,00	15,36	1,00
Ξενοδοχεία - Health spas	2,96	2,87	0,09	0,00	0,00	2,96	1,00
Μοναδικής χρήσης αγαθά διάρκειας	1,32	1,28	0,04	0,00	0,00	1,32	1,00
Συνολική παραγωγή χαρακτηριστικών «κλάδων» του Θ.Τ.	164,41	158,40	6,01	0,00	0,00	164,41	1,00
Όλα τα άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες:							
Καύσιμα	8,54	8,28	0,26	0,00	0,00	8,54	1,00
Ενδύματα -Υποδήματα-Δερμάτινα	2,24	2,17	0,07	0,00	0,00	2,24	1,00
Γεύματα (Εστιατόρια-Σνακ μπαρ)	34,29	33,26	1,03	0,00	0,00	34,29	1,00
Τρόφιμα-ποτά	19,98	19,38	0,60	0,00	0,00	19,98	1,00
Προϊόντα καπνού	1,33	1,29	0,04	0,00	0,00	1,33	1,00
Βιβλία-Εφημερίδες-Έντυπα	3,43	3,33	0,10	0,00	0,00	3,43	1,00
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοείου-Κεραμικά-Μπιζού	8,89	8,62	0,27	0,00	0,00	8,89	1,00
Διασκέδαση - Ψυχαγωγία (Θεάματα)	5,59	5,42	0,17	0,00	0,00	5,59	1,00
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι,)	9,58	9,29	0,29	0,00	0,00	9,58	1,00
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες	1,67	1,62	0,05	0,00	0,00	1,67	1,00
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία-Ενοικ.Αυτ)	8,67	8,41	0,26	0,00	0,00	8,67	1,00
Ξενοδοχεία - Health spas	2,29	2,22	0,07	0,00	0,00	2,29	1,00
Υπηρεσίες Ναυσιπλοΐας (Skipper)	4,88	4,73	0,15	0,00	0,00	4,88	1,00
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	1,88	1,82	0,06	0,00	0,00	1,88	1,00
Συνολικό Περιθώριο Κέρδους : Λιανικού & Χονδρικού εμπορίου & Μεταφοράς	24,81	21,05	0,65	3,11	0,00	24,81	1,00
Συνολική Παραγωγή Όλων των άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες	138,07	130,91	4,05	3,11	0,00	138,07	1,00
Συνολική Παραγωγή σε Βασικές Τιμές	302,48	289,31	10,06	3,11	0,00	302,48	1,00
ΦΠΑ (Χαρακτηρ. Κλάδων)***	13,51	13,06	0,45	0,00	0,00	13,51	1,00
ΦΠΑ (των άλλων αγαθών) (Μ.Ο. 8%,6%,18%,13%= 11,25%)	19,72	19,13	0,59	0,00	0,00	19,72	1,00
ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	24,73	23,99	0,74	0,00	0,00	24,73	
Σύνολο	360,44	345,49	11,84	3,11	0,00	360,44	1,00
Άλλοι καθαροί φόροι παραγωγής****	11,05						

* Καθαρή αποτίμηση των τουριστικών πακέτων. ** Ως ενδιάμεση κατανάλωση. Αν τα στοιχεία δεν υπάρχουν αναλυτικά, μπορούν να καταχωρηθούν συνολικά. *** Ο ΦΠΑ για το τεκμαρτό έσοδο (0,04) αφαιρείται από τους μη-κατοίκους και προστίθεται στη στήλη των κατοίκων **** Δεν προστίθεται διότι περιλαμβάνεται στα ποσά της παραγωγής και της Προστιθέμενης Αξίας. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εκτίμηση του Λειτουργικού Πλεονάσματος (αν είναι γνωστή η αποζημίωση των εργαζομένων)

Πηγή: Ίδια επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ.

Πίνακας ΔΛΤ 4Υ. Προστιθέμενη Αξία Τουρισμού των χαρακτηριστικών «κλάδων» του θαλάσσιου τουρισμού, και άλλων κλάδων: καθαρή βάση* τρέχουσες τιμές					
	Παραγωγή (σε βασικές τιμές)	Ενδιάμεση κατανάλωση (σε τιμές αγοραστή)	Προστιθέμενη αξία (σε βασικές τιμές)	Τουριστικός Δείκτης	Προστιθέμενη Αξία Τουρισμού (σε τιμές αγοραστή)
Παραγωγή (σε βασικές τιμές) Χαρακτηριστικά Αγαθά					
Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση (Διαμονή + Θαλάσσιο ταξίδι)					
Ναυλώσεις Σκαφών:	136,07	67,35	68,72	1,00	68,72
Τεκμαρτό Έσοδο:	1,12	0,00	1,12	1,00	1,12
Transfer (Μεταφορά: Χερσαία- Θαλάσσια- Αεροπορική)	7,59	2,45	5,14	1,00	5,14
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος	15,36	4,62	10,74	1,00	10,74
Ξενοδοχεία - Health spas	2,96	1,25	1,71	1,00	1,71
Μοναδικής χρήσης αγαθά διαρκείας	1,32	0,57	0,75	1,00	0,75
Συνολική παραγωγή χαρακτηριστικών «κλάδων» του Θ.Τ.	164,41	76,23	88,18	1,00	88,18
Όλα τα άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες:					
Καύσιμα	8,54	3,43	5,11	1,00	5,11
Ενδύματα -Υποδήματα-Δερμάτινα	2,24	1,25	0,98	1,00	0,98
Γεύματα (Εσπιατόρια-Σνακ μπαρ)	34,29	14,43	19,86	1,00	19,86
Τρόφιμα-ποτά	19,98	14,84	5,14	1,00	5,14
Προϊόντα καπνού	1,33	0,99	0,34	1,00	0,34
Βιβλία-Εφημερίδες-Έντυπα	3,43	2,08	1,35	1,00	1,35
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοείου- Κεραμικά-Μπιζού	8,89	3,82	5,07	1,00	5,07
Διασκέδαση - Ψυχαγωγία (Θεάματα)	5,59	1,68	3,91	1,00	3,91
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία- Αρχαιολ.Χώροι,)	9,58	3,09	6,49	1,00	6,49
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες	1,67	0,50	1,17	1,00	1,17
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία- Ενοικ.Αυτ)	8,67	2,80	5,87	1,00	5,87
Ξενοδοχεία - Health spas	2,29	0,96	1,33	1,00	1,33
Υπηρεσίες Ναυσιπλοΐας (Skipper)	4,88	1,47	3,41	1,00	3,41
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	1,88	0,94	0,94	1,00	0,94
Συνολικό Περιθώριο Κέρδους : Λιανικού & Χονδρικού εμπορίου & Μεταφοράς	24,81	9,85	14,96	1,00	14,96
Συνολική Παραγωγή Όλων τω άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες	138,07	62,14	75,93	1,00	75,93
Συνολική Παραγωγή σε Βασικές Τιμές	302,48	138,36	164,12	1,00	164,12
ΦΠΑ (Χαρακτηρ. Κλάδων)	13,51				13,51
ΦΠΑ (των άλλων αγαθών) (Μ.Ο. 11,25%)	19,72				19,72
ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	24,73				24,73
ΣΥΝΟΛΑ Παραγωγή σε τιμές αγοραστή Προστιθέμενη Αξία σε τιμές αγοραστή (ΑΕΠ)	360,44	138,36			222,08
Άλλοι καθαροί φόροι παραγωγής****	11,05				

* Καθαρή αποτίμηση των τουριστικών πακέτων. **Δεν προστίθεται διότι περιλαμβάνεται στα ποσά της παραγωγής και της Προστιθέμενης Αξίας. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εκτίμηση του Λειτουργικού Πλεονάσματος (αν είναι γνωστή η αποζημίωση των εργαζομένων)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ.

Πίνακας ΔΛΤ 5Υ . Τουριστική απασχόληση των χαρακτηριστικών «κλάδων» του θαλάσσιου τουρισμού, και άλλων κλάδων

	Αριθμός απασχολούμενων	Άλλη απασχόληση	Συνολική απασχόληση	Σύνολο ωρών απασχόλησης	Τουριστικός Δείκτης
Χαρακτηριστικοί «κλάδοι»					
Yachting	8.730	500	9.230	18.101	1
Όλοι οι άλλοι κλάδοι:	3.156		3.156	6.193	1
Χονδρικό & Λιανικό εμπόριο και Μεταφορές	593		593	1.164	1
Καύσιμα	100		100	196	1
Ενδύματα -Υποδήματα-Δερμάτινα	26		26	51	1
Εστιατόρια-Σνακ μπαρ	511		511	1.003	1
Τρόφιμα- ποτά	233		233	457	1
Προϊόντα καπνού	16		16	31	1
Βιβλία-Εφημερίδες-Έντυπα	40		40	78	1
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχορείου-Κεραμικά-Μπιζού-	104		104	204	1
Διασκέδαση - Ψυχαγωγία (Θεάματα)	106		106	208	1
Γραφεία Τουρισμού (Εκδρομές σε Αξιοθέατα, Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι)	181		181	355	1
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες	32		32	63	1
Ταξιδιωτικά Γραφεία	305		305	598	1
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία-Ενοικ.Αυτ)	229		229	449	1
Ξενοδοχεία - Health spas	83		83	163	1
Μοναδικής Χρήσης Αγαθά Διαρκείας	18		18	35	1
Υπηρεσίες Ναυσιπλοΐας (Skipper)	550		550	1.079	1
Όλοι οι υπόλοιποι κλάδοι	29		29	57	1
Σύνολο όλων των κλάδων	11.886	500	12.386	24.294	1
Για όλους τους άλλους κλάδους Με Πλήρη Απασχόληση εκτιμήθηκε το 52% των απασχολούμενων και με Μερική Απασχόληση το 48%.					
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΥΣ ΣΤΟ YACHTING			ΩΡΕΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ	ΑΤΟΜΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΩΡΩΝ
Πλήρης Απασχόληση= 48 εβδομάδες X 7 μέρες X 8 ώρες = 2.688		ΠΛΗΡΟΥΣ	2.688	4.793	12.883.584
Μερική Απασχόληση= 21 εβδομάδες X 7 μέρες X 8 ώρες = 1.176		ΜΕΡΙΚΗΣ	1.176	4.437	5.217.912
		ΣΥΝΟΛΟ		9.230	18.101.496
Πηγή: Ιδία επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ.					

Πίνακας ΔΛΤ 6Υ. Χαρακτηριστικά των επισκεπτών*										
Τουρίστες										
	Τουρίστες, μη-κάτοικοι 227.193		Τουρίστες κάτοικοι 7.027						Σύνολο 234.219	
	Προσωπικές		Προσωπικές		Κρατικές		Επαγγελματικές		Συνολική δαπάνη	Μέση δαπάνη
	Συνολική δαπάνη	Μέση δαπάνη	Συνολική δαπάνη	Μέση δαπάνη	Συνολική δαπάνη	Μέση δαπάνη	Συνολική δαπάνη	Μέση δαπάνη	234.219	
Χαρακτηριστικοί «κλάδοι»	,000.000 €	€	,000.000 €	€					,000.000 €	€
Yachting										
Ναυλώσεις Σκαφών:	137,26 €	604,18 €	4,25 €	604,18 €					141,51	604,18 €
Έσοδο: Τεκμαρτό		0,00 €	1,16 €	165,09 €					1,16	4,95 €
Transfer (Μεταφορά: Χερσαία- Θαλάσσια-Αεροπορική)	137,26 €	604,18 €	5,41 €	769,26 €					142,67 €	609,13 €
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος	9,18 €	40,39 €	0,28 €	40,39 €					9,46	40,39 €
Ξενοδοχεία – Health spas	45,75 €	201,39 €	1,42 €	201,39 €					47,17	201,39 €
Μοναδικής χρήσης αγαθά διαρκείας	3,40 €	14,94 €	0,11 €	14,94 €					3,50	14,94 €
Συνολική κατανάλωση χαρακτηριστικών «κλάδων» του Θ.Τ.	1,74 €	7,64 €	0,05 €	7,64 €					1,79	7,64 €
Όλοι οι άλλοι κλάδοι:	197,33 €	868,55 €	7,26 €	1.033,63 €					204,59	873,50 €
Καύσιμα	19,89 €	87,57 €	0,62 €	87,57 €					20,51	87,57 €
Ενδύματα –Υποδήματα-Δερμάτινα	9,04 €	39,79 €	0,28 €	39,79 €					9,32	39,79 €
Εστιατόρια-Σνακ μπαρ	40,70 €	179,15 €	1,26 €	179,15 €					41,96	179,15 €
Τρόφιμα-ποτά	40,70 €	179,15 €	1,26 €	179,15 €					41,96	179,15 €
Προϊόντα καπνού	2,72 €	11,95 €	0,08 €	11,95 €					2,80	11,95 €
Βιβλία-Εφημερίδες-Έντυπα	7,24 €	31,85 €	0,22 €	31,85 €					7,46	31,85 €
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοείου-Κεραμικά-Μπιζού	25,32 €	111,43 €	0,78 €	111,43 €					26,10	111,43 €
Διασκέδαση – Ψυχαγωγία (Θεάματα)	6,33 €	27,88 €	0,20 €	27,88 €					6,53	27,88 €
Εκδρομές σε Αξιοθέατα** (Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι.)	10,85 €	47,78 €	0,34 €	47,78 €					11,19	47,78 €
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες	1,80 €	7,94 €	0,06 €	7,94 €					1,86	7,94 €
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία-Ενοικ.Αυτ)	10,85 €	47,78 €	0,34 €	47,78 €					11,19	47,78 €
Ξενοδοχεία – Health spas	2,72 €	11,95 €	0,08 €	11,95 €					2,80	11,95 €
Υπηρεσίες Ναυσιπλοίας (Skipper)	5,27 €	23,18 €	0,16 €	23,18 €					5,43	23,18 €
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	2,72 €	11,95 €	0,08 €	11,95 €					2,80	11,95 €
Σύνολο όλων των άλλων κλάδων	186,15	819,36 €	5,76 €	819,36 €					191,91	819,36 €
Σύνολο Προσωπικής Κατανάλωσης Όλων των Κλάδων	383,48 €	1.687,91 €	13,02 €	1.852,99 €					396,50 €	1.692,86 €
Παραγωγή κλάδου Εμπορίας & Μεταφορών που καταναλώνεται από επιχειρήσεις							3,11€		3,11€	
Σύνολο Προσωπικής & Επαγγελματικής Κατανάλωσης (Τουριστών & Επιχειρήσεων)									399,61€	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ.

Πίνακας ΔΛΤ 1ΠΤΝ. Λογαριασμός Παραγωγής των χαρακτηριστικών κλάδων του θαλάσσιου τουρισμού: καθαρή αποτίμηση*																		
	Παράκτια Τουριστική Ναυσι- πλοΐα	Εστιατό- ρια (γεύματα)	Μεταφο- ρές	Ταξιδιω- τικά Γραφεία	Τρόφιμα- Ποτά	Γραφεία Τουρισμού	Ψυχαγω- γία Διασκέδα- ση	Ξενοδο- χεία Health spas	Μοναδικής χρήσης αγαθά διαρκείας	Περιθώριο Κέρδους Εμπορίου και Μεταφο- ρών	Καύσιμα	Ενδύματα- Υποδή- ματα	Προϊόντα καπνού	Βιβλία- Εφημερί- δες Έντυ- πα	Είδη Λαϊκής Τέχνης Χρυσοχο- είου Μπιζού	Ασφαλι- στικές Τραπεζι- κές Υπηρεσίες	Όλοι οι Άλλοι κλάδοι	Συνολικό Εγγώριο Προϊόν, ανά αγαθό, σε βασικές τιμές
Παραγωγή (σε βασικές τιμές) Χαρακτηριστικά Αγαθά																		
Ημερήσιες Θαλάσσιες Εκδρομές	49,21																	49,21
Γεύματα (Πικ-νικ, Beach Party) (καταχωρείται στα Εστιατόρια διότι προσφέρονται ως γεύματα & υποκαθιστούν τα εστιατόρια)		3,55																3,55
Transfer (Μεταφορά: Χερσαία- Θαλάσσια- Αεροπορική)			4,81															4,81
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος				7,08														7,08
Τρόφιμα - ποτά					2,38													2,38
Συνολικό Περιθώριο Κέρδους : Λιανικού & Χονδρικού εμπορίου & Μεταφοράς										0,96								0,96
Συνολική παραγωγή χαρακτηριστικών «κλάδων» του Θ.Τ.	49,21	3,55	4,81	7,08	2,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,96	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,99
Όλα τα άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες:																		
Συνολικό Περιθώριο Κέρδους : Λιανικού & Χονδρικού εμπορίου & Μεταφοράς										10,44								10,44
Καύσιμα											0,42							0,42
Ενδύματα -Υποδήματα- Δερμάτινα Είδη												1,44						1,44
Γεύματα (Εστιατόρια-Σνακ μπαρ)		22,06																22,06
Τρόφιμα - ποτά		10,62																10,62

Προϊόντα καπνού														1,90					1,90
Βιβλία-Εφημερίδες-Εντυπα															2,30				2,30
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοείου-Κεραμικά-Μπιζού																6,13			6,13
Διασκέδαση - Ψυχαγωγία (Θεάματα)						5,14													5,14
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι,)					7,70														7,70
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες																0,45			0,45
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία-Ενοικ.Αυτ)			3,87																3,87
Μοναδικής χρήσης αγαθά διάρκειας									0,51										0,51
Ξενοδοχεία - Health spas								0,41											0,41
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες																		2,35	2,35
Συνολική Παραγωγή Όλων των άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες	0,00	32,69	3,87	0,00	0,00	7,70	5,14	0,41	0,51	10,44	0,42	1,44	1,90	2,30	6,13	0,45	2,35	75,75	
Συνολική Παραγωγή σε Βασικές Τιμές	49,21	36,24	8,69	7,08	2,38	7,70	5,14	0,41	0,51	11,40	0,42	1,44	1,90	2,30	6,13	0,45	2,35	143,74	
Ενδιάμεσες Εισροές (σε τιμές καταναλωτή)	12,70	19,35	2,80	2,13	1,77	2,49	1,54	0,17	0,22	4,52	0,17	0,81	1,41	1,39	2,63	0,14	1,17	55,42	
Προστιθέμενη Αξία (σε βασικές τιμές)	36,51	16,88	5,88	4,95	0,61	5,22	3,59	0,24	0,29	6,87	0,25	0,63	0,49	0,91	3,50	0,31	1,17	88,32	
Αποζημίωση Εργαζομένων	29,69																		29,69
Μικτό Λειτουργικό Πλεόνασμα	6,17																		6,17
Άλλοι-καθαροί φόροι Παραγωγής	0,65																		0,65
Άλλες μεταβλητές																			0,00
Αριθμός Εργαζομένων	2.090	540	114	134	28	146	97	6	6	272	5	17	22	27	71	9	35	3.619	
Άλλη Απασχόληση	900																		900
Ώρες εργασίας (000)	3.788	1.043	220	259	54	282	187	12	12	526	10	33	43	52	137	17	68	6.742	
Ακαθάριστος Σχηματισμός Παγίου Κεφαλαίου ('000)	10.000																		
Μικτή δομή Παγίου Κεφαλαίου ('000)	238.300																		

* Καθαρή αποτίμηση των τουριστικών πακέτων

Πηγή: Ιδία επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ.

Πίνακας ΔΛΤ 2ΠΤΝ. Τουριστική Προσφορά και Ζήτηση ανά είδος αγαθού και τύπου επισκέπτη: καθαρή βάση,* σε τιμές αγοραστή τρέχουσες τιμές

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	Προσφορά (σε βασικές τιμές)			Καθαροί φόροι παραγωγής	ΦΠΑ	Περιθώρια Κέρδους Εμπορίου και Μεταφορών	Συνολική προσφορά σε τιμές αγοραστή	Συνολική εγχώρια προσφορά (7-2)	Συνολική εγχώρια χρήση σε τιμές αγοραστή (14+Όλες οι Άλλες Χρήσεις)	Εγχώρια Προσφορά που αποκτάται ανά τύπο επισκέπτη σε τιμές αγοραστή			Συνολική εγχώρια τουριστική ζήτηση (10+11+12 + 13)	Τουριστική χρήση ως ποσοστό της εγχώριας προσφοράς (14 / 8*100)	Εισαγόμενη Προσφορά αποκτώμενη από:			Συνολική Εισαγόμενη προσφορά αποκτώμενη από κατοίκους (17+18+19)		
	Εγχώρια παραγωγή	Εισαγωγές	Συνολική Προσφορά							Μη κάτοικοι	Κάτοικοι:				Μη κάτοικοι	Κάτοικοι:				
											Νοικοκυριά	Επιχειρήσεις**	Δημόσιο**			Νοικοκυριά	Επιχειρήσεις	Δημόσιο		
Χαρακτηριστικά Αγαθά																				
Ημερήσιες Θαλάσσιες Εκδρομές	49,21	0,00	49,21	2,40	3,69	0,00	55,30	55,30	55,30	49,77	5,53	0,00	0,00	55,30	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Γεύματα (Πικ-νικ, Beach Party) (καταχωρείται στα Εστιατόρια διότι προσφέρονται ως γεύματα & υποκαθιστούν τα εστιατόρια)	3,55	0,00	3,55	0,36	0,29	0,00	4,20	4,20	4,20	3,78	0,42	0,00	0,00	4,20	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Transfer (Μεταφορά: Χερσαία- Θαλάσσια- Αεροπορική)	4,81	0,00	4,81	0,77	0,42	0,00	6,00	6,00	6,00	5,40	0,60	0,00	0,00	6,00	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος	7,08	0,00	7,08	0,35	1,26	0,00	8,70	8,70	8,70	7,83	0,87	0,00	0,00	8,70	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Τρόφιμα - ποτά	2,38	0,60	2,98	0,65	0,51	0,86	5,00	4,40	4,40	3,96	0,44	0,00	0,00	4,40	100%	0,54	0,06	0,00	0,00	0,60
Σύνολο Περιθωρίων Εμπορίου & Μεταφοράς						0,86			0,00							0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Κλάδος Εμπορίου και Μεταφοράς	0,96	0,00	0,96	0,01	0,01	-0,86	0,12	0,12	0,12	0,00	0,00	0,12	0,00	0,12	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Συνολική παραγωγή χαρακτηριστικών «κλάδων» του Θ.Τ.	67,99	0,60	68,59	4,55	6,18	0,00	79,32	78,73	78,73	70,74	7,87	0,12	0,00	78,73	100%	0,54	0,06	0,00	0,00	0,60
Όλα τα άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες:																				

Καύσιμα	0,42	0,09	0,51	0,25	0,10	0,14	1,00	0,91	0,91	0,82	0,09	0,00	0,00	0,91	100%	0,08	0,01	0,00	0,00	0,09
Ενδύματα -Υποδήματα-Δερμάτινα Είδη	1,44	1,00	2,44	0,68	0,61	2,27	6,00	5,00	5,00	4,50	0,50	0,00	0,00	5,00	100%	0,90	0,10	0,00	0,00	1,00
Γεύματα (Εσπιατόρια-Σνακ μπαρ)	22,06	0,00	22,06	2,21	2,73	0	27,00	27,00	27,00	24,30	2,70	0,00	0,00	27,00	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Τρόφιμα - ποτά	10,62	0,00	10,62	1,06	1,31	0	13,00	13,00	13,00	11,70	1,30	0,00	0,00	13,00	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Προϊόντα καπνού	1,90	0,48	2,38	0,52	0,40	0,69	4,00	3,52	3,52	3,17	0,35	0,00	0,00	3,52	100%	0,43	0,05	0,00	0,00	0,48
Βιβλία-Εφημερίδες-Εντυπα	2,30	1,13	3,43	0,21	0,51	0,86	5,00	3,87	3,87	3,48	0,39	0,00	0,00	3,87	100%	1,02	0,11	0,00	0,00	1,13
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοείου-Κεραμικά-Μπιζού	6,13	3,92	10,05	1,61	1,82	4,52	18,00	14,08	14,08	12,67	1,41	0,00	0,00	14,08	100%	3,53	0,39	0,00	0,00	3,92
Διασκέδαση - Ψυχαγωγία (Θεάματα)	5,14	0,00	5,14	0,26	0,61	0,00	6,00	6,00	6,00	5,40	0,60	0,00	0,00	6,00	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι,)	7,70	0,00	7,70	0,39	0,91	0,00	9,00	9,00	9,00	8,10	0,90	0,00	0,00	9,00	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες	0,45	0,00	0,45	0,00	0,05	0,00	0,50	0,50	0,50	0,45	0,05	0,00	0,00	0,50	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία-Ενοικ.Αυτ)	3,87	0,00	3,87	0,62	0,51	0,00	5,00	5,00	5,00	4,50	0,50	0,00	0,00	5,00	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Μοναδικής χρήσης αγαθά διαρκείας	0,51	0,33	0,84	0,13	0,15	0,38	1,50	1,17	1,17	1,06	0,12	0,00	0,00	1,17	100%	0,29	0,03	0,00	0,00	0,33
Ξενοδοχεία - Health spas	0,41	0,00	0,41	0,04	0,05	0,00	0,50	0,50	0,50	0,45	0,05	0,00	0,00	0,50	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	2,35	0,00	2,35	0,26	0,35	0,54	3,50	3,50	3,50	3,15	0,35	0,00	0,00	3,50	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Σύνολο Περιθωρίων Εμπορίου & Μεταφοράς						9,39				0,00						0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Κλάδος Εμπορίου & Μεταφοράς	10,44	0,00	10,44	0,13	0,13	-9,39	1,31	1,31	1,31	0,00	0,00	1,31	0,00	1,31	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Σύνολο Όλων των άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες:	75,75	6,95	82,69	8,37	10,25	0,00	101,31	94,37	94,37	83,75	9,31	1,31	0,00	94,37	100%	6,25	0,69	0,00	0,00	6,95
Σύνολο της οικονομίας	143,74	7,54	151,28	12,92	16,43	10,26	180,64	173,09	173,09	154,49	17,18	1,44	0,00	173,09	100%	6,79	0,75	0,00	0,00	7,54
Συνολική Τουριστική Κατανάλωση νοικοκυριών (κατοίκων και μη-κατοίκων) Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας							179,20	Η Συνολική Τουριστική Κατανάλωση νοικοκυριών (κατοίκων και μη-κατοίκων) υπολείπεται της παραγωγής κατά την τελική προσφορά του κλάδου Εμπορίας & Μεταφορών, η οποία δεν αφορά τα Περιθώρια αλλά παρεπόμενες υπηρεσίες (αποθήκευση, συσκευασία κλπ) προς τους άλλους κλάδους και αποτελεί ενδιάμεση κατανάλωση των επιχειρήσεων												
* Καθαρή αποτίμηση Τουριστικών πακέτων. ** Ως ενδιάμεση κατανάλωση. Αν τα στοιχεία δεν υπάρχουν αναλυτικά, μπορούν να καταχωρηθούν συνολικά.																				
Πηγή: Ιδία επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ.																				

Πίνακας ΔΛΤ 3ΠΤΝ. Προσφορά των χαρακτηριστικών κλάδων του θαλάσσιου τουρισμού και άλλων, για την ικανοποίηση της τουριστικής ζήτησης ανά τύπο επισκεπτών: καθαρή βάση* τρέχουσες τιμές							
	1	2	3	4	5	6	7
		Τουριστική κατανάλωση				Συνολική τουριστική ζήτηση	Τουριστικός Δείκτης
		Μη-κάτοικοι	Κάτοικοι			(2+3+4+5)	(6/1)
Παραγωγή (σε βασικές τιμές) Χαρακτηριστικά Αγαθά	Σύνολο εγχώριας προσφοράς		Νοικοκυριά	Επιχειρήσεις**	Δημόσιο**		
Ημερήσιες Θαλάσσιες Εκδρομές	49,21	44,29	4,92	0,00	0,00	49,21	1,00
Γεύματα (Πικ-νικ, Beach Party) (καταχωρείται στα Εστιατόρια διότι προσφέρονται ως γεύματα & υποκαθιστούν τα εστιατόρια)	3,55	3,20	0,36	0,00	0,00	3,55	1,00
Transfer (Μεταφορά: Χερσαία-Θαλάσσια- Αεροπορική)	4,81	4,33	0,48	0,00	0,00	4,81	1,00
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος	7,08	6,37	0,71	0,00	0,00	7,08	1,00
Τρόφιμα - ποτά	2,38	2,14	0,24	0,00	0,00	2,38	1,00
Κλάδος Χονδρικού & Λιανικού Εμπορίου και Μεταφοράς	0,96	0,75	0,08	0,12	0,00	0,96	1,00
Συνολική παραγωγή χαρακτηριστικών «κλάδων» του Θ.Τ.	67,99	61,08	6,79	0,12	0,00	67,99	1,00
Όλα τα άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες:							
Καύσιμα	0,42	0,37	0,04	0,00	0,00	0,42	1,00
Ενδύματα -Υποδήματα- Δερμάτινα Είδη	1,44	1,30	0,14	0,00	0,00	1,44	1,00
Γεύματα (Εστιατόρια-Σνακ μπαρ)	22,06	19,86	2,21	0,00	0,00	22,06	1,00
Τρόφιμα - ποτά	10,62	9,56	1,06	0,00	0,00	10,62	1,00
Προϊόντα καπνού	1,90	1,71	0,19	0,00	0,00	1,90	1,00
Βιβλία-Εφημερίδες-Εντυπα	2,30	2,07	0,23	0,00	0,00	2,30	1,00
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοείου-Κεραμικά-Μπιζιού	6,13	5,52	0,61	0,00	0,00	6,13	1,00
Διασκέδαση - Ψυχαγωγία (Θεάματα)	5,14	4,62	0,51	0,00	0,00	5,14	1,00
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι,)	7,70	6,93	0,77	0,00	0,00	7,70	1,00
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες	0,45	0,40	0,04	0,00	0,00	0,45	1,00
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία-Ενοικ.Αυτ)	3,87	3,49	0,39	0,00	0,00	3,87	1,00
Μοναδικής χρήσης αγαθά διάρκειας	0,51	0,46	0,05	0,00	0,00	0,51	1,00
Ξενοδοχεία - Health spas	0,41	0,37	0,04	0,00	0,00	0,41	1,00
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	2,35	2,11	0,23	0,00	0,00	2,35	1,00
Κλάδος Λιανικού & Χονδρικού εμπορίου & Μεταφοράς	10,44	8,21	0,91	1,31	0,00	10,44	1,00
Σύνολο Όλων των άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες:	75,75	66,99	7,44	1,31	0,00	75,75	1,00
Συνολική Παραγωγή σε Βασικές Τιμές	143,74	128,07	14,23	1,44	0,00	143,74	1,00
ΦΠΑ (Χαρακτηρ. Κλάδων)	6,18	5,57	0,62	0,00	0,00	6,18	1,00
ΦΠΑ (των άλλων αγαθών) (Μ.Ο. 8%,6%,18%,13%= 11,25%)	10,25	9,22	1,02	0,00	0,00	10,25	1,00
Σύνολο	160,17	142,86	15,87	1,44	0,00	160,17	1,00
ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	12,92	11,62	1,29	0,00	0,00	12,92	1,00
ΣΥΝΟΛΟ	173,09	154,49	17,17	1,44		173,09	1,00
Άλλοι καθαροί φόροι παραγωγής***	0,65						

* Καθαρή αποτίμηση των τουριστικών πακέτων. ** Ως ενδιάμεση κατανάλωση. Αν τα στοιχεία δεν υπάρχουν αναλυτικά, μπορούν να καταχωρηθούν συνολικά. ***Δεν προστίθεται διότι περιλαμβάνεται στα ποσά της παραγωγής και της Προστιθέμενης Αξίας. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εκτίμηση του Λειτουργικού Πλεονάσματος (αν είναι γνωστή η αποζημίωση των εργαζομένων)

Πηγή: Ίδια επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ.

Πίνακας ΔΛΤ 4.ΠΤΝ. Προστιθέμενη Αξία Τουρισμού των χαρακτηριστικών «κλάδων» του θαλάσσιου τουρισμού, και άλλων κλάδων: καθαρή βάση * τρέχουσες τιμές

	Παραγωγή (σε βασικές τιμές)	Ενδιάμεση κατανάλωση (σε τιμές αγοραστή)	Προστιθέμενη αξία (σε βασικές τιμές)	Τουριστικός Δείκτης	Προστιθέμενη Αξία Τουρισμού (σε τιμές αγοραστή)
Παραγωγή (σε βασικές τιμές) Χαρακτηριστικά Αγαθά					
Ημερήσιες Θαλάσσιες Εκδρομές	49,21	12,70	36,51	1,00	36,51
Γεύματα (Πικ-νικ, Beach Party) (καταχωρείται στα Εστιατόρια διότι προσφέρονται ως γεύματα & υποκαθιστούν τα εστιατόρια)	3,55	2,18	1,37	1,00	1,37
Transfer (Μεταφορά: Χερσαία- Θαλάσσια- Αεροπορική)	4,81	1,55	3,26	1,00	3,26
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος	7,08	2,13	4,95	1,00	4,95
Τρόφιμα- ποτά	2,38	1,77	0,61	1,00	0,61
Συνολικό Περιθώριο Κέρδους : Λιανικού & Χονδρικού εμπορίου & Μεταφοράς	0,96	0,38	0,58	1,00	0,58
Συνολική παραγωγή χαρακτηριστικών «κλάδων» του Θ.Τ.	67,99	20,71	47,28	1,00	47,28
Όλα τα άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες:					
Καύσιμα	0,42	0,17	0,25	1,00	0,25
Ενδύματα -Υποδήματα- Δερμάτινα Είδη	1,44	0,81	0,63	1,00	0,63
Γεύματα (Εστιατόρια-Σνακ μπαρ)	22,06	9,29	12,78	1,00	12,78
Τρόφιμα- ποτά	10,62	7,89	2,73	1,00	2,73
Προϊόντα καπνού	1,90	1,41	0,49	1,00	0,49
Βιβλία-Εφημερίδες-Έντυπα	2,30	1,39	0,91	1,00	0,91
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοείου- Κεραμικά-Μπιζού	6,13	2,63	3,50	1,00	3,50
Διασκέδαση - Ψυχαγωγία (Θεάματα)	5,14	1,54	3,59	1,00	3,59
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία- Αρχαιολ.Χώροι.)	7,70	2,49	5,22	1,00	5,22
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες	0,45	0,14	0,31	1,00	0,31
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία-Ενοικ.Αυτ)	3,87	1,25	2,62	1,00	2,62
Μοναδικής χρήσης αγαθά διάρκειας	0,51	0,22	0,29	1,00	0,29
Ξενοδοχεία - Health spas	0,41	0,17	0,24	1,00	0,24
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	2,35	1,17	1,17	1,00	1,17
Συνολικό Περιθώριο Κέρδους : Λιανικού & Χονδρικού εμπορίου & Μεταφοράς	10,44	4,14	6,29	1,00	6,29
Συνολική Παραγωγή Όλων των άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες	75,75	34,72	41,03	1,00	41,03
Συνολική Παραγωγή σε Βασικές Τιμές	143,74	55,43	88,31	1,00	88,31
ΦΠΑ (Χαρακτηρ. Κλάδων)	6,18				6,18
ΦΠΑ (των άλλων αγαθών) (Μ.Ο. 8%,6%,18%,13%= 11,25%)	10,25				10,25
ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	12,92	2,40			10,52
ΣΥΝΟΛΟ	173,09	57,83			115,26
Άλλοι καθαροί φόροι παραγωγής**	0,65				
* Καθαρή αποτίμηση των τουριστικών πακέτων. **Δεν προστίθεται διότι περιλαμβάνεται στα ποσά της παραγωγής και της Προστιθέμενης Αξίας. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εκτίμηση του Λειτουργικού Πλεονάσματος (αν είναι γνωστή η αποζημίωση των εργαζομένων)					
Πηγή: Ιδία επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ.					

Πίνακας ΔΛΤ 5.ΠΤΝ Τουριστική απασχόληση των χαρακτηριστικών «κλάδων» του θαλάσσιου τουρισμού, και άλλων κλάδων

	Αριθμός απασχολούμενων	Άλλη απασχόληση	Συνολική απασχόληση	Σύνολο ωρών απασχόλησης (000)	Τουριστικός Δείκτης
Χαρακτηριστικοί «κλάδοι»					
Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία	2.090	900	2.990	3.788	1
Όλοι οι άλλοι κλάδοι:	1.529		1.529	2.954	1
Χονδρικό & Λιανικό εμπόριο και Μεταφορές	272		272	526	1
Καύσιμα	5		5	10	1
Ενδύματα -Υποδήματα-Δερμάτινα	17		17	33	1
Εστιατόρια-Σνακ μπαρ	540		540	1.043	1
Τρόφιμα- ποτά	28		28	54	1
Προϊόντα καπνού	22		22	43	1
Βιβλία-Εφημερίδες-Εντυπα	27		27	52	1
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοείου-Κεραμικά-Μπιζού	71		71	137	1
Διασκέδαση - Ψυχαγωγία (Θεάματα)	97		97	187	1
Γραφεία Τουρισμού (Εκδρομές σε Αξιοθέατα, Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι)	146		146	282	1
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες	9		9	17	1
Ταξιδιωτικά Γραφεία	134		134	259	
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία-Ενοικ.Αυτ)	114		114	220	1
Μοναδικής χρήσης αγαθά διαρκείας	6		6	12	1
Ξενοδοχεία - Health spas	6		6	12	1
Όλοι οι υπόλοιποι κλάδοι	35		35	68	1
Σύνολο όλων των κλάδων	3.619	900	4.519	6.742	1
Για όλους τους άλλους κλάδους Με Πλήρη Απασχόληση εκτιμήθηκε το 50% των απασχολούμενων και με Μερική Απασχόληση το 50%.					
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΥΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ			ΩΡΕΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ	ΑΤΟΜΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΩΡΩΝ
Πλήρης Απασχόληση= 48 εβδομάδες X 7 μέρες X 8 ώρες = 2.688		ΠΛΗΡΟΥΣ	2.688	180	483.840
Μερική Απασχόληση= 21 εβδομάδες X 7 μέρες X 8 ώρες = 1.176		ΜΕΡΙΚΗΣ	1.176	2.810	3.304.560
		ΣΥΝΟΛΟ		2.990	3.788.400
Πηγή: Ιδία επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ.					

Πίνακας ΔΛΤ 6.ΠΤΝ Χαρακτηριστικά των επισκεπτών* Σε τιμές Αγοραστή Τουρίστες										
	Τουρίστες, μη-κάτοικοι 3.600.000		Τουρίστες - κάτοικοι 400.000						Γενικό σύνολο 4.000.000	
	Προσωπικές		Προσωπικές		Κρατικές		Επαγγελματικές		Συνολική δαπάνη	Μέση δαπάνη
	Συνολική δαπάνη	Μέση δαπάνη	Συνολική δαπάνη	Μέση δαπάνη	Συνολική δαπάνη	Μέση δαπάνη	Συνολική δαπάνη	Μέση δαπάνη		
Χαρακτηριστικοί «κλάδοι»	,000.000 €	€	,000.000 €	€					,000.000 €	€
Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία	49,77	13,83	5,53	13,83					55,30	13,83
Γεύματα (Πικ-νικ, Beach Party) (καταχωρείται στα Εστιατόρια διότι προσφέρονται ως γεύματα & υποκαθιστούν τα εστιατόρια)	3,78	1,05	0,42	1,05					4,20	1,05
Transfer (Μεταφορά: Χερσαία- Θαλάσσια- Αεροπορική)	5,40	1,50	0,60	1,50					6,00	1,50
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος	7,83	2,18	0,87	2,18					8,70	2,18
Συνολική κατανάλωση των χαρακτηριστικών «κλάδων» του θαλάσσιου τουρισμού	66,78	18,55	7,42	18,55					74,20	18,55
Άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες στο Πλοίο:										
Τρόφιμα- ποτά	4,50	1,25	0,50	1,25					5,00	1,25
Συνολική κατανάλωση των χαρακτηριστικών «κλάδων» και αγορών επί του πλοίου	71,28	19,80	7,92	19,80					79,20	19,80
Κατανάλωση όλων των Άλλων Κλάδων:										
Καύσιμα	0,90	0,25	0,10	0,25					1,00	0,25
Ενδύματα	5,40	1,50	0,60	1,50					6,00	1,50
Γεύματα (Εστιατόρια-Σνακ μπαρ)	24,30	6,75	2,70	6,75					27,00	6,75
Τρόφιμα- ποτά	11,70	3,25	1,30	3,25					13,00	3,25
Προϊόντα καπνού	3,60	1,00	0,40	1,00					4,00	1,00
Βιβλία-Εφημερίδες-Εντυπα	4,50	1,25	0,50	1,25					5,00	1,25
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοείου- Κεραμικά-Μπιζού	16,20	4,50	1,80	4,50					18,00	4,50
Διασκέδαση – Ψυχαγωγία (Θεάματα)	5,40	1,50	0,60	1,50					6,00	1,50
Εκδρομές σε Αξιοθέατα** (Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι.)	8,10	2,25	0,90	2,25					9,00	2,25
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές- Ιατρικές υπηρεσίες	0,45	0,13	0,05	0,13					0,50	0,13
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία- Ενοικ.Αυτ)	4,50	1,25	0,50	1,25					5,00	1,25
Μοναδικής χρήσης αγαθά διαρκείας	1,35	0,38	0,15	0,38					1,50	0,38
Ξενοδοχεία – Health spas	0,45	0,13	0,05	0,13					0,50	0,13
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	3,15	0,88	0,35	0,88					3,50	0,88
Σύνολο όλων των άλλων κλάδων	90,00	25,00	10,00	25,00					100,00	25,00
Σύνολο Προσωπικής Κατανάλωσης Όλων των Κλάδων	161,28	44,80	17,92	44,80					179,20	44,80
Παραγωγή κλάδου Εμπορίας & Μεταφορών που καταναλώνεται από επιχειρήσεις							1,44		1,44	
Σύνολο Προσωπικής & Επαγγελματικής Κατανάλωσης (Τουριστών & Επιχειρήσεων)									180,64	
*Καταχώρηση σε καθαρή βάση για τους tour operators. ** Περιλαμβάνει τα τουριστικά γραφεία πληροφοριών.										
Πηγή: Ίδια επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ.										

Σημείωση: Οι πίνακες 7 και 8 που ακολουθούν αφορούν και τις τρεις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού

Πίνακας ΔΛΤ 7. (Κ, Υ, ΠΤΝ) Μικτή απόκτηση κεφαλαίου των Χαρακτηριστικών δραστηριοτήτων (κλάδων) του θαλάσσιου τουρισμού σε τρέχουσες τιμές											
Δραστηριότητα («κλάδος»)	Δομή παραγωγικού, μη-χρηματικού, Παγίου Κεφαλαίου					Σύνολο	Μη-παραγωγικά, Μη-χρηματικά Κεφάλαια			Μη-χρηματική απόκτηση Κεφαλαίου	Συνολική
	Πλοία & Σκάφη	Κτίρια και άλλες πάγιες εγκαταστάσεις	Κινητός (Πάγιος) Εξοπλισμός	Η/Υ και άλλος ηλεκτρονικός εξοπλισμός	Άλλα		Γήπεδα οικόπεδα	Άλλα Μη-παραγωγικά, Μη-χρηματικά Κεφάλαια	Σύνολο Μη-παραγωγικών Μη-χρηματικών Κεφαλαίων		
Κρουαζιεροπλοία *	24.224.000 €	-	-	-	-	24.224.000 €	-	-	-	-	-
Yachting (Πίνακας 9.31)	48.000.000 €	-	200.000 €	150.000 €	200.000 €	48.550.000 €	-	-	-	-	-
Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία	9.500.000 €	-	300.000 €	100.000 €	100.000 €	10.000.000 €	-	-	-	-	-
Σύνολο	81.724.000 €	-	500.000 €	250.000 €	300.000 €	82.774.000 €	-	-	-	-	-
ΡΟΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ											
* Αφορά τις Επισκευές & Συντηρήσεις στα Ελληνικά Ναυπηγεία											
Πηγή: Ίδια επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ											

Πίνακας ΔΛΤ 8. (Κ, Υ, ΠΤΝ) Μικτό Μετοχικό Κεφάλαιο των Χαρακτηριστικών δραστηριοτήτων (κλάδων) του θαλάσσιου τουρισμού σε τρέχουσες τιμές, τέλους χρήσης												
Δραστηριότητα («κλάδος»)	Δομή παραγωγικού, μη-χρηματικού, Παγίου Κεφαλαίου					Σύνολο	Χρησιμοποίηση Παραγωγικής Ικανότητας	Μη-παραγωγικά, Μη-χρηματικά Κεφάλαια			Μη-χρηματική απόκτηση Κεφαλαίου	Συνολική
	Πλοία & Σκάφη	Κτίρια και άλλες πάγιες εγκαταστάσεις	Κινητός (Πάγιος) Εξοπλισμός	Η/Υ και άλλος ηλεκτρονικός εξοπλισμός	Άλλα			Γήπεδα οικόπεδα	Άλλα Μη-παραγωγικά, Μη-χρηματικά Κεφάλαια	Σύνολο Μη-παραγωγικών Μη-χρηματικών Κεφαλαίων		
Κρουαζιεροπλοία	-	-	-	-	-	-	70%	-	-	-	-	-
Yachting (Πίνακας 9.31)	908.100.000	-	2.500.000	850.000	1.000.000	912.450.000	55%	-	-	-	-	-
Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία (Πίνακας 9.44)	233.700.000	-	2.700.000	900.000	1.000.000	238.300.000	40%	-	-	-	-	-
Σύνολο	1.141.800.000	-	5.200.000	1.750.000	2.000.000	1.150.750.000		-	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ												
Το σύνολο της Απόκτησης Παγίου Κεφαλαίου καθώς και το Μικτό Μετοχικό Κεφάλαιο για τις εταιρίες της Κρουαζιεροπλοίας, δεν είναι δυνατόν να εκτιμηθεί, διότι το νομικό καθεστώς που ισχύει στη Ναυτιλία (η εθνικότητα των πλοίων μεταβάλλεται ανάλογα με τη σημαία που φέρουν) και η παγκοσμιοποιημένη αγορά των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, δεν παρέχουν ένα σταθερό πλαίσιο καταγραφής των οικονομικών δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων, ώστε να είναι δυνατή η αποτίμηση των επενδυμένων κεφαλαίων που αναλογούν σε μια συγκεκριμένη χώρα. Η μόνη εκτίμηση που είναι δυνατόν να προσεγγιστεί αφορά τις δαπάνες που πραγματοποιούνται στα Ελληνικά ναυπηγεία και αφορούν Επισκευές και Συντηρήσεις των Κρουαζιερόπλοιων (ανεξάρτητα από την εθνικότητα των πλοίων και το ιδιοκτησιακό καθεστώς τους), οι οποίες λογίζονται ως επενδύσεις.												
Πηγή: Ίδια επεξεργασία, βασισμένη στις αρχές της Επιτροπής Τουρισμού και τους Πίνακες TSA του ΟΟΣΑ												

Μέρος Πέμπτο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7.

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα αποτελέσματα των οικονομικών επιδράσεων του Θαλάσσιου Τουρισμού εμφανίζονται στους πίνακες που ακολουθούν.

Ο Πίνακας 7.1 εμφανίζει την Τουριστική Κατανάλωση που δημιουργείται από τις δραστηριότητες του Θαλάσσιου Τουρισμού και προέρχεται από τους πίνακες ΔΛΤ 6Κ, 6Υ και 6ΠΤΝ.

Ο Πίνακας 7.2 εμφανίζει τη συμβολή των δραστηριοτήτων του Θ.Τ. στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της χώρας. Η εκτίμηση έγινε βάσει των Πινάκων του ΔΛΤ 4Κ, 4Υ και 4 ΠΤΝ.

Ο Πίνακας 7.3 εμφανίζει τη συμβολή των δραστηριοτήτων του Θ.Τ. στο Εθνικό Εισόδημα της χώρας. Η εκτίμηση έγινε βάσει των Πινάκων του ΔΛΤ 4Κ, 4Υ και 4 ΠΤΝ. Επίσης ελήφθησαν υπόψη τα δεδομένα του Πίνακα 9.16 για τα Μερίσματα - Προμήθειες που καταβάλλονται στην Αλλοδαπή, καθώς και του Πίνακα 9.19 για τους Μισθούς των Αλλοδαπών Εργαζομένων.

Ο Πίνακας 7.4 εμφανίζει τη συμβολή των δραστηριοτήτων του Θ.Τ. στο Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών της χώρας. Η εκτίμηση του «Συνολικού Προϊόντος Εγχώριας & Εισαγόμενης Παραγωγής των δραστηριοτήτων του Θαλάσσιου Τουρισμού και όλων των άλλων αγαθών που αγοράζονται από Αλλοδαπούς» έγινε βάσει των Πινάκων του ΔΛΤ 2Κ, 2Υ και 2 ΠΤΝ. Η ίδια εκτίμηση μπορεί να επιτευχθεί και με τους Πίνακες ΔΛΤ 6Κ, 6Υ και 6 ΠΤΝ. Έχει προαναφερθεί ότι η κατανάλωση αντίστοιχων προϊόντων από τους Έλληνες στην αλλοδαπή, δεν είναι δυνατόν να εκτιμηθεί και δεν υπολογίστηκε στην εκτίμηση που έγινε για την επίδραση στο Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών.

Ο Πίνακας 7.5 εμφανίζει τη συμβολή των δραστηριοτήτων του Θ.Τ. στα Δημόσια Έσοδα της χώρας. Η εκτίμηση για τους Χαρακτηριστικούς Κλάδους του θαλάσσιου τουρισμού έγινε βάσει των Πινάκων του ΔΛΤ 3Κ, 3Υ και 3 ΠΤΝ. Τα δεδομένα υπάρχουν και στους Πίνακες ΔΛΤ 4Κ, 4Υ και 4 ΠΤΝ. Για την εκτίμηση του ΦΠΑ ελήφθησαν υπόψη τα δεδομένα των Πινάκων 9.29, 9.33 και 9.41 και περιλήφθηκε το σύνολο του ΦΠΑ για τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού και για όλα τα άλλα προϊόντα. Η εκτίμηση των Φόρων επί της Παραγωγής και των Εισαγωγών για όλους τους άλλους κλάδους προήλθε από τον Πίνακα ΔΛΤ 2, στον οποίο εκτιμήθηκαν επίσης το Προϊόν, οι Φόροι, τα Περιθώρια και η Τελική Προσφορά του κλάδου Εμπορίου & Μεταφορών, που δημιουργούνται από το Θ.Τ. και όλους τους άλλους κλάδους (Πίνακας 7.9).

Ο Πίνακας 7.6 εμφανίζει τη συγκέντρωση Παγίου Κεφαλαίου (διενεργούμενες επενδύσεις για το συγκεκριμένο έτος) των δραστηριοτήτων του Θ.Τ. Η εκτίμηση έγινε βάσει των Πινάκων του ΔΛΤ 7Κ, 7Υ και 7 ΠΤΝ.

Ο Πίνακας 7.7 εμφανίζει τα συνολικά Επενδυμένα Κεφάλαια σε πάγιο εξοπλισμό των δραστηριοτήτων του Θ.Τ. Η εκτίμηση έγινε βάσει των Πινάκων του ΔΛΤ 8Κ, 8Υ και 8 ΠΤΝ.

Ο Πίνακας 7.8 εμφανίζει την Απασχόληση στις τρεις δραστηριότητες του Θ.Τ., καθώς και την απασχόληση στους «άλλους κλάδους», που οφείλεται όμως στο Θαλάσσιο Τουρισμό. Η εκτίμηση έγινε βάσει των Πινάκων του ΔΛΤ 5Κ, 5Υ και 5 ΠΤΝ.

Μετά την παρουσίαση των αποτελεσμάτων ακολουθεί κριτική σχολίαση και συμπερασματικές παρατηρήσεις για τα ευρήματα που προέκυψαν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.1 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΓΙΑ ΜΗ- ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΓΙΑ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ, ΑΝΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ, ΑΝΑ ΠΡΟΪΟΝ, ΜΕΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΟΛΙΚΗ														
Χαρακτηριστικοί «κλάδοι»	Κρουαζιεροπλοία				Yachting				Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία				ΣΥΝΟΛΑ	Συνολική Μέση δαπάνη
	Μη κάτοικοι 747.132	Κάτοικοι 64.968	Σύνολο 812.100 (σε εκατ €)	Μέση δαπάνη (σε €)	Μη κάτοικοι 227.193	Κάτοικοι 7.027	Σύνολο 234.219 (σε εκατ €)	Μέση δαπάνη (σε €)	Μη κάτοικοι 3.600.000	Κάτοικοι 400.000	Σύνολο 4.000.000 (σε εκατ €)	Μέση δαπάνη (σε €)	Τουρίστες θαλάσσιου τουρισμού 5.046.319 (σε εκατ €)	
Έσοδα (Κρουαζιέρας και Ημερόπλοιων)	470,71	40,93	511,64	630,02					49,77	5,53	55,30	13,83		
Ναυλώσεις Σκαφών: (Yachts)			0,00	0,00	137,26	4,25	141,51	604,18						
Τεκμαρτό Έσοδο: (Yachts)			0,00	0,00	0,00	1,16	1,16	4,95						
Έσοδα Όλων των Δραστηριοτήτων	470,71	40,93	511,64	630,02	137,26	5,41	142,67	609,13	49,77	5,53	55,30	13,83	709,61	140,62
Transfer (Μεταφορά: Χερσαία-Θαλάσσια- Αεροπορική)	0,21	0,02	0,23	0,28	9,18	0,28	9,46	40,39	5,40	0,60	6,00	1,50	15,69	3,11
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος	59,69	5,19	64,88	79,89	45,75	1,42	47,17	201,39	7,83	0,87	8,70	2,18	120,75	23,93
Ξενοδοχεία - Health spas	1,38	0,12	1,50	1,85	3,40	0,11	3,50	14,94					5,00	0,99
Μοναδικής χρήσης αγαθά διαρκείας			0,00	0,00	1,74	0,05	1,79	7,64					1,79	0,35
Γεύματα (Πικ-νικ, Beach Party)									3,78	0,42	4,20	1,05	4,20	0,83
Συνολική κατανάλωση των χαρακτηριστικών «κλάδων»	531,99	46,26	578,25	712,04	197,33	7,26	204,59	873,50	66,78	7,42	74,20	18,55	857,04	169,83
Άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες στο Πλοίο:														
Καζίνο	4,71	0,41	5,12	6,30									5,12	1,01
Ποτά- Αναψυκτικά	24,06	2,09	26,15	32,20					4,50	0,50	5,00	1,25	Τα ποσά από τα αγαθά σε αυτά τα κελιά έχουν συμψηφιστεί στα παρακάτω κελιά για να εμφανιστούν συγκεντρωμένα ανά κατηγορία	
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία Αρχαιολ.Χώροι,)	47,56	4,14	51,70	63,66										
Ενδύματα- Υποδήματα	1,80	0,16	1,96	2,41										
Προϊόντα Καπνού,	1,09	0,10	1,19	1,47										
Βιβλία-Εφημερίδες-Έντυπα	1,80	0,16	1,96	2,41										
Είδη Λαϊκής Τέχνης, Μπιζού, Χρυσοχοείου	10,98	0,96	11,94	14,70										
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	7,84	0,68	8,52	10,49										
Συνολική κατανάλωση των Άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες στο Πλοίο	99,86	8,68	108,54	133,65					4,50	0,50	5,00	1,25	113,54	22,50

Κατανάλωση Όλων των άλλων κλάδων:														
Καύσιμα	0,00	0,00	0,00	0,00	19,89	0,62	20,51	87,57	0,90	0,10	1,00	0,25	21,51	4,26
Ενδύματα -Υποδήματα-Δερμάτινα	11,66	1,01	12,67	15,60	9,04	0,28	9,32	39,79	5,40	0,60	6,00	1,50	29,95	5,94
Γεύματα (Εστιατόρια-Σνακ μπαρ)	25,64	2,23	27,87	34,32	40,70	1,26	41,96	179,15	24,30	2,70	27,00	6,75	96,83	19,19
Τρόφιμα-ποτά	0,00	0,00	0,00	0,00	40,70	1,26	41,96	179,15	11,70	1,30	13,00	3,25	86,11	17,06
Προϊόντα καπνού	6,99	0,61	7,60	9,36	2,72	0,08	2,80	11,95	3,60	0,40	4,00	1,00	15,59	3,09
Βιβλία-Εφημερίδες-Έντυπα	11,66	1,01	12,67	15,60	7,24	0,22	7,46	31,85	4,50	0,50	5,00	1,25	27,09	5,37
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοείου-Κεραμικά-Μπιζού	69,93	6,08	76,01	93,60	25,32	0,78	26,10	111,43	16,20	1,80	18,00	4,50	132,05	26,17
Διασκέδαση - Ψυχαγωγία (Θεάματα)	18,65	1,62	20,27	24,96	6,33	0,20	6,53	27,88	5,40	0,60	6,00	1,50	32,80	6,50
Εκδρομές σε Αξιοθέατα** (Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι.)	5,28	0,46	5,74	7,07	10,85	0,34	11,19	47,78	8,10	0,90	9,00	2,25	77,63	15,38
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες	0,00	0,00	0,00	0,00	1,80	0,06	1,86	7,94	0,45	0,05	0,50	0,13	2,36	0,47
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία-Ενοικ.Αυτ)	16,32	1,42	17,74	21,84	10,85	0,34	11,19	47,78	4,50	0,50	5,00	1,25	33,93	6,72
Ξενοδοχεία - Health spas	4,66	0,41	5,07	6,24	2,72	0,08	2,80	11,95	1,35	0,15	1,50	0,38	9,37	1,86
Υπηρεσίες Ναυσιπλοΐας (Skipper)	0,00	0,00	0,00	0,00	5,27	0,16	5,43	23,18	0,45	0,05	0,50	0,13	5,93	1,18
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	14,75	1,28	16,03	19,74	2,72	0,08	2,80	11,95	3,15	0,35	3,50	0,88	30,85	6,11
Συνολική κατανάλωση όλων των Άλλων Κλάδων	185,54	16,13	201,67	248,33	186,15	5,76	191,91	819,36	90,00	10,00	100,00	25,00	493,58	97,81
Σύνολο Προσωπικής Κατανάλωσης Όλων των Κλάδων	817,38	71,08	888,46	1.094,03	383,48	13,02	396,50	1.692,86	161,28	17,92	179,20	44,80	1.464,16	290,14
Παραγωγή κλάδου Εμπορίας & Μεταφορών που καταναλώνεται από επιχειρήσεις			5,02				3,11				1,44		9,57	
Σύνολο Προσωπικής & Επαγγελματικής Κατανάλωσης (Τουριστών & Επιχειρήσεων)			893,48				399,61				180,64		1473,73	
ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Το άθροισμα στο Σύνολο όλων των άλλων κλάδων είναι 602,00 διότι περιλαμβάνει και τα προϊόντα που αγοράζονται στο Πλοίο εκτός των υπηρεσιών Καζίνο. Στον Πίνακα εμφανίζεται 493,58 για να υπάρχει διάκριση μεταξύ όλων των άλλων κλάδων και της κατανάλωσης στο πλοίο, η οποία είναι 113,54 (σύνολο 607,12) το οποίο συμφωνεί με το άθροισμα 602,00 + 5,12 (κατανάλωση στο Καζίνο).														

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.2				
ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΪΟΝ (ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΑΓΟΡΑΣΤΗ) (σε εκατομμύρια €)				
Δραστηριότητα («κλάδος»)	Κρουαζιεροπλοΐα	Yachting	Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ
Κύρια Δραστηριότητα (Κρουαζιέρα, Ναυλώσεις Yachting, Ημερήσιες Θαλάσσιες Εκδρομές)	267,34	69,84	36,51	373,69
Δραστηριότητες που περιλαμβάνονται στο Τουριστικό Πακέτο	4,52	18,35	10,77	33,64
Όλα τα άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες	144,51	75,93	41,03	261,48
ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΣΕ ΒΑΣΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ	416,37	164,12	88,31	668,80
Συνολικός ΦΠΑ των χαρακτηριστικών κλάδων και όλων των άλλων αγαθών που αγοράζονται από τους τουρίστες	30,92	33,23	16,43	80,58
Καθαροί Φόροι Παραγωγής (**)	27,45	24,73	10,52	62,70
ΑΕΠ ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΑΓΟΡΑΣΤΗ	474,75	222,08	115,26	812,08
(**) Το σύνολο των Καθαρών Φόρων Παραγωγής (επί των προϊόντων) είναι 49,71 για την Κρουαζιεροπλοΐα και 12,92 για την Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία. Από αυτά τα ποσά αφαιρούνται (διότι προστίθενται στις ενδιάμεσες εισροές) το 22,26 που αφορά τους Καθαρούς Φόρους Παραγωγής της Κρουαζιέρας, και 2,40 που αφορά τους Καθαρούς Φόρους Παραγωγής της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας, που δεν είχαν περιληφθεί στις ενδιάμεσες εισροές. Καθαροί Φόροι Παραγωγής για το Yachting δεν υπάρχουν, παρά μόνο για «όλους τους άλλους κλάδους», γι αυτό προστίθεται το συνολικό ποσό για την εκτίμηση του ΑΕΠ από τη δραστηριότητα.				

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.3				
ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΟΪΟΝ & ΕΘΝΙΚΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ (σε εκατομμύρια €)				
Δραστηριότητα («κλάδος»)	Κρουαζιεροπλοΐα	Yachting	Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία	ΣΥΝΟΛΟ
ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΣΕ ΒΑΣΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ	416,37	164,12	88,32	668,81
Όλοι οι Καθαροί Φόροι Παραγωγής (*)	58,38	57,96	26,95	143,29
ΑΕΠ ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΑΓΟΡΑΣΤΗ	474,75	222,08	115,27	812,10
Μισθοί Αλλοδαπών Εργαζομένων	-13,98	0,00	0,00	-13,98
Μερίσματα - Προμήθειες στην Αλλοδαπή	-56,88	0,00	0,00	-56,88
Ενοίκια στην Αλλοδαπή	0,00	0,00	0,00	0,00
ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΟΪΟΝ (*)	403,89	222,08	115,27	741,24
Όλοι οι Καθαροί Φόροι Παραγωγής (**)	-58,38	-57,96	-26,95	-143,29
ΕΘΝΙΚΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ (*)	345,51	164,12	88,32	597,95
(*) Ελλειπής εκτίμηση γιότι δεν έχουν εκτιμηθεί οι ροές εισοδημάτων από την αλλοδαπή (**) Περιλαμβάνει ΦΠΑ και Φόρους επί των Προϊόντων				

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.4 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΔΗΛΩΝ ΠΟΡΩΝ ή ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ (σε εκατομμύρια €)				
Δραστηριότητα («κλάδος»)	Κρουαζιερο- πλοΐα	Yachting	Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ
Συνολικό Προϊόν Εγχώριας & Εισαγόμενης Παραγωγής των Δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού και Όλων των άλλων αγαθών που αγοράζονται από Αλλοδαπούς	817,38	383,48	161,28	1.362,15
Κατανάλωση Ελλήνων στην Αλλοδαπή αντίστοιχων προϊόντων	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ	817,38	383,48	161,28	1.362,15

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.5 ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΣΟΔΑ (ΦΠΑ, ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ή ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ, & ΑΛΛΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ) σε εκατομμύρια €					
Δραστηριότητα («κλάδος»)	ΦΠΑ	ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΚΛΑΔΩΝ	ΑΛΛΟΙ ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ
Κρουαζιεροπλοΐα	30,92	22,26	27,45	4,15	84,79
Yachting	33,23	0,00	24,73	11,05	69,01
Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία	16,43	2,40	10,52	0,65	30,00
Σύνολο	80,58	24,66	62,70	15,85	183,79

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.6 ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ σε τρέχουσες τιμές						
	Δομή παραγωγικού, μη-χρηματικού, Παγίου Κεφαλαίου					
Δραστηριότητα («κλάδος»)	Πλοία & Σκάφη	Κτίρια και πάγιες εγκαταστάσεις	Κινητός (Πάγιος) Εξοπλισμός	Ηλεκτρονικός εξοπλισμός (H/Y)	Άλλα	Σύνολο
Κρουαζιεροπλοΐα	24.224.000 €	-	-	-	-	24.224.000 €
Yachting	48.000.000 €	-	200.000 €	150.000 €	200.000 €	48.550.000 €
Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία	9.500.000 €	-	300.000 €	100.000 €	100.000 €	10.000.000 €
Σύνολο	81.724.000 €	-	500.000 €	250.000 €	300.000 €	82.774.000 €

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.7 ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΙΑ ΣΕ €							
Δραστηριότητα («κλάδος»)	Πλοία & Σκάφη	Κτίρια και πάγιες εγκαταστάσεις	Κινητός (Πάγιος) Εξοπλι- σμός	Ηλεκτρονι- κός εξοπλι- σμός (H/Y)	Άλλα	Σύνολο	Χρησιμο- ποίηση Παραγω- γικής ικανότητας
Κρουαζιεροπλοΐα	-	-	-	-	-	-	70%
Yachting	908.100.000		2.500.000	850.000	1.000.000	912.450.000	55%
Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία	233.700.000		2.700.000	900.000	1.000.000	238.300.000	40%
Σύνολο	1.141.800.000		5.200.000	1.750.000	2.000.000	1.150.750.000	

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.8
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΚΑΙ ΩΡΕΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ (σε ,000) ΑΝΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ, ΑΝΑ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΣΥΝΟΛΙΚΗ

Χαρακτηριστικοί «κλάδοι»	Κρουαζιεροπλοΐα		Yachting		Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία		Σύνολα Όλων των Δραστηριοτήτων	
	Αριθμός απασχολούμενων	Σύνολο ωρών απασχόλησης	Αριθμός απασχολούμενων	Σύνολο ωρών απασχόλησης	Αριθμός απασχολούμενων	Σύνολο ωρών απασχόλησης	Αριθμός απασχολούμενων	Σύνολο ωρών απασχόλησης
Αμειβόμενη Απασχόληση	3.850	10.349	8.730	16.757	2.090	2.458	14.670	29.564
Άλλη απασχόληση (Χωρία αμοιβή)	0	0	500	1.344	900	1.330	1.400	2.674
Συνολική Απασχόληση	3.850	10.349	9.230	18.101	2.990	3.788	16.070	32.238
Όλοι οι άλλοι κλάδοι:								
Χονδρικό & Λιανικό εμπόριο και Μεταφορές	958	2.575	593	1.164	272	526	1.823	4.264
Καύσιμα	0	0	100	196	5	10	105	206
Ενδύματα –Υποδήματα-Δερμάτινα	41	110	26	51	17	33	84	194
Γεύματα (Εστιατόρια-Σνακ μπαρ)	333	895	511	1.003	540	1.043	1.384	2.941
Τρόφιμα- ποτά	0	0	233	457	28	54	261	511
Προϊόντα καπνού	47	126	16	31	22	43	85	200
Βιβλία-Εφημερίδες-Εντυπα	85	228	40	78	27	52	152	359
Είδη Λαϊκής Τέχνης-Χρυσοχοείου-Κεραμικά-Μπιζού	345	927	104	204	71	137	520	1.269
Διασκέδαση – Ψυχαγωγία (Θεάματα, Καζίνο)	328	882	106	208	97	187	531	1.277
Γραφεία Τουρισμού (Εκδρομές σε Αξιοθέατα, Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι)	1.025	2.755	181	355	146	282	1.352	3.392
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές-Ιατρικές υπηρεσίες	0	0	32	63	9	17	41	80
Ταξιδιωτικά Γραφεία	99	266	305	598	134	259	538	1.123
Μεταφορές(Ταξί-Λεωφορεία-Ενοικ.Αυτ)	183	492	229	449	114	220	526	1.162
Ξενοδοχεία – Health spas	81	218	83	163	6	12	170	392
Μοναδικής Χρήσης Αγαθά Διαρκείας	0	0	18	35	6	12	24	47
Υπηρεσίες Ναυσιπλοΐας (Skipper)	0	0	550	1.079	0	0	550	1.079
Όλοι οι υπόλοιποι κλάδοι	213	573	29	57	35	68	277	697
Σύνολο όλων των Άλλων κλάδων	3.738	10.048	3.156	6.193	1.529	2.954	8.423	19.195
Σύνολο Απασχόλησης των Χαρακτηριστικών και όλων των Άλλων κλάδων	7.588	20.397	12.386	24.294	4.519	6.742	24.493	51.432
ΑΝΑΓΩΓΗ ΣΕ ΠΛΗΡΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΑΝΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΥΝΟΛΙΚΑ	7.588		9.038		2.508		19.134	

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.9 ΚΛΑΔΟΣ ΧΟΝΔΡΙΚΟΥ / ΛΙΑΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ					
Δραστηριότητα («κλάδος»)	ΠΡΟΪΟΝ	ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ & ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ	ΦΠΑ	ΠΕΡΙΘΩΡΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ
Κρουαζιεροπλοΐα	40,08	0,51	0,51	-36,08	5,02
Yachting	24,81	0,31	0,31	-22,33	3,11
Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία	11,40	0,14	0,15	-10,25	1,44
ΣΥΝΟΛΟ	76,29	0,96	0,97	-68,66	9,56

ΚΡΙΤΙΚΗ ΣΧΟΛΙΑΣΗ ΕΥΡΗΜΑΤΩΝ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ:

Κύριος σκοπός της παρούσας διατριβής είναι η εκτίμηση των κυριότερων οικονομικών επιδράσεων που προκαλούνται από το θαλάσσιο τουρισμό στην Ελληνική οικονομία. Παράλληλα και ως προϋπόθεση για την επίτευξη του κύριου σκοπού, επιδιώχθηκε η διερεύνηση του πλαισίου λειτουργίας των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού διεθνώς και κυρίως στην Ελλάδα, για την κατανόηση των συνθηκών λειτουργίας των αγορών και την απάντηση στα ερευνητικά ερωτήματα που διατυπώθηκαν. Από την ανάλυση που προηγήθηκε, διασαφηνίστηκε εννοιολογικά ο θαλάσσιος τουρισμός και οι κύριες δραστηριότητες που εντάσσονται σε αυτήν την ειδική μορφή τουρισμού. Επίσης, προσδιορίστηκαν τόσο τα επιμέρους τουριστικά προϊόντα που παράγονται και καταναλώνονται μέσα από τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού όσο και οι καταναλωτές και παραγωγοί τους.

Συνοψίζοντας τις συμπερασματικές παρατηρήσεις όσον αφορά την αγορά του θαλάσσιου τουρισμού και τις συνθήκες λειτουργίας των τριών κύριων δραστηριοτήτων του επισημαίνουμε τα ακόλουθα: Παρατηρείται ότι ο κλάδος της **κρουαζιέρας**, σχεδόν στο σύνολό του, αποτελεί δραστηριότητα που ασκείται από επιχειρήσεις ξένων συμφερόντων. Αυτό έχει σαν συνέπεια, μεγάλο μέρος των ενδιάμεσων εισροών των επιχειρήσεων του κλάδου να αποτελεί δαπάνη που πραγματοποιείται στην αλλοδαπή (τροφοδοσία, συντηρήσεις). Τα Ελληνικά λιμάνια συνολικά (κυρίως ο Πειραιάς) αποτελούσαν το 2003 την 3^η παγκοσμίως βάση κρουαζιέρων (για 21 κρουαζιερόπλοια), μετά τις ΗΠΑ (βάση 85 κρουαζιερόπλοιων) και τη Νορβηγία (βάση 37 κρουαζιερόπλοιων).

Το Ελληνικό πρότυπο ανάπτυξης του **Yachting** βασίστηκε κυρίως στο νόμο 438/76 που αναφερόταν στις επαγγελματικές βάρκες ναύλωσης, καθώς και στην ιδέα ότι η ευημερία θα επέλθει με την κατοχή του μεγαλύτερου –αριθμητικά– στόλου σε τουριστικά σκάφη ναύλωσης. Το σημαντικότερο θεμέλιο πάνω στο οποίο στηρίζεται η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι η ύπαρξη των *οργανωμένων μαρινών*. Τα προβλήματα εντοπίζονται στην απουσία έργων υποδομής και στην αδυναμία αποτελεσματικότερης διαχείρισης τους. Οι ελληνικές μαρίνες χαρακτηρίζονται ως χαμηλής ποιότητας και αναγνωρισιμότητας. Οι προσφερόμενες θέσεις ελλιμενισμού είναι λίγες, οι υπηρεσίες που παρέχουν είναι χαμηλού επιπέδου, ενώ δεν είναι αμελητέα τα προβλήματα ασφάλειας, καθαριότητας και οργάνωσης που τις διακρίνουν.

Σύμφωνα με αναλύσεις του τουριστικού τμήματος της εταιρίας Συμβούλων JBR Hellas, μέλους της Horwath που αποτελεί παγκόσμιο ηγέτη σε θέματα τουρισμού, οι μαρίνες διεθνώς θεωρούνται ο κορμός γύρω από τον οποίο αναπτύσσονται μια σειρά από δραστηριότητες. Από την κατανομή των εσόδων, σύμφωνα με μελέτη των αποτελεσμάτων των αμερικανικών μαρινών, φαίνεται ότι

το καθαρά «λιμενικό» έργο (αγκυροβόλια και χειμερινή και εποχιακή φύλαξη) αντιπροσωπεύει μόλις το 30% των εσόδων, ενώ γύρω του υπάρχει μια σειρά από υπηρεσίες και εμπόριο υπερδιπλάσιας αξίας.

Οι δυνατότητες και οι προοπτικές της **Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας** είναι πολύ μεγάλες και τα οικονομικά οφέλη (καθώς και τα κοινωνικά λόγω και του μεταφορικού έργου που επιτελούν, κυρίως στα μικρά νησιά) ιδιαίτερα σημαντικά για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις της δραστηριότητας. Οι περιφερειακές επιδράσεις του «κλάδου» είναι της σημαντικές για της μικρής κλίμακας νησιωτικές οικονομίες. Η δραστηριότητα εξαρτάται άμεσα από τη διακύμανση της συνολικής τουριστικής κίνησης της χώρας, καθώς τα προϊόντα που προσφέρει, απευθύνονται σε τουρίστες που έχουν ήδη επιλέξει την Ελλάδα για τις διακοπές τους. Τα στοιχεία που επηρεάζουν το συνολικό μέγεθος του τουρισμού, όπως η διάρκεια παραμονής των τουριστών, η εισοδηματική τους θέση και το μέγεθος της τουριστικής δαπάνης, είναι αυτά που επηρεάζουν και την Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία.

Η δραστηριότητα της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας, αν και έχει τη μικρότερη συμμετοχή στα μεγέθη που εκτιμήθηκαν (ΑΕΠ, Εθνικό Εισόδημα, Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών, Απασχόληση), κατέχει την πρώτη θέση ως της τον αριθμό των διακινούμενων επιβατών και τον αριθμό των επιχειρήσεων που την συγκροτούν. Είναι η τρίτη δραστηριότητα (μετά την Κρουαζιεροπλοΐα και το Yachting) ως της την αναγνωρισιμότητα του «κλάδου» και την κρατική μέριμνα που λαμβάνουν οι επιχειρηματίες.

Ο κύριος σκοπός της διατριβής που αφορά στην **εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων που προκαλούνται από τις τρεις κύριες δραστηριότητες του Θαλάσσιου Τουρισμού** (την Κρουαζιεροπλοΐα, το Yachting και την Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία) στην Ελληνική οικονομία, επιτεύχθηκε, καθώς εκτιμήθηκαν ποσοτικά οι επιδράσεις του θαλάσσιου τουρισμού συνολικά και κάθε δραστηριότητας χωριστά, στα κυριότερα μακροοικονομικά μεγέθη (Τουριστική Κατανάλωση, Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, Εθνικό Εισόδημα, Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών, Απασχόληση, Επενδύσεις, Δημόσια έσοδα και Κλάδος Εμπορίου & Μεταφορών) τα οποία παρουσιάστηκαν στους Πίνακες 7.1 έως 7.9.

Για τη διατύπωση συμπερασματικών παρατηρήσεων όσον αφορά τα αποτελέσματα της διατριβής, απαιτείται η συγκριτική παρουσίαση των αντίστοιχων μεγεθών της Ελληνικής οικονομίας.

Η συνολική **τουριστική κατανάλωση** (ιδιωτική και επαγγελματική) εκτιμάται για την Ελλάδα, σύμφωνα με το Παγκόσμιο Συμβούλιο Τουρισμού και Ταξιδιών (WTTC), σε € 11,1 δις το 2004, ποσοστό 8,7% της συνολικής διενεργούμενης κατανάλωσης στη χώρα. Η τουριστική κατανάλωση που δημιουργείται από τις τρεις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, έχει εκτιμηθεί σε € 1.464,16 εκατομ., που αφορά κατανάλωση από τους τουρίστες, συν € 9,57 εκατομ., που αφορά κατανάλωση υπηρεσιών του κλάδου Εμπορίου & Μεταφορών από επιχειρήσεις των άλλων κλάδων, δηλαδή σύνολο € 1.473,73 εκατομ. (Πίνακας 7.1). Το ποσοστό της *κατανάλωσης του θαλάσσιου τουρισμού ως προς τη συνολική Τουριστική Κατανάλωση* είναι 13,28 %, ποσοστό που υπερβαίνει το 10,5% της κατανάλωσης του θαλάσσιου τουρισμού παγκοσμίως (ως προς τη συνολική τουριστική κατανάλωση) και αποτελεί το 1,15% της συνολικής διενεργούμενης κατανάλωσης στη χώρα.

Το **Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν** της χώρας σε αγοραίες τιμές, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ (Πίνακας 11), είναι € 168.417 εκατομ. το 2004. Η άμεση τουριστική δραστηριότητα εκτιμάται ότι συμμετέχει στο ΑΕΠ με € 9,3 δις, δηλαδή 5,5% του συνολικού ΑΕΠ, ενώ η συνολική τουριστική δραστηριότητα συμμετέχει στο ΑΕΠ με € 23,2 δις, ποσοστό 13,78% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας (ή 14,3% σύμφωνα με το WTTC, 2004, Greece: Travel Tourism Forging Ahead). Η συμμετοχή του θαλάσσιου τουρισμού επομένως, είναι (€ 812,08 εκατομ./€ 168.417 εκατομ.) 0,48% στο συνολικό ΑΕΠ της χώρας. Η συμμετοχή του θαλάσσιου τουρισμού στο ΑΕΠ που δημιουργεί η άμεση τουριστική δραστηριότητα είναι 8,73% και στο ΑΕΠ που δημιουργεί η συνολική τουριστική δραστηριότητα είναι 3,50%.

Το **Εθνικό Εισόδημα** (Πίνακας 11, ΕΣΥΕ) το 2004 ανέρχεται σε €167.129 εκατομμύρια (το Ακαθάριστο) και σε € 152.591 εκατομμύρια (το Καθαρό). Η συμμετοχή του θαλάσσιου τουρισμού επομένως στο Εθνικό Εισόδημα της χώρας διαμορφώνεται ως εξής: Ποσοστό 0,35% στο Ακαθάριστο Εθνικό Εισόδημα (€ 597,95 /€ 167.129 εκατομ), και ποσοστό 0,39% στο Καθαρό Εθνικό Εισόδημα (€597,95 /€ 152.591 εκατομ.) (Πίνακας 7.3).

Η επίδραση του θαλάσσιου τουρισμού στο **Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών ή Πόρων** είναι € 1.362,15 εκατομ. (Πίνακας 7.4). Τα επί μέρους ισοζύγια που επηρεάζονται από το θαλάσσιο τουρισμό και αναφέρονται στο Ισοζύγιο Εξωτερικών Συναλλαγών (Πίνακας 14) για το 2004, είναι το Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών (€ 14.718,60 εκατομ.) και το Ισοζύγιο Υπηρεσιών (€ 15.467,00 εκατομ.). Διαπιστώνεται επομένως ότι ο Θαλάσσιος τουρισμός συμμετέχει στο Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών της χώρας σε ποσοστό 9,25% και στο Ισοζύγιο Υπηρεσιών σε ποσοστό 8,81%.

Η επίδραση του θαλάσσιου τουρισμού στο **Τουριστικό Ισοζύγιο** (Πίνακας 15), που για το 2004 είναι € 8.037,40 εκατομ., εκτιμάται στο 16,95%. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 15, η συμμετοχή του θαλάσσιου τουρισμού στο **Έλλειμμα του Εμπορικού Ισοζυγίου**, που για το 2004 είναι -€ 25.435,80 εκατομ., εκτιμάται στο 5,36%.

Η συμμετοχή του θαλάσσιου τουρισμού στα **Δημόσια Έσοδα** (Πίνακας 7.5) είναι συνολικά € 183,79 εκατομ., και σε ποσοστό 0,41% προς τα συνολικά Δημόσια Έσοδα της χώρας (€ 45.117 εκατομ. το 2004, σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών). Από αυτά, ο ΦΠΑ έχει εκτιμηθεί σε € 80,58 εκατομ. (43,84%), οι Καθαροί Φόροι Παραγωγής των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού είναι € 24,66 εκατομ. (13,42%), οι Καθαροί Φόροι Παραγωγής όλων των άλλων κλάδων € 62,70 εκατομ. (34,12%) και οι Άλλοι Καθαροί Φόροι Παραγωγής € 15,85 εκατομ. (8,62%). Τα Δημόσια Έσοδα από το θαλάσσιο τουρισμό αποτέλεσαν το 12,47% της συνολικής τουριστικής κατανάλωσης και των τριών δραστηριοτήτων.

Ο **Ακαθάριστος Σχηματισμός Παγίου Κεφαλαίου** για το σύνολο της οικονομίας είναι € 42.428 εκατομ.(ΕΣΥΕ:2004). Το αντίστοιχο μέγεθος που αφορά στις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού (Πίνακας 7.6) είναι € 82,77 εκατομ. Η συμμετοχή επομένως του Θ.Τ. (χωρίς την Κρουαζιεροπλοΐα) στο συνολικό Ακαθάριστο Σχηματισμό Παγίου Κεφαλαίου είναι 0,20%. Σύμφωνα με το WTTC, οι συνολικές κεφαλαιουχικές επενδύσεις για τον τουρισμό στην Ελλάδα το 2004 είναι € 5,6 δις (ποσοστό 13,2% με βάση την εκτίμηση της ΕΣΥΕ ή 13,7% με βάση την εκτίμηση του WTTC). Ο θαλάσσιος τουρισμός επομένως συμμετέχει σε ποσοστό 1,48% στις συνολικές τουριστικές επενδύσεις.

Η συνολική απασχόληση (πλήρης και μερική) στη χώρα για το 2004 είναι 4.312.000 άτομα, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ. Σύμφωνα με την εκτίμηση του WTTC για το 2004, η άμεση τουριστική δραστηριότητα εκτιμάται ότι δημιουργεί 260.000 θέσεις εργασίας (6,4% της συνολικής απασχόλησης). Η συνολική συμβολή του τουρισμού στην Απασχόληση (συμπεριλαμβανομένης της έμμεσης και επαγωγικής) εκτιμάται σε περίπου 660.000 θέσεις εργασίας (ποσοστό 16,5% της συνολικής απασχόλησης).

*Η άμεση συμμετοχή των κύριων δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού στην **Απασχόληση** είναι 16.070 θέσεις εργασίας (Πίνακας 7.8), δηλαδή 6,18% της άμεσης τουριστικής απασχόλησης, 2,43% της συνολικής τουριστικής απασχόλησης και 0,37% της συνολικής απασχόλησης της χώρας. Η συνολική άμεση απασχόληση που δημιουργείται από το θαλάσσιο τουρισμό στην ευρύτερη οικονομία (κύριες δραστηριότητες και όλοι οι άλλοι κλάδοι), είναι 24.493 θέσεις εργασίας, ποσοστό 0,57% της συνολικής απασχόλησης της χώρας. Λόγω του ότι ένα μεγάλο μέρος της απασχόλησης που δημιουργεί ο Θαλάσσιος τουρισμός έχει εποχιακό και κατά συνέπεια μερικό χαρακτήρα, οι 24.493 θέσεις εργασίας (πλήρους και μερικής απασχόλησης) εκτιμήθηκαν ότι αντιστοιχούν σε 19.134 θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης.*

Η συμμετοχή του θαλάσσιου τουρισμού και όλων των άλλων εμπλεκόμενων κλάδων στην ευρύτερη τουριστική απασχόληση είναι 3,71% (24.493 θέσεις εργασίας από τις 660.000). Λαμβάνοντας υπόψη τη σχέση συνολικής / άμεση απασχόληση, που έχει εκτιμηθεί από το Παγκόσμιο Συμβούλιο Τουρισμού και Ταξιδιών (WTTC) σε 2,54, υπολογίζουμε τη συνολική απασχόληση στο θαλάσσιο τουρισμό σε 62.212 απασχολούμενους. Η συνολική συμβολή επομένως του θαλάσσιου τουρισμού προς τη συνολική τουριστική απασχόληση (άμεση, έμμεση και επαγωγική) είναι 9,43%, ενώ προς τη συνολική απασχόληση της χώρας εκτιμάται περίπου στο 1,44%.

Από τους Πίνακες ΔΛΤ 2 προκύπτει, επιπλέον ως αποτέλεσμα, η συνολική εικόνα του **Κλάδου Εμπορίου και Μεταφορών** (Πίνακας 7.9) που δημιουργείται λόγω της κατανάλωσης αγαθών «όλων των άλλων κλάδων» από τους τουρίστες που αγοράζουν τις υπηρεσίες του θαλάσσιου τουρισμού. Το συνολικό προϊόν του κλάδου για το 2004 είναι € 76,29 εκατομ., οι Καθαροί Φόροι επί της Παραγωγής & Εισαγωγών € 0,96 εκατομ., τα Περιθώρια Εμπορίου & Μεταφορά € -68,66 εκατομ., ενώ η τελική συνολική Προσφορά του κλάδου αποτιμάται σε € 9,56 εκατομ. Ο ΦΠΑ που εκτιμήθηκε σε € 0,97 εκατομ., ουσιαστικά αναλογεί στην τελική συνολική προσφορά του κλάδου. Ο ΦΠΑ που αναλογεί στο Περιθώριο Εμπορίου & Μεταφοράς έχει περιληφθεί στην εκτίμηση για κάθε κλάδο χωριστά και επομένως ο υπολογισμός του ΦΠΑ στο συνολικό προϊόν του κλάδου θα οδηγούσε σε διπλή εκτίμηση. Τα Περιθώρια Εμπορίου & Μεταφοράς έχουν αρνητικό πρόσημο διότι τα ποσά αυτά περιλαμβάνονται στα ακαθάριστα έσοδα όλων των άλλων κλάδων (ή εισπράττονται από αυτούς). Το σύνολο της Προσφοράς αφορά δραστηριότητες που δε «χρεώνονται» ως Εμπορικά Περιθώρια, αλλά έσοδα από παρεπόμενες υπηρεσίες, όπως αποθήκευση, συσκευασία, διανομή, κλπ. Η επαλήθευση του Πίνακα 7.9 προκύπτει από την ισότητα του συνόλου των τριών πρώτων στηλών (Προϊόν + Καθαροί Φόροι + ΦΠΑ), με το σύνολο των δύο τελευταίων στηλών (θετικό Περιθώριο Εμπορίου + σύνολο Προσφοράς). Η συμμετοχή των Περιθωρίων Εμπορίου & Μεταφοράς στη συνολική κατανάλωση που δημιουργεί ο θαλάσσιος τουρισμός είναι 4,66%.

Στον Πίνακα 7.10 που ακολουθεί σημειώνεται ο βαθμός επίδρασης του θαλάσσιου τουρισμού στα κυριότερα μεγέθη της Ελληνικής Οικονομίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.10 ΒΑΘΜΟΣ ΕΠΙΔΡΑΣΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΑ ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ			
	ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	ΣΤΗΝ ΑΜΕΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΣΤΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	1,15%	-	13,28%
ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΪΟΝ	0,48%	8,73%	3,50%
ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ *	0,35%		
ΚΑΘΑΡΟ ΕΘΝΙΚΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ *	0,39%		
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΔΗΛΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ	9,25%		
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	8,81%		
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ	16,95%		
ΕΛΛΕΙΜΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ	5,36%		
ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΣΟΔΑ	0,41%		
ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ **	0,20%		1,48%
ΑΜΕΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	0,37%	6,18%	2,43%
ΣΥΝΟΛΙΚΗ (και των άλλων κλάδων) ΑΜΕΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΤΟΥ Θ.Τ.	0,57%		3,71%
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ (Άμεση- Έμμεση -Επαγωγική) ΤΟΥ Θ.Τ.	1,44%		9,43%
* Χωρίς την εκτίμηση των ροών εισοδημάτων από την Αλλοδαπή			
** Για την Κρουαζιεροπλοΐα περιλαμβάνει μόνο τις επισκευές που γίνονται στα Ελληνικά Ναυπηγεία.			
Πίνακας ΔΛΤ 7.			
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία, 2006			

Από τις τρεις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού που ερευνήθηκαν στην παρούσα διατριβή, διαπιστώθηκε ότι η Κρουαζιεροπλοΐα έχει το μεγαλύτερο βαθμό συμμετοχής στα περισσότερα οικονομικά μεγέθη που εκτιμήθηκαν.

Στη συνολική **Τουριστική Κατανάλωση** που διενεργείται από τους τουρίστες του θαλάσσιου τουρισμού, η Κρουαζιεροπλοΐα συμμετέχει κατά 60,68%, το Yachting κατά 27,08% και η Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία κατά 12,47%.

Η κατανάλωση για τα κύρια προϊόντα του θαλάσσιου τουρισμού καλύπτει το 48,15% της συνολικής τουριστικής κατανάλωσης. Η συμμετοχή ανά δραστηριότητα είναι 34,72% για την Κρουαζιέρα, 9,68% για το Yachting και 3,75% για την Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία. Η κατανάλωση των τουριστικών πακέτων που περιλαμβάνουν τα προϊόντα του θαλάσσιου τουρισμού καλύπτει το 58,15% της συνολικής τουριστικής κατανάλωσης. Η συμμετοχή ανά δραστηριότητα είναι 39,24% για την Κρουαζιέρα, 13,88% για το Yachting και 5,03% για την Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία. Η κατανάλωση όλων των άλλων προϊόντων που αγοράζονται από τους καταναλωτές του θαλάσσιου τουρισμού, καλύπτει το 41,20% της συνολικής τουριστικής κατανάλωσης. Η συμμετοχή ανά δραστηριότητα είναι: 21,05% για την Κρουαζιέρα, 13,02% για το Yachting και 7,12% για την Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία. Η διαφορά των ποσοστών της κατανάλωσης των τουριστών για τα τουριστικά πακέτα και όλα τα άλλα προϊόντα (σύνολο 99,35%) από τη συνολική κατανάλωση όλων των κατηγοριών (νοικοκυριά, επιχειρήσεις, κράτος) για προϊόντα όλων των κλάδων, αφορά την κατανάλωση υπηρεσιών Εμπορίου & Μεταφοράς που διενεργείται από τις επιχειρήσεις (ποσοστό 0,65%).

Από τις τρεις δραστηριότητες, η Κρουαζιεροπλοΐα συμμετέχει κατά 58,46% στη συνολική επίδραση του θαλάσσιου τουρισμού στο **Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν** της χώρας, το *Yachting* κατά 27,35% και η *Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία* κατά 14,19%.

Η συμμετοχή στο **Εθνικό Εισόδημα** είναι ανάλογη, με μικρή μείωση της Κρουαζιεροπλοΐας λόγω των εισοδημάτων και των μερισμάτων που καταβάλλονται στην αλλοδαπή. Τα ποσοστά των δραστηριοτήτων είναι: Κρουαζιεροπλοΐα 57,78%, *Yachting* 27,45% και *Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία* 14,77%.

Η επίδραση στο **Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών** είναι: 60,01% για την Κρουαζιεροπλοΐα, 28,15% για το *Yachting* και 11,84% για την *Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία*.

Η συμμετοχή των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού στα **Δημόσια Έσοδα** είναι: 46,13% για την Κρουαζιεροπλοΐα, 37,55% για το *Yachting* και 16,32% για την *Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία*. Το ποσοστό των Δημοσίων Εσόδων από κάθε δραστηριότητα ως προς τη συνολική τουριστική κατανάλωση είναι 9,49% για την Κρουαζιεροπλοΐα, 17,27% για το *Yachting* και 16,74% για την *Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία*.

Η **Απασχόληση** είναι το μοναδικό μέγεθος που παρατηρείται μεταβολή του βαθμού συμμετοχής των τριών δραστηριοτήτων, με το *Yachting* να καλύπτει το 50,57% της συνολικής απασχόλησης, την Κρουαζιεροπλοΐα να συμμετέχει με 30,98% και την *Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία* με 18,45%.

Η **συμμετοχή των Περιθωρίων Εμπορίου & Μεταφοράς** στη συνολική κατανάλωση είναι 4,04% για την Κρουαζιεροπλοΐα, 5,59% για το *Yachting* και 5,67% για την *Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία*.

Διαφοροποίηση όσον αφορά τη θέση που κατέχει η Κρουαζιεροπλοΐα στα οικονομικά μεγέθη που έχουν εκτιμηθεί, παρατηρείται και στους Πίνακες 7.6 και 7.7, που αφορούν στις **Επενδύσεις** σε πάγια και στα **Συνολικά Επενδυμένα Κεφάλαια**. Αυτή όμως οφείλεται στην αδυναμία εκτίμησης των πραγματικών μεγεθών που αναλογούν στην Κρουαζιεροπλοΐα, λόγω των συνθηκών που επικρατούν στη συγκεκριμένη αγορά, οι οποίες αναφέρονται στον Πίνακα ΔΛΤ 8. Η συμμετοχή της Κρουαζιεροπλοΐας στις ετήσιες επενδύσεις σε πάγιο εξοπλισμό εκτιμήθηκε στο 29,27%, του *Yachting* στο 58,65% και της *Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας* στο 12,08%. Η εκτίμηση για τα συνολικά επενδυμένα κεφάλαια σε πάγια, που γίνεται μόνο για το *Yachting* και την *Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία*, εμφανίζει το *Yachting* να υπερέχει της *Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία* με ποσοστό 79,29% προς 20,71%.

Ένα χρήσιμο στοιχείο που εμφανίζεται στον Πίνακα 7.7 των αποτελεσμάτων, είναι η **χρησιμοποίηση της Παραγωγικής Ικανότητας**, η οποία για την Κρουαζιεροπλοΐα έχει εκτιμηθεί στο 70%, για το *Yachting* στο 55% και για την *Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία* στο 40%.

Η δραστηριότητα της *Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας*, αν και έχει τη μικρότερη συμμετοχή στα μεγέθη που εκτιμήθηκαν (ΑΕΠ, Εθνικό Εισόδημα, Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών, Απασχόληση), κατέχει την *πρώτη θέση ως προς τον αριθμό των διακινούμενων επιβατών* (4.000.000) και τον αριθμό των επιχειρήσεων που τη συγκροτούν. Είναι η τρίτη δραστηριότητα (μετά την

Κρουαζιεροπλοΐα και το Yachting) ως προς την αναγνωρισιμότητα του «κλάδου» και την κρατική μέριμνα που παρέχεται στους επιχειρηματίες.

Στον Πίνακα 7.11 που ακολουθεί, σημειώνεται ο βαθμός συμμετοχής κάθε δραστηριότητας χωριστά, στη συνολική επίδραση του θαλάσσιου τουρισμού στα κυριότερα μακροοικονομικά μεγέθη της Ελληνικής Οικονομίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.11				
ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΑ ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ				
Δραστηριότητα («κλάδος»)	Κρουαζιεροπλοΐα	Yachting	Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	60,68%	27,08%	12,24%	100,00%
ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΪΟΝ	58,46%	27,35%	14,19%	100,00%
ΕΘΝΙΚΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ	57,78%	27,35%	14,77%	100,00%
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΑΔΗΛΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ	60,01%	28,15%	11,84%	100,00%
ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΣΟΔΑ	46,13%	37,55%	16,32%	100,00%
ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΣΟΔΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	9,49%	17,27%	16,61%	12,47%
ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ *	29,27%	58,65%	12,08%	100,00%
ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ (Βλέπε σημείωση του Πίνακα ΔΛΤ 8.)	0,00%	79,29%	20,71%	100,00%
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	30,98%	50,57%	18,45%	100,00%
ΚΛΑΔΟΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	52,54%	32,52%	14,94%	100,00%
ΠΕΡΙΘΩΡΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	4,04%	5,59%	5,67%	4,66%
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	34,72%	9,68%	3,75%	48,15%
ΔΑΠΑΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΠΑΚΕΤΟΥ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	39,24%	13,88%	5,03%	58,15%
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	21,05%	13,02%	7,12%	41,20%
ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ	812.100	234.219	4.000.000	5.046.319
* Για την Κρουαζιεροπλοΐα, περιλαμβάνει μόνο τις επισκευές που γίνονται στα Ελληνικά Ναυπηγεία.				
Πίνακας ΔΛΤ 7				
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία, 2006				

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ - ΘΕΜΑΤΑ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ

Προτάσεις πολιτικής

Οι προτάσεις πολιτικής που θα μπορούσαν να κατατεθούν στα πλαίσια μιας διατριβής, δεν μπορεί παρά να είναι απόρροια των αποτελεσμάτων της έρευνας και του βαθμού επαλήθευσης της χρησιμότητάς της, μέσα από την επίτευξη των στόχων που είχαν τεθεί.

Με την εφαρμογή της μεθοδολογίας του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού για την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελληνική οικονομία, επιτεύχθηκε η μέτρηση του θαλάσσιου τουρισμού και προσδιορίστηκε ποσοτικά η συμβολή του στην οικονομία. Τα ερωτήματα που είχαν τεθεί και αποτέλεσαν τους επιμέρους στόχους της διατριβής, απαντήθηκαν μέσα από τα ευρήματα και τα αποτελέσματα που διατυπώθηκαν. Διαπιστώθηκε ότι η μεθοδολογία του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού, παρά τις δυσκολίες εφαρμογής της – κυρίως λόγω του περιορισμού των απαραίτητων στοιχείων και δεδομένων- και την αναγκαιότητα της προσαρμογής της, αποτελεί το πλέον αξιόπιστο εργαλείο για την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων δραστηριοτήτων ή «κλάδων» που δεν προσδιορίζονται στους Εθνικούς Λογαριασμούς της χώρας. Επομένως, η **υιοθέτηση της μεθοδολογίας του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού για την εκτίμηση του τουρισμού στο σύνολό του**, θα συμβάλει ουσιαστικά στη μέτρηση του τουρισμού και συγκεκριμένα στη μέτρηση της διαχρονικής εξέλιξής του και του τρόπου και το βαθμού που εμπλέκεται στην οικονομία. Η ένταξη του τουρισμού στους εθνικούς λογαριασμούς θα επιτρέψει την εμφάνιση της συμβολής του στην οικονομία, συγκριτικά με άλλους «σταθερούς» τομείς, ώστε να αποκτήσει περισσότερη αναγνωρισιμότητα και αξιοπιστία.

Η εφαρμογή του ΔΛΤ για την εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του τουρισμού στην Ελληνική οικονομία, είναι αναμενόμενο να εντοπίσει τις αδυναμίες και τις ελλείψεις σχετικά με την καταγραφή και τη συγκέντρωση των απαραίτητων στοιχείων, τόσο από τις δημόσιες αρχές όσο και από τους εμπλεκόμενους στην τουριστική δραστηριότητα φορείς (επαγγελματικές ενώσεις, επιμελητήρια). Η για πρώτη φορά εφαρμογή της μεθόδου, θα συμβάλει ουσιαστικά στη βελτίωση της ποιότητας των δεδομένων και της διαδικασίας συλλογής τους. Ο σημαντικός ρόλος του τουρισμού στην Ελληνική οικονομία, όπως ομολογείται από τους κρατικούς φορείς και τους άμεσα ή έμμεσα εμπλεκόμενους στην προσφορά των προϊόντων του, επιβάλλει τον ακριβή προσδιορισμό των επιδράσεών του σε τακτική βάση, ο οποίος μπορεί να επιτευχθεί με ιδιαίτερη επιτυχία μέσω του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού.

Η αρμόδια εποπτεύουσα αρχή που θα αναλάβει το συντονισμό του προγράμματος (Υπουργείο Τουρισμού ή ΕΣΥΕ), θα πρέπει **να καθορίσει και να διασφαλίσει τις πηγές και τους τρόπους άντλησης των στοιχείων** που θα απαιτηθούν.

Διαπιστώθηκε ότι τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν από τις χώρες που έχουν εφαρμόσει ως ένα βαθμό το Δορυφορικό Λογαριασμό Τουρισμού (Πίνακας 28), εκτός από τις επίσημες κρατικές πηγές (Στατιστική Υπηρεσία, Πίνακες Προσφοράς & Χρήσης των Εθνικών Λογαριασμών, κλπ) σε μεγάλο βαθμό προέρχονται από ετήσιες Έρευνες Οικονομικής Δραστηριότητας, τακτικές έρευνες διακοπών, κλαδικές περιοδικές έρευνες υπηρεσιών, έρευνες τουριστικών οργανισμών για αλλοδαπούς και ημεδαπούς τουρίστες, έρευνες εργατικού δυναμικού για την απασχόληση. Πρόσθετα στοιχεία έχουν ληφθεί από γραφεία

ταξιδιών για την κατανομή των δαπανών των τουριστικών πακέτων (package tours), καθώς και από εκθέσεις φορέων και επιχειρήσεων για τις στατιστικές των κρουαζιερόπλοιων, των ξενοδοχείων, των φεστιβάλ και των ημερήσιων επισκεπτών.

Οι ιδιαιτερότητες όσον αφορά το νομικό πλαίσιο και -ως συνέπεια αυτού- τη λογιστική απεικόνιση των επιχειρήσεων που συγκροτούν τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, είναι παράγοντες που επηρέασαν την ποσοτική προσέγγιση του «κλάδου». Η καθιέρωση των **Διεθνών Λογιστικών Προτύπων** (International Accounting Standards Board, *International Accounting Standards 2002*), (International Accounting Standards Committee), (Grand Thornton International Internal Procedures), (Epstein J.B., Mirza Ali Abbas, 2002) και στην Ελλάδα, αδιαμφισβήτητα μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας και εγκυρότητας των στοιχείων που προσδιορίζουν τα οικονομικά μεγέθη του τουρισμού. Ενδεικτικά αναφέρονται, το Διεθνές Λογιστικό Πρότυπο 14 που εκδόθηκε τον Αύγουστο του 1997 και αναφέρεται στην «Αναφορά κατά τομέα» και το Διεθνές Λογιστικό Πρότυπο 18 που εκδόθηκε το Δεκέμβριο του 1993 και αναφέρεται στα «Έσοδα». Και των δύο ο σκοπός δημιουργίας και ο ρόλος τους ταιριάζει απόλυτα στις επιχειρήσεις που συγκροτούν τον τουριστικό τομέα.

Το Διεθνές Λογιστικό Πρότυπο 14 που δημιουργήθηκε λόγω του γιγαντισμού των επιχειρήσεων και της επέκτασης των δραστηριοτήτων τους σε διαφορετικές αγορές (όπως οι tour operators και οι ξενοδοχειακές αλυσίδες), έχει ως σκοπό να καθιερώσει τις αρχές παροχής των πληροφοριών αυτών, έτσι ώστε να βοηθήσει τους χρήστες των οικονομικών καταστάσεων να κατανοήσουν την απόδοση της επιχείρησης τόσο στο παρελθόν όσο και στην τρέχουσα περίοδο, να εκτιμήσουν καλύτερα τους κινδύνους που απειλούν την επιχείρηση και να διαμορφώσουν μια εμπειριστατωμένη άποψη για αυτήν. Η κατάτμηση αυτών των πληροφοριών και η παροχή τους στους ενδιαφερόμενους θα πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τις λογιστικές μεθόδους που ακολουθήθηκαν στην κατάρτιση των οικονομικών καταστάσεων της επιχείρησης.

Κάθε επιχείρηση θα πρέπει να συγκεντρώνει και να παρουσιάζει πληροφορίες τόσο με βάση την επιχειρηματική όσο και τη γεωγραφική της δραστηριότητα. Εάν η απόδοση της εταιρίας εξαρτάται από τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που παρέχει, τότε πρωτεύοντα ρόλο παίζει η επιχειρηματική δραστηριότητα και δευτερεύοντα η γεωγραφική, ενώ εάν η γεωγραφική κατανομή των δραστηριοτήτων μιας επιχείρησης είναι η κύρια πηγή των κινδύνων και από αυτήν εξαρτάται και η απόδοσή της, τότε πρωτεύοντα ρόλο παίζει η γεωγραφική δραστηριότητα και δευτερεύοντα η επιχειρηματική (αντιπροσωπευτικό παράδειγμα είναι η Κρουαζιέρα).

Για κάθε παρουσιαζόμενο τομέα θα πρέπει να δίνονται πληροφορίες σχετικά με τα έσοδα, τα έξοδα, τα περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης και τις υποχρεώσεις της, που θα παρουσιαστούν συνολικά και στον πρωτεύοντα και στον δευτερεύοντα τομέα.

Το Διεθνές Λογιστικό Πρότυπο 18 εφαρμόζεται με σκοπό την παρακολούθηση των εσόδων που προέρχονται από α) πώληση αγαθών, β) παροχή υπηρεσιών, γ) χρησιμοποίηση περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης από τρίτους που αποφέρουν τόκους, δικαιώματα και μερίσματα.

Η αξία των αγαθών μπορεί να είναι είτε πραγματική είτε ονομαστική. Πραγματική αξία είναι το ποσό έναντι του οποίου ένα αγαθό μπορεί να ανταλλαχθεί ή μια υποχρέωση μπορεί να διακανονιστεί μεταξύ μερών που έχουν πλήρη γνώση και συμμετέχουν με τη θέλησή τους σε μια αντικειμενική συναλλαγή. Ονομαστική είναι η αξία στην οποία το αγαθό αυτό ή η υποχρέωση,

τιμολογείται. Το αγαθό αποτιμάται στην πραγματική αξία του εισπραχθέντος ή του εισπρακτέου ανταλλάγματος.

Σύμφωνα με το χειρισμό των εσόδων, όπως αυτός υπαγορεύεται από το Διεθνές Λογιστικό Πρότυπο 18, το έσοδο θα καταχωρηθεί κατά την παράδοση του προϊόντος, τη στιγμή δηλαδή που αναγνωρίζεται ως έσοδο. Όσον αφορά στο χρόνο της καταγραφής, ο Δορυφορικός Λογαριασμός Τουρισμού ταυτίζεται απόλυτα με το λογιστικό πρότυπο 18 και λειτουργεί στην ίδια βάση με το SNA93, δηλαδή στη βάση της ολοκλήρωσης της συναλλαγής (βλέπε υποκεφάλαιο 5.2.11. για το χρόνο της καταγραφής).

Η αναφορά στα δύο λογιστικά πρότυπα, έγινε με σκοπό να ενισχύσει την πρόταση για την επιδίωξη της **σύνδεσης των Δορυφορικών Λογαριασμών Τουρισμού με τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα**, τα οποία είναι εναρμονισμένα με τους Εθνικούς Λογαριασμούς, κυρίως για την καθιέρωση ενιαίου και αποδεκτού τρόπου αποτίμησης και καταγραφής των μεγεθών που εκφράζουν την τουριστική δραστηριότητα. Άλλωστε, ο σκοπός της εφαρμογής των Διεθνών Λογιστικών Προτύπων είναι η επίτευξη της παγκόσμιας ομοιομορφίας και εναρμόνισης στα λογιστικά πρότυπα και ο σκοπός της προτροπής από τον ΟΟΣΑ και τον ΠΟΤ για την υιοθέτηση της μεθόδου του Δορυφορικού Λογαριασμού Τουρισμού είναι η διασφάλιση της τυποποίησης και της σχετικότητας των στατιστικών του τουρισμού, για την ενίσχυση της συνοχής των διαφόρων συστημάτων που απαντώνται σε διεθνές επίπεδο και τη διασφάλιση της απαιτούμενης προσοχής μεταξύ των κρατών –μελών για την ομοιόμορφη εφαρμογή της μεθόδου και την ερμηνεία των αποτελεσμάτων της.

Είναι προφανές ότι ο καθορισμός των στόχων της πολιτικής για τον Θαλάσσιο Τουρισμό συνολικά, αλλά και για κάθε δραστηριότητα χωριστά, πρέπει να στοχεύει στη βελτίωση των θετικών αποτελεσμάτων του και στον περιορισμό των αρνητικών.

Η **Κρουαζιεροπλοΐα** αποτελεί μία παγκοσμιοποιημένη αγορά και δραστηριότητα. Αφενός η διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την προσέλκυση Ελληνικών επιχειρήσεων στον «κλάδο» και αφετέρου η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των Ελληνικών προϊόντων που αποτελούν τις ενδιάμεσες εισροές του «κλάδου», ώστε να προτιμώνται από τα εισαγόμενα που αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος τους (π.χ. το 70% της τροφοδοσίας των κρουαζιερόπλοιων εισάγεται), θα συμβάλουν στην αύξηση των οικονομικών ωφελειών για την εθνική οικονομία. Η αύξηση του μεριδίου της «*Ελληνικής*» κρουαζιέρας (σε μεγαλύτερη διάρκεια από 3,5 μέρες) απαιτεί τη διεύρυνση του «Ελληνικού» προϊόντος με νέους προορισμούς και τη βελτίωση των υποδομών για τη δυνατότητα προσέγγισης των πλοίων σε περισσότερα λιμάνια, καθώς και για τη δυνατότητα προσέλκυσης περισσότερων και μεγαλύτερων πλοίων.

Για τη στήριξη του **Yachting** στην Ελλάδα απαραίτητη προϋπόθεση είναι η συνεργασία μεταξύ δημοσίου (η πολιτεία έχει την ευθύνη των αποφάσεων και του σχεδιασμού με τη θεσμοθέτηση κανόνων και την άσκηση ελέγχου) και ιδιωτικού τομέα (έχει την ευθύνη της επιχειρηματικής δράσης που θα υλοποιήσει την τουριστική πολιτική), ώστε να μεγιστοποιούνται τα οφέλη για την εθνική οικονομία.

Η σημερινή εικόνα που αφορά στο *σχεδιασμό του δικτύου τουριστικών λιμένων* στην Ελλάδα, αποτυπώνεται από το συνολικό αριθμό θέσεων ελλιμενισμού, το 67% των οποίων βρίσκεται γύρω από την Αττική και το 27% στο Ιόνιο Πέλαγος. Η ΕΣΜΕΘ επαληθεύτηκε στην πρόβλεψη που κατέθεσε στην έκθεσή της προς το Εθνικό Συμβούλιο Τουρισμού το 1995, όπου ανέφερε ότι *μέχρι το 2005 οι ναυλώσεις θα φθάσουν κατά αισιόδοξους υπολογισμούς τις 40.000 περίπου.*

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της διατριβής, οι ναυλώσεις για το 2004 έφτασαν τις 41.900. Για τις ναυλώσεις αυτές απαιτούνται 16.000-18.000 θέσεις μόνιμου ελλιμενισμού σε σημεία-πύλες του θαλάσσιου τουρισμού, ενώ οι υπάρχουσες θέσεις σήμερα, σε οργανωμένες μαρίνες και καταφύγια, δεν ξεπερνούν τις 10.000. Η έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού σε τουριστικά λιμάνια καλύπτεται εν μέρει από τα εμπορικά λιμάνια, στα οποία όμως δεν προσφέρονται οι υπηρεσίες που χρειάζονται οι τουρίστες – ναυλωτές των σκαφών αναψυχής.

Η ισόρροπη ανάπτυξη του δικτύου των τουριστικών λιμένων θα συμβάλει αφενός στην προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και αφετέρου στην βελτίωση του τουριστικού προϊόντος της χώρας συνολικά.

Σημαντικό βήμα για τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού Yachting είναι η παρέμβαση της πολιτείας σε *θέματα εκπαίδευσης* και πιστοποίησης των κυβερνητών των ιστιοφόρων σκαφών. Στο σύνολό τους οι κυβερνήτες προέρχονται από το χώρο του ναυταθλητισμού και η πιστοποίηση της ικανότητας για το επάγγελμά τους γίνεται από τον επαγγελματικό φορέα που ανήκουν (το ΠΕΣΚΙΣΑ).

Ο «κλάδος» της **Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας** έχει ανάγκη από αναγνωρισιμότητα και στήριξη μέσω της ρύθμισης ζητημάτων που αφορούν κυρίως στη *μείωση του κόστους λειτουργίας* των επιχειρήσεων. Ο ΕΚΟΕΜΝ θεωρείται παράλογος φόρος και η κατάργησή του διεκδικείται επιτακτικά από την ΠΕΝΠΗΣ. Η ισόποση με το ΕΚΟΕΜΝ επιβάρυνση για λιμενικά τέλη ανά επιβάτη, σε συνδυασμό με την υπερβολική αύξηση του τέλους για το Νηογνώμονα από 500 – 1000 € σε 10.000 € ανά πλοίο (από το 2006), διογκώνουν το κόστος λειτουργίας των επιχειρήσεων, οι οποίες αισθάνονται παράλληλα ότι απειλούνται και από τον *αθέμιτο ανταγωνισμό των μεγάλων Ιστιοφόρων και Θαλαμηγών*, που μπορούν να ναυλώνονται από ένα αριθμό επιβατών με ανώτατο όριο τους 49 επιβάτες, χωρίς πλήρωμα, ενώ η ισάριθμη μεταφορά επιβατών με Ημερόπλοιο απαιτεί τουλάχιστον πλήρωμα 2 ατόμων.

Θέματα για περαιτέρω έρευνα

Στην παρούσα διατριβή εκτιμήθηκε η άμεση τουριστική ζήτηση για τα προϊόντα του θαλάσσιου τουρισμού. Από τη δομή του ΔΛΤ μπορεί να εκτιμηθεί και η έμμεση τουριστική ζήτηση.

Η έμμεση τουριστική ζήτηση προκαλείται από δύο πτυχές του άμεσου τουρισμού. Κατ' αρχάς, η έμμεση τουριστική ζήτηση είναι η ζήτηση που δημιουργείται από τον παραγωγό (χαρακτηριστικών προϊόντων τουρισμού) και προκύπτει από την παραγωγή ενός αγαθού ή μιας υπηρεσίας που πωλείται άμεσα σε έναν επισκέπτη. Η ΤΠΑ για παράδειγμα της Κρουαζιεροπλοΐας, είναι η διαφορά μεταξύ των εσόδων από την κρουαζιέρα και των ενδιάμεσων εισροών (όπως η αγορά των τροφίμων, των καυσίμων, κ.λ.π.) που συνθέτουν την παραγωγή της κρουαζιέρας. Η έμμεση τουριστική ζήτηση δημιουργείται για τη βιομηχανία τροφίμων, το μεταφορέα, την επιχείρηση καυσίμων, κ.λπ., οι οποίοι παρέχουν τις απαραίτητες εισροές που απαιτούνται για να παραχθεί η κρουαζιέρα. Η παραγωγή αυτών των εισροών αποτελεί μέρος των κλάδων παραγωγής (τροφίμων, καυσίμων) και δεν εξετάζεται ως τμήμα του τουριστικού κλάδου, επειδή δεν υπάρχει καμία άμεση φυσική και οικονομική σχέση μεταξύ του παραγωγού και του επισκέπτη. Έτσι, η προστιθέμενη αξία των διαφορετικών κλάδων τμηματοποιείται με τον ίδιο τρόπο, δηλαδή τα ακαθάριστα έσοδα του κλάδου παραγωγής περιλαμβάνουν τις αγορές (εισροές) από άλλους κλάδους (όπως οι πρώτες ύλες), ενώ η προστιθέμενη αξία τους αποκλείει αυτές τις εισροές.

Ο καθορισμός αυτών των έμμεσων επιδράσεων είναι ένα σημαντικό μέρος της οικονομικής ανάλυσης, δεδομένου ότι επιτρέπει τον προσδιορισμό στοιχείων, όπως είναι η επίδραση στην απασχόληση των διαφόρων κλάδων, τα φορολογικά έσοδα που μπορούν να δημιουργηθούν, οι διαρροές στις εισαγωγές, οι πιέσεις τιμών που μπορεί να ακολουθήσουν στις ιδιαίτερες αγορές ή στην οικονομία συνολικά, οι πιθανές επιδράσεις συναλλαγματικής ισοτιμίας, κ.λπ. Ο ΔΛΤ παρέχει τα μέσα για να υλοποιηθούν αυτοί οι υπολογισμοί, αλλά δεν τους υπολογίζει άμεσα.

Η δεύτερη πτυχή της έμμεσης τουριστικής ζήτησης είναι η απόκτηση του παγίου κεφαλαίου από έναν παραγωγό χαρακτηριστικών προϊόντων τουρισμού, όπως η απόκτηση ενός κρουαζιερόπλοιου από μια ναυτιλιακή εταιρία. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι αγορές παγίου κεφαλαίου δεν συμπεριλαμβάνονται στην παραγωγή της ΤΠΑ. Εντούτοις, το κεφάλαιο είναι ένα απαραίτητο στοιχείο στην παραγωγή των περισσότερων προϊόντων τουρισμού. Η παροχή των υπηρεσιών στους ενδιαφερόμενους επιβάτες ενός ιστιοπλοϊκού χωρίς την παράλληλη διάθεση σκάφους ή υπηρεσιών Ημερήσιας Θαλάσσιας Περιήγησης χωρίς την ύπαρξη πλοίου, είναι μάλλον αδύνατη. Συνεπώς, ένας ΔΛΤ όταν αγνοεί αυτές τις έμμεσες πτυχές της τουριστικής ζήτησης και ως εκ τούτου τις επιδράσεις της στην ευρύτερη οικονομία, είναι ελλιπής. Αυτό το στοιχείο της έμμεσης ζήτησης περιλαμβάνεται στο ΔΛΤ, αλλά αποκλείεται από τον υπολογισμό της ΤΠΑ.

Η επαγωγική ζήτηση αντιπροσωπεύει τη ζήτηση που δημιουργείται από τους παραγωγούς των προϊόντων, οι οποίοι διαθέτουν τα προϊόντα τους σε διάφορες επιχειρήσεις, που με τη σειρά τους τα πωλούν στους επισκέπτες. Κατά συνέπεια, η επαγωγική ζήτηση είναι η πρόσθετη παραγωγή από έναν αγρότη (ή από ένα διυλιστήριο για να ικανοποιήσει την αυξανόμενη ζήτηση του μεταφορέα) που απαιτείται για να ικανοποιηθεί η ζήτηση του κλάδου τροφίμων, με σκοπό την εν συνεχεία ικανοποίηση των αναγκών του εστιατορίου για τρόφιμα, που με τη σειρά της είναι αποτέλεσμα της τουριστικής ζήτησης. Από αυτή την άποψη, η έννοια της επαγωγικής ζήτησης που αναφέρθηκε, διαφέρει από την Κεϋνσιανή έννοια της επαγωγικής ζήτησης. Η τελευταία αντιπροσωπεύει την επίδραση στην οικονομία των δαπανών που θα προέκυπταν από το πρόσθετο εισόδημα, για παράδειγμα των υπαλλήλων ενός κρουαζιερόπλοιου, που θα προερχόταν από την πρόσθετη παραγωγή του.

Μολονότι η άμεση ζήτηση, καθώς και η απόκτηση κεφαλαίου εκτιμώνται στο ΔΛΤ, η έμμεση και η επαγωγική δαπάνη δεν εκτιμώνται. Εντούτοις, αυτά τα τελευταία μπορούν να υπολογιστούν από το ΔΛΤ, όπως ενσωματώνεται σε έναν πίνακα Προσφοράς και Χρήσεων που είναι η βασική δομική μονάδα για τη δημιουργία ενός μοντέλου επιδράσεων το οποίο είναι απαραίτητο για την επίτευξη αυτών των εκτιμήσεων. Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι τέτοια μοντέλα δημιουργούν διάφορα προβλήματα, μεταξύ των οποίων είναι οι υποθέσεις για την πλήρη χρησιμοποίηση των πόρων και για τις γραμμικές αναλογίες των μεταβολών.

Ο Πίνακας ΔΛΤ 5 παρέχει στοιχεία όσον αφορά μια ιδιαίτερη, σχετική διάσταση του θαλάσσιου τουρισμού, την Απασχόληση. Η εστίαση του ΔΛΤ είναι ευρύτερη από μια μέθοδο εκτίμησης της απασχόλησης και για το λόγο αυτό δεν υπεισέρχεται σε εις βάθος εκτίμηση της απασχόλησης. Υπό το φως της ουσιώδους ποσότητας των απαιτούμενων πληροφοριών και της σημαντικότητά της, είναι προφανές ότι μια *Μέθοδος Απασχόλησης*, απαιτείται να εφαρμοστεί και σε ένα πλαίσιο συνεργασίας με το ΔΛΤ αλλά και χωριστά από αυτόν.

Οι πληροφορίες που αφορούν στα χαρακτηριστικά επισκεπτών δεν εξετάζονται στον Πίνακα ΔΛΤ 6, διότι δεν είναι κεντρικές για τον υπολογισμό άλλων μεταβλητών (όπως της ΤΠΑ). Εντούτοις, η ανάλυση αυτή παρέχει μια

εικόνα για το προφίλ των επισκεπτών που μπορεί να αποδειχθεί ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο προώθησης του τουρισμού.

Οι επιδράσεις που δέχεται μια περιφερειακή ή τοπική οικονομία από τη δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού μπορούν να ομαδοποιηθούν ανάλογα με τις συγκεκριμένες δραστηριότητες που τις δημιουργούν ή ανάλογα με τους αποδέκτες των συνεπειών αυτών των επιδράσεων και να αποτελέσουν πεδίο έρευνας.

Οι Πίνακες του ΔΛΤ 9, 10, 11, 12, 13 και 14 παρέχουν την εκτίμηση του μεγέθους των Πινάκων 1, 2, 3, 4, 7 και 8 του ΔΛΤ. Η σημασία της εκτίμησης της ποσότητας των παραπάνω μεγεθών για μια χρονική σειρά αναγνωρίζεται σαφώς από τους οικονομολόγους και τους χρήστες των εθνικών λογαριασμών, καθώς αποτελεί ένα σημαντικότερο μέσο για την κατανόηση του πώς (και εάν) δημιουργείται ανάπτυξη στην εξεταζόμενη σειρά, αλλά και στις αντίστοιχες πτυχές της οικονομίας (βιομηχανίες και αγαθά).

Οι πληροφορίες από τον Πίνακα ΔΛΤ 5 μπορούν να συνδυαστούν με αυτές του Πίνακα ΔΛΤ 3 για να παράγουν τη μέση αποζημίωση των εργαζόμενων από τον τουριστικό κλάδο, εκτιμώντας την ωριαία αποζημίωση. Αυτή η σύνδεση είναι πολύ σημαντική για την άσκηση πολιτικής, δεδομένου ότι ο κλάδος του τουρισμού μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στην αύξηση της απασχόλησης, ειδικά νέων εργαζομένων.

Παρόμοιοι υπολογισμοί μπορούν να αναληφθούν και για την «άλλη απασχόληση», η οποία μπορεί να αποτελέσει ένα χρήσιμο εργαλείο πολιτικής σε χώρες όπου οι ατομικές επιχειρήσεις αναλαμβάνουν την παροχή σημαντικών ποσοτήτων προϊόντων στους επισκέπτες.

Συγκεκριμένα θέματα για περαιτέρω διερεύνηση συνοψίζονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

1. Εκτίμηση των στοιχείων που αφορούν τις επιχειρήσεις κάθε δραστηριότητας, όπως:
 - Του αριθμού των επιχειρήσεων ανά κατηγορία μεγέθους
 - Του αριθμού των επιχειρήσεων που ιδρύονται και των επιχειρήσεων που διαγράφονται (κλείνουν) ανά κατηγορία μεγέθους
2. Εκτενής ανάλυση της απασχόλησης ανά δραστηριότητα και συνολικά για το θαλάσσιο τουρισμό με στόχο την εκτίμηση:
 - Του συνολικού αριθμού των απασχολούμενων ανά τρίμηνο (ένδειξη της εποχικότητας).
 - Της διακύμανσης του αριθμού των εργαζομένων σε μια περίοδο.
 - Της αγοράς εργασίας ανά φύλο, μόρφωση, ηλικία, εθνικότητα-καταγωγή, αρχαιότητα, πλήρη / μερική απασχόληση, κύρια ή δευτερεύουσα εργασία, μέσο χρόνο ωρών εβδομαδιαίας εργασίας, συνολικό ετήσιο αριθμό ωρών εργασίας, μέση ωριαία αμοιβή ανά φύλο.
 - Της Έμμεσης Απασχόλησης από τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού (μέσω καταγραφής).
 - Των Αποδοχών των Εργαζομένων στις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού ανά κατηγορία κλάδου απασχόλησης.
3. Εκτίμηση των Πολλαπλασιαστών Εισοδήματος και Απασχόλησης για κάθε δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού.
4. Εκτίμηση των επενδύσεων και της συγκέντρωσης Παγίου Κεφαλαίου ανά κατηγορία (με ακρίβεια), μέσω απογραφής των επιχειρήσεων.
5. Εκτίμηση στοιχείων που δεν έχουν υπολογιστεί στην παρούσα διατριβή, καθώς και περαιτέρω διερεύνηση των μακροοικονομικών μεγεθών που επηρεάζονται από τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, όπως:

- Υπολογισμός της Δαπάνης των Ελλήνων στην Αλλοδαπή για τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού, με στόχο την ολοκληρωμένη εκτίμηση της επίδρασής του στο Ισοζύγιο Άδηλων Συναλλαγών.
 - Εκτίμηση των μακροοικονομικών μεγεθών που αφορούν τα προηγούμενα της διατριβής, ώστε να είναι δυνατός ο προσδιορισμός της τάσης για τα επόμενα έτη.
 - Προσδιορισμός των επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού (κυρίως της Κρουαζιεροπλοΐας) στον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου αλλά και παγκοσμίως, από συγκεκριμένες δραστηριότητες, όπως η προμήθεια καυσίμων στην Ελλάδα από τα κρουαζιερόπλοια, για κρουαζιέρες που παράγονται στο χώρο της Μεσογείου (εκτός των Ελληνικών Κρουαζιέρων που έχουν εκτιμηθεί), και η απασχόληση Ελλήνων ναυτικών και στελεχών ναυτιλιακών & τουριστικών επιχειρήσεων σε επιχειρήσεις (Ελληνικών & ξένων συμφερόντων) που δραστηριοποιούνται στο θαλάσσιο τουρισμό σε διάφορες περιοχές του πλανήτη, με στόχο την εκτίμηση της επίδρασης του θαλάσσιου τουρισμού στο Εμπορικό Ισοζύγιο και στο Ισοζύγιο Εισοδημάτων και Μεταβιβάσεων. Μία επίδραση του Εμπορικού Ισοζυγίου, η οποία έχει εκτιμηθεί στους Πίνακες ΔΛΤ 2Κ, 2Υ και 2 ΠΤΝ, αφορά τη «συνολική εισαγόμενη προσφορά που αποκτάται από τους κατοίκους και από τους αλλοδαπούς».
 - Έχοντας εκτιμήσει την επίδραση του θαλάσσιου τουρισμού στο ΑΕΠ της χώρας, είναι δυνατή και η ακριβέστερη εκτίμηση της επίδρασής του στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν και στο Εθνικό Εισόδημα (για τα οποία υπολογίσθηκαν μόνο οι εκροές εισοδημάτων στην αλλοδαπή), αφού υπολογισθούν και τα εισοδήματα που εισρέουν στη χώρα από ημεδαπούς εργαζόμενους ή επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στο θαλάσσιο τουρισμό.
 - Εκτίμηση του τουριστικού δείκτη τόσο για το σύνολο της τουριστικής κατανάλωσης όσο και για τις ειδικές-εναλλακτικές μορφές τουρισμού, μέσα από ανάλογες ερευνητικές προσεγγίσεις που θα διασφαλίζουν την ακρίβεια των εκτιμήσεων και τη συσχέτιση των μεγεθών.
6. Εκτίμηση του μεγέθους των πινάκων 1, 2, 3, 4, 7 και 8 του ΔΛΤ, μέσω της κατάρτισης των αντίστοιχων πινάκων του ΔΛΤ, 9, 10, 11, 12, 13 και 14 (οι οποίοι συντάσσονται σε τιμές του προηγούμενου έτους), με στόχο τον υπολογισμό του βαθμού ανάπτυξης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΠΙΝΑΚΕΣ -ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ – ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ⁵⁸

9.1 ΠΙΝΑΚΕΣ

9.1.1. ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ

⁵⁸ Όλοι οι Πίνακες παραπέμπονται από το κείμενο της Διατριβής

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.1

ΠΙΝΑΚΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΩΝ - ΠΡΟΣΦΟΡΑ Σε τρέχουσες τιμές. Σε εκατομμύρια €. ΕΤΟΣ : 2004 (προσωρινά στοιχεία)

		Προϊόν	Εισαγωγές	ΠΟΣΟΣΤΟ	Καθαροί φόροι επί της παραγωγής και των εισαγωγών	ΠΟΣΟΣΤΟ	Εμπορικά περιθώρια	ΠΟΣΟΣΤΟ	Σύνολο προσφοράς
Κωδ. ESA 95	Προϊόντα (P31)	Output	Imports	Imports	Net taxes on production and imports	Net taxes on production and imports	Trade margins	Trade margins	Total supply
A	Προϊόντα γεωργίας, θήρας και δασοκομίας	11.677	1.094		-1.766		2.451		13.456
B	Αλιεύματα	1.145	188		41		384		1.758
C	Προϊόντα ορυχείων και λατομείων	1.224	4.106		40		171		5.541
CA	Ενεργειακά υλικά	573	4.001		2		52		4.627
CB	Μη Ενεργειακά υλικά	651	105		39		119		913
D	Προϊόντα μεταποίησης	48.056	37.223		14.998		26.363		126.640
DA	Τρόφιμα-ποτά-καπνός	14.891	3.674	20%	4.038	22%	5.407	29%	28.009
DB	Κλωστοϋφαντουργικές ύλες και προϊόντα	4.714	2.283	33%	1.579	23%	5.316	76%	13.892
DC	Δέρμα και δερμάτινα είδη	546	542	50%	355	33%	1.191	110%	2.635
DD	Ξυλεία και προϊόντα ξύλου	829	421	34%	147	12%	209	17%	1.605
DE	Χαρτί και προϊόντα από χαρτί, υπηρεσίες εκδόσεων-εκτυπώσεων	2.819	1.390	33%	248	6%	1.057	25%	5.514
DF	Προϊόντα διύλισης πετρελαίου	5.283	1.150	18%	3.214	50%	1.738	27%	11.385
DG	Χημικές ουσίες και προϊόντα	2.655	4.705	64%	722	10%	2.456	33%	10.537
DH	Πλαστικές, ελαστικές ύλες και προϊόντα	1.141	972	46%	199	9%	381	18%	2.693
DI	Προϊόντα από μη μεταλλικά ορυκτά	2.850	614	18%	585	17%	500	14%	4.549
DJ	Βασικά μέταλλα και μεταλλικά προϊόντα	5.970	2.910	33%	766	9%	1.035	12%	10.682
DK	Μηχανήματα και εξοπλισμός	1.225	5.790	83%	541	8%	1.999	28%	9.555
DL	Ηλεκτρικός εξοπλισμός και οπτικές συσκευές	1.781	3.689	67%	581	11%	1.275	23%	7.326
DM	Εξοπλισμός μεταφορών	1.306	7.766	86%	1.493	16%	2.299	25%	12.864
DN	Λοιπά μεταποιημένα προϊόντα μ.α.κ.	2.048	1.316	39%	531	16%	1.500	45%	5.395
E	Ηλεκτρική ενέργεια, φυσικό αέριο και νερό	4.389	107	2%	204	5%	35	1%	4.735
F	Κατασκευαστικές εργασίες	25.841	111	0%	364	1%		0%	26.316
G	Υπηρεσίες χονδρικού και λιανικού εμπορίου	32.737	2	0%	412	1%	-29.405	-90%	3.746
H	Υπηρεσίες ξενοδοχείων και εστιατορίων	20.400	1.325	6%	2.150	10%		0%	23.875
I	Υπηρεσίες μεταφορών, αποθήκευσης και επικοινωνιών	20.427	1.823	8%	482	2%		0%	22.731
J	Υπηρεσίες χρηματοπιστωτικής	11.346	380	3%	470	4%		0%	12.196

	διαμεσολάβησης								
K	Υπηρεσίες που αφορούν ακίνητα, υπηρεσίες ενοικίασης και επιχειρηματικές υπηρεσίες	26.943	2.097	7%	2.190	8%		0%	31.231
L	Υπηρεσίες δημόσιας διοίκησης, άμυνας και υποχρεωτικής κοινωνικής ασφάλισης	17.571		0%		0%		0%	17.571
M	Υπηρεσίες εκπαίδευσης	8.494	306	3%		0%		0%	8.801
N	Υγειονομικές και κοινωνικές υπηρεσίες	10.715	109	1%	0	0%		0%	10.824
O	Άλλες υπηρεσίες υπέρ του κοινωνικού συνόλου, κοινωνικού και ατομικού χαρακτήρα	8.118	320	4%	388	5%		0%	8.826
P	Υπηρεσίες ιδιωτικών νοικοκυριών που απασχολούν οικιακό προσωπικό	767							767
Q	Υπηρεσίες ετερόδικων οργανισμών και οργάνων								
	ΣΥΝΟΛΟ	249.851	49.190		19.973				319.013

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.2

ΠΙΝΑΚΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΩΝ - ΧΡΗΣΕΙΣ Σε τρέχουσες τιμές. Σε εκατομμύρια € ΕΤΟΣ : 2004*

Κωδ. ESA 95		Ενδιάμεση	Τελική καταναλωτική δαπάνη			Ακαθάριστος σχηματισμός	Μεταβολή	Εξαγωγές	Σύνολο
		ανάλωση	Νοικοκυριά	Γενική Κυβέρνηση	MKIEN	παγίου κεφαλαίου	αποθεμάτων		χρήσεων
		Intermediate	Final consumption expenditure			Gross fixed capital	Changes	exports	Total
	Προϊόντα (P31)	consumption	Households	General Government	NPISH	formation	in inventories		uses
A	Προϊόντα γεωργίας, θήρας και δασοκομίας	8.988	3.844			36	-161	749	13.456
B	Αλιεύματα	779	677					302	1.758
C	Προϊόντα ορυχείων και λατομείων	5.392					-1	149	5.541
CA	Ενεργειακά υλικά	4.623						4	4.627
CB	Μη Ενεργειακά υλικά	769					-1	145	913
D	Προϊόντα μεταποίησης	48.435	48.565			16.687	193	12.760	126.640
DA	Τρόφιμα-ποτά-καπνός	7.049	18.646				-28	2.341	28.009
DB	Κλωστοϋφαντουργικές ύλες και προϊόντα	1.359	10.266				0	2.266	13.892
DC	Δέρμα και δερμάτινα είδη	175	2.377					83	2.635
DD	Ξυλεία και προϊόντα ξύλου	1.440	60			20	24	62	1.605
DE	Χαρτί και προϊόντα από χαρτί, υπηρεσίες	2.986	2.251			10		267	5.514

	εκδόσεων-εκτυπώσεων								
DF	Προϊόντα διύλισης πετρελαίου	7.100	3.431				0	854	11.385
DG	Χημικές ουσίες και προϊόντα	5.519	3.319				176	1.523	10.537
DH	Πλαστικές, ελαστικές ύλες και προϊόντα	1.700	657				-26	362	2.693
DI	Προϊόντα από μη μεταλλικά ορυκτά	3.378	829					343	4.549
DJ	Βασικά μέταλλα και μεταλλικά προϊόντα	8.488	276			128		1.789	10.682
DK	Μηχανήματα και εξοπλισμός	3.008	712			4.946	-12	902	9.555
DL	Ηλεκτρικός εξοπλισμός και οπτικές συσκευές	2.916	903			2.801	-21	727	7.326
DM	Εξοπλισμός μεταφορών	1.916	1.703			8.408	81	756	12.864
DN	Λοιπά μεταποιημένα προϊόντα μ.α.κ.	1.401	3.135			375		485	5.395
E	Ηλεκτρική ενέργεια, φυσικό αέριο και νερό	3.037	1.697					1	4.735
F	Κατασκευαστικές εργασίες	2.403	623			23.115		175	26.316
G	Υπηρεσίες χονδρικού και λιανικού εμπορίου	1.143	2.587					16	3.746
H	Υπηρεσίες ξενοδοχείων και εστιατορίων	688	14.985					8.202	23.875
I	Υπηρεσίες μεταφορών, αποθήκευσης και επικοινωνιών	6.851	5.978					9.903	22.731
J	Υπηρεσίες χρηματοπιστωτικής διαμεσολάβησης	9.954	2.023					219	12.196
K	Υπηρεσίες που αφορούν ακίνητα, υπηρεσίες ενοικίασης και επιχειρηματικές υπηρεσίες	11.927	15.115	166		2.319		1.704	31.231
L	Υπηρεσίες δημόσιας διοίκησης, άμυνας και υποχρεωτικής κοινωνικής ασφάλισης		657	16.914					17.571
M	Υπηρεσίες εκπαίδευσης	93	2.230	6.478					8.801
N	Υγειονομικές και κοινωνικές υπηρεσίες	251	6.484	4.068				21	10.824
O	Άλλες υπηρεσίες υπέρ του κοινωνικού συνόλου, κοινωνικού και ατομικού χαρακτήρα	2.713	4.372	162	434	239		906	8.826
P	Υπηρεσίες ιδιωτικών νοικοκυριών που απασχολούν οικιακό προσωπικό		767						767
Q	Υπηρεσίες ετερόδικων οργανισμών και οργάνων								
	ΣΥΝΟΛΟ	102.654	110.603	27.789	434	42.396	32	35.106	319.013

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.3

ΣΥΜΜΕΤΡΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΣΡΩΩΝ-ΕΚΡΩΩΝ (ΠΡΟΙΟΝ Χ ΠΡΟΙΟΝ) ΣΕ ΒΑΣΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ (ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΛΩΔΟΥ) ΕΤΟΥΣ 2000

	Προϊόν	Ενδιάμεση ανάλυση																		
		A	B	CA	CB	DA	DB	DC	DD	DE	DF	DG	DH	DI	DJ	DK	DL	DM	DN	E
Προϊόντα γεωργίας, θήρας και δασοκομίας	A	1.903	3	0	0	5.697	439	0	23	3	0	19	7	0	2	0	0	0	9	0
Αλειύματα	B	0	2	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Προϊόντα ορυχείων και λατομείων	CA	0	0	0	0	1	1	0	0	1	3.673	16	1	75	20	0	0	1	1	576
Ενεργειακά υλικά	CB	7	0	0	5	9	0	0	0	0	8	27	2	167	96	0	0	0	1	0
Τρόφιμα-ποτά-καπνός	DA	317	8	4	1	1.467	0	20	0	6	1	13	1	0	0	0	0	0	2	0
Κλωστοϋφαντουργικές ύλες και προϊόντα	DB	9	29	2	1	3	1.204	10	1	12	2	4	9	2	7	2	0	2	32	1
Δέρμα και δερμάτινα είδη	DC	1	0	0	0	1	7	131	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Ξυλεία και προϊόντα ξύλου	DD	0	5	0	1	20	0	1	142	0	0	0	0	6	6	2	8	3	137	0
Χαρτί, προϊόντα χαρτιού, εκδόσεις, εκτυπώσεις	DE	1	4	0	0	223	86	5	19	561	1	82	18	21	9	3	7	1	79	1
Προϊόντα διύλισης πετρελαίου	DF	334	46	7	30	97	51	2	13	39	142	42	10	94	79	14	8	7	12	183
Χημικές ουσίες και προϊόντα	DG	451	1	3	7	115	142	42	26	88	24	653	316	19	41	9	34	9	38	4
Πλαστικές, ελαστικές ύλες και προϊόντα	DH	0	0	2	10	15	65	38	30	50	5	21	51	14	22	8	37	11	33	2
Προϊόντα από μη μεταλλικά ορυκτά	DI	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	3	1	247	35	2	7	4	1	0
Βασικά μέταλλα και μεταλλικά προϊόντα	DJ	13	0	10	6	215	13	2	15	40	4	39	28	15	1.585	90	198	59	71	8
Μηχανήματα και εξοπλισμός	DK	35	0	10	19	4	11	1	3	12	3	2	3	9	44	117	4	14	4	34
Ηλεκτρικός εξοπλισμός και οπτικές συσκευές	DL	0	0	13	9	0	10	0	2	4	8	5	4	12	30	112	356	15	4	16
Εξοπλισμός μεταφορών	DM	0	14	3	6	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	1	188	0	1	0
Λοιπά μεταποιημένα προϊόντα μ.α.κ.	DN	0	0	0	0	8	14	0	1	16	2	1	3	79	173	148	6	4	81	0
Ηλεκτρική ενέργεια, φυσικό αέριο και νερό	E	150	0	32	16	77	113	5	14	44	44	60	39	104	236	7	14	11	24	251
Κατασκευαστικές εργασίες	F	49	0	3	2	3	1	0	2	1	2	1	2	1	0	1	1	1	1	20
Υπηρεσίες χονδρικού και λιανικού εμπορίου	G	375	23	12	26	702	293	60	52	149	72	118	59	151	239	66	70	27	83	131
Υπηρεσίες ξενοδοχείων και εστιατορίων	H	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	0	0	0	3	0	0	0	0	1
Υπηρεσίες μεταφορών, αποθήκευσης επικοινωνιών	I	27	35	10	6	63	69	3	7	25	6	18	13	16	21	7	15	7	19	10
Υπηρεσίες χρηματοπιστωτικής διαμεσολάβησης	J	20	11	11	3	206	159	8	25	50	54	40	42	83	136	25	57	18	37	21
Υπηρεσίες που αφορούν ακίνητα, υπηρεσίες ενοικίασης και επιχειρηματικές υπηρεσίες	K	10	3	8	56	409	406	19	18	117	33	185	64	54	108	30	46	15	70	44
Υπηρεσίες δημόσιας διοίκησης, άμυνας και υποχρεωτικής κοινωνικής ασφάλισης	L	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Υπηρεσίες εκπαίδευσης	M	0	0	0	0	1	7	0	0	1	0	1	0	1	0	0	3	1	1	0
Υγειονομικές και κοινωνικές υπηρεσίες	N	7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Άλλες υπηρεσίες υπέρ του κοινωνικού συνόλου, κοινωνικού και ατομικού χαρακτήρα	O	0	0	0	1	0	0	0	2	13	2	2	1	2	2	0	0	0	2	4
Υπηρεσίες ιδιωτικών νοικοκυριών που απασχολούν οικιακό προσωπικό	P	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σύνολο εισροών σε βασικές τιμές		3.709	184	131	205	9.352	3.093	349	397	1.233	4.091	1.353	675	1.173	2.894	646	875	397	744	1.308
Φόροι - Taxes		179	27	4	17	257	78	4	12	45	81	60	15	64	47	12	11	20	21	106
Επιδότησεις- Subsidies		-609	0	0	0	-1.076	-119	0	0	0	0	-2	-1	0	0	0	0	0	-2	0
Μη εκπεστέος ΦΠΑ		237	23	0	0	9	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σύνολο εισροών σε τιμές αγοραστή		3.516	233	135	222	8.541	3.052	353	408	1.277	4.172	1.411	688	1.237	2.941	658	887	417	764	1.415
Αποζημιώσεις εργαζομένων/ Λειτουργικό πλεόνασμα και λοιποί καθαροί φόροι επι της παραγωγής		7.195	566	324	330	2.957	1.993	277	350	830	1.091	663	347	946	1.302	437	461	576	1.015	2.011
Αξία εγγώριας παραγωγής		10.711	799	458	551	11.499	5.045	630	758	2.108	5.263	2.075	1.035	2.183	4.243	1.095	1.348	993	1.779	3.426
Πηγή: ΕΣΥΕ. Οι υπολογισμοί που εμφανίζονται στις τρεις επόμενες σειρές έγιναν για τις ανάγκες της Διατριβής από τον συγγραφέα της, και χρησιμοποιήθηκαν στους Πίνακες ΔΑΤ.																				
ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ ΕΙΣΡΩΕΣ ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΑΓΟΡΑΣΤΗ		32,83%	29,20%	29,35%	40,20%	74,28%	60,50%	55,98%	53,85%	60,61%	79,27%	68,03%	66,50%	56,67%	69,32%	60,09%	65,78%	42,00%	42,93%	41,29%
ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ		67,17%	70,80%	70,65%	59,80%	25,72%	39,50%	44,02%	46,15%	39,39%	20,73%	31,97%	33,50%	43,33%	30,68%	39,91%	34,22%	58,00%	57,07%	58,71%
Μη εκπεστέο ΦΠΑ / Προστιθέμενη Αξία		3,29%	4,04%	0,00%	0,00%	0,30%	0,00%	0,00%	0,00%	0,11%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.3

ΣΥΜΜΕΤΡΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΣΡΩΩΝ-ΕΚΡΩΩΝ (ΠΡΟΙΟΝ X ΠΡΟΙΟΝ) ΣΕ ΒΑΣΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ (ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΚΛΑΔΟΥ) ΕΤΟΥΣ 2000

				Ενδιάμεση ανάλωση -								Τελική Ζήτηση - Final uses									
F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Σύνολο εκρμών	Τελική κατανάλωση νοικοκυριών	Τελική κατανάλωση μη κερδοσκοπικών ιδρυμάτων	Τελική κατανάλωση γενικής κυβέρνησης	Ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου GFCF	Μεταβολή αποθεμάτων	Εξαγωγές	Τελική ζήτηση	Συνολική ζήτηση	Εισαγωγές + δασμοί	Αξία εγχώριας παραγωγής
0	66	387	0	0	0	39	0	17	5	0	8.619	2.182	0	0	45	28	728	2.983	11.602	891	10.711
0	0	314	0	0	0	6	0	2	0	0	339	402	0	0	0	0	218	621	959	160	799
0	218	7	0	0	0	0	0	0	0	0	4.589	0	0	0	0	73	0	74	4.663	4.205	458
177	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	504	0	0	0	0	-1	133	133	637	86	551
21	17	1.993	107	0	7	85	1	77	3	0	4.150	8.787	0	0	0	-35	1.895	10.648	14.798	3.300	11.499
1	91	30	2	8	1	69	0	22	8	0	1.562	4.181	0	0	0	-4	1.668	5.845	7.407	2.363	5.045
0	1	0	0	0	0	13	0	1	1	0	160	893	0	0	0	0	46	939	1.099	468	630
618	6	0	0	6	0	1	0	0	10	0	974	32	0	0	11	-5	24	62	1.036	277	758
9	350	148	25	76	140	44	24	14	27	0	1.977	1.277	0	0	6	7	122	1.411	3.389	1.281	2.108
177	205	106	806	81	25	103	29	60	37	0	2.838	1.245	0	0	0	-28	2.240	3.456	6.294	1.031	5.263
200	486	43	39	11	55	36	24	525	33	0	3.475	1.480	0	0	0	516	797	2.793	6.269	4.194	2.075
342	307	5	85	0	4	5	0	0	2	0	1.163	388	0	0	0	2	245	635	1.798	762	1.035
1.569	4	19	0	0	36	0	0	10	1	0	1.945	422	0	0	0	55	340	817	2.762	579	2.183
1.924	34	0	0	3	40	180	0	1	1	0	4.593	139	0	0	84	198	1.340	1.762	6.355	2.113	4.243
391	18	9	8	0	32	3.087	2	18	4	0	3.896	402	0	0	3.506	-440	476	3.943	7.840	6.745	1.095
341	136	4	61	0	55	138	15	131	0	0	1.480	628	0	0	2.280	31	672	3.610	5.091	3.743	1.348
6	444	0	162	0	3	219	0	12	9	0	1.073	452	0	0	2.245	-72	625	3.250	4.324	3.330	993
20	15	15	1	25	61	18	21	15	12	0	740	1.664	0	0	235	0	135	2.034	2.774	995	1.779
30	140	290	158	60	33	123	38	67	40	0	2.221	1.211	0	0	0	0	1	1.212	3.434	8	3.426
80	121	77	49	49	951	319	33	73	22	0	1.866	454	0	0	15.827	0	250	16.531	18.397	442	17.955
837	864	768	674	68	200	202	31	118	60	0	6.530	13.719	0	0	1.813	3	1.613	17.148	23.678	4	23.675
19	10	0	179	16	33	75	3	12	66	0	423	16.496	0	0	0	0	0	16.496	16.919	2.775	14.144
98	2.181	323	854	250	103	349	55	46	93	0	4.728	4.833	0	0	0	0	5.548	10.381	15.109	1.483	13.626
415	592	105	98	4.443	107	102	11	19	6	0	6.905	1.195	0	0	0	0	297	1.492	8.397	210	8.187
317	2.552	778	461	644	633	757	228	248	259	0	8.573	11.797	0	107	548	0	1.093	13.545	22.118	1.555	20.563
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	298	0	13.860	0	0	0	14.158	14.158	0	14.158
0	1	0	1	18	21	15	12	0	0	0	86	1.965	0	4.341	0	0	0	6.306	6.393	644	5.749
0	0	0	2	12	2	216	1	21	0	0	263	4.422	0	3.061	0	0	0	7.484	7.747	228	7.519
3	271	325	177	23	230	31	33	35	519	0	1.679	1.871	348	118	138	0	266	2.741	4.421	219	4.202
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	496	0	0	0	0	0	496	496	0	496
7.594	9.136	5.747	3.951	5.791	2.772	6.229	560	1.547	1.218	0	77.355	83.332	348	21.487	26.738	329	20.772	153.007	230.362	44.090	186.272
437	277	261	447	113	54	84	26	42	36	0	2.838	4.308	0	0	1.315	0	0	5.623	8.460	0	8.460
-2	-15	-57	-4	0	-3	-3	0	-2	-4	0	-1.901	-395	0	0	-6	0	-345	-747	-2.648	0	-2.648
1.165	0	1	2	111	114	280	38	141	13	0	2.134	6.970	0	0	669	49	0	7.688	9.822	0	9.822
9.194	9.398	5.953	4.397	6.015	2.937	6.590	624	1.727	1.263	0	80.426	94.215	348	21.487	28.716	378	20.427	165.571	245.997	44.090	201.906
8.761	14.276	8.191	9.229	2.172	17.626	7.568	5.125	5.791	2.939	496	105.846	0	0	0	0	0	0	105.846	0	0	105.846
17.955	23.675	14.144	13.626	8.187	20.563	14.158	5.749	7.519	4.202	496	186.272	94.215	348	21.487	28.716	378	20.427	165.571	351.843	44.090	307.752
Πηγή: ΕΣΥΕ. Οι υπολογισμοί που εμφανίζονται στις τρεις επόμενες σειρές έγιναν για τις ανάγκες της Διατριβής από τον συγγραφέα της, και χρησιμοποιήθηκαν στους Πίνακες ΔΑΤ.																					
51,21 %	39,70 %	42,09 %	32,27%	73,47%	14,28%	46,55%	10,86%	22,97%	30,06%	0,00%											
48,79 %	60,30 %	57,91 %	67,73%	26,53%	85,72%	53,45%	89,14%	77,03%	69,94%	100,00%											
13,30 %	0,00 %	0,01 %	0,02%	5,11%	0,65%	3,70%	0,74%	2,43%	0,44%	0,00%											

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.4.
ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΞΥ 2 ΟΠΟΙΩΝΔΗΠΟΤΕ ΕΤΩΝ, 1990 –2005*

Έτη	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
1989	248%	238%	227%	217%	205%	197%	186%	173%	155%	136%	113%	90,5%	66,5%	41,1%
1990	204%	194%	185%	176%	166%	159%	149%	138%	122%	106%	85,8%	65,9%	45,0%	22,9%
1991	147%	140%	132%	125%	116%	111%	103%	93,8%	80,6%	67,4%	51,2%	35,0%	18,0%	
1992	109%	103%	96%	90,6%	83,5%	78,6%	71,9	64,2%	53,0%	41,8%	28,1%	14,4%		
1993	83,0%	77%	71,6%	66,6%	60,4%	56,2%	50,3	43,5%	33,8%	24,0%	12,0%			
1994	63,4%	58,4%	53,2%	48,8%	43,2%	39,4%	34,2	28,2%	19,4%	10,7%				
1995	47,6%	43,1%	38,4%	34,4%	29,3%	25,9%	21,2	15,8%	7,9%					
1996	36,8%	32,6%	28,3%	24,6%	19,9%	16,7%	12,3%	7,3%						
1997	27,5%	23,6%	19,6%	16,1%	11,7%	8,8%	4,7%							
1998	21,7%	18,1%	14,2%	10,9%	6,7%	3,9%								
1999	17,2%	13,6%	9,9%	6,7%	2,7%									
2000	14,1%	10,7%	7,0%	3,9%										
2001	9,8%	6,5%	3,0%											
2002	6,6%	3,4%												
2003	3,1%													

Με πλάγια έντονα είναι οι επίσημοι δείκτες καταναλωτού Δεκ-Δεκ.:
Τα έτη κατά συνθήκη στον πίνακα αυτόν συμπεριλαμβάνονται και τα δύο –αρχής και τέλους-
Π.χ. Από τον πίνακα φαίνεται ότι ο πληθωρισμός 1993 – 2000 είναι 66,62%. Αυτός είναι ο πληθωρισμός από Δεκ-1992 ως Δεκ-2000
Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία

* Οι υπολογισμοί για τα έτη 2004 και 2005 έγιναν κατ εκτίμηση

2004	Ο πληθωρισμός για το 2004 έχει εκτιμηθεί στο 3,5% (Ο πληθωρισμός 2004-2005 είναι 6,6%)
2005	Ο πληθωρισμός για το 2005 έχει εκτιμηθεί στο 3,0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.5.
ΠΗΓΕΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ & ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

α/α	Πηγή Στοιχείων
1	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος
2	Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού
3	Ελληνικός Σύνδεσμος Μεσιτών και Εμπειρογνομώνων Θαλαμηγών
4	Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού
6	Πανελλήνια Ένωση Αξιοματικών Κατώτερων Πληρωμάτων Επαγγελματικών & Ιδιωτικών Θαλαμηγών Σκαφών
7	Πανελλήνια Ένωση Οικονομικών Αξιοματικών Εμπορικού Ναυτικού
8	Πανελλήνια Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού
9	Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ημερόπλοιων Σκαφών
10	Πανελλήνιο Επαγγελματικό Σωματείο Κυβερνητών Ιστιοφόρων Σκαφών Αναψυχής
11	Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων
12	Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών & Προβλέψεων
13	ICAP
14	Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (πρώην Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων)
15	Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος
16	Τράπεζα της Ελλάδος (Δ/ση Οικονομικών Μελετών)
17	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.6.
ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ – ΠΗΓΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ *

Για την Κρουαζιεροπλοΐα
Καλογερίνης Παναγιώτης, Business Planning Coordinator Louis Hellenic Cruises, πρώην στέλεχος της Festival Cruises
Σμυρλής Κώστας, Applications Development Manager της Louis Hellenic Cruises
Χρυσοστόμου Γεωργία, Προϊσταμένη Λογιστηρίου της Louis Hellenic Cruises

Τζέντε Ανδρέας Διευθυντής Πωλήσεων της Louis Hellenic Cruises
Παπαθανασίου Παναγιώτα, Υπεύθυνη Εκδρομών της Louis Hellenic Cruises
Παπά Κυριακή, Υπεύθυνη τροφοδοσίας Κρουαζιερόπλοιων της Louis Hellenic Cruises
Τζιρκώτης Αλέξανδρος, Υπεύθυνος Προμηθειών της Louis Hellenic Cruises
Γεωργίου Γεώργιος, Τμήμα Προμηθειών της Louis Hellenic Cruises
Μιχαηλίδης Γιώργος, Διευθυντής Μάρκετινγκ της Louis Cruises (Λευκωσία)
Λιβανός Νίκος, πρώην στέλεχος της Celebrity – Caribbean Cruises (πρώην Χανδρός)
Θερμογιάννης Παναγιώτης Διευθυντής της Lindos Maritime & Operation manager της Helios Shipping
Μπότσιου Γεωργία, Εκπρόσωπος εταιρίας Autovie Del Mare Maritime Way Ltd
Καλούδης Αντώνης, Διευθυντής του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (πρώην Ε.Ε.Ε.Π.)
Μαρίνου Ειρήνη, Αρχιλογίστρια της Royal Olympic Cruises
Karahannas Roberto, Προϊστάμενος Λογιστηρίου της Royal Olympic Cruises
Ματζαβίνος, Revenue Purser του πλοίου Olympic Voyager
Λιβανός, Computer Supervisor του πλοίου Grand Princess
Γκούμας Γεώργιος, Προϊστάμενος Τμήματος Προσωπικού της Royal Olympic Cruises
Παλιμετάκης Παύλος, Προϊστάμενος Λογιστηρίου της Golden Star Cruises
Σουσανίδης Θωμάς, Λογιστής της εταιρίας Festival Cruises
Δεβούρος Βασίλειος, Τεχνικός Διευθυντής της Dolphin Hellas Shipping S.A.
Θεολογίτης Ιωάννης, Πρόεδρος Πανελλήνιας Ένωσης Ναυτικών Πρακτόρων
Ζαχαράτος Γ. , Πρόεδρος Πανελλήνιας Ένωσης Φροντιστών και Ταμίας της Π.Ν.Ο.
Λαδής Νίκος, Διευθυντής της N.L.Transoil, Πρόεδρος της International Bunker Industry Association
ΕΚΟ, Εμπορικός Κλάδος Ναυτιλιακών Πωλήσεων Κανσίων-Λιπαντικών
Κρητικός Σ. Υπεύθυνος τμήματος υπεργολαβιών Ναυπηγείων Ελευσίνας
Μπάρμπης Μιχάλης, Πρακτορεύσεις πλοίων, AXXON MARITIME AGENCY LTD.
<i>Στοιχεία έχουν συλλεχθεί και από τουριστικούς πράκτορες που παρατίθενται σε χωριστό πίνακα</i>
Για το Yachting
Ταβιανάτου Αγγέλα, ιδιοκτήτρια της εταιρίας Yachting Power & Μέλος Δ.Σ. της ΣΙΤΕΣΑΠ
Ράβδου Έλενα, Γραμματέας της ΕΠΕΣΤ
Ταρταράκη Θεοδώρα, Γραμματέας της ΕΣΜΕΘ
Γαλανάκη Ερμίνα, Πλοιοκτήτρια Motor-yacht και Ναυλομεσίτης
Βασιλάκης Δημήτρης πρόεδρος ΕΠΕΣΤ
Λουτριώτης Πάρις, Πρόεδρος του Πανελληνίου Επαγγελματικού Σωματείου Κυβερνητών Ιστιοφόρων Σκαφών Αναψυχής(ΠΕΣΚΙΣΑ)
Μπακίρη Σαμάνθα, Υπεύθυνη Βάσης Ναύλωσης της «Κυριακούλης» στη Μαρίνα Γουβιών
Δάλλος Σπύρος, Δ/ντής Μαρίνας Λευκάδας
Κόπιτσας Άγγελος, Διευθυντής Μαρίνας Ζέας
Κουτσοδόντης Δημήτριος, Διευθυντής Μαρίνας Γουβιών
Κουρούνης Γιάννης, Διευθυντής Μαρίνας Κω
Σταμάτης Στέφανος & Σταμάτη Χρυσούλα, ιδιοκτήτες του Elias Stamatis Yachts
Για την Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία
Δέσης Νίκος, Πλοιοκτήτης, Πρόεδρος της ΠΕΝΠΗΣ
Χηνόπουλος Αθανάσιος, Πλοιοκτήτης, Γεν. Γραμματέας της ΠΕΝΠΗΣ
Δαμίγου Έφη, Γραμματέας (υπάλληλος) της ΠΕΝΠΗΣ
Λαουμτζής Πέτρος, Πλοιοκτήτης Ημερόπλοιων
Κτένας Γεράσιμος, Πλοιοκτήτης Ημερόπλοιων
Κακάς Παρασκευάς Πλοιοκτήτης Ημερόπλοιων
Ανθούλης Δημήτριος Πλοιοκτήτης Ημερόπλοιων
Λιμεναρχείο Πειραιά, Ζέας, Ρόδου, Κω, Πρέβεζας, Λευκάδας, Νυδριού
Γενικά στοιχεία
Στρόμπολος Νίκος, Διεύθυνση Εθνικών Λογαριασμών ΕΣΥΕ
Τραϊφόρου Αδαμαντία, Τμήμα Στατιστικών Ναυτιλίας, ΕΣΥΕ
Πετρατζάς Παναγιώτης, Διεύθυνση Μηχανογράφησης Ν.Α.Τ.
Καραβία Δήμητρα, Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών Δ' Τμήμα YEN
Αθανασόπουλος Αθανάσιος, Δ/νση Ναυτιλιακής Πολιτικής & Ανάπτυξης του YEN
Βελσεμέ Λίτσα, Τμήμα Ελέγχου, και τέως Τμήμα Φ.Π.Α., Δ.Ο.Υ. Πλοίων
* Με έντονα γράμματα σημειώνονται τα άτομα των οποίων η βοήθεια υπήρξε σημαντικότερη, χωρίς την οποία θα ήταν πολύ δύσκολη η επίτευξη του σκοπού της Διατριβής.

9.1.2. ΠΙΝΑΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑΣ

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.7.
ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΑ ΕΣΟΔΑ ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΓΙΑ ΤΑ
ΕΤΗ 1990-2004**

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (ΕΣΥΕ)	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ / ΑΤΟΜΟ /ΜΕΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ⁵⁹	ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΑ ΕΣΟΔΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ 1 ΜΕΡΑΣ	ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΑ ΕΣΟΔΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ 3,5 ΜΕΡΕΣ
1990	437.182	69 €	30.165.558 €	105.579.453 €
1991	235.131	81 €	19.045.611 €	66.659.639 €
1992	424.652	93 €	39.492.636 €	138.224.226 €
1993	500.444	104 €	52.046.176 €	182.161.616 €
1994	588.912	115 €	67.724.880 €	237.037.080 €
1995	581.968	124 €	72.164.032 €	252.574.112 €
1996	548.766	133 €	72.985.878 €	255.450.573 €
1997	518.164	140 €	72.542.960 €	253.900.360 €
1998	447.776	145 €	64.927.520 €	227.246.320 €
1999	441.840	149 €	65.834.160 €	230.419.560 €
2000	471.908	155 €	73.145.740 €	256.010.090 €
2001	621.357	160 €	99.417.120 €	347.959.920 €
2002	738.178	165 €	121.799.370 €	426.297.795 €
2003	815.167	170 €	138.578.390 €	485.024.365 €
2004	812.100	175 €	142.117.500 €	497.411.250 €

Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2005

⁵⁹ Η Τιμή των 175€ για το 2004 είναι αποτέλεσμα του αποπληθωρισμού της τιμής των 187€ (για το 2005). Η τιμή των 175€ για το 2004, καθώς και η τιμή των 165€ για το 2002, συμφωνούν με τις μέσες τιμές που εμφανίζονται στους Πίνακες 5 & 6 στη σελ.46.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.8.
ΔΑΠΑΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ & ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ⁶⁰

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (ΕΣΥΕ)	ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΔΑΠΑΝΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (3,5 ΜΕΡΕΣ) / ΑΤΟΜΟ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (3,5 ΜΕΡΕΣ)	ΔΑΠΑΝΗ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ /ΑΤΟΜΟ (3,5 ΜΕΡΕΣ)	ΔΑΠΑΝΗ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (3,5 ΜΕΡΕΣ)
1990	437.182	26,64 €	11.646.387 €	121,86 €	53.276.025 €
1991	235.131	31,48 €	7.402.689 €	144,02 €	33.863.364 €
1992	424.652	35,96 €	15.268.908 €	164,48 €	69.847.132 €
1993	500.444	40,27 €	20.152.518 €	184,21 €	92.187.053 €
1994	588.912	44,58 €	26.253.665 €	203,93 €	120.096.553 €
1995	581.968	48,10 €	27.992.320 €	220,03 €	128.049.977 €
1996	548.766	51,61 €	28.320.630 €	236,08 €	129.551.816 €
1997	518.164	54,07 €	28.015.769 €	247,33 €	128.157.242 €
1998	447.776	56,14 €	25.139.642 €	256,83 €	115.000.491 €
1999	441.840	57,67 €	25.480.344 €	263,80 €	116.559.018 €
2000	471.908	59,93 €	28.280.097 €	274,13 €	129.366.401 €
2001	621.357	61,73 €	38.353.931 €	282,36 €	175.448.834 €
2002	738.178	63,82 €	47.111.651 €	291,95 €	215.510.745 €
2003	815.167	65,80 €	53.637.989 €	301,00 €	245.365.267 €
2004	812.100	70,00 €	56.847.000 €	312,00 €	253.375.200 €

Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.9.
ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΤΙΜΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΜΕ ΚΥΡΙΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΕΤΟΣ	2005	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΤΙΜΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ (3-4-7-12-14 ΗΜΕΡΩΝ)
Louis Cruises		160 €
Golden Star		184 €
Golden Star		213 €
Princess		249 €
Princess		253 €
ROC		133 €
ROC		174 €
ROC		162 €
		184 €
		213 €
		130 €
M.O. (2005 με πληθωρισμό)		187 €
ΓΙΑ ΤΟ 2004 =(/1,066)		175 €

Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2005

⁶⁰ Οι εκτιμήσεις του πίνακα βασίστηκαν σε στοιχεία της έρευνας από τη ΔΕΤΑΠ-Επιμελ.Δωδ/σου (2004) στα Κρουαζιερόπλοια COSTA VICTORIA, LIRICA, TRITON, AIDA, CALYPSO, SEAWING, STAR PRINCESS, AUSONIA, AEGEAN, WESTERDAM, INSIGNIA, BLACK WATCH, PRINENDAM, SILVER WHISPER, SILVER CLOUDS. Για τις ανάγκες της έρευνας ελήφθησαν επιπλέον στοιχεία από πρωτογενή έρευνα για τα έτη 2001-2003 στα Κρουαζιερόπλοια AZUR, MISTRAL, OPERA, CLELIA, CORINTHIANS, ARMONIA, COSTA CLASSICA, COSTA TORPICALE, COSTA MEDITERRANEA, και από τις Εταιρίες: FESTIVAL, R.O.C., LINDOS MARITIME LTD, DOLFIN ΕΛΛ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ, AUTOVIE DEL MARE MARITIME WAY LTD., LOUIS CRUISE LINES, CELEBRITY CRUISES. Για τη συμπλήρωση του πίνακα ελήφθησαν υπόψη οι επίσημοι δείκτες τιμών καταναλωτή από τον Πίνακα 22. «ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΞΥ 2 ΟΠΟΙΩΝΔΗΠΟΤΕ ΕΤΩΝ ΑΠΟ 1990 - 2003».

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.10.
ΚΟΣΤΟΣ/ΕΠΙΒΑΤΗ/ΗΜΕΡΑ (ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ)**

<u>Normal Sailing Season:</u>	<u>Days:</u>	<u>Ship:</u>	<u>Cruise Line:</u>	<u>Cost per Person per Day:</u>
Year Round	11	Azur	First European	\$182
May-Nov	10	CostaAllegra	Costa	\$284
May-Nov	7	CostaClassica	Costa	\$325
Jun-Nov	7	CostaRiviera	Costa	\$249
May-Oct	5-Δεκ	Crown Odyssey	Orient	\$299
May-Nov	10-Δεκ	Crystal Symphony	Crystal	\$350
Jun-Oct	7	Horizon	Celebrity	\$256
May-Sep	7	Legend of the Seas	Royal Caribbean	\$228
May-Oct	7-Noε	Melody	Mediterranean	\$118
Jun-Dec	Ιουν-15	Mistral	First European	\$255
May-Nov	10	Noordam	Holland America	\$119
May-Oct	3-Ιουλ	Odysseus	Royal Clipper	\$261
Year Round	5	R1, R2, R5	Renaissance	\$300
Sep-Oct	7	Radisson Diamond	Radisson Seven Seas	\$642
May-Sep	7	Rhapsody	Mediterranian	\$142
Apr-Oct	5-Ιουλ	Seabourn Goddess I	Seabourn	\$631
Apr-Nov	Ιουλ-22	Seabourn Spirit	Seabourn	\$570
Apr-Nov	Ιουλ-14	Silver Cloud	Silversea	\$857
May-Oct	Ιουλ-35	Spv Star Flyer	Star Clippers	\$239
Apr-Oct	7	Stella Solaris	Royal Olympic	\$261
May-Oct	7	Wind Song	Windstar	\$488
Mar-Nov	3 & 4	World Renaissance	Royal Olympic	\$248
Από το σύνολο των παραπάνω πλοίων, έγινε εκτίμηση σύμφωνα με τα προγράμματα κρουαζιέρων κάθε εταιρίας και τις προσεγγίσεις που πραγματοποιούν σε Ελληνικά λιμάνια και βάσει αυτών υπολογίστηκε η μέση τιμή της κρουαζιέρας η οποία κατά σημαντικό μέρος διεξάγεται στην Ελλάδα.				
ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	Για 9 Κρουαζιέρες (με κύριο προορισμό την Ελλάδα)			198 €
ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	Για το 2005 με πληθωρισμό			187 €

Πηγή: (www.Cruise2.com), CRUISE DESTINATION OVERVIEW, 2006

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.11.
ΔΙΑΦΘΩΡΩΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ**

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ Στο Πλοίο (2004) 20€ pppd (έρευνα στα 4 πλοία της εταιρίας LOUIS, & στα πλοία AZUR & Mistral)	Ποσοστά	ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ Στο Πλοίο (2004) 20€ pppd	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ Στο Πλοίο (2004)
Μπαρ	46%	9,2 €	26.149.620
Καταστήματα (Είδη Λαϊκής Τέχνης, Μπιζού, Χρυσοχοείου, Έντυπα-Βιβλία, Καπνός, Ενδύματα-Υποδήματα)	30%	6 €	17.054.100
Το 30% της κατανάλωσης που αφορά στα Καταστήματα, κατανέμεται σύμφωνα με τον παρακάτω ενσωματωμένο επεξηγηματικό πίνακα			
<i>Πίνακας Κατανομής της Κατανάλωσης (30%) στα Καταστήματα των Πλοίων</i>			
<i>Είδη Λαϊκής Τέχνης, Μπιζού Χρυσοχοείου</i>	70,00%	11.937.870 €	
<i>Ενδύματα- Υποδήματα</i>	11,50%	1.961.222 €	
<i>Έντυπα-Βιβλία</i>	11,50%	1.961.222 €	
<i>Καπνός,</i>	7,00%	1.193.787 €	
Καζίνο	9%	1,8 €	5.116.230
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες (Hotel Services, Spas, Laundry)	15%	3 €	8.527.050
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ pppd = 20 €	100%	20 €	56.847.000
Πηγή: Ίδια επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2005			

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.12.
ΜΕΓΕΘΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (2005)**

LOUIS HELLENIC CRUISES	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ / ΕΤΟΣ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ / ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΜΕΣΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	ΜΕΡΕΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ
ΠΛΟΙΟ PERLA	53	918	71,0%	652	34.544	3,75	199
ΠΛΟΙΟ CALYPSO	44	700	71,0%	497	21.868	4,22	186
ΠΛΟΙΟ CORAL	21	686	71,0%	487	10.228	6,81	143
ΠΛΟΙΟ EMERALD Αντικατέστησε λόγω συντήρησης το CORAL	14	1.200	71,0%	852	11.928	3,5	49
ΠΛΟΙΟ SERENADE Αντικατέστησε λόγω συντήρησης το CORAL	7	672	71,0%	477	3.340	3,5	25
ΣΥΝΟΛΑ	139	4.176		2.488	81.908	4,32	601
M.O. / ΠΛΟΙΟ							150
GOLDEN STAR CRUISES							
ΠΛΟΙΟ AEGEAN	33	280	75%	210	6.930	3,5	115,5
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	172	4.456	72%	2.698	88.838	4,2	716
M.O. / ΠΛΟΙΟ		743		450			143,3
ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ							10,94%
Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2005							

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.13.
ΚΛΙΜΑΚΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ-ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΟΡΟΥ**

1. ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΝΗΟΛΟΓΗΘΗΚΑΝ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ 22/4/1975			
α) υπολογισμός φόρου: Ο φόρος για κάθε πλοίο της Α' κατηγορίας που νηολογείται με Ελληνική σημαία μετά την 22/4/1975 (ημερομηνία που άρχισε να εφαρμόζεται ο Ν. 27/1975) υπολογίζεται σε δολάρια με βάση την ηλικία και την ολική χωρητικότητα του πλοίου σε κόρους ως εξής:			
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.		ΠΙΝΑΚΑΣ 2.	
Ηλικία πλοίου	Συντελεστές	Κλιμάκια ολικής Χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεστές
	Δολάρια ΗΠΑ		
Έτη	Για κάθε κ.ο.χ		
0 - 4	0,53	100 - 10.000	1,2
5 - 9	0,95	10.001- 20.000	1,1
10 - 19	0,93	20.001 - 40.000	1
20 - 29	0,88	40.001- 80.000	0,9
30 και άνω	0,68	80.001 και άνω	0,8
Τα ανωτέρα ποσά φόρου που προκύπτουν για κάθε κόρο ολικής χωρητικότητας προσαυξάνονται από 1/1/1976 κατά ποσοστό 4% ετησίως			
Πλοία οποιασδήποτε ηλικίας τα οποία δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές μεταξύ Ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνο μεταξύ ξένων λιμένων, καθώς και κρουαζιερόπλοια καταβάλλουν το 50% του οφειλόμενου φόρου.			
Μέση Ηλικία 79 Πλοίων = 22 έτη		Μέση Χωρητικότητα (Κ.Ο.Χ.) = 16.000 tons	
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΟΡΟΥ ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ			
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.		ΠΙΝΑΚΑΣ 2.	
Προσαύξηση για 22 χρόνια (2004-1982=Μέση ηλικία πλοίων)		10.000 X 1,2 = 12.000	
0,88 X 4% = 0,035		6.000 X 1,1 = 6.600	
22 X 0,035 = 0,774		ΣΥΝΟΛΟ 18.600	
0,88 + 0,774 = 1,65			
18.600 X 1,65 = 30.690 \$			
Μείωση (-50%) = 15.345 \$ = 12.788 €			

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.14.
ΚΑΤ' ΕΙΔΟΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ Στα Λιμάνια (2004) (89,4 €/άτομο/ημέρα) *	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΠΟΣΟ
Μπύρα, κρασί, ποτά	9,00%	22.803.768 €
Είδη διατροφής	2,00%	5.067.504 €
Είδη Λαϊκής Τέχνης, Κεραμικά, Μπιζού, Χρυσοχοιεύ	30,00%	76.012.560 €
Ξενοδοχεία-Spas	2,00%	5.067.504 €
Διασκέδαση Ψυχαγωγία (Θεάματα, Αξιοθέατα, Μουσεία)	8,00%	20.270.016 €
Προϊόντα καπνού	3,00%	7.601.256 €
Βιβλία-Εφημερίδες, Έντυπα	5,00%	12.668.760 €
Μεταφορές (Ταξί, Λεωφορεία, Ενοικιαζόμενα αυτοκ.)	7,00%	17.736.264 €
Ενδύματα -Υποδήματα	5,00%	12.668.760 €
Εκδρομές σε Αξιοθέατα	22,67%	57.443.894 €
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	6,33%	16.034.914 €
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ	100,00%	253.375.200 €
* Η Μέση Τουριστική Δαπάνη / λιμάνι / επιβάτη είναι \$ 112 για το 2004 (Douglas-Westwood Ltd, 2005:40). Δηλαδή με δεδομένη την σχέση 1 €= 1,25 \$, η Μέση Τουριστική Δαπάνη είναι 89,6 €		
Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2005		

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.15.
ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

PORT	AGENCY	CONTACT
HERAKLION	RHAPSODY TRAVEL	Mr K. KATSAVOUNIS & Mr SIOKAS
ΜΥΚΟΝΟΣ	RHAPSODY TRAVEL	Mr SIOKAS
ΜΥΚΟΝΟΣ	PORT AGENT X SHUTTLE BUS	Mr ADONIS
PATMOS	APOLLON TRAVEL	Mr. STRATAS / THOMAS
RHODES	ALHAMBRA TRAVEL	Ms CHRYSOULLA KAILI
ΡΟΔΟΣ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤ.	Κος ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ
ΡΟΔΟΣ	ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ TRAVEL	Κος ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ ΤΣΑΜΠΙΚΟΣ
SANTORINI	DAMIGOS TOURS	Ms GEORGIA - DAMIGOS
PIRAEUS	RHAPSODY TRAVEL	Κος ΖΩΓΡΑΦΑΚΗΣ ΟΔΥΣΣΕΑΣ
ΚΑΤΑΚΟΛΟ	ΦΑΚΛΑΡΗΣ TRAVEL	Κος ΦΑΚΛΑΡΗΣ ΠΑΝΤ.
ΚΕΡΚΥΡΑ	BLUE STAR FERRIES	Κα ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ
ΙΤΕΑ	ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ TRAVEL	Κα ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.16.
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΣΟΔΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

ΚΑΥΣΙΜΑ *	59.150.000 €	12,09%
ΠΛΗΡΩΜΑ **	74.782.400 €	15,28%
ΛΙΜΕΝΙΚΑ ***	26.406.543 €	5,40%
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ	42.758.830 €	8,74%
ΚΟΣΤΟΣ ΑΝΑΛΩΣΙΜΩΝ (ΜΠΑΡ-ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΛΠ)	20.964.605 €	4,28%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ (ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ / ΑΜΟΙΒΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ) (10% ΕΛΛΑΔΑ, 90% ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ)	35.235.254 €	7,20%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ (45% ΕΛΛΑΔΑ, 55% ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ)	53.831.637 €	11,00%
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	20.064.519 €	4,10%
ΤΟΚΟΙ	44.044.067 €	9,00%
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	34.256.497 €	7,00%
ΠΡΟΒΟΛΗ-ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ (10% ΕΛΛΑΔΑ, 90% ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ)	14.681.356 €	3,00%
ΚΕΡΔΟΣ (10-15%)	63.202.814 €	12,91%
ΣΥΝΟΛΟ	489.378.522 €	100,00%
* Οι αγορές καυσίμων από την Ελλάδα αντιστοιχούν στο 70% της συνολικής προμήθειας καυσίμων των Κρουαζιερόπλοιων. Επομένως 79.200.000 € =70% του συνόλου. Οι αγορές από άλλες χώρες είναι 39.100.000 €. ΣΥΝΟΛΟ 118.300.000 X 3,5 / 7 (αναλογία παραγόμενης Κρουαζιέρας στην Ελλάδα) = 59.150.000 €		
** Η αναλυτική προσέγγιση του κόστους εργαζομένων στα πλοία γίνεται στους Πίνακες 9.18 & 9.19		

*** Περιλαμβάνει Τέλη Αποσκευών, Φαρικά, Λιμενικά & λοιπά Τέλη βάσει Προσεγγίσεων και Χωρητικότητας των πλοίων, Φορολογία Πλοίων)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2005

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.17.
ΤΟΥΡΙΣΤΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΑΝΑ ΛΙΜΑΝΙ ΕΙΣΟΔΟΥ, 2004**

2004	ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ ΜΕ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΟΤ, MEDCRUISE, ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ και προσωρινά στοιχεία της ΕΣΥΕ (δεν έχουν ανακοινωθεί τα τελικά στοιχεία από την ΕΣΥΕ, μέχρι την ολοκλήρωση της Διατριβής)			ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΑ 8 ΚΥΡΙΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ		
ΚΩΔΙΚΟΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ			
GRANI	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΡΗΤΗΣ	2.740	0,34%			
GRAEG	ΑΙΓΙΝΑ	84	0,01%			
GRAXD	ΑΛΕΧΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	1.630	0,20%			
GRAMO	ΑΜΟΡΓΟΣ (ΚΑΤΑΠΟΛΑ)	131	0,02%			
GREFL	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	755	0,09%			
GRPEP	ΑΡΧΑΙΑ ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	162	0,02%			
GRVTH	ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ	9.115	1,12%			
GRVOL	ΒΟΛΟΣ	4.697	0,58%			
GRGYT	ΓΥΘΕΙΟ	1.824	0,22%			
GR898	ΔΗΛΟΣ	995	0,12%			
GRZTH	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	18.983	2,34%			
GRHER	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	62.817	7,74%	62.817	7,74%	
GRSKG	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	6.486	0,80%			
GRJTR	ΘΗΡΑ	104.714	12,89%	104.714	12,89%	
GRITH	ΙΘΑΚΗ	1.056	0,13%			
GRITA	ΙΤΕΑ	3.359	0,41%			
GRKVA	ΚΑΒΑΛΑ	782	0,10%			
GRKAK	ΚΑΤΑΚΩΛΟ	51.437	6,33%	51.437	6,33%	
GRCFU	ΚΕΡΚΥΡΑ	25.903	3,19%	25.903	3,19%	
GRCRG	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	7.574	0,93%			
GRKYP	ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	84	0,01%			
GRLAV	ΛΑΥΡΙΟ	616	0,08%			
GRMON	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	77	0,01%			
GRJMK	ΜΥΚΟΝΟΣ	90.037	11,09%	90.037	11,09%	
GRMJT	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1.037	0,13%			
GRJNX	ΝΑΞΟΣ	288	0,04%			
GRNAF	ΝΑΥΠΛΙΟ	4.195	0,52%			
GRNIS	ΝΙΣΥΡΟΣ	77	0,01%			
GRPAR	ΠΑΡΓΑ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	77	0,01%			
GRPAS	ΠΑΡΟΣ	288	0,04%			
GRPMS	ΠΑΤΜΟΣ	79.358	9,77%	79.358	9,77%	
GRPIR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	223.016	27,46%	223.016	27,46%	
GRPYT	ΠΥΘΑΓΟΡΙΟ	520	0,06%			
GRPYL	ΠΥΛΟΣ	84	0,01%			
GRRHO	ΡΟΔΟΣ	101.447	12,49%	101.447	12,49%	
GRSPE	ΣΠΕΤΣΕΣ	520	0,06%			
GRSYM	ΣΥΜΗ	520	0,06%			
GRJSY	ΣΥΡΟΣ	2.356	0,29%			
GRTIN	ΤΗΝΟΣ	1.659	0,20%			
GRHYD	ΥΔΡΑ	520	0,06%			
GRHAL	ΧΑΛΚΗ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	77	0,01%			
	ΣΥΝΟΛΟ	812.100	100,00%	738.728	90,97%	
				ΣΤΑ 32 ΛΙΜΑΝΙΑ	73.372	9,03%

Πηγή: Ιδία επεξεργασία, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.18.
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΚΑΙ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΟΥ ΥΠΗΡΕΤΟΥΣΑΝ
ΤΗΝ 20-9-2004, ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΠΛΟΩΝ* 100 Κ.Ο.Χ.
ΚΑΙ ΑΝΩ, ΚΑΤΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ.

Α/ Α	Ειδικότητα ναυτολογήσεως	σε Ελληνικά πλοία (φέρουν Ελληνική Σημαία)		σε συμβεβλημένα με το NAT Ελληνόκτητα (ξένης Σημαίας)	
		Έλληνες	Ξένοι	Έλληνες	Ξένοι
1	Πλοίαρχοι Α'	30	0	10	0
2	Ύπαρχοι	25	0	12	0
3	Πλοίαρχοι Β'	53	3	12	0
4	Πλοίαρχοι Γ'	20	0	13	3
5	Μηχανικοί Α'	31	0	11	0
6	Μηχανικοί Α-Β	24	0	4	1
7	Μηχανικοί Β'	33	2	13	0
8	Μηχανικοί Γ'	61	0	24	1
9	Ραδιοτηλεγραφητές	8	0	1	4
10	Οικονομικοί αξιωματικοί Α'	83	0	21	16
11	Φροντιστές	22	2	2	4
12	Βοηθοί φροντιστές	67	4	4	35
13	Ναύκληροι-Λοστρόμοι	26	0	8	0
14	Υπονάυκληροι	37	0	2	0
15	Κυβερνήτες	2	0	0	0
16	Ναύτες	249	12	32	31
17	Ναυτόπαιδες	18	1	1	23
18	Ξυλουργοί	7	3	0	1
19	Λοιποί (κατώτερο προσωπικό)	5	12	10	26
20	Μηχανοδηγοί Α-Β	102	1	10	3
21	Λιπαντές	5	7	0	11
22	Καθαριστές	16	9	0	18
23	Ηλεκτρολόγοι & Βοηθοί ηλεκτρολ.	62	6	24	4
24	Αρχιθαλαμηπόλοι Α-Β	52	1	15	4
25	Θαλαμηπόλοι Α-Β & Βοηθοί	510	41	26	203
26	Αρχιμάγειροι Α-Β	26	2	3	10
27	Μάγειροι Α', Β', Γ'	107	26	13	42
28	Βοηθοί μαγείρου	1	0	0	23
29	Χυτροκαθαριστές	37	50	1	42
30	Ζαχαροπλάστες	9	3	0	23
31	Επίκουροι	292	144	11	66
32	Τραπεζοκόμοι	0	34	0	264
33	Λοιποί (γεν. υπηρεσιών)	9	45	0	65
34	Ιατροί & Νοσοκόμοι	0	4	1	8
35	Δόκιμοι πλοίαρχοι	27	0	5	0
36	Δόκιμοι μηχανικοί	22	0	8	0
37	Δόκιμοι οικονομικοί Αξιωμ.	19	0	7	1
38	Λοιποί	79	103	2	157
	Σύνολο	2.176	515	306	1.089

Γενικό Σύνολο Πληρωμάτων Κρουαζιερόπλοιων & Θαλαμηγών: Έλληνες 2.482 Αλλοδαποί 1.604

Πηγή: Ίδια επεξεργασία από στοιχεία της ΕΣΥΕ – Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, 2005

* Για την εκτίμηση του κόστους της Μισθοδοσίας στα Κρουαζιερόπλοια θα αφαιρεθούν τα αντίστοιχα ποσά που αφορούν τους ναυτικούς των επανδρωμένων Yachts, τα οποία περιλαμβάνονται στους παραπάνω πίνακες

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.19.
ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ**

ΠΟΣΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΟΥ ΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ					3.049 άτομα	X 7-12 ΜΗΝΕΣ
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΈΝΑ ΜΗΝΑ	ΜΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ	ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ	ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ	ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΕΧΟΥΝ ΓΙΝΕΙ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ...
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ	6.212.114	776.745	710.189	5.501.925	6.988.859	3.049
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΈΝΑ ΧΡΟΝΟ (ΠΕΡΙΠΟΥ 9 ΜΗΝΕΣ ΓΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ)	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΜΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΤΗΣΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΕΧΟΥΝ ΓΙΝΕΙ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ...
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ	66.471.047	8.311.353	7.599.182	58.871.864	74.782.400	3.750
ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ (ΕΚΤΟΣ NAT)	12.425.654	1.553.669	1.420.540	11.005.114	13.979.323	701
(3750*66%*7μήνες)+(3750*34%*12μήνες)	32.625,00	(Ανθρωπομήνες εργασίας στα Κρουαζιερόπλοια (άτομα * ποσοστό πλοίων * μήνες/έτος)				
ΜΕΣΕΣ ΜΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ	2.037,43					
ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ		254,75				
ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ			232,93			
ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ				1.804,50		
ΜΕΣΟ ΜΗΝΙΑΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ = 6.988.859/3.049					2.292,18	

Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει στοιχείων της ΕΣΥΕ για τον αριθμό των απασχολούμενων και του NAT για τις αποδοχές & εισφορές.

Οι εκτιμήσεις για τις Αποδοχές- Κρατήσεις - Εργοδοτικές Εισφορές που αφορούν στα Κρουαζιερόπλοια έγιναν με βάση τις Μέσες Τιμές που προκύπτουν από το συνολικό κόστος (των 4.086 ναυτικών) μείον τα ποσά που αντιστοιχούν στο Yachting, διά του αριθμού των ναυτικών στα Κρουαζιερόπλοια (3.049).

Βασικός λόγος για αυτό είναι ότι όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός του Πληρώματος σε ένα πλοίο, τόσο μεγαλύτερο είναι το ποσοστό των ναυτικών που ανήκουν στα "κατώτερα" πληρώματα υπάρχουν στο πλοίο. Στα Κρουαζιερόπλοια, το ποσοστό των πληρωμάτων Ξενοδοχίας αυξάνει περισσότερο. Αποτέλεσμα αυτού είναι να είναι μικρότερες οι Μέσες Τιμές, σε σχέση με αυτές στο Yachting, όπου ο αριθμός πληρωμάτων είναι μικρότερος. Η μείωση του αριθμού των πληρωμάτων σε ένα πλοίο είναι μεγαλύτερη σε κατώτερο πλήρωμα και μικρότερη σε αξιωματικούς (ένας αριθμός των οποίων είναι απαραίτητος -ανελαστική απασχόληση- άσχετα από το μέγεθος του πλοίου)

ΤΟ 66% ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΑΣΧΟΛΕΙΤΑΙ 7 ΜΗΝΕΣ. ΤΟ 34% ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΑΣΧΟΛΕΙΤΑΙ 12 ΜΗΝΕΣ. Μ.Ο. ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΩΝ =713 ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ/ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ = 2,85 (ΠΙΝΑΚΑΣ) 713/2,85 = 250 ΑΤΟΜΑ-ΠΛΗΡΩΜΑ ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ 812100/713 = 1139 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ (AZUR ΦΥΛΛΟ 10) 1139/38 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ (ΠΛΗΡΟΥΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ) = 30 ΠΛΟΙΑ ΠΛΗΡΟΥΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ. 250 X 30 = 7500 ΠΛΗΡΩΜΑ. ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΓΙΑ ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ = X (3,5/7) = 3.750 (ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΟΙ ΜΕ ΤΟ NAT ΕΙΝΑΙ 3.049. ΟΙ ΥΠΟΛΟΙΠΟΙ 701 ΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΙ ΣΤΑ ΤΑΜΕΙΑ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΟΥ ΑΝΗΚΟΥΝ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟ ΙΔΙΟ ΚΟΣΤΟΣ. ΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΚΟΝΤΑ ΣΕ ΑΥΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΟ 2003-ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.20.
ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ 1990-2003**

A/A	Όνομα πλοίου	Χωρητικότητα (κ.ο.χ.)	Κλίνες	Πλήρωμα	Αναλογία κλίνες / πλήρωμα
1	ΟΡΦΕΥΣ	5.078	352	117	3,01
2	ΖΕΥΣ	6.306	501	163	3,07
3	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	4.007	231	105	2,20
4	ΙΑΣΩΝ	3.719	310	110	2,82
5	ΑΤΛΑΣ	9.114	742	220	3,37
6	ΕΡΜΗΣ	2.174	110	40	2,75
7	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	2.401	215	90	2,39
8	W.RENAISSANCE	2.401	474	230	2,06
9	ΩΚΕΑΝΟΣ	7.554	550	240	2,29
10	ΠΗΓΑΣΟΣ	12.334	832	240	3,47
11	CONSTELLATION	7.952	570	135	4,22
12	ΩΡΙΩΝ	5.509	328	130	2,52
13	ΓΑΛΑΞΙΑΣ	4.858	286	110	2,60
14	ΣΤΕΛΛΑ ΩΚΕΑΝΙΣ	3.963	355	140	2,54
15	ΣΤΕΛΛΑ ΜΑΡΙΣ	2.682	212	105	2,02
16	ΣΤΕΛΛΑ ΣΟΛΑΡΙΣ	10.595	628	230	2,73
17	GOLDEN ODYSSEY	6.757	712	103	6,91
18	ROYAL ODYSSEY	17.884	850	350	2,43
19	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	11.924	600	100	6,00
20	ΙΛΛΥΡΙΑ	3.851	198	70	2,83
21	CITY OF MYKONOS	4.574	319	85	3,75
22	CITY OF ANDROS	4.563	303	125	2,42
23	CITY OF RODOS	5.276	550	130	4,23
24	SEA NYMPH	2.157	181	70	2,59
25	ALBATROS	6.252	484	126	3,84
26	OLYMPIA EXPLORER		836	360	2,32
27	OLYMPIA VOYAGER		836	360	2,32
28	OLYMPIA COUNTESS		814	350	2,33
29	ΟΔΥΣΣΕΑΣ		448	200	2,24
30	TRIRON		700	300	2,33
31	MILLENIUM		1950	999	1,95
32	CENTURY		1750	843	2,08
33	INFINITY		1950	950	2,05
34	GALAXY		1986	909	2,18
35	HORIZON		1354	642	2,11
36	MERCURY		1870	909	2,06
37	ZENITH		1374	628	2,19
38	EUROPEAN STAR	58714	2223	710	3,13
39	EUROPEAN VISION	58714	2223	710	3,13
40	MISTRAL	47276	1715	480	3,57
41	BOLERO	15781	984	330	2,98
42	CARIBE	16144	566	280	2,02
43	THE AZUR	9159	850	350	2,43
44	FLAMENCO	17503	987	350	2,82
			36309	14224	2,85

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία βάσει στοιχείων από EOT, YEN, cruise2.com (2004)

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.21.
ΕΣΟΔΑ – ΚΟΣΤΟΣ ΕΚΔΡΟΜΩΝ ΜΕ ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΜΕΣΗΣ
ΤΙΜΗΣ – ΜΕΣΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΚΔΡΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ (Τουρίστες που αγοράζουν εκδρομή)

	Total Cruise pax in Greek ports / year	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΕΚΔΡΟ ΜΗΣ	ΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ	ΕΣΟΔΑ ΕΚΔΡΟΜΗΣ (ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ)	ΚΟΣΤΟΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ (ΕΣΟΔΑ ΓΙΑ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ)
1990	437.182	15,46	7,73	10.172.391 €	5.086.196 €
1991	235.131	19,03	9,51	6.733.600 €	3.366.800 €
1992	424.652	22,49	11,24	14.372.134 €	7.186.067 €
1993	500.444	25,68	12,84	19.343.665 €	9.671.832 €
1994	588.912	28,76	14,38	25.493.691 €	12.746.845 €
1995	581.968	31,84	15,92	27.889.910 €	13.944.955 €
1996	548.766	34,36	17,18	28.374.973 €	14.187.486 €
1997	518.164	36,86	18,43	28.746.926 €	14.373.463 €
1998	447.776	38,62	19,31	26.025.830 €	13.012.915 €
1999	441.840	40,10	20,05	26.666.854 €	13.333.427 €
2000	471.908	41,19	20,60	29.255.401 €	14.627.700 €
2001	621.357	42,81	21,40	40.028.859 €	20.014.430 €
2002	738.178	44,09	22,05	48.982.196 €	24.491.098 €
2003	815.167	45,59	22,79	55.927.098 €	27.963.549 €
2004	812.100	47,00	23,50	57.443.894 €	28.721.947 €

Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2005

Δαπάνη στα Λιμάνια (2004) (89,4 €/άτομο) [Εκδρομές 26,8% Ψώνια 44,9% Βόλτες 28,3%] Δαπάνη για Εκδρομές =23,96 €/επιβάτη. Εκτίμηση ότι το 43% αγοράζει εκδρομή (Μ.Ο. 3 εκδρομές / 7ήμερη Κρουαζιέρα) . Η Μέση Τιμή της Εκδρομής είναι 47 € (Βλέπε Πίνακα 9.23). Το Κόστος της Εκδρομής είναι το 50% της τιμής Πώλησης => 23,50 € Για την εκτίμηση του Κόστους (Εσόδων για τον τόπο που γίνεται η εκδρομή) των εκδρομών, έχομε τις ακόλουθες προσεγγίσεις:

1) Σύνολο επιβατών Κρουαζιέρας (812.100) X 43% (αγοράζει εκδρομή) X Μ.Τ. Εκδρομής X Ημέρες σε Ελληνικά Λιμάνια (3,5) =

57.443.894 € (ΕΣΟΔΑ ΕΚΔΡΟΜΩΝ)

X 50% (κόστος) = **28.721.947 € (ΚΟΣΤΟΣ ΕΚΔΡΟΜΩΝ)**

2) Σύνολο επιβατών Κρουαζιέρας (812.100) X Κόστος/Επιβάτη / ημέρα (9,83 €) (Βλέπε Πίνακα 9.22) X 7 ημέρες X Ποσοστό Εκδρομών στα Ελληνικά Λιμάνια (52%) =29.057.913 €. Η διαφορά μεταξύ των 2 εκτιμήσεων είναι 335.966 € (ποσοστό 1,16%), με ποσοστιαία απόκλιση 0,58 % πάνω από την μικρότερη εκτίμηση και 0,58 % κάτω από την μεγαλύτερη εκτίμηση. Η Μέση εκτίμηση είναι 28.889.930 €.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.22.

ΕΣΟΔΑ – ΚΟΣΤΟΣ ΕΚΔΡΟΜΩΝ ΜΕ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ PPD* (ΑΝΑ ΕΠΙΒΑΤΗ/ΗΜΕΡΑ) ΒΑΣΕΙ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

ΕΤΟΣ	Total Cruise pax in Greek ports / year	ppd Rev Excur (ΕΣΟΔΑ /ΕΠΙΒΑΤΗ / ΗΜΕΡΑ)	% Exc.Rev in Greek ports (mean 3,5)	Excurs. Rev. in Greek ports pPax (mean: total 3,5 days)	Total Excurs.Rev. in Greek ports (mean 3,5 days)	ppd Cost Excur	% Exc.Cost in Greek ports (mean 3,5)	Excurs. Ppd Cost in Greek ports pPax	Total Excurs. Cost in Greek ports (mean: total 3,5 days)
1990	437.182	7,38 €	41%	3,03 €	9.265.886 €	3,13 €	52%	1,63 €	4.972.945 €
1991	235.131	9,09 €	41%	3,73 €	6.133.540 €	3,85 €	52%	2,00 €	3.291.834 €
1992	424.652	10,74 €	41%	4,40 €	13.091.371 €	4,55 €	52%	2,36 €	7.026.060 €
1993	500.444	12,27 €	41%	5,03 €	17.619.868 €	5,19 €	52%	2,70 €	9.456.477 €
1994	588.912	13,74 €	41%	5,63 €	23.221.838 €	5,81 €	52%	3,02 €	12.463.021 €
1995	581.968	15,21 €	41%	6,24 €	25.404.520 €	6,44 €	52%	3,35 €	13.634.454 €
1996	548.766	16,41 €	41%	6,73 €	25.846.357 €	6,94 €	52%	3,61 €	13.871.585 €
1997	518.164	17,61 €	41%	7,22 €	26.185.164 €	7,45 €	52%	3,87 €	14.053.420 €
1998	447.776	18,45 €	41%	7,56 €	23.706.557 €	7,81 €	52%	4,06 €	12.723.167 €
1999	441.840	19,16 €	41%	7,85 €	24.290.456 €	8,11 €	52%	4,22 €	13.036.542 €
2000	471.908	19,68 €	41%	8,07 €	26.648.326 €	8,33 €	52%	4,33 €	14.301.997 €
2001	621.357	20,45 €	41%	8,38 €	36.461.715 €	8,65 €	52%	4,50 €	19.568.784 €
2002	738.178	21,06 €	41%	8,63 €	44.617.182 €	8,91 €	52%	4,63 €	23.945.774 €
2003	815.167	22,45 €	41%	9,20 €	52.522.433 €	9,50 €	52%	4,94 €	28.188.475 €
2004	812.100	23,24 €	41%	9,53 €	54.156.190 €	9,83 €	52%	5,11 €	29.065.303 €

* Η προσέγγιση PPD (Per Passenger Per Day) ακολουθείται από τις εταιρίες Κρουαζιεροπλοΐας. Εκτιμώνται τα Έσοδα και τα Έξοδα κάθε δραστηριότητας (π.χ. Εκδρομές, Μπαρ, Καταστήματα) με αναγωγή στη βάση Ανά Επιβάτη Ανά Ημέρα, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη ο πραγματικός αριθμός των επιβατών που αγόρασαν τη συγκεκριμένη δραστηριότητα.

Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2005

Από το σύνολο των ΕΚΔΡΟΜΩΝ σε 7 λιμάνια, οι τρεις που έγιναν στα Ελληνικά Λιμάνια συμμετέχουν στα συνολικά Έσοδα των Εκδρομών σε ποσοστό (11% +11% + 13%) = 35%. Το ποσοστό αυτό για τον Μέσο Όρο των 3,5 Ημερών στα Ελληνικά Λιμάνια για το σύνολο των Κρουαζιερόπλοιων αντιστοιχεί στο 41% των Εσόδων όλων των Εκδρομών. Αντίστοιχα, οι τρεις που έγιναν στα Ελληνικά Λιμάνια συμμετέχουν στο συνολικό Κόστος των Εκδρομών σε ποσοστό (51%, 48%, 34%) =Μ.Ο. 44%. Το ποσοστό αυτό για τον Μέσο Όρο των 3,5 Ημερών στα Ελληνικά Λιμάνια για το σύνολο των Κρουαζιερόπλοιων αντιστοιχεί στο 52% των Εσόδων όλων των Εκδρομών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.23.

ΤΙΜΕΣ ΕΚΔΡΟΜΩΝ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

(ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑΣ) & Κρουαζιερόπλοιο Πηγή: (www.iccl.org) International Council of Cruise Lines

ΠΕΙΡΑΙΑΣ		ΡΟΔΟΣ		ΜΥΚΟΝΟΣ		ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		ΚΕΡΚΥΡΑ		ΚΑΤΑΚΟΛΟ		ΗΡΑΚΛΕΙΟ		ΠΑΤΜΟΣ	
Adult \$	Child \$	Adult \$	Child \$	Adult \$	Child \$	Adult \$	Child \$	Adult \$	Child \$	Adult \$	Child \$	Adult \$	Child \$	Adult \$	Child \$
56	34	49	31	54	36	48	29	44	31	53	37	40	40	34	19
75	45	39	26	44	26	59	39	29	20	46	32	47	47	27	17
79	50	44	26			0	0	76	53	48	34	50	50		
108	69	32	19			64	39	44	29	60	42	47	23		
39	26	55	39			99	69	47	32	57	39	55	38		
40	25	40	28			49	34	36	18	52	34				
65	42	51	36			39	29	55	40	48	34				
55	39	114	49			45	29	94	65						
89	62	41	21			43	21	39	24						
49	34	46	24					69	49						
64	45	39	18					42	28						
119	59	44	19					32	24						
115	57	37	20					65	53						
109	56	67	35					44	29						
59	29							94	65						
199	139							109	89						
49	24							55	39						
39	19														
99	57														
79	40														
25	18														
79	59														
34	18														
75 €	45 €	50 €	28 €	49	31	56 €	36 €	57 €	40 €	52 €	36 €	48 €	40 €	31 €	18 €
55	37	ΕΚΤΙΜΗΣΗ: 1) ΤΟ 80% ΤΩΝ ΕΚΔΡΟΜΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΣΤΑ 7 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΟ 20% ΣΤΑ 4 ΜΙΚΡΟΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.													
31	18	2) ΤΟ 80% ΤΩΝ ΕΚΔΡΟΜΕΩΝ ΕΙΝΑΙ ΕΝΗΛΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΟ 20% ΠΑΙΔΙΑ													
40 €	7 €	47 €	(ΤΑ ΠΟΣΑ ΜΕ ΕΝΤΟΝΑ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΜΕΣΕΣ ΤΙΜΕΣ ΑΝΑ ΛΙΜΑΝΙ)												

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.24.
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ – ΔΕΤΕ ΓΙΑ ΤΟ 2003 & 2004**

ΠΛΟΙΟ	ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ	ΔΕΤΕ
THE AZUR	33	1937.2
OCEAN PRINCESS	1	73.4
SAPPHIRE	2	146.8
PRINCESA MARISA	12	880.8
PACIFIC VENUS	1	73.4
DALMASIJA	1	73.4
SEABOURN SPIRIT	9	513.52
WIND SPIRIT	7	513.8
SEABOURN PRIDE	1	73.4
HANSEATIC	2	146.8
CORINTHIAN	1	58.7
NOERWEGIAN CROWN	5	367
EUROPEAN VISION	29	1702.3
JASMINE	6	440.4
BRILLIANCE OF THE SEA	6	440.4
CLUB MED II	4	293.6
CRYSTAL SERENITY	2	117.4
ATALANTE	2	132.06
COLOMBUS	1	73.4
BLACK WATCH	1	73.4
SONG OF FLOWER	1	58.7
KRISTINA REGINA	1	58.7
SEA DREAM	2	146.8
DEUTHSCHLAND	1	73.4
PRINCESS DANAE	1	58.7
AURORA	4	293.6
SEVEN SEAS VOYAGER	3	220.2
ASUKA	1	73.4
MONA LISA	6	425.5
SILVER SHADOW	2	146.8
BLACK PRINCE	1	73.4
STAR FLYER	25	1835
SEA WING	14	953.68
GOLDEN PRINCESS	9	660.6
RHAPSODY	4	293.6
MAXIM GORKIY	2	146.8
COSTA ATLANTICA	26	1908.4
MILLENNIUM	14	1027.6
SILVER CLOUD	2	146.8
SEA CLOUD	9	528.3
ASSEDO	2	146.8
THE TOPAZ	1	58.7
SILVER WIND	1	73.4
SALAMIS GLORY	2	146.8
RADISSON DIAMOND	2	146.8
ADONIA	2	117.4
FUNCHAL	1	73.4
OCEAN MONARCH	1	73.4
ADRIANA	1	73.4
EUROPA	1	73.4
SAGA ROSE	1	58.7
MELODY	1	58.7
THOMSON SPIRIT	4	234.8

ALBATROS	4	293.6
COSTA VICTORIA	2	132.06
MISTRAL	2	117.4
OCEANA	1	73.4
ROYAL PRINCESS	4	293.6
BOLERO	1	58.7
SEA CLOUD II	1	73.4
ASTORIA	7	513.8
IRIS	1	73.4
PALOMA	4	293.6
VISTA MAR	1	73.4
ANKARA	1	73.4
KARADENIZ	4	234.8
SAMSUN	1	73.4
CHRISTINA O	3	132
TRITON	28	2055.2
O.VOYAGER	26	1908.4
O.COUNTESS	49	3596.6
O.EXPLORER	29	2128.6
ODYSSEUS	24	1761.6
W.RENAISSANCE	9	660.6
AEGEAN	35	2569
THE EMERALD	9	484.26
OCEAN MAJESTY	3	205.9
COSTA MARINA	7	513.8
MINERVA II	4	293.6
BERLIN	2	146.8
SPIRIT	1	73.4
COSTA CLASSICA	3	190.76
RENNAISSANCE	1	73.4
ΣΥΝΟΛΑ	541	37768,74
ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ/ ΠΛΟΙΟ	6,44	449,63
ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ/ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ		69,81
ΓΙΑ ΤΟ 2003		
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	385.893	
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ	541	
ΕΠΙΒΑΤΕΣ/ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	713	
ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ 2004 ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ		
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	812.100	
ΕΠΙΒΑΤΕΣ/ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	713	
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ	1.139	
ΔΕΤΕ ΓΙΑ ΤΟ 2004	79.483 €	
Πηγή: Στεφανιδάκη Ευαγγελία, 2004 & Ιδία επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2005		

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.25.

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΕΛΩΝ ΟΛΠ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ 2003 & 2004

ΠΛΟΙΟ	ΕΤΟΣ ΚΤΗΣΗΣ	ΦΟΡΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ	GT	ΤΙΜΗ ΠΛΟΗΓΙΚΩΝ	ΤΕΛΗ ΔΕΣΙΜΑΤΟΣ	ΤΕΛΗ ΛΥΣΙΜΑΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΕΩΣ 0.036*GT	ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΠΛΟΗΓΙΚΑ ΤΕΛΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΤΕΛΗ ΔΕΣΙΜΑΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΤΕΛΗ ΛΥΣΙΜΑΤΟΣ
THE AZUR	1971	33	9159	232,89	28,46	9,7	10880,89	15370.74	939.18	320.1
OCEAN PRINCESS	2000	1	77499	608,11	86,66	36,88	2789,96	1216.22	86.66	36.88
SAPPHIRE	1967	2	12183	275,59	38,16	14,23	877,18	1102.36	76.32	28.46
PRINCESA MARISA	1966	12	10487	275,59	38,16	14,23	4530,38	6614.16	457.92	170.76
PACIFIC VENUS	1958	1	26518	370,36	47,86	18,76	954,65	740.72	47.86	18.76
DALMASIJA	1965	1	5650	190,19	28,46	9,7	203,40	380.38	28.46	9.7
SEABOURN SPIRIT	1989	9	9975	232,89	28,46	9,7	3231,90	4192.02	256.14	87.3
WIND SPIRIT	1988	7	5736	190,19	28,46	9,7	1445,47	2662.66	199.22	67.9
SEABOURN PRIDE	1988	1	9975	232,89	28,46	9,7	359,10	465.78	28.46	9.7
HANSEATIC	1993	2	8378	232,89	28,46	9,7	603,22	931.56	56.92	19.4
CORINTHIAN	1967	1	993	37,84	9,7	4,53	35,75	75.68	9.7	4.53
NOERWEGIAN CROWN	1998	5	34242	417,91	57,56	23,29	6163,56	4179.1	287.8	116.45
EUROPEAN VISION	2001	29	58714	513,01	76,96	32,35	61297,42	29754.58	2231.84	938.15
JASMINE	1988	6	12811	275,59	38,16	14,23	2767,18	3307.08	228.96	85.38
BRILLIANCE OF THE SEA	2002	6	90090	703,21	115,76	51,47	19459,44	8438.52	694.56	308.82
CLUB MED II	1992	4	14983	275,59	38,16	14,23	2157,55	2204.72	152.64	56.92
CRYSTAL SERENITY	2003	2	68000	560,56	86,66	36,88	4896,00	2242.24	173.32	73.76
ATALANTE	1953	2	13562	275,59	38,16	14,23	976,46	1102.36	76.32	28.46
COLOMBUS	1997	1	14903	275,59	38,16	14,23	536,51	551.18	38.16	14.23
BLACK WATCH	1972	1	28492	370,36	47,86	18,76	1025,71	740.72	47.86	18.76
SONG OF FLOWER	1974	1	8282	232,89	28,46	9,7	298,15	465.78	28.46	9.7
KRISTINA REGINA	1960	1	4295	152,35	19,08	7,12	154,62	304.7	19.08	7.12
SEA DREAM	1984	2	4523	152,35	19,08	7,12	325,66	609.4	38.16	14.24
DEUTHSCHLAND	1998	1	22496	370,36	47,86	18,76	809,86	740.72	47.86	18.76

PRINCESS DANAE	1955	1	17074	322,81	38,16	14,23	614,66	645.62	38.16	14.23
AURORA	1977	4	1280	66,31	19,08	7,12	184,32	530.48	76.32	28.48
SEVEN SEAS VOYAGER	2003	3	41500	465,46	67,26	27,82	4482,00	2792.76	201.78	83.46
ASUKA	1991	1	28717	370,36	47,86	18,76	1033,81	740.72	47.86	18.76
MONA LISA	1996	6	27670	370,36	47,86	18,76	5976,72	4444.32	287.16	112.56
SILVER SHADOW	2000	2	25000	370,36	47,86	18,76	1800,00	1481.44	95.72	37.52
BLACK PRINCE	1996	1	11209	275,59	38,16	14,23	403,52	551.18	38.16	14.23
COSTA MARINA	1969	7	25441	370,36	47,86	18,76	6411,13	5185.04	335.02	131.32
MINERVA II	2001	4	30277	417,91	57,56	23,29	4359,89	3343.28	230.24	93.16
BERLIN	1980	2	9570	232,89	28,46	9,7	689,04	931.56	56.92	19.4
COSTA CLASSICA	1991	3	53700	513,01	76,96	32,35	5799,60	3078.06	230.88	97.05
STAR FLYER	1991	25	2298	109,33	19,08	7,12	2068,20	5466.5	477	178
SEA WING	1971	14	16607	322,81	38,16	14,23	8369,93	9038.68	534.24	199.22
GOLDEN PRINCESS	2001	9	108865	750,76	125,46	55	35272,26	13513.68	1129.14	495
RHAPSODY	1977	4	17593	322,81	38,16	14,23	2533,39	2582.48	152.64	56.92
MAXIM GORKIY	1969	2	24220	370,36	47,86	18,76	1743,84	1481.44	95.72	37.52
COSTA ATLANTICA	1999	26	85700	655,66	106,06	45,94	80215,20	34094.32	2757.56	1194.44
MILLENNIUM	2000	14	87000	655,66	106,06	45,94	43848,00	18358.48	1484.84	643.16
SILVER CLOUD	1994	2	16930	322,81	38,16	14,23	1218,96	1291.24	76.32	28.46
SEA CLOUD	1931	9	2532	109,33	19,08	7,12	820,37	1967.94	171.72	64.08
ASSEDO	1968	2	20499	370,36	47,86	18,76	1475,93	1481.44	95.72	37.52
THE TOPAZ	1956	1	31482	417,91	57,56	23,29	1133,35	835.82	57.56	23.29
SILVER WIND	1994	1	106930	750,76	125,46	55	3849,48	1501.52	125.46	55
SALAMIS GLORY	1962	2	7952	232,89	28,46	9,7	572,54	931.56	56.92	19.4
RADISSON DIAMOND	1992	2	20295	370,36	47,86	18,76	1461,24	1481.44	95.72	37.52
ADONIA	1998	2	77499	608,11	96,36	41,41	5579,93	2432.44	192.72	82.82
FUNCHAL	1961	1	9470	232,89	28,46	9,7	340,92	465.78	28.46	9.7
OCEAN MONARCH	1955	1	9436	232,89	28,46	9,7	339,70	465.78	28.46	9.7
ADRIANA	1972	1	4490	152,35	19,08	7,12	161,64	304.7	19.08	7.12
EUROPA	1999	1	28437	370,36	47,86	18,76	1023,73	740.72	47.86	18.76
SAGA ROSE	1965	1	25147	370,36	47,86	18,76	905,29	740.72	47.86	18.76

MELODY	1982	1	19337	322,81	38,16	14,23	696,13	645.62	38.16	14.23
THOMSON SPIRIT	1983	4	33930	417,91	57,56	23,29	4885,92	3343.28	230.24	93.16
ALBATROS	1957	4	28018	370,36	47,86	18,76	4034,59	2962.88	191.44	75.04
COSTA VICTORIA	1996	2	76000	608,11	96,36	41,41	5472,00	2432.44	192.72	82.82
MISTRAL	1999	2	47276	465,46	67,26	27,82	3403,87	1861.84	134.52	55.64
OCEANA	2000	1	77441	608,11	96,36	41,41	2787,88	1216.22	96.36	41.41
ROYAL PRINCESS	1984	4	44348	465,46	67,26	27,82	6386,11	3723.68	269.04	111.28
BOLERO	1968	1	15780	322,81	38,16	14,23	568,08	645.62	38.16	14.23
SEA CLOUD II	2001	1	8378	275,59	38,16	14,23	301,61	551.18	38.16	14.23
ASTORIA	1981	7	18591	322,81	38,16	14,23	4684,93	4519.34	267.12	99.61
IRIS	1982	1	12688	275,59	38,16	14,23	456,77	551.18	38.16	14.23
PALOMA	1980	4	12535	275,59	38,16	14,23	1805,04	2204.72	152.64	56.92
VISTA MAR	1989	1	7478	275,59	38,16	14,23	269,21	551.18	38.16	14.23
ANKARA	1980	1	10552	275,59	38,16	14,23	379,87	551.18	38.16	14.23
Σύνολο	ΣΥΝΟΛ Α	319	1939118	24.240,77	3411,6	1360,86	387.600,62	237054,88	17328,12	7032,06
ΜΕΣΕΣ ΤΙΜΕΣ										
ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ		4,62	28.103,1 6	351,32	49,44	19,72	5.617,40	3.435,58	251,13	101,91
ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΑΝΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ			6.078,74	75,99	10,69	4,27	1.215,05	743,12	54,32	22,04
ΕΤΟΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ										
			2003		2004					
ΕΠΙΒΑΤΕΣ			227.447		812.100					
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ			319		1.139					
ΕΠΙΒΑΤΕΣ/ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ			713		713					
ΕΣΟΔΑ ΓΙΑ ΤΟ 2004 ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ							1.383.929 €	846.405 €	61.870 €	25.108 €

Πηγή: Στεφανιδάκη Ευαγγελία, 2004 & Ιδία επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2005

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.26.
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΕΛΩΝ ΟΛΠ ΚΑΙ Κ.Α.Π.**

ΠΛΟΙΟ	ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ	ΤΕΛΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΗΣ μ.ο. 270 m ³ *4.369*ΑΡΙΘΜΟ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ	ΤΕΛΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΕΡΙΣΥΛΛΟΓΗΣ ΑΠΟΡΡΙΜΑΤΩΝ 191.9*ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ
THE AZUR	33	38927.79	6332.7
OCEAN PRINCESS	1	1179.63	191.9
SAPPHIRE	2	2359.26	383.8
PRINCESA MARISA	12	14155.56	2302.8
PACIFIC VENUS	1	1179.63	191.9
DALMASIJA	1	1179.63	191.9
SEABOURN SPIRIT	9	10616.67	1727.1
WIND SPIRIT	7	8257.41	1343.3
SEABOURN PRIDE	1	1179.63	191.9
HANSEATIC	2	2359.26	383.8
CORINTHIAN	1	1179.63	191.9
NOERWEGIAN CROWN	5	5898.15	959.5
EUROPEAN VISION	29	34209.27	5565.1
JASMINE	6	7077.78	1151.4
BRILLIANCE OF THE SEA	6	7077.78	1151.4
CLUB MED II	4	4718.52	767.6
CRYSTAL SERENITY	2	2359.26	383.8
ATALANTE	2	2359.26	383.8
COLOMBUS	1	1179.63	191.9
BLACK WATCH	1	1179.63	191.9
SONG OF FLOWER	1	1179.63	191.9
KRISTINA REGINA	1	1179.63	191.9
SEA DREAM	2	2359.26	383.8
DEUTHSCHLAND	1	1179.63	191.9
PRINCESS DANAE	1	1179.63	191.9
AURORA	4	4718.52	767.6
SEVEN SEAS VOYAGER	3	3538.89	575.7
ASUKA	1	1179.63	191.9
MONA LISA	6	7077.78	1151.4
SILVER SHADOW	2	2359.26	383.8
BLACK PRINCE	1	1179.63	191.9
COSTA MARINA	7	8257.41	1343.3
MINERVA II	4	4718.52	767.6
BERLIN	2	2359.26	383.8
COSTA CLASSICA	3	3538.89	575.7
STAR FLYER	25	29490.75	4797.5
SEA WING	14	16514.82	2686.6
GOLDEN PRINCESS	9	10616.67	1727.1
RHAPSODY	4	4718.52	767.6
MAXIM GORKIY	2	2359.26	383.8
COSTA ATLANTICA	26	30670.38	4989.4
MILLENNIUM	14	16514.82	2686.6
SILVER CLOUD	2	2359.26	383.8
SEA CLOUD	9	10616.67	1727.1
ASSEDO	2	2359.26	383.8
THE TOPAZ	1	1179.63	191.9
SILVER WIND	1	1179.63	191.9
CHRISTINA O	3	3538.89	575.7
TRITON	28	33029.64	5373.2
O.VOYAGER	26	30670.38	4989.4

O.COUNTESS	49	57801.87	9403.1
O.EXPLORER	29	34209.27	5565.1
ODYSSEUS	24	28311.12	4605.6
W.RENAISSANCE	9	10616.67	1727.1
AEGEAN	35	41287.05	6716.5
THE EMERALD	9	10616.67	1727.1
OCEAN MAJESTY	3	3538.89	575.7
ΣΥΝΟΛΑ	489	635820,57	103434,1
ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ		11.154,75	1.814,63
ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΑΝΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ		1.300,25	211,52
ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ 2004 ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ			
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	812.100		
ΕΠΙΒΑΤΕΣ/ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	713		
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ	1.139	1.480.354 €	240.821 €
Πηγή: Στεφανιδάκη Ευαγγελία, 2004 & Ίδια επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2005			

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.27.
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΑΡΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ**

ΠΛΟΙΟ	NT	1/5*NT	ΑΠΟΒΙ ΒΑΣΗ	ΕΠΙΒΙ ΒΑΣΗ	ΦΑΡΙΚΑ ΤΕΛΗ ΑΠΟΒΙΒΑΣΗΣ	ΦΑΡΙΚΑ ΤΕΛΗ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ
ASUKA			8		5.452	
SILVER SHADOW	9144	1828.8	15		102.225	
HANSEATIC			116		79.054	
STAR FLYER	889	177.8	43		293.045	
			60		40.89	
			91		620.165	
			85		579.275	
			81		552.015	
			99		674.685	
			71		483.865	
			112		76.328	
			94	114	64.061	7.768.872
			138	127	94.047	8.654.796
			102		69.513	
			122		83.143	
			75	69	511.125	4.702.212
			102	139	69.513	9.472.572
			139	125	947.285	85.185
			109	115	742.835	783.702
			119	124	810.985	8.450.352
			124	66	84.506	4.497.768
SEABOURN PRIDE			183		1.247.145	
WIND SPIRIT	1788	357.6	42		28.623	
			147		1.001.805	
			138		94.047	
			143		974.545	
			140		95.41	
			132		89.958	
NORWEGIAN CROWN	15401	3080.2	727		4.954.505	
			764		520.666	
			721		4.913.615	
			772		526.118	
ROYAL PRINCESS	19744	3948.8	704		479.776	
MINERVA II	11481	2296.2	111	477	756.465	32.506.596
			547	568	3.727.805	
			1		0.6815	
SEABOURN SPIRIT	3023	604.6	161		1.097.215	
			165		1.124.475	
			140		95.41	

			154		104.951	
			127	120	865.505	817.776
			162		110.403	
			133		906.395	
SILVER WIND	5302	1060.4	260		177.19	
PRINCESSA MARISSA	4600	920	7		47.705	
STAR CLOUD			28		19.082	
AZUR	2289	457.8	8		5.452	
			3		20.445	
			1		0.6815	
			7		47.705	
COSTA ATLANTICA	53437	10687.4	304	750	207.176	511.11
			2		1.363	
			5		34.075	
SEA CLOUD	760	152	21	58	143.115	3.952.584
			51		347.565	
			1		0.6815	
			46	51	31.349	3.475.548
SEA DREAM	1277	255.4	62	199	42.253	13.561.452
			99		674.685	
CLUB MED II	5053	1010.6	220		149.93	
EUROPEAN VISION	33222	6644.4	19		129.485	
			3		20.445	
			14		9.541	
			11		74.965	
			8		5.452	
SILVER CLOUD	5302	1060.4	237	142	1.615.155	9.677.016
CRYSTAL SERENITY	34913	6982.6	590		402.085	
			744		507.036	
RADISSON DIAMOND	6546	1309.2	140		95.41	
			194		132.211	
SEVEN SEAS VOYAGER	12548	2509.6	468	3	318.942	204.444
			415		2.828.225	
MILLENNIUM	53239	10647.8		210	0	1.431.108
			10		6.815	
BRILLIANCE OF THE SEA	53739	10747.8	2029		13.827.635	
ADONIA			6		4.089	
COLOBUS	5092	1018.4	269		1.833.235	
COSTA MARINA	10834	2166.8	4		2.726	
SONG OF FLOWERS	2654	530.8	69		470.235	
SEA CLOUD II	1154	230.8	87	60	592.905	408.888
EUROPA	9069	1813.8	242		164.923	
SAGA ROSE	9110	1822	16		10.904	
THOMSON SPIRIT	16027	3205.4	18		12.267	
OCEAN MAJESTY	4189	837.8	541		3.686.915	
MISTRAL	24097	4819.4	1		0.6815	
COSTA VICTORIA	44277	8855.4	4		2.726	
MONA LISA			21		143.115	
ΣΥΝΟΛΟ			15504	3517	10.565,98	2.009,68
ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΑΝΑ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ & ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ						0,66 €
ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΑΝΑ ΕΠΙΒΑΤΗ				(ΕΠΙΒΑΤΕΣ 2003)	385.893	0,03 €
ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ 2004	ΕΠΙΒΑΤΕΣ 2004		812.100			26.465 €

Πηγή: Στεφανιδάκη Ευαγγελία, 2004 & Ιδία επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.28.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΤΟΥ Α.Ν. 89/67 ΠΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΚΑΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΤΟΥΣ 2004

ΕΤΑΙΡΙΑ	CORE MARINE LIMITED	FORTUNE MARITIME ENTERPRISES INC	MAJESTIC INTERNATIONAL CRUISES INC	LOUIS SHIPPING (GREECE) LIMITED	ΣΥΝΟΛΑ	ΣΥΝΟΛΑ ΣΕ €
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗ \$:	\$5.058.172	\$3.909.401	\$8.516.291	\$15.434.607	\$32.918.471	26.334.777 €
ΕΞΟΔΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ \$ (Μισθοδοσία υπαλλήλων γραφείων & Λειτουργικά έξοδα γραφείων) :	\$231.554	\$137.620	\$763.472	\$1.328.056	\$2.460.702	1.968.562 €
ΛΟΙΠΕΣ ΠΛΗΡΩΜΕΣ \$: (Μισθοδοσία ναυτικών & Επισκευές πλοίων)	\$4.742.252	\$677.838	\$7.536.071	\$10.585.188	\$23.541.349	18.833.079 €
ΣΥΝΟΛΑ ΔΑΠΑΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	\$4.973.806	\$815.458	\$8.299.543	\$11.913.244	\$26.002.051	20.801.641 €
ΤΑΜΕΙΑΚΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ	\$84.366	\$3.093.943	\$216.748	\$3.521.363	\$6.916.420	5.533.136 €
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ: άτομα	13	7	17	22	59	
ΔΕΝ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΦΠΑ ΔΙΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΤΟΥ Ν. 89						
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΤΟΥΣ 2003. (ΤΟ 2004 ΔΕΝ ΥΠΕΒΑΛΛΑΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΟΓΩ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥΣ ΣΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗΣ)						
ΕΤΑΙΡΙΑ	ROYAL OLYMPIC CRUISES LTD	FESTIVAL SHIPPING AND TOURIST ENTERPRISES LTD	ΣΥΝΟΛΑ			
ΕΙΣΑΓΩΓΗ \$:	\$48.205.071	\$15.070.000	\$63.275.071,00			
ΕΞΟΔΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ \$:	\$7.281.226	\$4.531.822	\$11.813.048,00			
ΛΟΙΠΕΣ ΠΛΗΡΩΜΕΣ \$:	\$71.753.348	\$12.936.960	\$84.690.308,00			
ΣΥΝΟΛΑ	\$79.034.574	\$17.468.782	\$96.503.356			
ΤΑΜΕΙΑΚΟ ΕΛΛΕΙΜΜΑ	-\$30.829.503	-\$2.398.782	-\$33.228.285			
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ: άτομα	35	103	138			

Πηγή: YEN 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.29.

ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑΣ (2004)

Παραγωγή (σε βασικές τιμές – Παραγωγού) (Κρουαζιέρες από Ελληνικά και Ξένα πλοία, μέρος των οποίων παράγεται στην Ελλάδα) (Εκτιμάται το διάστημα της Ελληνικής Κρουαζιέρας 3,5 μέρες) (Δεν υπολογίζεται ΦΠΑ)		
Κρουαζιέρα (ΕΠΙΒΑΤΕΣ 2004, 812.100)		
Έσοδα Κρουαζιέρας (εκατ.€) (812.199 * 175 € * 3,5 μέρες)		497.411.250 €
(Διαμονή +Θαλάσσιο ταξίδι +Ψυχαγωγία) (157,7€/175€)		
Εστιατόρια (Γεύματα, Ποτά) (16€/175 €)	49.172.655	
ΘΕΩΡΕΙΤΑΙ ΩΣ ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ= ΚΟΣΤΟΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ + ΦΠΑ (8%) = 16 € + 1,28 = στρωγ. 17,3 € / επιβάτη/ημέρα X 812.100 X 3,5 = 49.172.655 €		
EXTRA ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (ελάχιστα γεύματα, κυρίως ποτά) εκτός αυτών που περιλαμβάνονται στην τιμή της κρουαζιέρας (ΒΛΕΠΕ ΠΙΝΑΚΕΣ 26 & 29) ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ 40% = 8 € 8 X 812.100 X 3,5 = 22.738.800 €	€20*812.100*3,5	56.847.000 €
ΦΠΑ EXTRA 18% ΔΕΝ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΦΠΑ. ΥΠΟΛΟΓΙΖΕΤΑΙ ΦΠΑ ΜΟΝΟ ΣΤΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΕΡΔΟΥΣ ΧΟΝΔΡΙΚΟΥ-ΛΙΑΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ. Μ.Ο. ΦΠΑ (8%, 6%, 18%, 13%) =11,25%		
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος (15%) (ΤΟ 10% ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΚΑΙ 90% ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ)		64.879.728
ΦΠΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ 18%	8.577.320	
Μεταφορά (Transfer): Χερσαία (Λεωφορείο, Ταξί) (Αποτελεί Παροχή Υπηρεσιών χωρίς κέρδος για την Εταιρία, (Έσοδα = Έξοδα transfer) 3€ / άτομο για το 10% των επιβατών Για τις περιπτώσεις Αεροπορικής μεταφοράς π.χ. από Ν.Υ. στον Πειραιά για την επιβίβαση στο πλοίο, το εισιτήριο περιλαμβάνεται σε Πακέτο του Τουριστικού Πρακτορείου που πουλά την Κρουαζιέρα στο εξωτερικό.		243.630 €
ΦΠΑ TRANSFER (Μικτό ποσό / 1,08 * 0,08)	18.047 €	
ΕΚΔΡΟΜΕΣ ΣΕ ΑΞΙΟΘΕΑΤΑ (ΒΛΕΠΕ ΠΙΝΑΚΕΣ 32, 39, 40)		57.443.894 €
Κόστος Εκδρομών	28.889.930 €	
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ (από transfer ή διαμονή σε λιμάνι) 100€ / άτομο για το 2% των επιβατών		1.624.200 €
ΦΠΑ Ξενοδοχείων (Μικτό ποσό / 1,08 * 0,08)	120.311 €	
ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	918.529 €	
Τέλη Αποσκευών - ΟΛΠ (892.064 €) + Φαρικά Τέλη (26.465 €)		
PORT TAXES (Είναι περίπου 18-20€ / άτομο / ημέρα, χρεώνεται μόνο σε επιβάτες Embarcation-Disembarcation, και αφορά κυρίως το λιμάνι του Πειραιά.	21.344.540 €	

<p>ΚΑΥΣΙΜΑ (Εκτίμηση Τμήματος Ναυτιλιακών Πωλήσεων της ΕΚΟ (έχει το 80% της αγοράς), του κ. Ι. Θεολογίτη, & κ. Ν. Λαδή) ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΟΣΟΤΗΤΑ 300.000 τόνοι, 80% fuel oil (βαρύ καύσιμο για κύριες μηχανές) X 230€/τόνος, + 20% gas oil (για ηλεκτρογεννήτριες) X 400€/τόνος = 79.200.000 € Οι αγορές καυσίμων από την Ελλάδα αντιστοιχούν στο 70% της συνολικής προμήθειας καυσίμων των Κρουαζιερόπλοιων. Επομένως 79.200.000 € =70% του συνόλου. Οι αγορές από άλλες χώρες είναι 39.100.000 €. ΣΥΝΟΛΟ 118.300.000 X 3,5 / 7 (αναλογία παραγόμενης Κρουαζιέρας στην Ελλάδα) = 59.150.000 €</p>	59.150.000 €	
<p>ΚΟΣΤΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ (Αριθμός Εργαζομένων = 3.750 + 100 = 3.850) πλήρους απασχόλησης Στα Πλοία 3.750 (3.049 άτομα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ (ΠΙΝΑΚΕΣ 36 & 37) 701 άτομα συμβεβλημένα με άλλο ασφαλιστικό φορέα ή χωρίς ασφάλιση. Στα Γραφεία (Ελληνικές Επιχ. & Ν.89) =100 X 2.000€X14 μήνες=2.800.000 € ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ + ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΩΝ (ΥΠΟΛΟΓΙΖΕΤΑΙ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ)</p>	77.582.400	
<p>ΆΛΛΟΙ ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ (Λιμενικά & λοιπά Τέλη βάσει Προσεγγίσεων και Χωρητικότητας των πλοίων) (ΒΛΕΠΕ ΠΙΝΑΚΕΣ 9.21 – 9.24)</p>	4.143.474	
<p>ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ = 12.788 € (ΠΙΝΑΚΑΣ 31) / ΠΛΟΙΟ (Χ1 ΠΛΟΙΟ ΤΟ 2004)</p>	12.788	
<p>Δικαιώματα Αποσκευών Επιβατών Υπολογίζεται 2€ / επιβάτη για Επιβίβαση + 2€ για Αποβίβαση. Αφορά μόνο τους Επιβάτες IN & OUT (HOME PORT) (στα άλλα λιμάνια δεν υπάρχει Πούλμαν των αντίστοιχων ΟΛΠ ούτε ανάγκη για μεταφορά αποσκευών σε μεγάλες αποστάσεις) οι οποίοι το 2004 ήταν 223.016 (Medcruise.com) Επομένως 2€ X 2 φορές X 223.016 = 892.064 € Οι επιβάτες transit στον Πειραιά είναι επιβάτες IN - OUT για τα Άλλα Λιμάνια. Για τον υπολογισμό των φαρικών τελών υπάρχουν δύο περιπτώσεις, α) αν ο αριθμός των επιβατών είναι κάτω άνω το 1/5 της καθαρής χωρητικότητας, τότε ο κάθε επιβάτης υπολογίζεται ως 2*340,75/1000 και β) αν ο αριθμός των επιβατών αντιστοιχεί σε αριθμό μεγαλύτερο από το 1/5 της χωρητικότητας τότε ισχύει η τιμή φαρικών * κκχ (κόροι καθαρής χωρητικότητας) /1000. Σύμφωνα με την Εμπειρική Έρευνα διαπιστώθηκε ότι όλες οι Περιπτώσεις εντάσσονται στην Α΄ κατηγορία υπολογισμού, δηλαδή βάσει του αριθμού Επιβατών. Για το λόγο αυτό τα Φαρικά Τέλη καταχωρούνται ως Καθαροί Φόροι Παραγωγής.</p>		
<p>Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2005</p>		

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.30.
ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ**

	ROC* 2002	BREA** 2002	ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ*** 2003 & 2004
ΚΑΥΣΙΜΑ	10,00%	9,00%	12,09%
ΠΛΗΡΩΜΑ	17,00%	9,00%	15,28%
ΛΙΜΕΝΙΚΑ	6,00%	6,00%	5,40%
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ	12,00%	6,00%	8,74%
ΚΟΣΤΟΣ ΑΝΑΛΩΣΙΜΩΝ (ΜΠΑΡ- ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΛΠ)	5,00%	4,00%	4,28%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ (ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ / ΑΜΟΙΒΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ)	7,00%	10,00%	7,20%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	11,00%	10,00%	11,00%
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	4,00%	4,00%	4,10%
ΤΟΚΟΙ	10,00%	7,00%	9,00%
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	13,00%	12,00%	7,00%
ΠΡΟΒΟΛΗ-ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ	8,00%	9,00%	3,00%
TRANSFER		7,00%	
ΚΕΡΔΟΣ	9,00%	7,00%	12,91%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%
Πηγή: Ιδία επεξεργασία, 2005			

* Royal Olympic Cruises

** Business Research & Economic Advisors, P.O. Box 955 Exton, PA 19341, USA

*** Εμπειρική Έρευνα στην Εταιρία Louis Hellenic Cruises (για 4 πλοία), Golden Star Cruises (για 1 πλοίο) και στην Festival Cruises (για 2 πλοία), όπου κάθε πλοίο θεωρείται ως ξεχωριστή επιχείρηση (εκμετάλλευση).

9.1.3. ΠΙΝΑΚΕΣ YACHTING

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.31.

ΔΕΙΓΜΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΣΚΑΦΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΗΜΕΡΩΝ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

ΔΕΙΓΜΑ ΕΡΕΥΝΑΣ 1.701 ΣΚΑΦΗ επί συνόλου 3.600 ΣΚΑΦΩΝ							ΣΥΝΟΛΟ
Αριθμός ημερών Ναύλωσης / έτος	0 - 25	26 - 50	51 - 75	76 - 100	101 - 125	126 - 150	
	15	35	20	19	8	8	
	12	32	13	8	4	6	
	35	96	57	43	34	26	
	5	12	3	4	0	2	
	19	27	28	26	30	30	
	22	55	43	34	38	42	
	10	14	19	31	37	39	
	10	17	21	19	18	10	
	7	31	18	17	9	16	
	14	20	29	33	23	22	
	2	5	15	25	19	23	
	9	23	34	34	36	37	
	8	18	21	39	30	22	
Αριθμός Σκαφών καταμετρημένων	168	350	301	313	286	283	1.701
ποσοστό επί του δείγματος	0,10	0,21	0,18	0,18	0,17	0,17	1,00
επί 3600 σκαφών	356	741	637	662	605	599	3.600
Λαμβάνεται ο Μ.Ο. ημερών ναύλωσης	3.360	29.630	44.593	56.307	69.608	89.841	293.339
Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2004							

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.32.
ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΟΣΤΟΥΣ**

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ 1.	ΜΕΡΕΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ	ΜΕΣΟΣ ΝΑΥΛΟΣ	ΕΣΟΔΑ ΝΑΥΛΩΝ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ / ΝΑΥΛΟ	ΜΕΡΕΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ / ΠΛΟΙΟ / ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΝΥΚΤ ΕΡΕΥΣΕΩ Ν	ΗΜΕΡΗΣΙΟ ΚΟΣΤΟΣ / ΕΠΙΒΑΤΗ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	Μ.Ο. ΕΠΙΒΑΤΕ Σ / ΠΛΟΙΟ	ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ/ ΕΠΙΒΑΤΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΔΑΠΑΝΗ
ΤΑ (10 ΠΛΟΙΑ) Χ 50 ΜΕΡΕΣ=500 ΜΕΡΕΣ	500	52.000 €	26.000.000 €	390	50	19.500	1.333 €	2.786	39	800,00 €	15.600.000 €
ΤΑ (125 ΠΛΟΙΑ) Χ 14167 ΜΕΡΕΣΧ60%	8500	6.187 €	52.589.500 €	1250	68	85.000	619 €	12.143	10	400,00 €	34.000.000 €
ΤΑ (45 ΠΛΟΙΑ)Χ 14167 ΜΕΡΕΣ Χ 40%	5667	3.200 €	18.134.400 €	1125	126	141.675	128 €	20.239	25	130,00 €	18.417.750 €
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΕΠΙΠΛΕΟΝ			96.723.900 €			246.175		35.168			68.017.750 €
ΤΑ (3.420 ΠΛΟΙΑ) Χ 278.672 ΜΕΡΕΣ ΣΥΝΟΛΟ ΜΗ ΕΠΙΠΛΕΟΝ	278.672	330 €	91.961.760 €	17.100	81,5	1.393.360	66 €	199.051	5	85,00 €	118.435.600 €
ΣΥΝΟΛΑ	293.339		188.685.660 €					234.219		113,72 €	186.453.350 €
ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ 2. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	ΜΕΡΕΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ	Μέση Κατανάλωση Lit/Hour	Ώρες Λειτουργίας / ημέρα	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩ ΣΗ Λίτρα/έτος	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩ Ν	ΚΑΤΑΝΑΛ ΩΣΗ ΛΙΤΡΑ ΑΝΑ ΕΠΙΒΑΤΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΑΝΑ ΕΠΙΒΑΤΗ	ΗΜΕΡΗΣΙ Ο ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩ Ν ΑΝΑ ΕΠΙΒΑΤΗ	ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΔΑΠΑΝΗ/ ΕΠΙΒΑΤΗ	ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ/ ΕΠΙΒΑΤΗ
ΤΑ (10 ΠΛΟΙΑ) Χ 50 ΜΕΡΕΣ=500 ΜΕΡΕΣ	500	529	4,5	1.190.250	14.929	1.435,09					
ΤΑ (125 ΠΛΟΙΑ) Χ 14167 ΜΕΡΕΣΧ60%	8500	529	4,5	20.234.250			14.997.150 €	1.004,56 €	143,51 €	3.322,49 €	474,64 €
ΤΑ (45 ΠΛΟΙΑ)Χ 14167 ΜΕΡΕΣ Χ 40%	5667	127	7	5.037.963	20.239	248,92	3.526.574 €	174,25 €	24,89 €	910,00 €	130,00 €
ΤΑ (3.420 ΠΛΟΙΑ) Χ 278.672 ΜΕΡΕΣ	278.672	3	3	2.508.048	199.051	12,60	1.755.634 €	8,82 €	1,26 €	595,00 €	85,00 €
				28.970.511	234.219	123,69	20.279.358 €	86,58 €	12,37 €	796,06 €	113,72 €

ΠΗΓΗ: Ιδία επεξεργασία με βάσει στοιχεία Εμπειρικών Ερευνών (2004)

Για τις ανάγκες της Έρευνας που απαιτήθηκαν για τα στοιχεία των ανωτέρω πινάκων διενεργήθηκε ανάλυση ανά κατηγορία σκαφών με τα ακόλουθα δείγματα:
ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΙΠΛΕΟΝ:

MOTOR YACHTS: Από τα 10 πολυτελή και ιδιαίτερα υψηλού ναύλου σκάφη περιελήφθησαν στο δείγμα και τα 10. Ποσοστό επί του συνόλου 100%

Από τα υπόλοιπα 125 περιελήφθησαν στο δείγμα τα 95. Ποσοστό επί του συνόλου 76%

MOTOR SAILERS: Από τα 34 περιελήφθησαν στο δείγμα και τα 34. Ποσοστό επί του συνόλου 100%

SAILING YACHTS: Από τα 11 περιελήφθησαν στο δείγμα και τα 11. Ποσοστό επί του συνόλου 100%

ΑΠΟ ΤΑ BAREBOATS: Από τα 3.420 περιελήφθησαν στο δείγμα τα 1.551. Ποσοστό επί του συνόλου 45,35%

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.33.

ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ YACHTING, 2004 (Για Μέρη Ναύλωσης και Μέσος Ημερήσιος Ναύλος σε €, Βλέπε Πίνακα Ανάλυσης Κόστους)

Σύνολο ημερών /Εσοδα				188.685.660 €
Ναύλωση Σκάφους (Καθαρός Ναύλος) (εκατ.€)				141.514.245 €
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος (25%)				47.171.415 €
ΤΕΚΜΑΡΤΟ ΕΣΟΔΟ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ 250 πλοιοκτήτες X 14 μέρες X 330 € =	Υπολογίζεται στο Σύνολο Εσόδων αν και δεν αποτελεί πραγματικό Έσοδο. Θα ληφθεί υπόψη στους Πίνακες ΔΛΤ (TSA)			1.155.000 €
Μεταφορά (Transfer):Χερσαία, Αεροπορική, Θαλάσσια				9.462.200 €
Bareboat: 5 άτομα (Μ.Ο.) ανά σκάφος, 7 μέρες (Μ.Ο.) ναύλωσης 278.672 μέρες ÷ 7 = 39.810 βδομάδες ναύλωσης X 5 άτομα (Μ.Ο.) /ναύλο 199.050 άτομα 39.810X 3 άτομα transfer = 119.430 transfers X 60 € =7.165.800 € Επاندρωμένα: Σύνολο επιβατών 23.024 άτομα X 50%Transfer =11.512 άτομα X 2 = 23.024 transfers X 100 € =2.302.400 €				
Ξενοδοχεία (από transfer ή διαμονή σε λιμάνι) (10%)	11.943 X 100€ = 1.194.300€.	23.024 X 100€ = 2.302.400		3.496.700
Ενοίκιαση Εξωλέμβιας, Μπαλονιού, Εξοπλισμού υποβρύχιου ψαρέματος	€300 / εβδομάδα	39.810 Ναυλώσεις X 10%		1.791.450 €
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ				204.591.010
ΦΠΑ ΣΥΝΟΛΟ			13.505.650 €	
ΦΠΑ 4% (ΕΣΟΔΩΝ ΝΑΥΛΩΝ)			5.442.856 €	
ΦΠΑ 4% (ΤΕΚΜΑΡΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΝΑΥΛΩΝ)			44.423 €	
ΦΠΑ 17% Προμηθειών Πρακτόρων)			6.853.966 €	
ΦΠΑ (0,75%) ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (Transfer) & ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΩΝ			904.109 €	
ΦΠΑ (0,17%) ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ (Μοναδικής Χρήσης Αγαθά Διαρκείας)			260.296 €	
ΑΛΛΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ Λιμενικά Τέλη - ΕΤΗΣΙΑ Μέσο Μήκος Ιστιοπλοϊκού 11μ. Μέσο Μήκος Θαλαμηγού 37 μ. (ΕΠΕΣΤ: "Το Χρονικό του Τιμολογίου της Μαρίνας Αλίμου από το 1981 μέχρι σήμερα σε €", και Εμπειρική έρευνα 2004). (σύμφωνα με τις τιμές των Μαρινών) ΖΕΑΣ, ΓΟΥΒΙΩΝ, ΛΕΥΚΑΔΑΣ, ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΥ, ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ, ΑΛΙΜΟΥ. Μέσες Τιμές 2.439 € για Bareboat (X 3.420) = 8.341.380 € και 13.101 € (X 180) για Επاندρωμένα 2.358.180 €.				
				10.699.560 €
				88.609.653 €
Απασχολούμενοι στα Επاندρωμένα Yachts	1.037	Ετήσιο Κόστος Εργαζομένων		15.539.403 €
ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΚΑΦΩΝ - ΜΗΧΑΝΩΝ (Συνεργεία Συντήρησης & επισκευών πλαστικών και Ιστιών Αντλίες Ηλεκτρολογικά, Άγκυρες Αλυσίδες, Εξωλέμβια βαρκάκια) Αριθμός Πλήρως απασχολουμένων ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ 2.000	ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΩΝ (BAREBOAT) 13.500 € X 3420 = 46.170.000 € ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ (ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΩΝ) Μ.Ο. 20.000 € X 180 = 3.600.000 €			49.770.000 €
ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΣΑΙΖΟΝ (Ασφάλειες, τροφοδοσία, Συντήρηση Μηχανολογική, Ηλεκτρολογική, Πλύσιμο)- Αριθμός Μερικώς Απασχολουμένων ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ 1.500	BAREBOAT: 1.400 € X 3420 = 4.788.000 € ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ: 5.000 € X 180 =900.000			5.688.000 €
ΕΦΟΔΙΑ - ΑΝΑΛΩΣΙΜΑ (Αριθμός Μερικώς Απασχολουμένων ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ 1.500)	3.000 €	3.600		10.800.000 €
ΕΞΟΔΑ ΔΙΑΧΕΙΜΑΣΗΣ & ΦΥΛΑΞΗΣ ΣΚΑΦΩΝ	400€ / σκάφος X 3420= 1.368.000	6.100 € X 180 σκάφη = 1.098.000 € (Μ.Ο. παραμονής στο Ναυπηγείο 14 μέρες)		2.466.000 €

Αριθμός Πλοιοκτητών	500			0 €
Απασχολούμενοι στις βάσεις ναυλώσεων. ⁶¹	399	X1.400 X 6 ΜΗΝΕΣ		3.351.000 €
TRANSFER ΣΚΑΦΩΝ	500 €/ΣΚΑΦΟΣ	39.810 Ναυλώσεις X 5%		995.250 €
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΟΛΟ ΤΟ ΧΡΟΝΟ 169 ΕΤΑΙΡΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ. ΟΙ ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΕΙΝΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ, ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΕΣ & ΑΤΟΜΙΚΕΣ			15.026.600	15.026.600 €
ΕΝΟΙΚΙΑ (500 X 700 X 12 μήνες)	4.200.000			
ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ (7 άτομα Μ.Ο. στις 25 ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΠΙΧ/ΣΕΙΣ, 2 άτομα Μ.Ο. στις υπόλοιπες 144 ΕΠΙΧ/ΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ 331 ΑΠΑΣΧΟΛΕΙΤΑΙ ΜΟΝΟ Ο ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΣΥΝΟΛΟ 463 ΑΤΟΜΑ X 1300€ X 14 Μήνες)=	8.426.600			
ΔΕΗ-ΟΤΕ ΚΛΠ. (200€/μηνά X 12X500 γραφεία)= (ΦΠΑ: Μ.Ο. 7,5% ΔΕΗ, 17% ΟΤΕ, ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Μ.Ο. = 12%)	1.200.000			
ΔΙΑΦΟΡΑ (ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ-ΝΟΜΙΚΑ ΕΞΟΔΑ, ΚΛΠ) (200€/μηνά X 12X500	1.200.000			
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ Μ.Κ.				47.171.415 €
ΚΟΣΤΟΣ TRANSFER				9.462.200 €
ΚΟΣΤΟΣ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΩΝ				3.496.700
Αποζημίωση Πελατών 1,8-2,0% επί του καθαρού ναύλου (70% του συνολικού ναύλου)				2.585.356 €
ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ *				346.790 €
ΦΠΑ				5.660.570 €
ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ				183.058.844
Κ. ΚΕΡΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ				21.532.166
ΠΟΣΟΣΤΑ Κ.Κ. ΕΠΙ ΜΙΚΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ, & ΕΠΙ ΕΞΟΔΩΝ		11,41%	10,52%	
*ΘΕΩΡΕΙΤΑΙ ΩΣ “ΆΛΛΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ”				
(ΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ YACHTING ΕΙΝΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΤΟΥ Ν.2743 ΚΑΙ ΑΠΑΛΛΑΣΣΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ)				
ΠΗΓΗ: Ιδία επεξεργασία (2005)				

⁶¹ Εκτιμήσεις των υπεύθυνων στις βάσεις ναύλωσης (base managers Κυριακούλη, Βερνίκου): ανά 5 ναυλώσεις απασχολείται 1 άτομο. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα εμπειρικής έρευνας, η συνολική απασχόληση των Σκαφών Αναψυχής είναι 293.339 μέρες ναύλωσης ÷ 7 μέρες (Μ.Ο. ημερών ναύλωσης) = 41.900 (εβδομάδες) εβδομαδιαίες ναυλώσεις. 150 μέρες σαιζόν = 21 εβδομάδες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.34.					
ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΣΕ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ					
ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΕΩΝ ΑΔΕΙΩΝ ΣΚΑΦΩΝ Χ 250.000 €	2001	2002	2003	2004	2005
Το 20% των σκαφών έχουν αξία 100.000 €, 20% είναι αξίας 400.000 €, ενώ η αξία του υπολοίπου 60% είναι ενδιάμεσα. Επομένως Μ.Ο. αξίας νέου σκάφους = 250.000 €			235.000 x300 (Νέες Άδειες)= 70,5 εκατ. €	240.000 x200 (Νέες Άδειες)= 50,0 εκατ. €	250.000 x700 (Νέες Άδειες)= 175,0 εκατ. €
Αριθμός Απομακρύνσεων Σκαφών Χ Τιμή Πώλησης. Μ.Ο. Χρόνου Απομάκρυνσης είναι 9 έτη ζωής. Μέση Τιμή είναι το 60% της Τιμής Κτήσης. Μ.Ο. Τιμής Πώλησης 97.000 € (Πωλούνται Περισσότερα Μικρά από ότι Μεγάλα & Ακριβότερα)			200 Χ 90.000 = 18.000.000	0	300 χ 97.000 = 29.1000.000
ΚΑΘΑΡΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ / ΕΤΟΣ			52.500.000	48.000.000	145.900.000
ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΣΕ ΣΚΑΦΗ					
ΑΡΙΘΜΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ (Bareboat)	4.243	3.130	3.225	3.420	3.820
ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΜΕΣΗΣ ΑΞΙΑΣ / ΣΚΑΦΟΣ	220.000	227.000	235.000	240.000	250.000
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΑ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ	933.460.000	710.510.000	757.875.000	820.800.000	955.000.000
ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ (Επανδρωμένων Yachts)	170	170	175	180	180
ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΜΕΣΗΣ ΑΞΙΑΣ / ΣΚΑΦΟΣ	440.000	455.000	470.000	485.000	500.000
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΑ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ	74.800.000	77.350.000	82.250.000	87.300.000	90.000.000
ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΣΕ ΣΚΑΦΗ	1.008.260.000	787.860.000	840.125.000	908.100.000	1.045.000.000
Πηγή: Ίδια επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2005					

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.35.			
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΣΟΔΩΝ ΜΕΣΙΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ- ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ			
ΕΣΟΔΑ ΜΕΣΙΤΩΝ- ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ ΑΠΟ ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ			18.868.566 €
ΦΠΑ 0,17 (ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟΣ Μ.Ο. 18% + 13%)			2.741.587
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΟΛΟ ΤΟ ΧΡΟΝΟ ΕΣΜΕΘ (55+35) ΣΥΝΟΛΟ 90 ΓΡΑΦΕΙΑ			1.296.000
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ (4 ΑΤΟΜΑ Μ.Ο.)		360 ΑΤΟΜΑ	6.552.000
ΤΑΞΙΔΙΑ ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣΠΕΚΤΟΥΣ, ΤΗΛ ΦΑΧ.		(6000x90)	540.000
ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ			7.738.979
ΦΟΡΟΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ 0,25			1.934.745
ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ ΜΕΣΙΤΩΝ			5.804.235
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ ΣΕ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ			28.302.849 €
Πηγή: Ίδια επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2005			

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.36.
ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΟ YACHTING**

	Πλήρους Απασχόλησης	Μερικής Απασχόλησης
2000 Επιχειρήσεις X 1,5 άτομα Μ.Ο.	3000	
Υπάλληλοι τουριστικών γραφείων + πλοιοκτήτες (από τους 169)	175	
Υπάλληλοι τουριστικών γραφείων + πλοιοκτήτες (από τους 169)	288	
Υπάλληλοι ναυλομεσιτικών γραφείων	360	
Ιδιοκτήτες ναυλομεσιτικών γραφείων	90	
Εργαζόμενοι στις βάσεις ναύλωσης	399	
Πλοιοκτήτες	331	
Κυβερνήτες Ιστιοφόρων, Υπηρεσίες Ναυσιπλοΐας)	150	400
Εργαζόμενοι σε επιχειρήσεις Παροχή υπηρεσιών		1500
Εργαζόμενοι σε επιχειρήσεις Εφοδίων, αναλωσίμων		1500
Πληρώματα Yachts		1037
	4793	4437
Κατανομή Απασχολούμενων σε Πλήρους & Μερικής Απασχόλησης	0,52	0,48
Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2005		

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.37.
ΚΑΤ' ΕΙΔΟΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ**

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΑΠΑΝΗΣ ΤΩΝ ΠΕΛΑΤΩΝ ΤΟΥ YACHTING			Μέση Συνολική Ημερήσια Δαπάνη 117,04 €. Βλέπε Πίνακα 9.29	
Καύσιμα*	10,69%	20.509.869	12,51 €	28.970.511 λίτρα, προς 0,71 €/λιτ.
Ενδύματα -Υποδήματα	4,86%	9.322.668	5,69 €	
Είδη διατροφής	29,15%	55.936.005	34,12 €	Το είναι 50% Αγορές Τροφίμων, και το 50% κατανάλωση σε Εστιατόρια
Μπύρα, κρασί, ποτά	14,58%	27.968.003	17,06 €	
Προϊόντα καπνού	1,46%	2.796.800	1,71 €	
Βιβλία-Εφημερίδες, Έντυπα	3,89%	7.458.134	4,55 €	
Είδη Λαϊκής Τέχνης, Κεραμικά, Μπιζού, Χρυσοχορείου	13,60%	26.103.469	15,92 €	
Μεταφορές (Ταξί, Λεωφορεία, Ενοικιαζόμενα αυτοκ.	5,83%	11.187.201	6,82 €	
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές υπηρεσίες	0,97%	1.864.534	1,14 €	
Διασκέδαση (Θεάματα)	3,40%	6.525.867	3,98 €	
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία- Αρχαιολ. Χώροι)	5,83%	11.187.201	6,82 €	
Ξενοδοχεία - Health spas	1,46%	2.796.800	1,71 €	
Υπηρεσίες Ναυσιπλοΐας (Skipper)**	2,83%	5.434.065	3,31 €	
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες ***	1,46%	2.796.800	1,71 €	
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	191.887.415 €	117,04 €	

* Σύμφωνα με τον Πίνακα 9.29, προκύπτει ότι το Ημερήσιο Κόστος Καυσίμων ανά επιβάτη, 12,37 € αντιστοιχεί στο 10,57% της συνολικής (πλέον του ναύλου) Ημερήσια Δαπάνης 117,04 €) 10,52%. Η συνολική δαπάνη 20.509.869 € για Καύσιμα αντιστοιχεί σε κατανάλωση 28.970.511 lit. Προκύπτει Μέση τιμή / lit= 0,71 €

** 39.810 ναυλώσεις X 15% =5970 X (130 € X 7 μέρες)

*** Περιλαμβάνει Προμήθεια Νερού. 10€ / εβδομάδα X 41.000 = 419.000 €, και Λιμενικά Τέλη 173.062 € (σύμφωνα με τον Πίνακα Λιμενικών Τελών από 01/01/2002)

Υπολογισμός Λιμενικών Τελών: (Μέσο Μήκος Ιστιοπλοϊκού 11μ.(Bareboat) Μέσο Μήκος Θαλαμηγού 37 μ.(Επανδρωμένα)

Λιμενικά τέλη για Bareboat, (για μία μέρα): Προσόρμιση: 11μ. X58,70 /1000= 0,65 Πρυμνοδέτηση:11X70,43/1000=0,78 Παραβολή:11X88,05/1000=0,97 Μέση Τιμή= 0,78X90%+0,97X10% = 0,80 Σύνολο= 0,65+0,80 = 1,45 X 2 Μέρες /εβδομάδα =3€ χ 39.810 = 119.430 €

Λιμενικά τέλη για Επανδρωμένα (για μία μέρα): Προσόρμιση: 37μ. X146,75 /1000= 5,50 Πρυμνοδέτηση:37X176,08/1000=6,50 Παραβολή:37X220,10/1000=8,10

Μ.Ο. 6,50+8,10 = 7,30 Σύνολο= 5,50+7,30 = 12,80 12,80X2 μέρες 25,60 € /εβδομάδα X 2.095 =53.632 €

Πηγή:Ίδια επεξεργασία με βάση τα στοιχεία Έρευνας σχετικά με την Τροφοδοσία στις βάσεις Ναυλώσεων στις Μαρίνες Ζέας, Γουβιών, Λευκάδας, Πρέβεζας, Κω, Ρόδου καθώς και έρευνα με ερωτηματολόγια σε επιβάτες ιστιοπλοϊκών στη Λευκάδα, Πρέβεζα, Κέρκυρα, Κω, Ρόδο, Άλιμο (2004).

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.38.
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΕΤΗΣΙΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΣΤΙΣ ΜΑΡΙΝΕΣ**

	ΕΤΗΣΙΕΣ ΤΙΜΕΣ ΜΑΡΙΝΑΣ BAREBOAT	ΕΤΗΣΙΕΣ ΤΙΜΕΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ	ΘΕΣΕΙΣ BAREBOAT	ΘΕΣΕΙΣ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ	BAREBOAT	ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ
ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΑΣ	3.888 €	26.526 €	335	670	1.302.480 €	17.772.420 €
ΜΑΡΙΝΑ ΓΟΥΒΙΩΝ	2.823 €	12.434 €	960	960	2.710.080 €	11.936.640 €
ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ	2.955 €	13.600 €	620	620	1.832.100 €	8.432.000 €
ΜΑΡΙΝΑ ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ	1.880 €	7.170 €	255	255	479.400 €	1.828.350 €
ΜΑΡΙΝΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑ	1.733 €	-	250		433.250 €	0 €
ΜΑΡΙΝΑ ΑΛΙΜΟΥ	1.584 €	5.950 €	1000	1000	1.584.000 €	5.950.000 €
Μέσος Όρος & Σταθμισμένος Μέσος Όρος	2.477 €	13.136 €	3420	3505	2.439 €	13.101 €

Πηγή: Ιδία επεξεργασία με βάση τα τιμολόγια των μαρίνων για το 2004.

Σημειώσεις:

- 1.Το τιμολόγιο της χειμερινής περιόδου (1/11-31/3) για τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής είναι μειωμένο κατά 25% και για σκάφη επαγγελματικών άνω των 25 επιβατών που δεν χαρακτηρίζονται από το Ν.438/76 ως σκάφη αναψυχής και ναυταθλητισμού το τιμολόγιο θα είναι μειωμένο κατά 30%.
- 2.Το τιμολόγιο των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής όπως χαρακτηρίζονται από το Ν.438/76 θα είναι μειωμένο κατά 50% επί του τιμολογίου των σκαφών ιδιωτικής χρήσης την θερινή και χειμερινή περίοδο.
- 3.Σκάφη με ετήσια συμβόλαια θαλάσσης που αιτούν παραμονή στην ξηρά , επιβαρύνονται με το 30% του τιμοκαταλόγου θαλάσσης για το διάστημα που βρίσκονται στην ξηρά. Η επιβάρυνση αυτή δεν ισχύει για την παραμονή στην ξηρά από 1η Απριλίου έως 31 Αυγούστου.
- 4.Στα συμβόλαια ξηράς 10 έως 12 μηνών συνεχούς παραμονής περιλαμβάνεται μια Ανέλκυση-Καθέλκυση.
- 5.Χρεώσεις καταναλώσεων ρεύματος,νερού κλπ.,σύμφωνα με τις ενδείξεις των μετρητών.
- 6.Τρόπος πληρωμής: 50% με την συμφωνία. Εξόφληση στο μέσο της συμφωνηθείσας περιόδου. Σε περίπτωση προκαταβολής όλου του συμφωνηθέντος ποσού παρέχεται έκπτωση 5%. Στις παραπάνω τιμές δεν περιλαμβάνεται ΦΠΑ 18%.
- 7.Μη συμβατικά σκάφη(multihull κλπ) καταβάλλουν αυξημένα τέλη κατά 60% επί των τιμών ελλιμενισμού και 30% επί τιμών διαχείμασης στην ξηρά.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.39. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ Ν.27/75			
Κ.Ο.Χ. Χ € Χ 5 (ΙΣΧΥΕΙ ΑΠΟ ΤΟ 2003)	Κ.Ο.Χ.	€	ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ
Κ.Ο.Χ. Χ € Χ 10 (ΙΣΧΥΕ ΜΕΧΡΙ ΚΑΙ ΤΟ 2002)	0-20	Χ 0,60	12 €
ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ (YACHTS) ΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΖΟΝΤΑΙ Χ 5	21-50	Χ 0,70	21 €
	51-100	Χ 0,76	38 €
	100 ΚΑΙ ΑΝΩ	Χ 1,00	135 €
	ΓΙΑ YACHT 235 ΚΟΧ, ΣΥΝΟΛΟ ΦΟΡΟΥ =		206 €
Μ.Ο. ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΥ (11 ΜΕΤΡΩΝ) =15,73 Κ.Ο.Χ.	BAREBOAT: 15,73 Χ 0,60 € Χ 3.420 Χ 5 =	161.390 €	206 Χ 5 = 1.030 Χ 180 = 185.400 €
Μ.Ο. YACHT (ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΩΝ). ΑΠΟ ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΑ YACHTS ΜΗΚΟΥΣ ΑΠΟ 28 - 46 Μ.			
Κ.Ο.Χ. ΓΙΑ YACHTS = 104 - 400 Κ.Ο.Χ. Μ.Ο. = 235 Κ.Ο.Χ.	ΣΥΝΟΛΟ (ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ & BAREBOAT)		346.790 €

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.40. ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ - ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΑ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ YACHTS (1.037 άτομα Χ 5 ΜΗΝΕΣ)						
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΈΝΑ ΜΗΝΑ	ΜΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ	ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ	ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ	ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
YACHTING	2.788.354	319.527	283.866	2.504.487	3.107.881	1.037
ΜΕΣΕΣ ΜΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ	2.689					
ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ		308				
ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ			274			
ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ				2.415		
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ					2.997	
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΈΝΑ ΧΡΟΝΟ (Η ΜΕΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΕΚΤΙΜΑΤΑΙ ΣΕ 5 ΜΗΝΕΣ)	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΜΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΤΗΣΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΕΧΟΥΝ ΓΙΝΕΙ ΓΙΑ 1.037 ΑΤΟΜΑ
YACHTING	13.941.768	1.597.635	1.419.331	12.522.437	15.539.403	1.037
Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει στοιχείων της ΕΣΥΕ για τον αριθμό των απασχολούμενων και του NAT για τις αποδοχές & εισφορές.						
Οι εκτιμήσεις για τις Αποδοχές- Κρατήσεις - Εργοδοτικές Εισφορές που αφορούν στο YACHTING έγιναν με βάση τους Μ.Ο. των (38 συνολικά) Ειδικοτήτων.						

9.1.4. ΠΙΝΑΚΕΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.41.

ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ 600	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ 4.000.000		ΕΞΟΔΑ	ΕΣΟΔΑ
ΤΑ 180 (ΜΕΓΑΛΑ) ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ 2.000.000 ΕΠΙΒΑΤΕΣ X 20 €		40.000.000 €		70.000.000 €
ΤΑ 420 (ΜΙΚΡΑ) ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ 2.000.000 ΕΠΙΒΑΤΕΣ X 15 €		30.000.000 €		
Μέση Τιμή Ημερήσιας Εκδρομής (μόνο ταξίδι) = 70.000.000 ÷ 4.000.000 = 17,50 €				
ΦΠΑ (8% & 6% για Παραμεθόριο) (Μ.Ο. 7,5%) Εμπεριέχεται στην τιμή (70,0 εκ-14,7) / 1,075 μ.ο.			3.690.698 €	
ΤΡΟΦΙΜΑ-ΠΟΤΑ Έσοδα από Υπηρεσίες διατροφής (Σάντουιτς, νερό, χυμοί, καφέ) εν πλω ή στους παραθαλάσσιους προορισμούς: 2.000.000 X 2,50 € ή 4.000.000 X 1,25 € = 5.000.000 € Το κόστος των προσφερόμενων προϊόντων εκτιμάται στο 40% των πωλήσεων (=2.000.000 €)			2.000.000 €	5.000.000 €
ΓΕΥΜΑΤΑ (Πικ-Νικ Beach Party) (ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΤΟΥ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΕΣΟΔΑ ΠΟΥ ΠΡΟΣΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΤΙΜΗ ΤΗΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ) 700.000 X 6 € = 4.200.000			1.680.000 €	4.200.000 €
ΦΠΑ (Μ.Ο. 7,5%) Για ΕΣΟΔΑ από ΤΡΟΦΙΜΑ-ΠΟΤΑ		348.837 €		
ΦΠΑ (Μ.Ο. 7,5%) Για ΕΣΟΔΑ από ΓΕΥΜΑΤΑ		293.023 €		
Τουριστικών πρακτόρων Μικτό Κέρδος = 30% επί της Τιμής Πώλησης. Αφορά το 70% των επιβατών οι οποίοι ταξιδεύουν σε ομάδες (group) & είναι πελάτες πρακτορείων. Οι υπόλοιποι είναι μεμονωμένοι επιβάτες και δεν καταβάλλεται προμήθεια για αυτούς. 4.000.000 X 70% X (17,70 X 30%) =			14.700.000 €	
Μεταφορά (Transfer): (ΑΦΑΙΡΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ) (Γίνεται μόνο στα μεγάλα πλοία που μεταφέρουν το 50% των επιβατών) 2.000.000 X 3 € =		6.000.000		
ΦΠΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ		1.264.103 €		
ΦΠΑ TRASNSFER		418.605 €		
ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 1) Λιμενικά Τέλη Επιβατών: 0,30 €/ΑΤΟΜΟ/ΛΙΜΑΝΙ = 1.200.000 € 2) ΦΟΡΟΣ ΕΚΟΕΜΝ = 0,30 € / ΑΤΟΜΟ / ΛΙΜΑΝΙ X 4.000.000 ΑΤΟΜΑ = 1.200.000			2.400.000 €	
ΑΓΟΡΕΣ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ & ΑΛΛΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΕΦΟΔΙΩΝ (300 €/ΈΤΟΣ / ΠΛΟΙΟ = 300X600 = 180.000 €)			180.000 €	
ΑΓΟΡΕΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ (300 €/ΈΤΟΣ / ΠΛΟΙΟ = 300X600 = 180.000 €)			180.000 €	
Κόστος Εργαζομένων: 1) ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ 2.180 άτομα (Βλέπε Πίνακες 4. & 5.) Ετήσιο Κόστος = 24.168.929€ 2) ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ 450 Άτομα X 1000€ X 6 ΜΗΝΕΣ = 2.700.000 € & 180 Άτομα X 1000€ X 13 ΜΗΝΕΣ = 2.340.000 € 3) ΓΙΑ ΦΥΛΑΞΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 180 Άτομα X 450 € X 6) = 486.000 € (ΕΚΤΙΜΑΤΑΙ ΟΤΙ ΓΙΑ ΤΗ ΦΥΛΑΞΗ Η ΟΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ ΣΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ, ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ 180 ΑΤΟΜΑ (ΓΙΑ ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΠΛΟΙΑ) ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΟΤΙ ΟΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΟΙ ΙΔΙΟΙ ΤΗ ΦΥΛΑΞΗ. ΜΕΣΗ ΑΜΟΙΒΗ ΦΥΛΑΚΑ = 450 €/ΜΗΝΑ. Η ΦΥΛΑΞΗ ΑΦΟΡΑ 6 ΜΗΝΕΣ (5 ΜΗΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ & 1 ΜΗΝΑΣ ΠΕΡΙΠΟΥ ΓΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ)			29.694.929 €	
ΑΛΛΟΙ ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 1) ΑΔΕΙΑ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΕΚΔΡΟΜΩΝ= ΙΣΧΥΕΙ ΓΙΑ 3 ΧΡΟΝΙΑ. ΜΕΧΡΙ 10 μ.ΜΗΚΟΣ = 57€. ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΜΕΤΡΟ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΤΑ 10 = 3€ (Μέσο Μήκος πλοίων = 23,70μ.) = 57€+ 13,70 X 3€ = 98€ 98€ X 420 πλοία = 41.160 € 98 € X 180 πλοία X 2 άδειες Εκδρομής = 35.280 €			643.480 €	

<p>ΣΥΝΟΛΟ: 76.440 € (Ισχύει για 3 χρόνια) => =25.480 € / έτος</p> <p>2) ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΦΟΡΟΣ 0,30 €/ΑΤΟΜΟ/ΛΙΜΑΝΙ Χ (ΙΣΧΥΕΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΑ ΛΙΜΑΝΙΑ. ΕΙΝΑΙ ΘΕΜΑ ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΖΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ) Εκτιμάται ότι αφορά περίπου 500,000 εισιτήρια. (500.000 Χ 0,30) =150.000 €</p> <p>3) Λιμενικά Τέλη για Διαχείριση των Πλοίων: Μ.Ο. ΜΗΚΟΥΣ 23,70μ. ΠΥΡΜΝΟΔΕΤΗΣΗ: (ΜΕΤΡΑ Χ ΜΕΡΕΣ Χ 70,43)/1000 =1,70 €/μέρα Χ 30 μέρες =51 € / ΜΗΝΑ Χ 6 μήνες =300 €/Πλοίο Χ 600 Πλοία = 180.000 €</p> <p>4) Λιμενικά Τέλη (για Λογ/μο του Λιμενικού Ταμείου) ΠΡΟΣΟΡΜΗΣΗ-ΠΥΡΜΝΟΔΕΤΗΣΗ-ΠΑΡΑΒΟΛΗ: ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗ: (ΜΕΤΡΑ Χ ΜΕΡΕΣ Χ 58,70)/1000 ΠΥΡΜΝΟΔΕΤΗΣΗ: (ΜΕΤΡΑ Χ ΜΕΡΕΣ Χ 70,43)/1000 ΠΑΡΑΒΟΛΗ: (ΜΕΤΡΑ Χ ΜΕΡΕΣ Χ 88,05)/1000 ΠΡΟΣΟΡΜΗΣΗ=1,40€ ΠΥΡΜΝΟΔΕΤΗΣΗ (70%)= 1,70Χ 70%=1,17€ ΠΑΡΑΒΟΛΗ:(30%) =2,09Χ30%=0,63 ΣΥΝΟΛΟ=1,40+1,17+0,63= 3,20€ / ΜΕΡΑ / ΠΛΟΙΟ Χ30 ΜΕΡΕΣ Χ5 ΜΗΝΕΣ Χ 600 ΠΛΟΙΑ =288.000 € (Μ.Ο. ΜΗΚΟΥΣ 23,70μ. ΗΜΕΡΕΣ:30 ΜΗΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ:5)</p>			
ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ Ν.27/ 75		9.744 €	
Άλλα Στοιχεία			
(Αριθμός Απασχολούμενων: Μερικής Απασχόλησης =2.180 + 450 + 180 = 2.810 Πλήρους Απασχόλησης 180)		2.810	
Άλλη Απασχόληση (Μέλη οικογένειας – χωρίς αμοιβή) 140 (12ΜΗΝΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ) 330 (6 ΜΗΝΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ) Περιλαμβάνονται στο σύνολο των απασχολούμενων		470	
Ωρες εργασίας ('000) από ΟΛΟΥΣ τους εργαζόμενους		3.821.600	
Ετήσια Συντήρηση		5.685.000 €	
Καύσιμα - Λιπαντικά Πλοίων		10.762.500 €	
ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ – ΕΣΟΔΩΝ		67.935.653 €	79.200.000 €
ΚΕΡΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΑΚΑΘ. ΕΣΟΔΩΝ = 14,22%)		11.264.347 €	
<p>ΤΑ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΥΝ ΣΕ 18.774 € ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ. ΣΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΚΕΡΔΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΟΙ ΑΠΟΔΟΧΕΣ ΤΩΝ ΙΔΙΩΝ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΩΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΩΝ ΤΟΥΣ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΕΣ (ΕΠΙ ΤΟ ΠΛΕΙΣΤΟΝ) ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.</p> <p>ΦΟΡΟΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ: ΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΕΙΝΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΤΟΥ Ν.959, ΚΑΤΑΧΩΡΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟ ΜΗΤΡΩΟ Ν.Ε. ΤΟΥ ΥΕΝ, ΚΑΙ ΑΠΑΛΛΑΣΣΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ</p>			
<p>Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει εμπειρικών ερευνών, 2005</p>			

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.42.
ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ - ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ

(ΑΠΟ ΕΜΠΕΙΡΙΚΕΣ ΕΡΕΥΝΕΣ)					ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΜΕΣΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ		
ΜΗΝΙΑΙΟ ΚΟΣΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΛΟΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΡΟΝΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ	ΕΤΗΣΙΟ ΚΟΣΤΟΣ	Η απασχόληση κυμαίνεται από 2 έως και 7 μήνες, ανάλογα με την περιοχή δραστηριότητας, τον τύπο του πλοίου, τις επιλογές θαλασσιών εκδρομών, τις κατηγορίες των τουριστών κλπ.		
					ΜΗΝΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΛΟΙΩΝ	ΜΗΝΕΣ
1.500 €	35,00%	210	4,1	1.291.500 €	2	7,00%	0,1
3.000 €	30,00%	180	4,1	2.214.000 €	3	40,00%	1,2
6.000 €	20,00%	120	4,1	2.952.000 €	4	12,00%	0,5
10.000 €	10,00%	60	4,1	2.460.000 €	5	24,00%	1,2
15.000 €	5,00%	30	4,1	1.845.000 €	6	10,00%	0,6
	100,00%	600	4,1	10.762.500 €	7	7,00%	0,5
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ Π.ΕΝ.Π.Η.Σ. (180 X 8000 + 420 X 3000) X 4 ΜΗΝΕΣ= 10.800.000						100,00%	4,1

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία με βάση στοιχεία από την ΠΕΝΠΗΣ & Εμπειρικές Έρευνες (2004)

Η μέση μεταφορική ικανότητα των πλοίων (από το δείγμα των 161 σε σύνολο 600) είναι (25962 άτομα /161) 161 άτομα / πλοίο. Η συνολική μεταφορική ικανότητα των πλοίων είναι επομένως (161 X 600) 96.600 επιβάτες. Η μεταφορική ικανότητα το μήνα (30 μέρες) είναι 2.898.000 άτομα. Η συνολική μεταφορική ικανότητα για το έτος, λαμβάνοντας υπόψη τον μέσο χρόνο απασχόλησης, 4,1 μήνες, είναι 11.881.800 άτομα. Η πραγματοποιηθείσα μεταφορά των 4.000.000 ατόμων αναλογεί σε μέση πληρότητα 35% . Το ποσοστό αυτό συμφωνεί με τη μέση πληρότητα απασχόλησης των πλοίων με 7 μνη απασχόληση η οποία διαμορφώνεται ως εξής: (Απρίλιος, Μάιος, Ιούνιος, Οκτώβριος = 30%, Ιούλιος, Αύγουστος Σεπτέμβριος = 50%.) Επομένως 120 μέρες X 30% + 90 X 50% = 81 μέρες / 210 σύνολο = 38,6% (Η πληρότητα 35% αφορά σε απασχόληση 30 ημερών το μήνα. Λαμβάνοντας υπόψη τις μέρες με απαγορευτικά & αργίες, που εκτιμώνται σε 4 / μήνα, μένουν 26 μέρες απασχόλησης ανά μήνα. Οι παραπάνω υπολογισμοί, με 26 αντί 30 ημερών απασχόλησης ανά μήνα, αντιστοιχούν σε πληρότητα 38,6%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.43.
ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ (ΑΠΟ ΕΜΠΕΙΡΙΚΕΣ ΕΡΕΥΝΕΣ)

ΕΤΗΣΙΟ ΚΟΣΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΛΟΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΕΤΗΣΙΟ ΚΟΣΤΟΣ	ΚΑΘΕ 2 ΧΡΟΝΙΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΣ (ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ). ΓΙΑ ΈΝΑ ΜΙΚΡΟ ΑΡΙΘΜΟ (ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ) ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΦΤΑΝΕΙ ΤΙΣ 40.000 €. Η ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ ΣΤΑ 2 ΕΤΗ ΠΟΥ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΙ ΕΧΕΙ ΛΗΦΘΕΙ ΥΠΟΨΗ ΚΑΙ ΕΧΕΙ ΚΑΤΑΛΟΓΙΣΤΕΙ ΣΤΟ ΕΤΗΣΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ.
1.500 €	15,00%	90	135.000 €	
3.000 €	25,00%	150	450.000 €	
5.000 €	20,00%	120	600.000 €	
10.000 €	15,00%	90	900.000 €	
15.000 €	10,00%	60	900.000 €	
30.000 €	15,00%	90	2.700.000 €	
	100,00%	600	5.685.000 €	
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ Π.ΕΝ.Π.Η.Σ. (180 X 15.000 + 420 X 7000) = 5.640.000				

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία με βάση στοιχεία από την ΠΕΝΠΗΣ & Εμπειρικές Έρευνες (2004)

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.44.

ΚΑΤ' ΕΙΔΟΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Αλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες: (τιμές καταναλωτή): Συνολική Δαπάνη περίπου 150% της τιμής της Εκδρομής (70.000.000 X 1,5=105.000.000 €. Τα 5.000.000 € αποτελούν την επιπλέον κατανάλωση των τουριστών επί των πλοίων. Επομένως η Κατανάλωση στον τόπο των Εκδρομών είναι 100.000.000 €)			ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ
Μύρα, κρασί, ποτά	13,00%	13.000.000	3,25 €
Είδη διατροφής	27,00%	27.000.000	6,75 €
Είδη Λαϊκής Τέχνης, Κεραμικά, Μπιζού, Χρυσοχοείου	18,00%	18.000.000	4,50 €
Spas	0,50%	500.000	0,13 €
Διασκέδαση - Ψυχαγωγία (Θεάματα)	6,00%	6.000.000	1,50 €
Ιατρικές Υπηρεσίες	0,50%	500.000	0,13 €
Προϊόντα καπνού	4,00%	4.000.000	1,00 €
Βιβλία-Εφημερίδες, Έντυπα	5,00%	5.000.000	1,25 €
Μεταφορές (Ταξί, Λεωφορεία, Ενοικιαζόμενα αυτοκ.)	5,00%	5.000.000	1,25 €
Καύσιμα	1,00%	1.000.000	0,25 €
Ενδύματα -Υποδήματα	6,00%	6.000.000	1,50 €
Μοναδικής χρήσης αγαθά διαρκείας (Είδη θαλάσσης, Αποσκευές)	1,50%	1.500.000	0,38 €
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι,)	9,00%	9.000.000	2,25 €
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες	3,50%	3.500.000	0,88 €
ΣΥΝΟΛΟ (ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΔΑΠΑΝΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΠΟ ΕΚΔΡΟΜΗΣ)	100,00%	100.000.000	25,00 €
ΟΙ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΔΑΠΑΝΕΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΥΝ ΣΤΟ 150% ΤΗΣ ΜΕΣΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ (17,5 X 1,5 = 26,25 €. Η ΔΑΠΑΝΗ ΑΥΤΗ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΙ ΣΤΗΝ ΔΑΠΑΝΗ ΣΤΟΝ ΤΟΠΟ ΤΗΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ, 25 € /ΑΤΟΜΟ + ΤΗΝ ΔΑΠΑΝΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ 1,25 € / ΑΤΟΜΟ = 26,25 € / ΑΤΟΜΟ			
Διεξήχθησαν Έρευνες με Ερωτηματολόγια & Συνεντεύξεις, σε σύνολο 1.457 ατόμων στις περιοχές: Λευκάδα (163), Κέρκυρα (96), Ρόδο (144), Κω(127), Νίσυρο (133), Σκιάθο (97), Σαντορίνη (89), Ιεράπετρα (129), Καστέλι (96), Πάργα (141), Παζούς (94) , Πειραιά (148), στο διάστημα Ιούνιος – Σεπτέμβριος του 2003 & 2004.			
Πηγή: Ίδια επεξεργασία βάσει των αποτελεσμάτων εμπειρικών ερευνών (2004)			

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.45.

ΣΥΝΘΕΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ

Κατανομή των ναυτικών που υπηρετούσαν το 2004, σε Ημερόπλοια Τουριστικά Σκάφη κατά ειδικότητα ναυτολογήσεως								
ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΣΕ ΔΕΙΓΜΑ 161 ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΩΝ								
ΑΤΟΜΑ / ΠΛΟΙΟ	ΜΕ 1-2 ΑΤΟΜΑ	3	4	5	6	7	7 ΚΑΙ ΑΝΩ *	ΣΥΝΟΛΑ
ΠΛΟΙΑ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	52	51	14	7	27	7		161
ΕΠΙ ΣΥΝΟΛΟΥ ΠΛΟΙΩΝ	194	190	52	26	101	26	11	600
ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ	378	570	208	130	606	182	106	2.180
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ								
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ						26	25	51
ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ	189	190	52	26	101			558
ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ							11	11
ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΙ	189	190	52	26	202	52	11	722
ΜΑΘ.ΜΗΧ/ΓΟΙ							11	11
ΝΑΥΤΕΣ		190	104	78	303	78	33	786
ΝΑΥΤΟΠΑΙΔΕΣ						26	15	41
ΣΥΝΟΛΟ	378	570	208	130	606	182	106	2180
* Από τα 3 Πλοία με Πλήρωμα άνω των 7 ατόμων, τα 2 είχαν 9μελές πλήρωμα και το 1είχε 11μελές.								
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία με βάση στοιχεία εμπειρικής έρευνας (2004).								

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.46.
ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΩΝ**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΚΑΙ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΩΝ							
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	ΒΑΣΙΚΟΣ	ΠΡΟΣΑΥ ΞΗΣΕΙΣ	ΜΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ	ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ
Πλοίαρχος	763,37 €	1.238,11 €	2.001,48 €	451,94 €	2.453,42 €	227,71 €	1.773,77 €
Κυβερνήτης	763,37 €	1.238,11 €	2.001,48 €	451,94 €	2.453,42 €	227,71 €	1.773,77 €
Μηχανικός	926,78 €	1.503,14 €	2.429,92 €	532,31 €	2.962,23 €	260,08 €	2.169,84 €
Μηχανοδηγός	691,68 €	1.121,84 €	1.813,52 €	396,76 €	2.210,28 €	193,57 €	1.619,95 €
Μαθη.Μηχ/γός	637,67 €	1.034,24 €	1.671,91 €	370,15 €	2.042,06 €	182,85 €	1.489,06 €
Ναύτης	637,67 €	1.034,24 €	1.671,91 €	370,15 €	2.042,06 €	182,85 €	1.489,06 €
Ναυτόπαις	637,67 €	1.034,24 €	1.671,91 €	370,15 €	2.042,06 €	182,85 €	1.489,06 €

ΜΗΝΙΑΙΑ ΚΑΙ ΕΤΗΣΙΑ ΚΟΣΤΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΩΝ						
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΜΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ	ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ
Πλοίαρχος	51	102.075 €	23.049 €	125.124 €	11.613 €	90.462 €
Κυβερνήτης	558	1.116.826 €	252.183 €	1.369.008 €	127.062 €	989.764 €
Μηχανικός	11	26.729 €	5.855 €	32.585 €	2.861 €	23.868 €
Μηχανοδηγός	722	1.309.361 €	286.461 €	1.595.822 €	139.758 €	1.169.604 €
Μαθη.Μηχ/γός	11	18.391 €	4.072 €	22.463 €	2.011 €	16.380 €
Ναύτης	786	1.314.121 €	290.938 €	1.605.059 €	143.720 €	1.170.401 €
Ναυτόπαις	41	68.548 €	15.176 €	83.724 €	7.497 €	61.051 €
ΣΥΝΟΛΑ ΑΝΑ ΜΗΝΑ		3.956.052 €	877.733 €	4.833.786 €	434.522 €	3.521.530 €
ΣΥΝΟΛΑ ΕΤΗΣΙΑ	2.180	19.780.262 €	4.388.666 €	24.168.929 €	2.172.611 €	17.607.652 €
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία με βάση τους Πίνακες Εισφορών Ναυτικού & Πλοιοκτήτη, του ΝΑΤ και το Π/Δ 177 Περί Οργανικής Συνθέσεως των Πληρωμάτων Επιβατηγών Πλοίων. (2004)						

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9.47.
ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΣΕ ΠΛΟΙΑ**

ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΕ ΠΛΟΙΑ					
ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΛΟΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΕ ΠΛΟΙΑ
30.000 €	15,00%	90	2.700.000 €	0	2.700.000 €
100.000 €	25,00%	150	15.000.000 €	0	15.000.000 €
250.000 €	20,00%	120	30.000.000 €	0	30.000.000 €
400.000 €	10,00%	60	24.000.000 €	0	24.000.000 €
800.000 €	10,00%	60	19.200.000 €	28.800.000 €	48.000.000 €
900.000 €	10,00%	60	21.600.000 €	32.400.000 €	54.000.000 €
1.000.000 €	10,00%	60	24.000.000 €	36.000.000 €	60.000.000 €
	100,00%	600	136.500.000 €	97.200.000 €	233.700.000 €
Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει στοιχείων της ΠΕΝΠΗΣ και εμπειρικής έρευνας (2004)					

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.48				
ΕΡΩΤΗΣΗ: ΠΟΙΑ ΗΤΑΝ Η ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΜΙΑΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ;				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Μέχρι 20 €	465	35,00%	38,38%	38,38%
21-30 €	392	29,50%	32,35%	70,73
31-40 €	234	17,60%	19,30%	90,03
41-45 €	86	6,50%	7,13%	97,16
46 € και Άνω	35	2,60%	2,85%	100,00%
Total	1329	91,20%	100,00%	
Missing System	128	8,80		
Total	1457	100,0		

Βλέπε ΓΡΑΦΗΜΑΤΑ 10 & 11

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.49				
ΕΡΩΤΗΣΗ: ΠΟΙΑ ΗΤΑΝ Η ΤΙΜΗ ΤΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Μέχρι 10 €	411	28,22%	31,15%	31,15
11 – 20 €	453	31,06%	34,28%	65,43
21 – 30 €	318	21,83%	24,10%	89,53
31 – 40 €	94	6,44%	7,11%	96,64
41 € και άνω	44	3,04%	3,36%	100,0
Total	1320	90,60%	100,00%	
Missing System	137	9,40%		
Total	1457	100%		

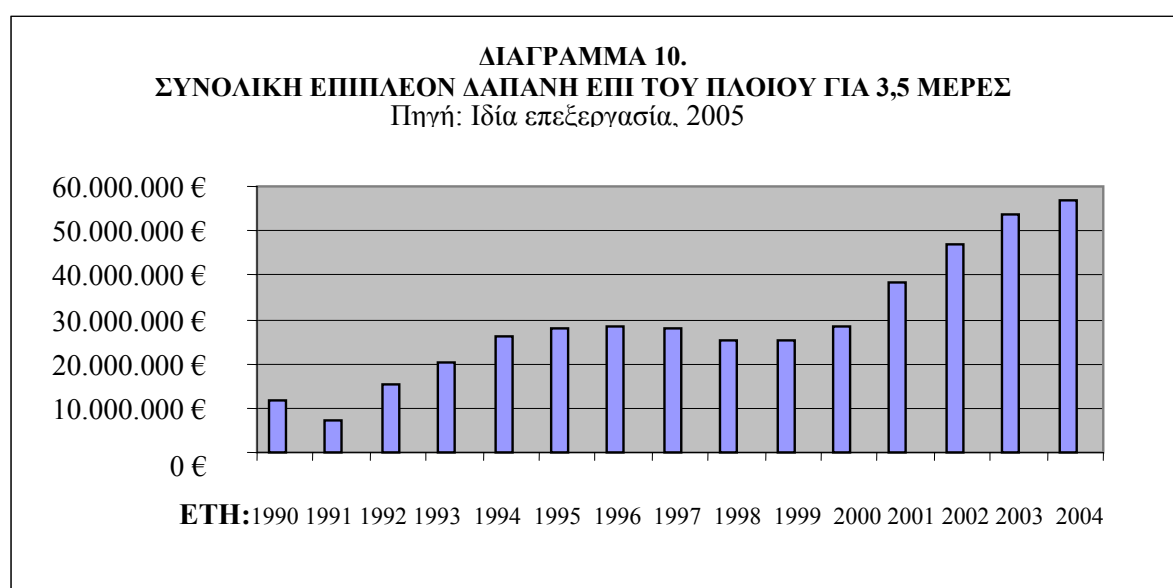
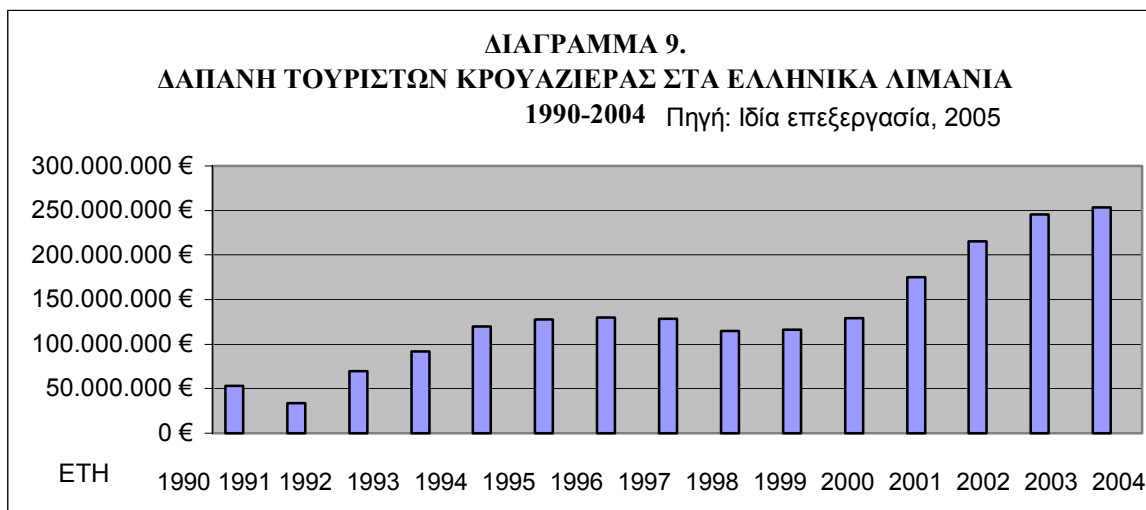
Βλέπε ΓΡΑΦΗΜΑΤΑ 12 & 13

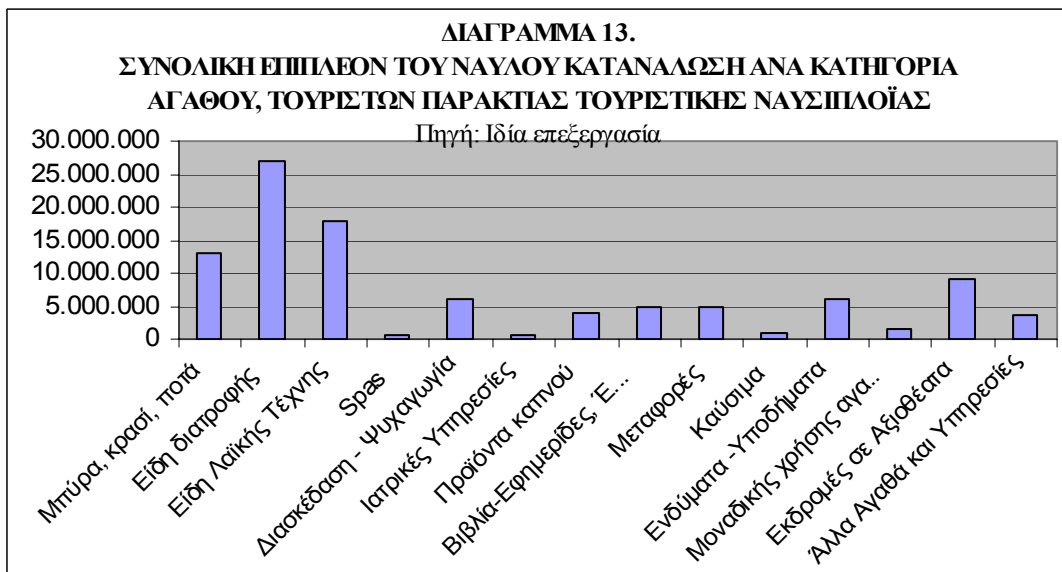
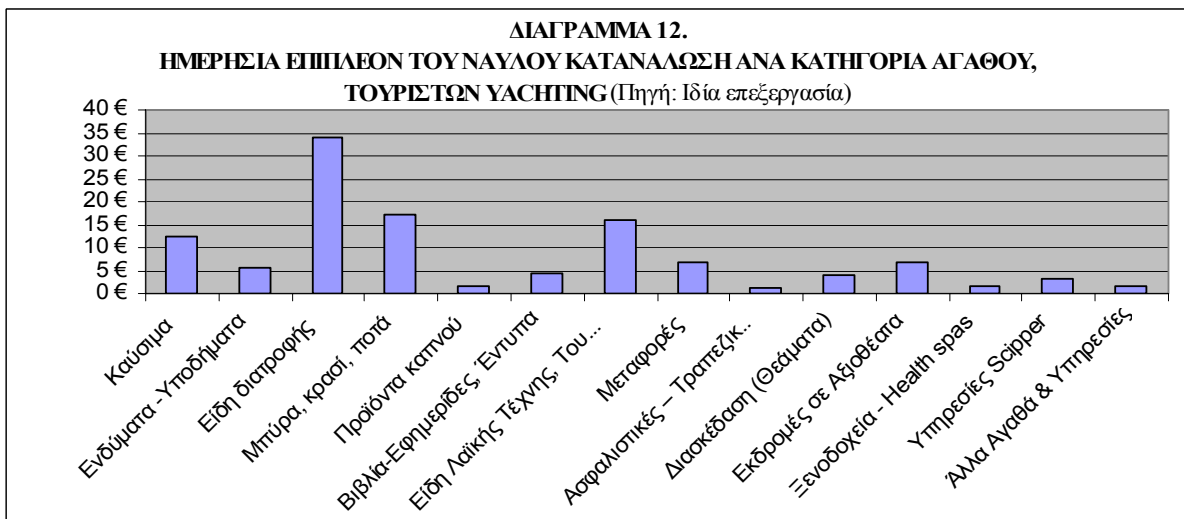
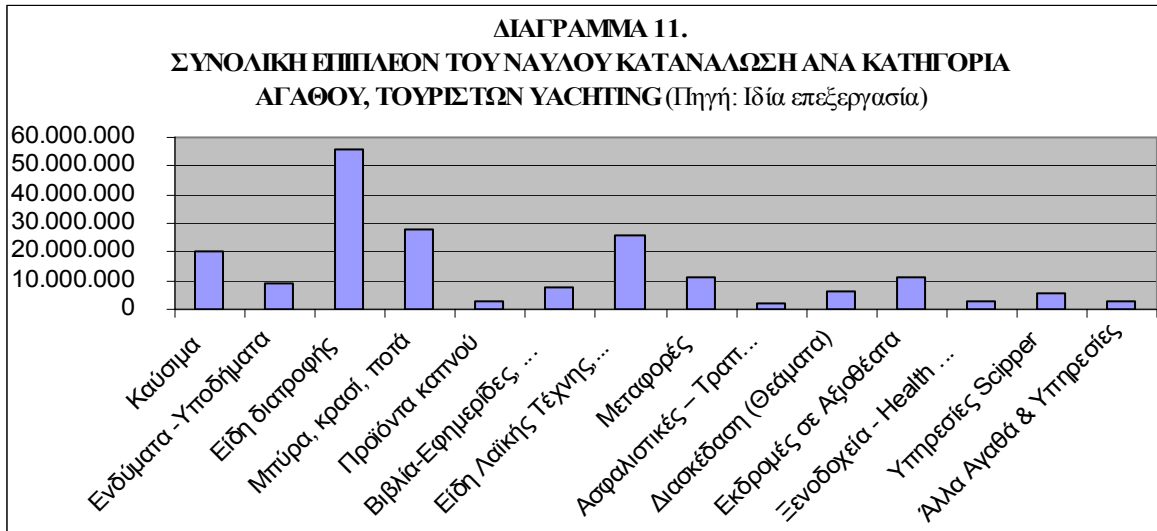
Πίνακες ανάλυσης συχνοτήτων, όπως οι παραπάνω, όπου το σωστό ποσοστό απαντήσεων σε % είναι αυτό που αναγράφεται στην στήλη “Valid Percent”. Για παράδειγμα, από τα γραφήματα 10 και 12 φαίνεται ότι το 91,20% των ερωτηθέντων απάντησαν για το ύψος της Συνολικής Τουριστικής Δαπάνης στη διάρκεια μιας Ημερήσιας Θαλάσσιας Εκδρομής και το 90,60% των ερωτηθέντων απάντησαν για την τιμή της Ημερήσιας Θαλάσσιας Εκδρομής που αγόρασαν

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.50.						
ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ EXTRA ΔΑΠΑΝΗΣ & ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ						
	N	Mini mum	Maxi mum	Mean	Weighted Average	Std. Deviation
Η ΜΕΣΗ EXTRA ΔΑΠΑΝΗ ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΜΙΑΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ						
Valid N (listwise)	1329	16,2	46,2	33,84	26,25	12,6132
Η ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΤΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ						
Valid N (listwise)	1320	9	42	24,60	17,49	13,3154

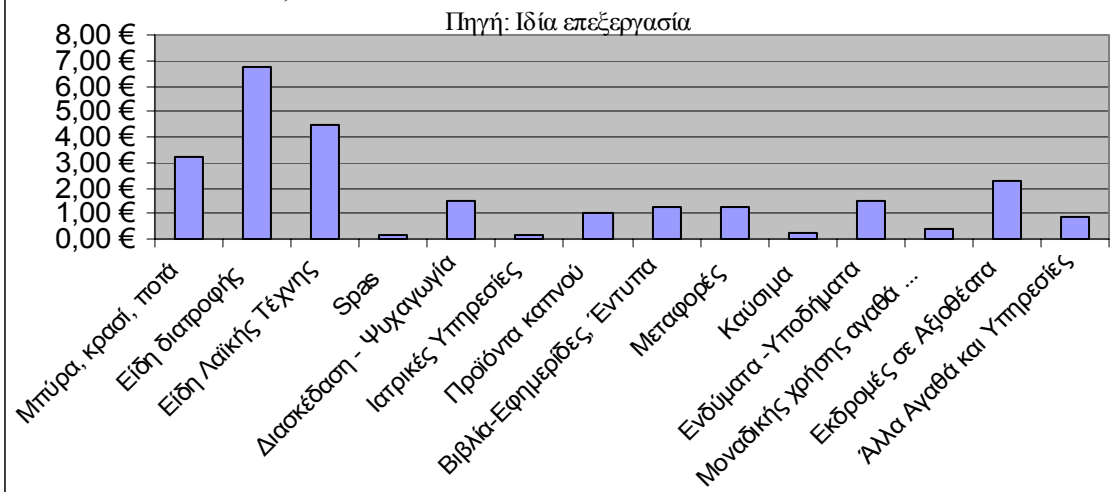
Ο παραπάνω πίνακας παρουσιάζει **Μέσους Όρους και Σταθμισμένους Μέσους Όρους**, όπου ο μέσος όρος είναι αυτός που αναγράφεται στην στήλη “Mean” και ο Σταθμισμένος Μέσος Όρος στη στήλη “Weighted Average”. Για παράδειγμα, στον πίνακα φαίνεται ότι μέση τιμή των Extra Δαπανών είναι 33,84 € και η μέση τιμή της Θαλάσσιας Εκδρομής είναι 24,60 €, ενώ η αντίστοιχες σταθμισμένες μέσες τιμές είναι 26,25 € και 17,49 €.

9.2. ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

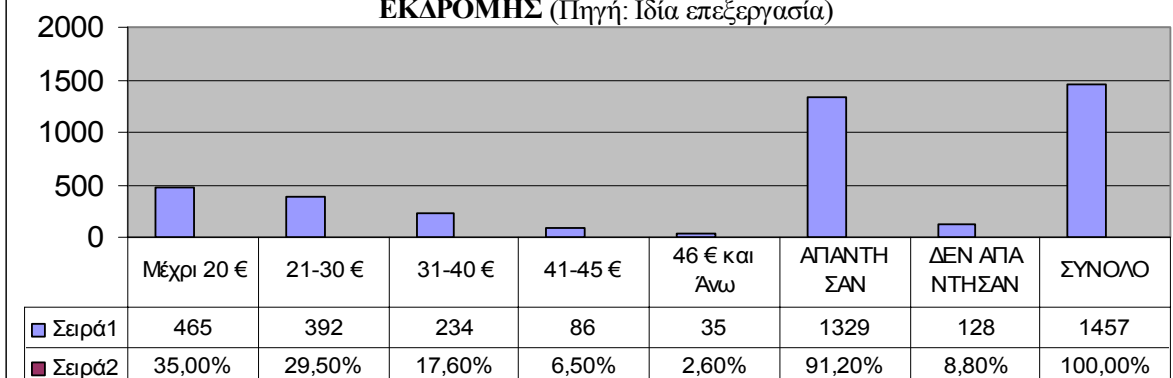




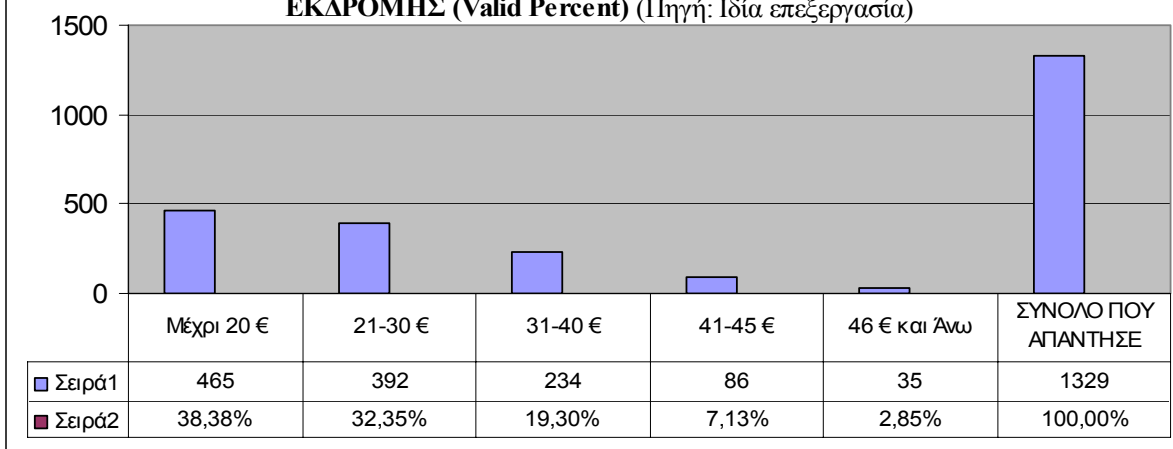
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 14.
ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ
ΑΓΑΘΟΥ, ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ



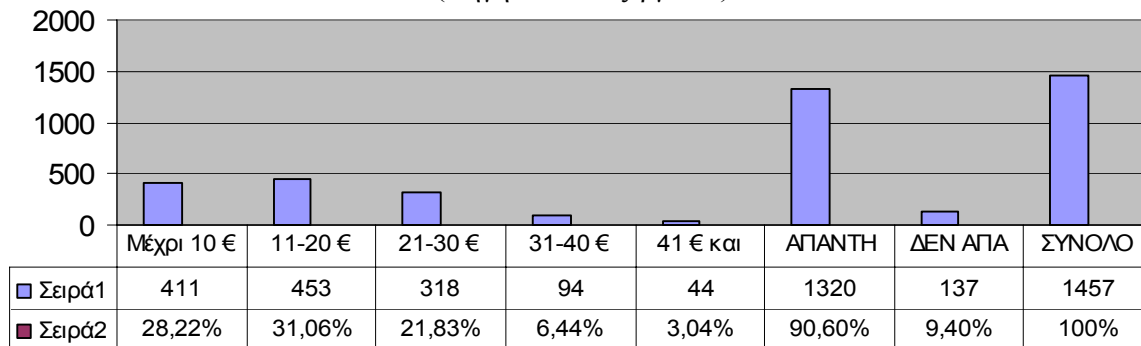
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 15.
ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΔΑΠΑΝΗ ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ
ΕΚΔΡΟΜΗΣ (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)



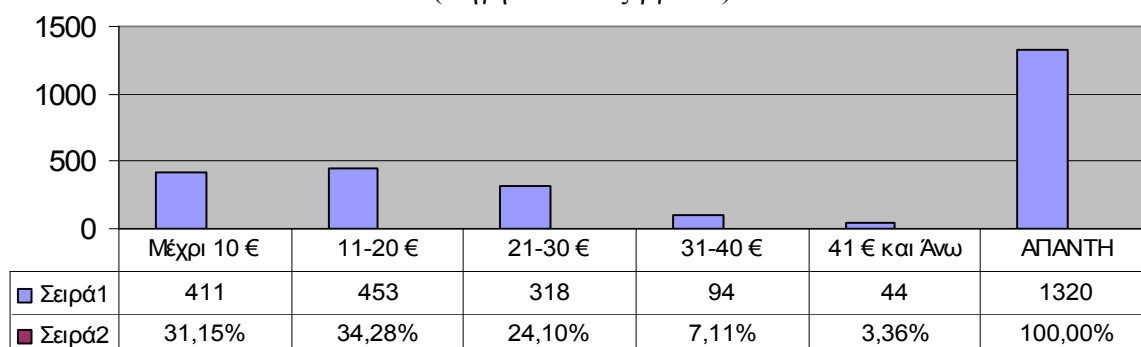
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 16.
ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΔΑΠΑΝΗ ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ
ΕΚΔΡΟΜΗΣ (Valid Percent) (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)



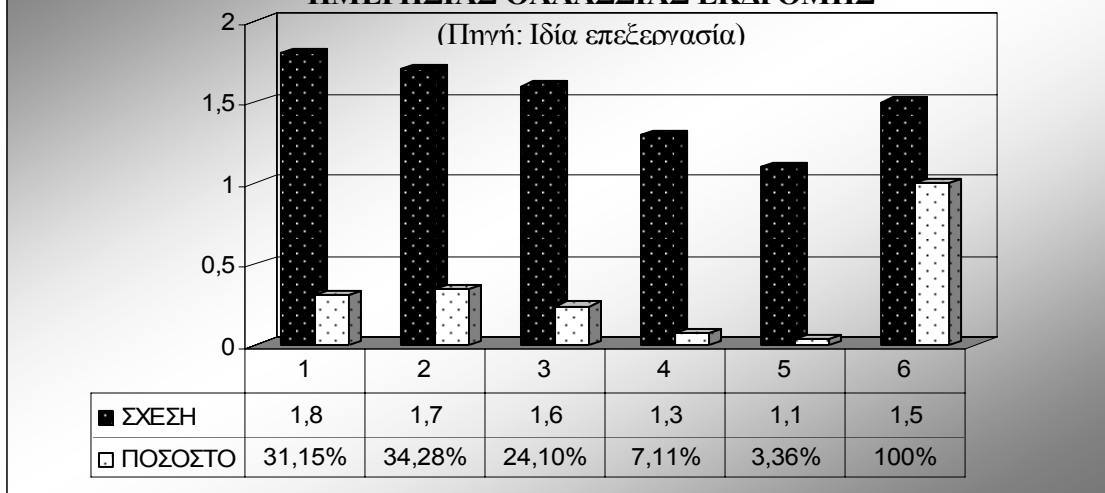
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 17.
ΤΙΜΗ ΤΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ
 (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 18.
ΤΙΜΗ ΤΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ (Valid Percent)
 (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 19.
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟΣ ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΕΧΤΡΑ ΔΑΠΑΝΗΣ / ΚΟΣΤΟΣ
ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ
 (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)



9.3. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

1. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ YACHTING

(Συμπληρώνεται από τους Επιχειρηματίες)

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΠΟΥ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΕΣΤΕ ΣΥΝΟΛΙΚΑ		
Πόσα είναι Α) Ιδιόκτητα		
B) Άλλων ιδιοκτητών (ενοικιασμένα)		
Τύποι σκαφών (ανάλογα με το μέγεθος, ή κατασκευή)	Αριθμός	
1)		
2)		
3)		
Υλικό Κατασκευής		
Κόστος Αγοράς (Σημερινή τιμή)		
Κόστος Κατασκευής (Νεότευκτο)		
Χώρα – Τόπος Κατασκευής σκαφών		
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΤΗΣΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΠΟΣΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
Κόστος Ετήσιας Συντήρησης		%
Πού γίνεται η Συντήρηση		%
Κόστος Στάθμευσης (Διαχείμασης)		%
Άλλο Κόστος		%
<i>ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ</i>		
<i>ΣΥΝΟΛΟ ΕΤΗΣΙΩΝ ΕΣΟΔΩΝ</i>		100%
<i>Χρηματοοικονομικό Κόστος (Τοκοχρεολύσια)</i>		%
<i>Κόστος Ετήσιας Συντήρησης</i>		%
Κόστος Καυσίμων		%
Λιμενικά Έξοδα		%
SKIPPER		%
Λειτουργικά έξοδα Γραφείου		%
Αμοιβές και έξοδα Προσωπικού		%
Αριθμός Απασχολούμενου Προσωπικού		
Αμοιβές και έξοδα Τρίτων (Δικηγόροι, Λογιστές)		%
Ασφαλιστές		%
Άλλα- Διάφορα Έξοδα (Ετήσια)		%

<u>ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ</u> <i>Ανάλογα με το Σκάφος και τη διάρκεια της Ναύλωσης</i>		Τιμή
<i>1. Σκάφος Πρόγραμμα</i>		
<i>2. Σκάφος Πρόγραμμα</i>		
<i>3. Σκάφος Πρόγραμμα</i>		
<u>Επιπλέον Προφερόμενες Υπηρεσίες από το Γραφείο</u>		<u>Τιμή</u>
<u>Τροφοδοσία</u>		
SKIPPER		
Άλλο		
Ταξιδιωτικοί Προορισμοί Γεωγραφικές Περιοχές		
<u>Ετήσιος Χρόνος Απασχόλησης</u>		
<u>Σύνολο Ναυλώσεων (συμβολαίων) ετησίως</u>		
<u>Σύνολο Επιβατών που επιλέγουν διακοπές σε Σκάφος</u>		
<u>Σύνολο Ημερών-Ναυλώσεων / έτος (Ναυλώσεις X Ημέρες / Ναύλωση)</u>		
<u>Ετήσια Ακαθάριστα Έσοδα</u>		
Νομική Μορφή Επιχ/σης		
Λογιστικά Βιβλία		
Στη διάρκεια από Θαλάσσιας Περιήγησης με το Ιστιοφόρο ή τη Θαλαμηγό ποια από τα Προϊόντα και Υπηρεσίες καταναλώνουν οι Επιβάτες και πόσα ξοδεύουν για κάθε ένα από αυτά		Ποσό ή Ποσοστό %
Καύσιμα		
Ενδύματα -Υποδήματα		
Είδη διατροφής		
Μπύρα, κρασί, ποτά		
Προϊόντα καπνού		
Βιβλία-Εφημερίδες, Έντυπα		
Είδη Λαϊκής Τέχνης, Κεραμικά, Μπιζού, Χρυσοχοείου		
Μεταφορές (Ταξί, Λεωφορεία, Ενοικιαζόμενα αυτοκ.		
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές υπηρεσίες		
Διασκέδαση (Θεάματα)		
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία- Αρχαιολ. Χώροι)		
Ξενοδοχεία - Health spas		
Υπηρεσίες Ναυσιπλοΐας (Skipper)		
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες		
ΣΥΝΟΛΟ		

2. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ YACHTING

(Συμπληρώνεται από τους Τουρίστες)

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΑΠΑΝΗΣ ΤΩΝ ΠΕΛΑΤΩΝ ΤΟΥ YACHTING		
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΑΠΑΝΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ
Καύσιμα		
Ενδύματα -Υποδήματα		
Είδη διατροφής		
Μπύρα, κρασί, ποτά		
Προϊόντα καπνού		
Βιβλία-Εφημερίδες, Έντυπα		
Είδη Λαϊκής Τέχνης, Κεραμικά, Μπιζού, Χρυσοχοείου		
Μεταφορές (Ταξί, Λεωφορεία, Ενοικιαζόμενα αυτοκ.		
Ασφαλιστικές – Τραπεζικές υπηρεσίες		
Διασκέδαση (Θεάματα)		
Εκδρομές σε Αξιοθέατα (Μουσεία- Αρχαιολ. Χώροι)		
Ξενοδοχεία - Health spas		
Υπηρεσίες Ναυσιπλοΐας (Skipper)		
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες		
ΣΥΝΟΛΟ	100%	

3. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ (ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ)

(Συμπληρώνεται από τους Επιχειρηματίες)

ΟΝΟΜΑ	
Ολική χωρητικότητα (κ.ο.χ.)	
Μήκος Σκάφους	
Υλικό Κατασκευής	
Έτος Κατασκευής / Καθέλκυση	
Αριθμός Επιβατών (Χωρητικότητα)	
Κόστος Κατασκευής	
Κόστος Αγοράς(Σημερινή τιμή)	
Κόστος Ετήσιας Συντήρησης	
Κόστος Καυσίμων (Ετήσιο)	
Αριθμός Πληρώματος	
Κόστος Πληρώματος(Ετήσιο)	
Λιμενικά Έξοδα (Ετήσια)	
Πρακτορικά Προμήθεια /έτος	
Άλλα- Διάφορα Έξοδα (Ετήσια)	
Νομική Μορφή Επιχ/σης	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ατομική 2. Προσωπική (Ο.Ε., Ε.Ε.) 3. ΕΠΕ 4. Α.Ε. 5. Συμπλοιοκτησία
Λογιστικά Βιβλία	<ol style="list-style-type: none"> 1. Εσόδων-Εξόδων 2. Γ' Κατηγορίας / Υποχρεωτικά 3. Γ' Κατηγορίας / Προαιρετικά
Αντικείμενο Απασχόλησης Ταξιδιωτικοί Προορισμοί	Τιμή Εκδρομής ή Δραστηριότητας
1. Ημερήσια Εκδρομή σε νησί	
2. Ημερήσια Εκδρομή σε παραθαλάσσιο χώρο του ίδιου προορισμού	
3. Εκδρομή σε παραλίες	
4. Γύρος του νησιού με στάση για κολύμπι ή και για φαγητό.	
5. Εκδρομή – κρουαζιέρα σε αξιοθέατα που η πρόσβαση είναι δυνατή μόνο δια θαλάσσης	
6. Εκδρομή με κύριο σκοπό ψάρεμα, θαλάσσια σπορ, κολύμπι.	
Προφερόμενες Υπηρεσίες [Σημειώσετε ανάλογα (1), (2), (3), (4), (5)]	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Ψυχαγωγικές δραστηριότητες, όπως ζωντανή μουσική, τραγούδι, κ.ά. 2. Ξενάγηση 3. Έτοιμο φαγητό (κρύο πιάτο ή σάντουιτς, κλπ) με ποτό ή αναψυκτικό, με φρούτο 4. Transfer 5. Πικ-νικ στην παραλία, ή barbeque, ή beach party 	
Έσοδα Κυλικείου	
Έσοδα από Πικ-νικ στην παραλία, ή barbeque	
Ετήσιος Χρόνος Απασχόλησηςμήνες
Αριθμός Τουριστών που μεταφέρονται / έτος	

(Συμπληρώνεται από τους Επιχειρηματίες, υπαλλήλους τουριστικών γραφείων και ξεναγούς)

ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ: ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ		
Άλλα αγαθά που αγοράζονται από τους τουρίστες:	ΠΟΣΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Μπύρα, κρασί, ποτά		
Είδη διατροφής		
Είδη Λαϊκής Τέχνης, Κεραμικά, Μπιζού, Χρυσοχοείου		
Διασκέδαση - Ψυχαγωγία (Θεάματα)		
Ιατρικές, Τραπεζικές, Τηλεπικοινωνιακές κ.ά. Υπηρεσίες		
Προϊόντα καπνού		
Βιβλία-Εφημερίδες, Έντυπα		
Μεταφορές- Εκδρομές (Ταξί, Λεωφορεία, Ενοικιαζόμενα αυτοκ.)		
Καύσιμα		
Ενδύματα -Υποδήματα		
Μοναδικής χρήσης αγαθά διαρκείας (Είδη θαλάσσης, Αποσκευές)		
Επίσκεψη σε Αξιοθέατα (Μουσεία-Αρχαιολ.Χώροι,)		
Ξενοδοχεία - Health spas		
Όλα τα άλλα Αγαθά και Υπηρεσίες		
ΣΥΝΟΛΟ (ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΔΑΠΑΝΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΠΟ ΕΚΔΡΟΜΗΣ)		100,00%

4. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

(Συμπληρώνεται από τους Τουρίστες)

1. Ο προορισμός της Ημερήσιας Θαλάσσιας Εκδρομής που αγοράζετε είναι		Απάντηση	
1. Ημερήσια Εκδρομή σε νησί			
2. Εκδρομή σε παραλίες			
3. Γύρος του νησιού με στάση για κολύμπι ή και για φαγητό.			
4. Εκδρομή – κρουαζιέρα σε αξιοθέατα που η πρόσβαση είναι δυνατή μόνο δια θαλάσσης			
5. Εκδρομή με κύριο σκοπό ψάρεμα, θαλάσσια σπορ, κολύμπι.			
2. Ποιες από τις παρακάτω υπηρεσίες σας προσφέρθηκαν στη Θαλάσσια εκδρομή που αγοράσατε		Απάντηση	
1. Ψυχαγωγικές δραστηριότητες, όπως ζωντανή μουσική, τραγούδι, κ.ά.			
2. Ξενάγηση			
3. Έτοιμο φαγητό (κρύο πιάτο) ή σνακ (σάντουιτς, κλπ) με ποτό ή αναψυκτικό, με φρούτο			
4. Transfer			
5. Πικ-νικ στην παραλία, ή barbeque, ή beach party			
3. Πόσα ξοδεύετε συνολικά στη διάρκεια μίας Ημερήσιας Θαλάσσιας Εκδρομής		4. Ποια είναι η Τιμή της Ημερήσιας Θαλάσσιας Εκδρομής που αγοράσατε	
1. Μέχρι 20 €		1. Μέχρι 10 €	
2. Από 21 έως 30 €		2. Από 11 έως 20 €	
3. Από 31 έως 40 €		3. Από 21 έως 30 €	
4. Από 41 € 50 €		4. Από 31 έως 40 €	
5. Από 51 € και άνω		5. Από 41 € και άνω	
5. Στη διάρκεια της Ημερήσιας Θαλάσσιας Εκδρομής και πόσα ξοδεύετε για κάθε προϊόν από τα παρακάτω που καταναλώνετε			Ποσό
1. Είδη Διατροφής και ποτά			
2. Τσιγάρα, είδη καπνιστού			
3. Είδη ένδυσης –Υπόδησης			
4. Είδη χρυσοχοείου, μπιζού			
5. Βιβλία- Εφημερίδες – Χάρτες- Ψιλικά			
6. Κεραμικά, είδη λαϊκής τέχνης, σουβενίρ			
7. Υπηρεσίες ΟΤΕ, Τραπεζικές, Ταξιδιωτικών γραφείων			
8. Υπηρεσίες ιατρικές- φαρμακείου, νομικές, διαφόρων ελεύθερων επαγγελματιών			
9. Μεταφορές (ταξί, λεωφορεία, ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα-μοτοσυκλέτες-ποδήλατα)			
10. Διασκέδαση (κινηματογράφος, βίντεο, μουσική, Θέατρο,			
11. Ξενοδοχεία - Health spas			

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ & ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Βαβούρας (1983) *Επιλογή Μεθοδολογίας Κοινωνικής Ανάλυσης των Σχεδίων Επένδυσης*, Διδακτορική Διατριβή, ΠΑΣΠΕ
2. Βαρβαρέσος Σ., (1997 & 2000), *Τουρισμός-Οικονομικές προσεγγίσεις*, Εκδόσεις Προπομπός, Αθήνα.
3. Βαρβαρέσος Σ., (2000), *Τουρισμός, έννοιες, μεγέθη, δομές*, Εκδόσεις Προπομπός, Αθήνα
4. Γιαννακούρης Π., & Κουκοβίνης Β. (1998) *Ο Φόρος Προστιθέμενης Αξίας – Ερμηνεία και Κωδικοποίηση του Ν.1642/1986 σε Συνδυασμό με ΚΒΣ & Κώδικα Τελών Χαρτοσήμου (Ν.2523/1997)*, Αθήνα
5. Γκαμαλέτσου Θ., (1981), *Θεωρητική Οικονομική*, τόμος Β' , Πειραιάς
6. Γουλιέλμος Α., (1999), *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Τόμος Ι & ΙΙ, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
7. Διακομιχάλης Μ. (2006) *Η Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία στην Ελλάδα και οι Οικονομικές Επιδράσεις της*, 8^ο Πανελλήνιο Συνέδριο της Ελληνικής Εταιρίας Οικονομικής Ιστορίας, με θέμα: «Επιχειρηματικότητα και Ανταγωνιστικότητα στη Σύγχρονη Οικονομία», 17-19/03/2006, Καλαμάτα
8. Διακομιχάλης Μ. (2004) *Μεθοδολογικές προσεγγίσεις στην εκτίμηση των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού*. Πρακτικά 2^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου του ΤΕΙ Ηπείρου «Διευρυμένη Ευρώπη και Περιφερειακές Ανισότητες», σελ. 309-326. Πρέβεζα.
9. Διακομιχάλης Μ., (2000), *Οι παράγοντες που επηρεάζουν και διαμορφώνουν την Τουριστική Υποδομή και Ανωδομή στα Ελληνικά νησιά*, Πανεπ. Εργασία για το μάθημα Ερευνητική Μεθοδολογία, Παν. Αιγαίου, ΝΑ.Μ.Ε., Χίος
10. Διακομιχάλης Μ., (2000), *Η οργάνωση της Ναυτιλιακής Επιχείρησης LINDOS MARITIME LTD.*, (με αποκλειστικό αντικείμενο την Κρουαζιεροπλοΐα) Πανεπ. εργασία, Παν. Αιγαίου, Χίος
11. Διονυσοπούλου Π. (2002) *Διαδικασίες συγκρότησης μιας τουριστικής πολιτικής στην Ευρωπαϊκή Ένωση* Διδ. Διατριβή, Παν. Αιγαίου, Χίος
12. Ειδική Έρευνα (2003-2004) σε Τουριστικά Γραφεία που διοργανώνουν Ημερήσιες Θαλάσσιες Εκδρομές στα Δωδεκάνησα & Ιόνιο.
13. Ειδική Έρευνα (2004-2005) στις επιχειρήσεις της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας – μέλη της ΠΕΝΠΗΣ

14. Ειδική Έρευνα (2002) με Ερωτηματολόγια και συνεντεύξεις, στο νομό Λευκάδας
15. ΕΣΥΕ Γενική Στατιστική Επετηρίδα 1990-2004
16. ΕΣΥΕ Τμήμα Στατιστικών Εμπορικής Ναυτιλίας 1990-2004
17. Ευθυμιάτου-Πουλάκου Αντ., (1994), *Τουριστικό Δίκαιο*, Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα-Κομοτηνή
18. Ζαχαράτος Γ., (2003) *Package tour*, β' έκδοση, Προπομπός, Αθήνα
19. Ζαχαράτος Γ., (1986), *Τουριστική κατανάλωση. Η μέθοδος υπολογισμού και η χρησιμότητά της για την έρευνα των επιδράσεων του Τουρισμού στην Εθνική Οικονομία*, ΚΕΠΕ , επιστημονικές μελέτες ,No25, Αθήνα
20. Ηγουμενάκης Ν., (1991), *Τουριστική Οικονομία*, Εκδ. Interbooks, Αθήνα
21. Ηγουμενάκης Ν., (1997) *Τουριστική Πολιτική*, Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα
22. Ηγουμενάκης Ν., Κραβαρίτης Κ., Λύτρας Π., (1998) *Εισαγωγή στον Τουρισμό*, Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα
23. Ηλιόπουλος Σπύρος, (1993) *Θαλάσσιος τουρισμός*, Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού, Αθήνα
24. Θεοτοκάς Ι., (2000) «Διοίκηση & Οργάνωση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων- Απαιτήσεις του ISM CODE», Πανεπιστημιακές Σημειώσεις Παν. Αιγαίου ΝΑ.Μ.Ε. Χίος
25. ICAP, (2000) *Εγκαταστάσεις θαλάσσιου τουρισμού*, Κλαδική μελέτη.
26. ΙΤΕΠ (2005) *Ελληνική οικονομία και τουρισμός*, τεύχη 19 & 20, Αθήνα
27. ΙΤΕΠ (2004) *Ελληνική οικονομία και τουρισμός*, τεύχος 18, Αθήνα
28. Καραθανάσης Α. Γεώργιος (1999) *Χρηματοοικονομική Διοίκηση και Χρηματοπιστωτικές Αγορές*, Εκδόσεις Ε.Μπένου, Αθήνα
29. Κατσέλη Λούκα Τ., Μαγουλά Χαρά Μ., (2002) *Μακροοικονομική Ανάλυση και Ελληνική Οικονομία*, Εκδόσεις Τυπωθήτω, Αθήνα
30. Κομίλης Π., (1986) *Τουριστικές δραστηριότητες*, Κ.Ε.Π.Ε., Αθήνα
31. Κομίλης Π., (1986) *Χωρική ανάλυση του τουρισμού* , Κ.Ε.Π.Ε., Αθήνα.
32. Κομίλης Π., Βαγιονής Ν., (1999) *Τουριστικός Σχεδιασμός – μέθοδοι και πρακτικές αξιολόγησης*, Εκδόσεις Προπομπός, Αθήνα
33. Κουζέλης Α., (1997) *Επιπτώσεις της Συναλλαγματικής πολιτικής στις πρόσφατες επιδόσεις του Τουριστικού τομέα*, Ι.Τ.Ε.Π. Αθήνα

34. Κούτουλας Δ. (2000) *Ο θεωρητικός προσδιορισμός του τουριστικού προϊόντος ως βασική προϋπόθεση του τουριστικού Μάρκετινγκ* Διδ. Διατριβή, Παν. Αιγαίου, Χίος
35. Κώπτης Χ.Γεώργιος (1996), *Οικονομικά για όλους*, Εκδόσεις «Το Οικονομικό», Αθήνα
36. Λαγός Δ. (2005) *Τουριστική Οικονομική*, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα
37. Λαγός Δ. (1996) *Οι Οικονομικές Επιπτώσεις του Τουρισμού στην Περιφερειακή Ανάπτυξη*, Διδακτορική διατριβή, Πάντειο πανεπιστήμιο, Αθήνα.
38. Λαγός Δ., Λιαργκόβας Π. (2003) *Τουριστική Οικονομία* Ο.Ε.Δ.Β. Αθήνα
39. Λεβεντάκης Ιωάννης (1995) *Μακροοικονομική Ανοικτής Οικονομίας*, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα
40. Λεκάκου Μ., «Η Αγορά των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα» Θερινός κύκλος Διαλέξεων, Παν. Αιγαίου ΝΑ.Μ.Ε., Χίος 1999
41. Λεκάκου Μ., Τζαννάτος Ε. (1998α) «Κρουαζιεροπλοΐα & Ιστιοπλοΐα: Ένα νέο τουριστικό προϊόν για το Αιγαίο Πέλαγος» Θερινός κύκλος Διαλέξεων, Παν. Αιγαίου ΝΑ.Μ.Ε Χίος, 1999
42. Λεκάκου Μ., Τζαννάτος Ε. (1998β) «Κρουαζιεροπλοΐα & Ιστιοπλοΐα : Ένα νέο τουριστικό προϊόν για το Ιόνιο Πέλαγος» *Thalassa '98*, Αθήνα.
43. Λίβας Χ. Πέτρος (1996) *Τεχνολογικές μεταβολές ενεργειακών πινάκων εισροών-εκροών 1980-1985 και συνιελεστές εισροών-εκροών 1990 της Ελληνικής οικονομίας*, Μελέτες 46, ΚΕΠΕ Αθήνα.
44. Λογοθέτης Μ., (1982) *Τουριστική Πολιτική*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
45. Λύτρας Π., (1993) *Τουριστική Ψυχολογία*, Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα
46. Μυλωνάς Νικόλαος Α., (1999), *Πίνακες Εισροών-Εκροών της Ελληνικής οικονομίας για τον Τουρισμό*, ΙΤΕΠ, Μελέτες:6, Αθήνα
47. Νιάρχος Α. Νικήτας. (2004) *Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων*, Εκδ. Σταμούλης, Αθήνα
48. Ο.ΑΝ.Α.Κ., (1995) *Οι εναλλακτικές μορφές Τουρισμού στην Περιφέρεια Κρήτης*, Κοινοτική πρωτοβουλία RECITE, Επιστ. Συντον. Μ. Σωτηριάδης, Ηράκλειο
49. Παρασκευόπουλος Γ., (1981) *Οικονομειτρική Ανάλυση του Διεθνούς Τουρισμού*, ΚΕΠΕ
50. Παυλόπουλος Παναγιώτης Γ., (1999) *Το Μέγεθος και η Δυναμική του Τουριστικού Τομέα*, ΙΤΕΠ, Μελέτες:7, Αθήνα

51. Πολυδωροπούλου Α., Στογιαννίδου Μ., Τσάρτας Π., Σπινάκης Α., (2000) «Ερευνητική Μεθοδολογία» Πανεπ.Σημειώσεις, Παν. Αιγαίου ΝΑ.Μ.Ε. Χίος
52. Πουρναράκης Ε., Χατζηκωνσταντίνου Γ., (2004), Αρχές Οικονομικής, Εκδόσεις Ζυγός, Θεσσαλονίκη
53. Σκούντζος Θεόδωρος Α., Λίβας Πέτρος Χ., (2000) *Σύστημα Εθνικών Οικονομικών Λογαριασμών*, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα
54. Σπιλάνης Ιωάννης (1999), *Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης 2000-2006*, Μυτιλήνη
55. Σπιλάνης Ι., (1996), *Περιφερειακός Οικονομικός Προγραμματισμός και Περιβάλλον* Εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη
56. Στεφανιδάκη Ευαγγελία (2004) *Η συμβολή του κλάδου της Κρουαζιέρας στην Ελληνική οικονομία. Μελέτη περίπτωσης η περιοχή του Πειραιά*, Διπλωματική εργασία για το μεταπτυχιακό πρόγραμμα ΝΑ.Μ.Ε., Παν. Αιγαίου, Χίος
57. Τζωάννος Γ. Ιωάννης (1996) *Χρηματοδοτική Διοίκηση*, Εκδόσεις Το Οικονομικό, Αθήνα
58. ΤΟ ΒΗΜΑ, Κυριακή 14 Απριλίου 2002
59. Τράπεζα της Ελλάδος (2006) *Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2005*, Αθήνα
60. Τσάρτας Π., (1989) *Κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης στο νομό Κυκλάδων, και ιδιαίτερα στα νησιά Το και Σέριφο κατά την περίοδο 1950-1980*, Ε.Κ.Κ.Ε., Αθήνα
61. Τσάρτας Π., (1996) *Τουρίστες, Ταξίδια, Τόποι: Κοινωνιολογικές Προσεγγίσεις στον Τουρισμό*, Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα
62. ΥΕΝ. Στατιστική Υπηρεσία (κα Αδαμαντία Τραϊφόρου)
63. ΥΕΝ. Μητρώο Πλοίων (Κ. Μαρκάκης)
64. ΥΕΝ. ΔΘΣ Δ' (κα Καραβία)
65. Φ.Ε.Κ. 211, Τεύχος Πρώτο, 13 Οκτωβρίου 1999
66. Χατζηνικολάου Ελισ., (2002) *Το δίκαιο των καταλυμάτων και των λοιπών τουριστικών εγκαταστάσεων*, εκδόσεις Προπομπός, Αθήνα.
67. Χρήστου Ευάγγελος (1999), *Έρευνα Τουριστικής Αγοράς*, Interbooks, Αθήνα

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Aiello R., (1998), Interpretation and the marine tourism industry, who needs it? A case study of Great Adventures, Australia. *Journal of Tourism Studies* **9** 1, pp. 51-61.
2. Airey, D., 1978, *Tourism & the Balance of Payments*, Tourism International Research,
3. Alderman I., Taylor J. E., Vogel S., (1988) Life in a Mexican Village: A SAM Perspective. *The Journal of Development Studies* 25(1).
4. Allen W.H., (1992), Increased dangers to Caribbean marine ecosystems. *Bioscience* **42** 5, pp. 330-335.
5. Antunac I., (1975) *Fication et quantification de la consommation touristique dans l' économie yougoslave*, in: *Le bilan des derniers 25 ans de la Recherche Touristique*, Rapports presentes au 25e Congres de l' AIEST, du 31 août au 6 septembre 1975, a Belgrade, Publications de l' AIEST, Bd. 16, Bern
6. Archer B. & Fletcher J., (1996) *The Economic Impact of Tourism in Seychelles*. *Annals of Tourism Research*, Vol.23.
7. Andric N, (1990) La Yougoslavie. Rôle important dans le tourisme méditerranéen. *Revue de Tourisme*;45(3):24-9.
8. Archer E., (1985), Emerging environmental problems in a tourist zone: the case of Barbados. *Caribbean Geography* **2**, pp. 45-55.
9. Baines G.B.K., (1987), Manipulation of islands and men: sand-cay tourism in the South Pacific. In: S. Britton and W.C. Clarke, Editors, *Ambiguous alternative: tourism in small developing countries*, University of the South Pacific, Suva, pp. 16-24.
10. Bain, S., 1956 *Barriers to New Competition*, Harvard University Press, Cambridge, MA
11. Baran A., Dziedzic E., Kachniewska M. (1998), *Eksperymentalny rachunek satelitarny turystyki, Studia i analizy* (Experimental Tourism Satellite Account: Studies and Analysis), GUS (Central Statistical Office), Warsaw.
12. Baran A., Dziedzic E., Kachniewska M. (1999), "Experimental Tourism Satellite Account, Statistics in Transition", *Journal of the Polish Statistical Association*, Vol. 4, No. 2.
13. Beekhuis J.V., (1981), Tourism in the Caribbean: impacts on the economic, social and natural environments. *Ambio* **10**, pp. 325-331.
14. Berry, S., "A touch of Class" *GUIDE 1989*, Publ. Plus 2 Ferryconsulation & Marine Trading, Sweden
15. Blaine W. Thomas (1993) *Input-Output Analysis: Applications to the Assessment of the Economic Impact of Tourism* Chapter 10, VNR's

Encyclopaedia of Hospitality and Tourism, New York: Van Nostrand Reinhold

16. Briassoulis H., (1991) *Methodological Issues: Tourism Input-Output Analysis*. Annals of Tourism Research.
17. Buckley R. and Pannell J., Environmental impacts of tourism and recreation in national parks and conservation reserves. *Journal of Tourism Studies* 1 1 (1990), pp. 24-32.
18. Bulmer Thomas V., (1982) *Input-Output Analysis in Developing Countries: Source, Methods and Applications*, New York: Wiley.
19. Carpenter RA, Maragos JE, editors (1989), *How to assess environmental impacts on tropical islands and coastal areas*. South Pacific Regional Environment Programme (SPREP) Training Manual, Environmental and Policy Institute, East-West Center, Honolulu.
20. Central Statistical Office (1997), *Rachunek Satelitarny Turystyki* (Proceedings of the 1996 seminar on Tourism Satellite Accounts).
21. Clarke W.C., (1991), Time and tourism: an ecological perspective. In: M.L. Miller and J. Auyong, Editors, *Proceedings of the 1990 Congress on Coastal and Marine Tourism*, National Coastal Research and Development Institute, Honolulu, pp. 387-393.
22. Commission of the EU (CEU), (2002). Fourth report on the implementation of Council Regulation 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime cabotage (1999-2000). Com 203 final Brussels
23. Cicin-Sain B. and R.W. Knecht. *Integrated coastal and ocean management: concepts and experiences*, Island Press, Washington, DC (1998).
24. Davidson R. (1992), *Tourism in Europe*, Techniplus & Pitman, London
25. Davis D, Tisdell CA. (1994), *Recreational Scuba Diving and Carrying Capacity in Marine Protected Areas*. Department of Economics, University of Queensland, Brisbane.
26. Direction du tourisme (1998), *L'évaluation des dépenses touristiques: une avancée majeure dans le contexte européen actuel*.
27. Direction du tourisme (1999), *Les comptes du tourisme en 1997/1998*
28. Direction du tourisme (2000), *Les comptes du tourisme en 1998/1999*.
29. Dixon JA, Scura LF, Hof T. Ecology and microeconomics as 'joint products': The Bonaire Marine Park in the Caribbean. Washington, DC: World Bank, 1993.

30. Donald Lundberg, M. Krishnamoorthy, Mink Stavenga (1995), *Tourism Economics*, N.Y.
31. Douglas E.J., (1987), *Managerial Economics: Analysis and Strategy*. Prentice Hall International Editions, N.Jersey
32. Douglas-Westwood Ltd (2005), *World Marine Markets, A Report to WTSH*, report number 328-05
33. Duffus D.A. and Dearden P., (1993), Recreational valuation and management of killer whales (*Orcinus orca*) on Canada's Pacific coast. *Environmental Conservation* **20** 2, pp. 149-156.
34. Duffield B.S. and Long J., (1981) Tourism in the highlands and islands of Scotland: rewards and conflicts. *Annals of Tourism Research* **8** 3, pp. 403-431.
35. Dwyer L. and Forsyth P., (1996) Economic impacts of cruise tourism in Australia. *Journal of Tourism Studies* **7** 2, pp. 36-43.
36. Dwyer L. and Forsyth P., (1998) Economic significance of cruise tourism. *Annals of Tourism Research* **25** 2, pp. 393-415.
37. Edington J.M. and Edington M.A.. (1986) *Ecology, recreation and tourism*, Cambridge University Press, Cambridge.
38. Emini Christian & Fofack Hippolyte, (2004) *A Financial Social Accounting Matrix for the Intergrated Macroeconomic Model for Poverty Analysis*, World Bank Policy Research Working Paper 3219.
39. *Encyclopedia of Hospitality and Tourism*, (1993) "Input-Output Analysis: Applications to the Assessment of the Economic Impact of Tourism" Chapter 10, VNR's New York: Van Nostrand Reinhold
40. Environment and Social Commission for Asia and the Pacific, (1995), *Guidelines on Environmentally Sound Development of Coastal Tourism*, ST/ESCAP/1371. Environment and Social Commission for Asia and the Pacific, Bangkok.
41. Environment and Social Commission for Asia and the Pacific, (1995), *Planning Guidelines on Coastal Environmental Management*, ST/ESCAP/1316. Environment and Social Commission for Asia and the Pacific, Bangkok.
42. Environment and Social Commission for Asia and the Pacific (Tourism Unit) (1996), *Intergovernmental Meeting on Tourism Development, Bangkok, 11-13 December 1996: Recommendations, major conclusions and decisions of the Intergovernmental Meeting on Tourism Development*. Environment and Social Commission for Asia and the Pacific, Bangkok.
43. Environment and Social Commission for Asia and the Pacific, (1996), *Guidelines on the State of Environment Reporting in Asia and the Pacific*,

- ST/ESCAP/1707. Environment and Social Commission for Asia and the Pacific, Bangkok.
44. Environment and Social Commission for Asia and the Pacific, (1996), *Coastal Environmental Management Plan for Pakistan, ST/ESCAP/1360*. Environment and Social Commission for Asia and the Pacific, Bangkok.
 45. Environment and Social Commission for the Asia Pacific, (1996), *Coastal Environmental Management Plan for Macajalar Bay Area, the Philippines (2 vols. and summary), ST/ESCAP/1359*. Environment and Social Commission for the Asia Pacific, Bangkok.
 46. Epstein J.B., Mirza Ali Abbas, (2002), *Interpretation and Application of International Accounting Standard I.A.S.*
 47. European Cruise Council, 2004, first statistics
 48. EUROSTAT, OECD, UN & WTO (2001) *Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework*
 49. Federal Statistical Office (1998), *L'importance du tourisme dans Veconomie nationale : vers un compte satellite du tourisme*, Berne
 50. Finnish Tourist Board (1999), *Border Interview Survey, Foreign Tourists in Finland*.
 51. Fisk DA, Harriott VJ. (1989), *The effects of increased sedimentation on the recruitment and population dynamics of juvenile corals at Cape Tribulation, North Queensland*. Great Barrier Reef Marine Park Authority Technical Memorandum 20, Great Barrier Reef Marine Park Authority, Townsville.
 52. Franz, Alfred (1991), *Tourismus und Gesamtwirtschaft (Tourism and the Economy)*, Results of the 4th Wiesbaden discussion on 28-29 March 1990
 53. Franz, A. and P. Laimer (1998), *Tourismus-okonomische Konten und touristische Wertschopfung: Methoden und Ergebnisse (Tourism Economic Accounts and Real Net Output: Methods and Results)*, *Tourism Journal*, Lucius & Lucius, Stuttgart.
 54. Fuavao VA. Operating within natural policy and legal environments. In: Hay JE, editor. *Ecotourism business in the Pacific: promoting a sustainable experience*, Conference Proceedings, Environmental Science, University of Auckland, Auckland, 1992, p. 151-3.
 55. Fuavao V.A., (1993), South Pacific Regional Environmental Programme: implications of Agenda 21 for the Pacific. *Pacific Economic Bulletin* **8** 2, pp. 22-31.
 56. Gajaraj A.M., (1988), A regional approach to environmentally sound tourism development. *Tourism Recreation Research* **13** 2, p. 509.

57. German Federal Agency for Nature Conservation, editor. (1997), *Biodiversity and tourism: conflicts on the world's seacoasts and strategies for their solution*. Berlin: Springer.
58. Grand Thornton International Internal Procedures *Official website: www.gtinet.org*.
59. Hall D.R., (1998), Rural diversification in Albania. *GeoJournal* **46** 3, pp. 283-287.
60. Hall CM, Lew A, editors (1998), *Sustainable tourism development: geographical perspectives*. London: Addison-Wesley, Longman.
61. Hall C.M.. (2000), *Tourism planning*, Prentice-Hall, Harlow.
62. Hall CM, Page S, editor. (1996), *Tourism in the Pacific: issues and cases*. London: Routledge.
63. Hall C.M., (1999), Tourism and the environment: problems, institutional arrangements and approaches. In: C.M. Hall and S.J. Page, Editors, *Tourism in South and South-East Asia: critical perspectives*, Butterworth-Heinemann, Oxford, pp. 94-103.
64. Hall C.M.. (1998), *Introduction to tourism: development dimensions and issues* (3rd ed.), Addison Wesley Longman, South Melbourne.
65. Hall C.M. and Page S. (1999), *The geography of tourism and recreation* (1st ed.), Routledge, London.
66. Hall CM, McArthur S. (1998), *Integrated heritage management*. London: Stationery Office.
67. Hall J.A. and Braithwaite R., (1990), Caribbean cruise tourism: a business of transnational partnerships. *Tourism Management* **11** 4, pp. 339-347.
68. Hall CM, Johnston M, editors. (1995), *Polar tourism: tourism in Arctic and Antarctic regions*. Chichester: Wiley.
69. Hall C.M.. (1994), *Tourism in the Pacific Rim: development, impacts and markets* (1st ed.), Longman Cheshire, South Melbourne.
70. Hall CM. 1996, Environmental impact of tourism in the Pacific. In: Hall CM, Page S. editor. *Tourism in the Pacific: issues and cases*. London: Routledge, p. 65-80.
71. Hall C.M. and Jenkins J.M.. *Tourism and public policy*, Routledge, London (1995).
72. Hall Michael "Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier?" Vol.44, Issues 9-10, (2001) pp.601-648

73. Hanna N. and Wells S., Sea sickness. *In Focus (Tourism Concern)* **5** (1992), pp. 4-6.
74. Heeley J., (1981), Planning for tourism in Britain. *Town Planning Review* **52**, pp. 61-79.
75. Hicks J.R., (1946), *Value and Capital*, Second Edition, Oxford University Press.
76. Holub H.W. - Schnabl H., (1982) *Input-Output-Rechnung: Input-Output-Tabellen. Eine Einfuhrung*, Munchen-Wien
77. Hopley D, van Woesik R, Hoyal DCJD, Rasmussen CE, Steven ADL. (1993), *Sedimentation resulting from road development*, Cape Tribulation Area. Great Barrier Reef Marine Park Authority Technical Memorandum 24, Great Barrier Reef Marine Park Authority, Townsville.
78. Hudson B., (1996), Paradise lost: a planner's view of Jamaican tourist development. *Caribbean Quarterly* **42** 4, pp. 22-31.
79. Hawkins J.P. and Roberts C.M., (1994), The growth of coastal tourism in the Red Sea: present and future effects on coral reefs. *Ambio* **23** 8, pp. 503-508.
80. *Input-Output Analysis: Applications to the Assessment of the Economic Impact of Tourism* (1993), Chapter 10, VNR's *Encyclopedia of Hospitality and Tourism*, New York: Van Nostrand Reinhold
81. International Accounting Standards Board, *International Accounting Standards 2002*. Grand Thonrton I.F.R.S.
82. International Accounting Standards Committee, *Official website:www.iasc.uk.org*
83. International Publications ltd. (1999) *Greek Travel Pages GUIDE*. Athens
84. International Cruise Market Monitor (2000), Volume 6. Wild International Ltd. London
85. ISL Bremen (2000) *Shipping Statistics and Market Review*, Bremen.
86. Katz J.Arnold and Peskin Janice, (1980) "The Value of Services Provided by the Stock of Consumer Durables, 1947-77: An Opportunity Cost Measure," *Survey* 60, pp. 22-31.
87. Kehoe J. Timothy (1996) *Social Accounting Matrices and Applied General Equilibrium Models*, Working Paper 563, Federal Reserve Bank of Minneapolis
88. Kelleher G., Management of the Great Barrier Reef Marine Park. *Australian Parks and Recreation* **23** 5 (1987), pp. 27-33.

89. Kenchington R.A., (1991), Tourism development in the Great Barrier Reef Marine Park. *Ocean and Shoreline Management* **15**, pp. 57-78.
90. Kennedy P. A, (1993) *Guide to Econometrics*, Cambridge, Massachusetts, The MIT Press,
91. Keys N., (1987), Shark Bay: looking beyond piecemeal planning. *Habitat Australia* **15** 5, pp. 16-18.
92. Kim S. and Kim Y., (1996), Overview of coastal and marine tourism in Korea. *Journal of Tourism Studies* **7** 2, pp. 46-53.
93. Kudu D.Therole, (1992), Activities of the Tourism Council of the South Pacific, particularly in relation to ecotourism development. In: Hay JE, editor. *Ecotourism business in the Pacific: promoting a sustainable experience, Conference Proceedings*. Auckland: Environmental Science, University of Auckland, p. 154-160.
94. Kuji T., (1991), The political economy of golf. AMPO. *Japan-Asia Quarterly Review* **22** 4, pp. 47-54.
95. Lagarigue P., (1988), L'exportation des techniques d'aménagement littoral. *Espaces* **90**, pp. 30-32.
96. Lagos D., (1999) *Exploratory forecasting methodologies for tourism demand*, EKISTICS, V. 394-396.
97. Lagos D., Diakomihalis M. (2005) "Possibilities for a Greek Tourism Satellite Account development" *1st International Tourism Conference*, TEI of Patras
98. Lapierre J., Meis S., Joisce J., "A Case Study of a New Tool for Measuring Tourism's Economic Contribution".
99. Lehmann Donald R , (1989), *Market Research and Analysis*", Boston MA
100. Leontief W., (1951) *The Structure of American Economy, 1919-1939*. New York: Oxford University Press.
101. Lekakou M.B., Pallis A., Papadopoulou M.N. (2003) «Plain cruising? The state of the cruise industry in Greece and E.U. Policy Development», *Proceedings of International Association of Maritime Economics Conference*, p.p. 346-361, Ismir 2004
102. Lekakou M.B., Xydeas E., Stefanidaki E. (2004) "Cruise Industry and Regional Economies. The Case of Piraeus" *Proceedings of International Association of Maritime Economics Conference*, CD Rom, Cyprus, 2005
103. Lowyck E., Wanhill S.R.C., (1992) *Regional Development and Tourism within the European Community*, Recreation and Hospitality Management, Vol.4

104. Lundberg Donald, Krishnamoorthy M., Stavenga Mink, (1995) *Tourism Economics*, N.Y.
105. Maher Denis, (2000), *Marine Tourism and Leisure*, Department of the Marine and Natural Resources, Ireland
106. Mankiw Gregory N., (2002) *Macroeconomics*, Worth Publishers Inc. N.Y.
107. Marsh J. and Staple S., Cruise tourism in the Canadian Arctic and its implications. In: C.M. Hall and M.E. Johnston, Editors, *Polar tourism: tourism in the Arctic and Antarctic regions*, Wiley, Chichester (1995), pp. 63-72.
108. Marti B.E. (2004), Trends in world and extended-length cruising (1985-2002), "Marine Policy", Vol. 28 (3), pp 199-211.
109. Mathieson, Alister, Wall, Geoffrey, (1987), *Tourism: Economic, Physical & Social Impacts*, London
110. Mescon Timothy S., Vozikis George S., (1985), *The economic impact of tourism at the port of Miami*, p.p.515-528
111. Medio D., Ormond R.F.G. and Pearson M., (1997), Effects of briefings on rates of damage to corals by SCUBA divers. *Biological Conservation* **79** 1, pp. 91-95.
112. Miller M.L. and Auyong J., (1991), Coastal zone tourism: a potent force affecting environment and society. *Marine Policy* **15** 2, pp. 75-99.
113. Miller M., (1993), The rise of coastal and marine tourism. *Ocean & Coastal Management* **21** 1-3, pp. 183-199.
114. Milne S., (1990), The impact of tourism development in small Pacific Island states. *New Zealand Journal of Geography* **89**, pp. 16-21.
115. Milne S.S., (1990), *The impact of tourism development in small Pacific Island states*. New Zealand Journal of Geography 89.
116. Milne S.S., (1987), *Differential Multipliers*. Annals of Tourism Research 14.
117. Minerbi L., (1992), *Impacts of Tourism Development in Pacific Islands*. Greenpeace Pacific Campaign, San Francisco.
118. McIntosh R., Goeldner Charles R., (1986), *Tourism: Principles, Practices, Philosophies*, John Wiley & Sons Inc., New York.
119. Nations Unies, (1976) *La planification et le développement de l'industrie touristique dans la région de la C.E.E. – Dubrovnik, 13-18 Oct. 1975*, New York

120. National Oceanic and Atmospheric Administration. (1997), *1998 year of the ocean-coastal tourism and recreation*. Discussion paper, National Oceanic and Atmospheric Administration, Washington, DC.
121. Nijkamp P, Verdonkschot S. (1995), Sustainable tourism development: a case study of Lesbos. In: Coccossis H, Nijkamp P, editors. *Sustainable tourism development*. Aldershot: Avebury,. p. 127-158.
122. OCDE (1991), *Manuel sur les comptes économiques du tourisme de l'OCDE*, OCDE, Paris
123. OECD (2000), *Measuring the Role of Tourism in OECD Economies*, The OECD manual on tourism satellite accounts and employment, France.
124. Opaschowski, H.W. (1997), *Tourism in the era of experience, Cruise & Ferry GUIDE*, Publ. ShipPax Info. Sweden
125. Orams M.B., (1995), A conceptual model of tourist-wildlife interaction: the case for education as a management strategy. *Australian Geographer* **27** 1, pp. 39-51.
126. Orams M.B., (1997), The effectiveness of environmental education: can we turn tourists into greenies? *Progress in Tourism and Hospitality Research* **3**, pp. 295-306.
127. Orams M., (1999), *Marine tourism: development, impacts and management*, Routledge, London.
128. Partain BR, Hopley D. (1990), *Sedimentation resulting from road development, Cape Tribulation Area*. Great Barrier Reef Marine Park Authority Technical Memorandum 21, Great Barrier Reef Marine Park Authority, Townsville.
129. Pearce D.G., (1988), The spatial structure of coastal tourism: a behavioural approach. *Tourism Recreation Research* **13** 2, pp. 11-14.
130. Peisley T. (2003), *Global Changes in the Cruise Industry 2003-2010*. Research report, Seatrade.
131. Poder Ejecutivo Federal (1995a), *Plan Nacional de Desarrollo* (National Development Plan) 1995-2000.
132. Poder Ejecutivo Federal (1995b), *Programa de Desarrollo del Sector Turismo* (Development Programme for the Tourism Sector) 1995-2000.
133. Pollard J. (1995), Tourism and the environment. In: Breathnach P, editor. *Irish Tourism Development*. *Geographical Society of Ireland*, Maynooth, p. 61-77.
134. Pyatt G. and Round J., (1985) *Social Accounting Matrices: A Basis for Planning*. Washington DC: The World Bank Press.

135. Rethinking Tourism Project. EPA solicits public input on cruise ship discharges—EPA Water News. Rethinking Tourism Project Electronic Newsletter, August 29.
136. Ritter W. and Schafer C., (1998), Cruise-tourism: a chance of sustainability. *Tourism Recreation Research* **23** 1, pp. 65-71.
137. Romeril M., (1988), Coastal tourism and the Heritage Coast programme in England and Wales. *Tourism Recreation Research* **13** 2, pp. 15-19.
138. Roehl W.S. and Ditton R.B., (1993), Impacts of the offshore marine industry on coastal tourism: the case of Padre Island National Seashore. *Coastal Management* **21** 1, pp. 75-89.
139. Ryan W.J.I., (1962), *Price Theory*, 3rd Edition, Macmillan & Co Ltd London
140. Sebbar Hassan, (2001) *The Tourism Satellite Account: A new approach or extension to Input-Output Tables*, Enzo Paci Papers, Vol.1, WTO, Madrid.
141. Sen Huseyin (1996) *Social Accounting Matrix and its Implications for Macroeconomic Planning*, Development Project Planning Center, Bradford University, Bradford, UK
142. Sinclair, M. T., and Sutcliffe C.M.S., (1978) *The First Round of the Keynesian Income Multiplier*. *Scottish Journal of Political Economy*, 25
143. Sinclair, M. T., and Sutcliffe C.M.S., (1982) *Keynesian Income Multipliers with First and Second Round Effects: An application to Tourism Expenditure*. *Oxford Bulletin of Economics and Statistics*, 44
144. Singh S., (1999), On tourism in Goa—NGOs can make a difference. *Tourism Recreation Research* **24** 2, pp. 92-94.
145. Sleeman J.F., (1953), *British Public Utilities*, Pitman, London.
146. Smith R.A., (1994), Planning and management for coastal eco-tourism in Indonesia: a regional perspective. *Indonesian Quarterly* **22** 2, pp. 148-157.
147. Smith L. J., Stephen (2000,) *Measurement of tourism's economic impacts*, Science Direct – *Annals of Tourism Research* Vol.27.
148. Statistics Finland (1998), *Finnish Travel*. Statistics Finland (1998), *National Accounts*
149. Statistics New Zealand (1999), *Tourism Satellite Account 1995*
150. Statistics New Zealand, *New Zealand Tourism Satellite Accounts 1997–2002*

151. Statistics Sweden (1995), *Tourism Satellite Account for Sweden 1992-1993*, Jonas Nordstrom
152. Statistiska Centralbyran (1994), *Turistnaringen i Sverige, turistsatellittrakenskaper for 1994 samttidserie 1990-1994.*
153. Statistiska Centralbyran (1996), *Turistnaringen i Sverige, turistsatellittrakenskaper for 1996 samt tidserie 1990-1996.*
154. Stigler J., (1950), "The Development of Utility Theory", *Journal of Political Economy*, vol LVIII.
155. Stone R., (1985), *The Disaggregation of the Household Sector in the National Accounts. In Social Accounting Matrices: A Basis for Planning, G.Pyatt and J Round, eds., Washington DC: The World Bank Press*
156. Stopford Martin, (1999), *Maritime Economics*, 2nd Edition, London
157. Subramanian S. and Sadoulet E.,(1990) *The Transmission of Production Fluctuations and Technical Change in a Village Economy: A Social Accounting Matrix Approach.* The Journal of Economic Development and Cultural Change 39 (1)
158. Sugiyarto Guntur, Blake Adam and Sinclair M. Thea, (2003), *Tourism and globalization Economic Impact in Indonesia*, p.p. 683-701
159. *The Cruise Industry 2003 Economic Survey in the USA*, International Council of Cruise Lines
160. The Danish Tourist Board (1998), *Turismens Okonomiske betydning nationalt og regionalt 1996* (The Economic Importance of Tourism at National and Regional Levels - 1996).
161. The Danish Tourist Board (1999), *Turismens Okonomiske betydning nationalt og regionalt -opdatering 1998* (The Economic Importance of Tourism at National and Regional Levels -Update 1998).
162. *The Detailed Input-Output Structure of the U.S. Economy*, (1992) U.S. Government Printing Office
163. *The Economic Impact of Tourism in Hawaii:1970 to 1980*, (1992) Research Report 1983-92, *The State of Hawaii Data Book*
164. *The State of Hawaii Data Book*, 1992
165. *The WTTC Report- 1992 Complete Edition*, (1993), World Travel & Tourism Council, London, U.K.
166. Thorbecke E. (1985), *The Social Accounting Matrix and Consistency-Type Planning Model In Social Accounting Matrices: A Basis for Planning*, G.Pyatt and J Round, eds., p.p 207-256. Washington DC: The World Bank Press

167. Tzannatos E., (1999), "Cruise Ships: a fleet in transition", *International Conference-21st Century Cruise Ships*, London
168. Tooley Melissa S., (1995), *Incentives and Rate of Return for Travel Surveys*, University of Arkansas
169. Tosun Cevat, (2002), *Host perceptions of impacts: A Comparative Tourism Study*, Mustafa Kemal University, Turkey, p.p. 231-253
170. Taïeb G. and Verdière V., (1990), L'émergence touristique. *Espaces* **104**, pp. 43-48.
171. Tourism Council of the South Pacific. (1988), Nature legislation and nature conservation as a part of tourism development in the Island Pacific: a report covering Cook Islands, Fiji, Kiribati, Niue, Papua New Guinea, Solomon Islands, Tonga, Tuvulu, Vanuatu and Western Samoa. Tourism Council of the South Pacific, Suva.
172. Tisdell CA, editor. (1988), *Marine pollution and tourism: studies of the ASEAN/North Australian situation and relevant economic issues*. Newcastle: University of Newcastle.
173. United Nations Environment Programme, World tourism Organization, Foundation for Environmental Education in Europe. (1996), *Awards for improving the coastal environment: the example of the blue flag*, United Nations Environment Programme, Paris; World Tourism Organization, Madrid; and Foundation for Environmental Education in Europe, Kobenhavn, Denmark.
174. University of Umea (1993), *Satellitrdkenskaper for besokndringen i Sverige 1991*, Johan Lunsberg.
175. UPER (1998) Mediterranean Action Plan: The Blue Plan.
176. Varvaressos S, (1987) *Le tourisme en Grèce, Problématique, étude du marche, structure du produit, impact économique, tendances futures*, Thèse de Doctorat, Université Paris VIII.
177. Vallega A., (1994), Mediterranean action plan - which futures? *Ocean & Coastal Management* **23**, pp. 271-279.
178. Velissariou Efstathios (1999), *Tourismus und Wirtschaft - Bilanz der ökonomischen Entwicklung*, Bensberger Protokolle Nr. 93, Thomas Morus Akademie, Bensberg, Deutschland.
179. Venetopoulos T. (1997), "Marine Tourism: Yachting Sailing on the Rise", *Hermes No. 10, Publ. Athens News Agency*.
180. Visser N. and Njuguna S., (1992), Environmental impacts of tourism on the Kenya coast. *Industry and Environment* **15** 3/4, pp. 42-52.
181. Wagner J. E., (1997) Estimating the Economic Impacts of Tourism. *Annals of Tourism Research Vol.24*, p.p.592-608

182. Wanhill S. R. C., (1988) Tourism Multipliers and Capacity Constrains. *Service Industries Journal*, 8
183. Warner J., (1999), North Cyprus: tourism and the challenge of non-recognition. *Journal of Sustainable Tourism* **7** 2, pp. 128-145.
184. Webe S. and Mikacic V., (1994), *The importance of market research in planning the development of nautical tourism in Croatia Turizam* **42** 5/6
185. Webe S. and Mikacic V., (1994), Vaznost trzisnog istrazivanja za planiranje razvoja nautickog turizma u hrvatskoj (The importance of market research in planning the development of nautical tourism in Croatia). *Turizam* **42** 5/6, pp. 71-74.
186. White A.T., Barker V. and Tantrigama G., (1997), Using integrated coastal management and economics to conserve coastal tourism resources in Sri Lanka. *Ambio* **26** 6, pp. 335-344.
187. Wild G., Dearing J. (2000), Development of and prospects for cruising in Europe, *Maritime Policy & Management*, Vol. 27, pp 315-333.
188. Wilks J. and Atherton T., (1994), Health and safety in Australian marine tourism: a social, medical and legal appraisal. *Journal of Tourism Studies* **5** 2, pp. 2-16.
189. Wild G.P. (2000), "Development of and prospects for cruising in Europe", *Marit. Pol. Mgmt. Vol. 27*.
190. Wong P.P., (1986), Tourism development and resorts on the east coast of Peninsular Malaysia. *Singapore Journal of Tropical Geography* **7** 2, pp. 152-162.
191. Wong P.P., (1990), Coastal resources management: tourism in peninsular Malaysia. *ASEAN Economic Bulletin* **7** 2, pp. 213-221.
192. Wong PP, editor. (1993), Tourism vs. environment: the case for coastal areas, *GeoJournal Library*, vol. 26. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers Group,.
193. Wood R.E., (2000), Caribbean cruise tourism. Globalization at sea. *Annals of Tourism Research* **27** 2, pp. 345-370.
194. World Tourism Organization (1986), *Tourism's place in the Input-Output, Tables of the National Economy*. Madrid
195. World Travel & Tourism Council, (2004), Greece: Travel Tourism Forging Ahead
196. Wrangham R., (1999), Management or domination? Planning tourism in the Banda Islands, Eastern Indonesia. *International Journal of Contemporary Hospitality Management* **11** 2/3, pp. 111-115.

197. W.T.T.C., (1995) "Travel and Tourism. A new economic perspective. The 1995 W.T.T.C. Report.
198. W.T.T.C., (2004) "Greece Travel & Tourism Forging Ahead: The 2004 Travel & Tourism Economic Research"
199. WTO, (1999) *Tourism Satellite Account (TSA) -the Conceptual Framework*, WTO, Madrid.
200. Zacharatos G. (1984) *Tourismus und Wirtschaftsstruktur – Dargestellt am Beispiel Griechenlands*, Frankfurt.
201. Zhou D., Yanagida J., Chakravorty U., Leung P.S. (1997) *Estimating Economic Impacts from Tourism*, Annals of Tourism Research, Vol.24 No1

ΆΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ & ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Business Research & Economic Advisors (2004) *The Contribution of the North American Cruise Industry to the U.S Economy in 2003*, Pennsylvania, USA
2. Cruise Line International Association, Destination Analysis 2001 - 2005
3. Louis Public Company Limited, Συνοπτικές Ενδιάμεσες Οικονομικές Καταστάσεις: Εξαμηνία που έληξε 30 / 6 / 2004
4. Louis Public Company Limited, Συνοπτικές Ενδιάμεσες Οικονομικές Καταστάσεις: Τριμηνία που έληξε 31 / 3 / 2005
5. www.eot.gr/
6. www.travel.com
7. www.traveldailynews.gr
8. www.travelling.gr/aegean
9. www.Travelling.gr/
10. www.list2000.com.tr/travel
11. www.hellenic-charters.gr
12. www.sciencedirect.com
13. www.info@thecruiseoutlet.com
14. www.cordis.lu/greece
15. www.clia/Cruise Industry Overview.ht

16. www.grethead.com
17. www.ngto.gr
18. www.allmedia.gr
19. http://unescap.org/tctd/rpt_int.htm
20. http://www.yoto98.noaa.gov/yoto/meeting/tour_rec_316.html
21. www.in.gr
22. www.iasc.uk.org
23. www.gtinet.org
24. www.naftemporiki.gr
25. www.reporter.gr
26. www.newspathfinder.gr
27. www.express.gr
28. www.pressreleases.gr
29. www.franchising.gr
30. www.ase.gr
31. www.icap.gr
32. www.allmedia.gr
33. www.economics.gr
34. www.bankofgreece.gr
35. www.mayfloweroceanlines.com