



Κρουαζιέρα: Ένας κλάδος με δυναμικά έσοδα ύψους €2δισ

Παύλος Μυλωνάς
Οικονομικός Σύμβουλος
του Ομίλου της
Εθνικής Τράπεζας
(+30210) 334 1521,
e-mail: pmylonas@nbg.gr

- Η κρουαζιέρα αποτελεί έναν ταχέως αναπτυσσόμενο τομέα, με τους τουρίστες κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο να διπλασιάζονται την τελευταία δεκαετία και να ξεπερνούν τα 20 εκατ. το 2011.
- Βάσει των εκτιμήσεών μας, κινητήριες δυνάμεις αυτής της ανόδου είναι η αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος παγκοσμίως καθώς και η συγκράτηση των τιμών στα πακέτα κρουαζιέρας (κυρίως λόγω οικονομικών κλίμακας).
- Σε αυτή τη διεθνή άνθιση του κλάδου, η Μεσόγειος αναδεικνύεται βασικός προορισμός, καταφέροντας τα τελευταία χρόνια να αυξήσει το μερίδιό της στην παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας (στο 21% το 2009 από 15% το 2004).
- Οι χώρες με την υψηλότερη επισκεψιμότητα στην Ευρώπη είναι η Ιταλία, η Ισπανία και η Ελλάδα – οι οποίες ελκύουν η καθεμιά 2-2,5 εκατ. τουρίστες κρουαζιέρας ετησίως.
- Αν και η Ελλάδα αποτελεί έναν εξαιρετικά ελκυστικό προορισμό κρουαζιέρας, δεν καταφέρνει να απορροφήσει τα τουριστικά έσοδα που της αναλογούν, καθώς τα ελληνικά λιμάνια δεν προτιμώνται ως σημεία εκκίνησης κρουαζιέρας (home ports) λόγω χαμηλής ανταγωνιστικότητας. Η αδυναμία αυτή είναι καίριας σημασίας, καθώς η μέση δαπάνη ανά επιβάτη (από τον ίδιο και από την εταιρεία κρουαζιέρας) είναι της τάξης των €600 στα λιμάνια εκκίνησης και της τάξης των €80 στα λιμάνια διέλευσης (ports-of-call).
- Βάσει του υποδείγματός μας, η διεθνής ζήτηση θα ξεπεράσει τα 30 εκατ. τουρίστες το 2016. Στην περίπτωση που η Ελλάδα διατηρήσει σταθερό το μερίδιό της στην παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας, τα ετήσια έσοδα του κλάδου θα αγγίξουν το €0,9 δισ. το 2016 (από €0,6 δισ. το 2011).
- Η Ελλάδα μπορεί την επόμενη πενταετία να απορροφήσει ακόμα υψηλότερο όφελος – αυτό που πραγματικά της αναλογεί βάσει των φυσικών συγκριτικών της πλεονεκτημάτων - αν αρθούν σημαντικές δομικές στρεβλώσεις. Η πλήρης άρση του καμποτάζ και η υλοποίηση των επενδυτικών προγραμμάτων των λιμανιών είναι κινήσεις προς τη σωστή κατεύθυνση. Ωστόσο, είναι απαραίτητο:
 - ✓ να προωθηθούν οι συμβάσεις παραχώρησης για τη διαχείριση των τερματικών σταθμών και για την κατασκευή βελτιωτικών έργων
 - ✓ να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα σε τομείς όπως οι επισκευές πλοίων και η τροφοδοσία καυσίμων και
 - ✓ να διαμορφωθεί στρατηγική για την ομαλή άφιξη των τουριστών ώστε να αποφευχθούν καθυστερήσεις που αποτρέπουν την ανάπτυξη του κλάδου.
- Στο σενάριο αύξησης του home porting, ώστε τα 2/3 των επιβατών που επισκέπτονται την Ελλάδα να ξεκινούν από ελληνικά λιμάνια, η προαναφερθείσα αύξηση της διεθνούς ζήτησης θα μπορούσε να εκτινάξει τα ετήσια έσοδα από την κρουαζιέρα σε επίπεδο κοντά στα €2 δισ. το 2016 από €0,6 δισ. το 2011.

Διεύθυνση Στρατηγικής και Οικονομικής Ανάλυσης

Αιόλου 86, 10232 Αθήνα, Ελλάδα

<http://www.nbg.gr/Ανακοινώσεις-Εκδόσεις/Δημοσιεύματα-Εκδόσεις/Κλαδικές-Μελέτες>

Φραγκίσκα Βουμβάκη,
(+30210) 334 1549,
e-mail: fvoumv@nbg.gr

Μαρία Σάββα,
(+30210) 334 1646,
e-mail: sava.maria@nbg.gr

Αθανασία Κουτούζου,
(+30210) 334 1528,
e-mail: koutouzou.ath@nbg.gr

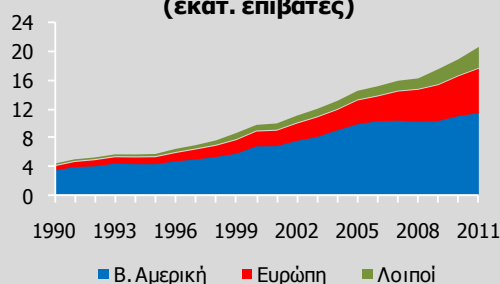
Η κρουαζιέρα είναι ένας ταχέως αναπτυσσόμενος τουριστικός κλάδος διεθνώς. Σε παγκόσμιο επίπεδο, ο αριθμός τουριστών κρουαζιέρας ξεπέρασε τα 20 εκατ. το 2011 (περίπου 2% του συνολικών τουριστικών αφίξεων), σημειώνοντας μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 8% την τελευταία εικοσαετία (σε σχέση με 4% για το συνολικό τουρισμό). Από τη διεθνή αυτή δυναμική, η Ελλάδα μπορεί να απορροφήσει σημαντικά οφέλη λόγω των φυσικών συγκριτικών πλεονεκτημάτων της (γεωγραφικά, ιστορικά και κλιματολογικά). Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι η ανοδική τάση της ζήτησης του κλάδου οδήγησε σε μέση ετήσια αύξηση της τάξης του 15% στην επιβατική κίνηση κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά κατά την τριετία 2009-2011.

1. Η διεθνής αγορά κρουαζιέρας

Η διεθνής ζήτηση προκύπτει σε μεγάλο βαθμό από την αγορά της Βόρειας Αμερικής (Η.Π.Α. και Καναδάς) η οποία αποτελεί χώρα προέλευσης του 60% των επιβατών κρουαζιέρας. Ωστόσο, οι Ευρωπαίοι τουρίστες (προερχόμενοι κυρίως από το Ην. Βασίλειο και τη Γερμανία) κερδίζουν συνεχώς μερίδιο αγοράς (30% το 2011, από 21% το 2000 και 14% το 1990). Επιπλέον, η Ευρώπη ως ήπειρος προέλευσης τουριστών κρουαζιέρας έχει σημαντικά περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης, καθώς οι επιβάτες κρουαζιέρας αποτελούν περίπου το 1,5% του πληθυσμού στις βασικές ευρωπαϊκές αγορές, έναντι 3,3% στην αγορά της Βόρειας Αμερικής (όπου υπάρχει μεγαλύτερη εξοικείωση με τη συγκεκριμένη μορφή τουρισμού και συνεπώς είναι πιο κοντά στο σημείο κορεσμού). Επιπλέον, στο σημείο αυτό είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι οι ασιατικές χώρες (που καλύπτουν το 7% της διεθνούς ζήτησης) έχουν σημαντικό περιθώριο ανάπτυξης τα επόμενα χρόνια, καθώς οι επιβάτες κρουαζιέρας αποτελούν μόνο το 0,04% του πληθυσμού.

Ως απόρροια αυτής της σημαντικής ανόδου της ζήτησης των τελευταίων ετών, το μερίδιο των κλινών σε κρουαζιερόπλοια στις συνολικές τουριστικές κλίνες αυξήθηκε στο 0,9% το 2010 από 0,6% το 2000. Καθώς η πληρότητα και οι ημέρες διανυκτέρευσης είναι υψηλότερες στα κρουαζιερόπλοια σε σχέση με τα ξενοδοχεία, η συνεισφορά στη ζήτηση άγγιξε το 3% το 2010 από 1,9% το 2000. Επιπλέον, λόγω των υψηλότερων εσόδων ανά διανυκτέρευση στην κρουαζιέρα (με την απόκλιση αυτή ωστόσο να συρρικνώνεται διαχρονικά), η συνεισφορά της κρουαζιέρας στις συνολικές τουριστικές εισπράξεις ήταν 3,6% το 2010 από 2,7% το 2000.

Παγκόσμια Ζήτηση Κρουαζιέρας
(εκατ. επιβάτες)



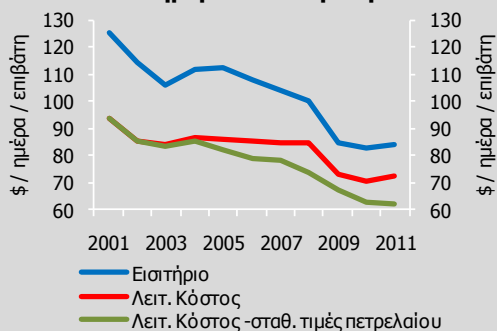
Πηγή: European Cruise Council, PSA, Cruise Market Watch

Βασικά Μεγέθη Παγκόσμιας Κρουαζιέρας 2010

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

Πηγή: UNWTO, G.P. Wild, Cruise Market Watch, ISL Cruise Ship register, Δελτία εταιρειών κρουαζιέρας, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

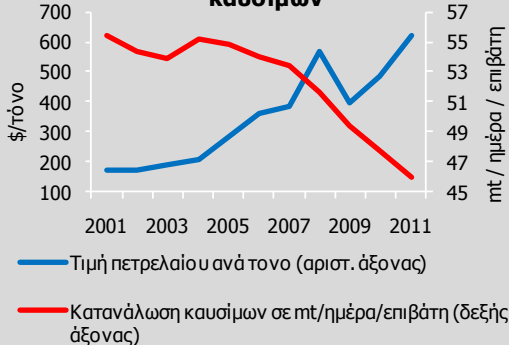
Έσοδα και Κόστος Κρουαζιέρας ανά ημέρα ανά επιβάτη*



* Αποπληθωρισμένες τιμές

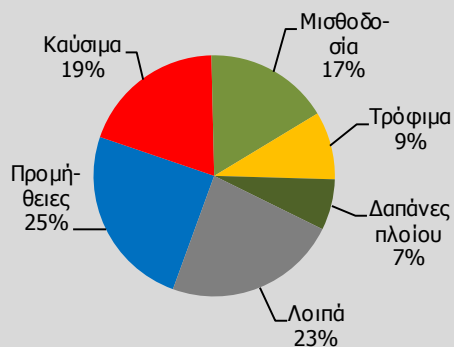
Πηγή: Ετήσια Δελτία εταιρειών κρουαζιέρας, Εκτιμ. ΕΤΕ

Κόστος και κατανάλωση καυσίμων



Πηγή: Ετήσια Δελτία εταιρειών, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

Σύνθεση Κόστους Κρουαζιέρας 2011



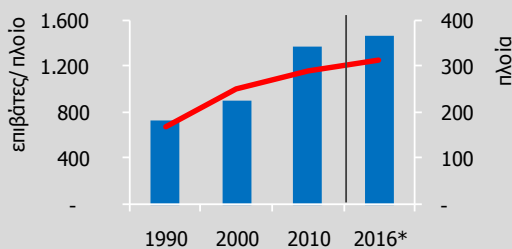
Πηγή: Ετήσια Δελτία εταιρειών

Βασικές κινητήριες δυνάμεις αυτής της ανόδου είναι η αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος παγκοσμίως καθώς και η πτωτική πορεία σε σχετικούς όρους των τιμών που προσφέρονται στα πακέτα κρουαζιέρας. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις μας, ο διπλασιασμός της διεθνούς ζήτησης για κρουαζιέρα την τελευταία 15ετία οφείλεται κατά 60% στην πτώση των τιμών κρουαζιέρας σε σχέση με τις τιμές των ξενοδοχείων (πτώση σχετικής τιμής κατά 35% το 2010 έναντι του 1995) και κατά 40% στην άνοδο του κατά κεφαλήν εισοδήματος σε σταθερές τιμές διεθνώς (αυξήθηκε κατά 22% στο αντίστοιχο διάστημα).

Η συγκράτηση των τιμών κρουαζιέρας επιτεύχθηκε σε μεγάλο βαθμό λόγω οικονομιών κλίμακας. Η αυξανόμενη ζήτηση για υπηρεσίες κρουαζιέρας καλύφθηκε όχι μόνο μέσω αύξησης του αριθμού των πλοίων αλλά κυρίως μέσω του μεγέθους αυτών. Συγκεκριμένα, η διεθνής αγορά κρουαζιέρας το 2010 εξυπηρετήθηκε από 290 πλοία με μέση χωρητικότητα 1.400 επιβατών (έναντι 250 πλοίων μέσης χωρητικότητας 900 επιβατών το 2000) και μέση ηλικία τα 18 έτη. Η προσφορά του κλάδου είναι συγκεντρωμένη σε μεγάλο βαθμό σε δύο εταιρείες (Carnival και Royal Caribbean Cruises) στις οποίες αντιστοιχεί το 1/2 του στόλου σε όρους αριθμού πλοίων. Ωστόσο, καθώς τα πλοία τους είναι νεότερα (11 ετών κατά μέσο όρο) και μεγαλύτερα (της τάξης των 2.000 επιβατών), οι δύο αυτές εταιρείες συγκεντρώνουν το 70% της χωρητικότητας της διεθνούς αγοράς, έχοντας ισχυρή παρουσία σε Αμερική και Ευρώπη.

Στα στοιχεία κόστους των δύο αυτών μεγαλύτερων εταιρειών κρουαζιέρας αποτυπώνεται η επίδραση των οικονομιών κλίμακας που επιτεύχθηκαν από την αναδιάρθρωση του στόλου. Αναλυτικότερα, το ημερήσιο λειτουργικό κόστος (εξαιρώντας το κόστος καυσίμων) έχει παραμείνει σταθερό κοντά στα \$115/επιβάτη την τελευταία δεκαετία. Σε αποπληθωρισμένους όρους, αυτό μεταφράζεται σε μείωση κατά 30%. Από την άλλη πλευρά, παρά τη βελτίωση στην αποτελεσματικότητα (όπως αποτυπώνεται στην χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμου ανά επιβάτη), η κάθετη αύξηση των τιμών πετρελαίου έχει οδηγήσει σε αύξηση του ημερήσιου κόστους καυσίμου στα \$30/επιβάτη το 2011 από \$10/επιβάτη το 2001. Ως αποτέλεσμα, το μερίδιο των καυσίμων στο συνολικό λειτουργικό κόστος αγγίζει το 20% το 2011 από 9% το 2001. Παρόλα αυτά, οι εταιρείες κρουαζιέρας απορρόφησαν την αύξηση

Παγκόσμιος Στόλος Κρουαζιέρας



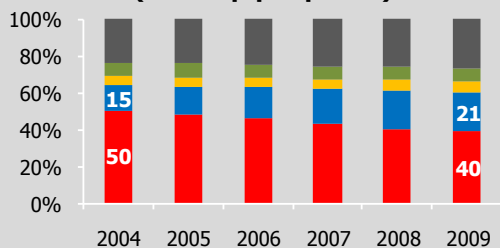
■ μέση χωρητικότητα σε επιβάτες (αριστερός άξονας)
 — αριθμός πλοίων (δεξιά άξονας)

Πηγή: ISL Cruise Register, Εκτιμήσεις ECC

του κόστους πετρελαίου και πέρασαν σχεδόν πλήρως στους επιβάτες την μείωση σε πραγματικούς όρους του λοιπού λειτουργικού κόστους. Έτσι, το ημερήσιο εισιτήριο ανά επιβάτη παρέμεινε κοντά στα \$170 καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας (σε αποπληθωρισμένους όρους, μειωμένο κατά 30%).

Σημειώνεται ότι η τάση κατασκευής πλοίων μεγαλύτερης χωρητικότητας αναμένεται να συνεχιστεί, δεδομένου ότι υπάρχουν παραγγελίες για 24 νέα πλοία στο διάστημα 2012-2016, μέσης χωρητικότητας 2.800 επιβατών. Συνεπώς, η επίδραση των οικονομιών κλίμακας αναμένεται να συνεχισθεί και ως συνεπακόλουθο η δυνατότητα για συγκράτηση των τιμών.

Προορισμοί Κρουαζιέρας (κατανομή επιβατών)



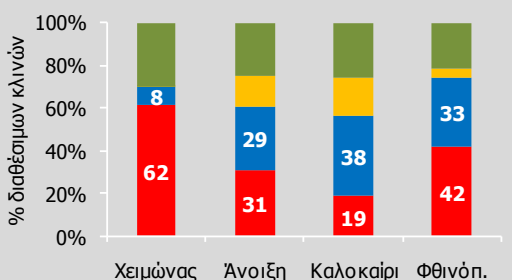
■ Καριβική/Μπαχάμες ■ Μεσόγειος
 ■ Βόρεια-Δυτική Ευρώπη ■ Μεξικό
 ■ Λοιπά

Πηγή: Republic of South Africa / Cruise Industry News

Οι βασικότεροι προορισμοί κρουαζιέρας είναι η Καριβική και η Μεσόγειος, που συγκεντρώνουν διαχρονικά περισσότερο από το 60% των επιβατών κρουαζιέρας. Αξίζει να σημειωθεί ότι την τελευταία πενταετία το μερίδιο της Μεσογείου αυξάνεται, φθάνοντας το 21% το 2009 (έναντι 15% το 2004). Το αντίθετο συμβαίνει με την Καριβική (40% το 2009, από 50% το 2004), η οποία ωστόσο παραμένει ο δημοφιλέστερος προορισμός κρουαζιέρας, προσελκύοντας κυρίως επιβάτες από την Αμερική. Οι δύο αυτοί προορισμοί εμφανίζουν ορισμένες διαφορές:

- Κατ' αρχάς, η ανάπτυξη του στόλου κρουαζιέρας στις δύο περιοχές χαρακτηρίζεται από εποχικές διακυμάνσεις. Συγκεκριμένα, η Μεσόγειος συγκεντρώνει μεγαλύτερο ποσοστό της διαθέσιμης χωρητικότητας κατά τους θερινούς μήνες (της τάξης του 40%, έναντι κάτω του 20% στην Καριβική). Η Καριβική προτιμάται ως προορισμός τους υπόλοιπους μήνες του έτους, με υψηλότερο μερίδιο το χειμώνα (άνω του 60%), όταν η Μεσόγειος σημειώνει τη χαμηλότερη επίδοσή της (μερίδιο κάτω του 10%).
- Επιπλέον, η μέση κρουαζιέρα διαρκεί λιγότερο από μία εβδομάδα στην Καριβική, ενώ μπορεί να φτάσει και τις δύο εβδομάδες στη Μεσόγειο.

Εποχικότητα Κρουαζιέρας: Κατανομή δυναμικότητας



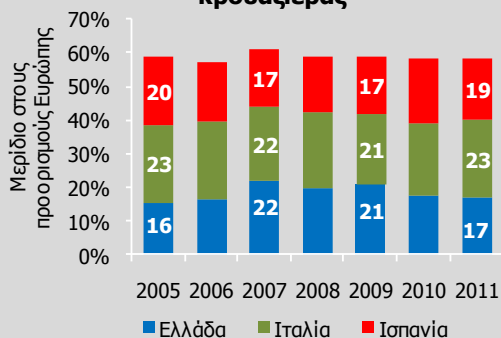
■ Λοιπά ■ Λοιπή Ευρώπη ■ Μεσόγειος ■ Καριβική

Πηγή: World Tourism Organisation, Εκτιμήσεις ETE

2. Η ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας

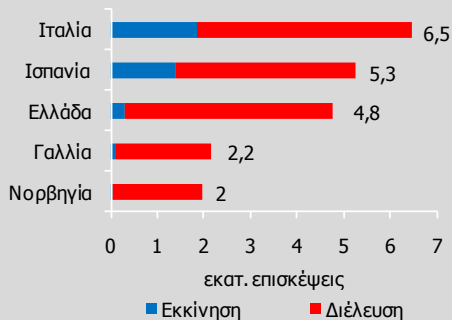
Εστιάζοντας στην ευρωπαϊκή αγορά, το 2011 δραστηριοποιήθηκαν έως και 200 κρουαζιερόπλοια (60% της παγκόσμιας δυναμικότητας) με μέση χωρητικότητα 1.200 επιβατών. Η Μεσόγειος συγκέντρωσε περίπου το 75% των επιβατών που επέλεξαν ευρωπαϊκό προορισμό,

Επισκέψεις τουριστών σε Ευρωπαϊκούς προορισμούς κρουαζιέρας



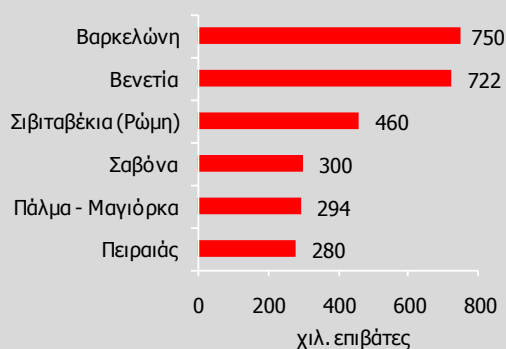
Πηγή: European Cruise Council

Βασικές Ευρωπαϊκές Χώρες Προορισμού Κρουαζιέρας 2011



Πηγή: European Cruise Council, Υπολογισμοί ΕΤΕ

Κορυφαία Μεσογειακά Λιμάνια Εκκίνησης Κρουαζιέρας (2011)



Πηγή: European Cruise Council

ενώ οι υπόλοιποι μοιράστηκαν μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Ατλαντικού. Αξίζει να σημειωθεί ότι σχεδόν το 1/2 των επιβατών κρουαζιέρας στη Μεσόγειο προέρχεται από την αγορά της Βόρειας Αμερικής (Η.Π.Α. και Καναδάς), ενώ οι Ευρωπαίοι που ταξιδεύουν στη Μεσόγειο προέρχονται κυρίως από το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιταλία (10% των επιβατών η κάθε μία στη συνολική μεσογειακή ζήτηση).

Οι χώρες με τη υψηλότερη επισκεψιμότητα είναι η Ιταλία, η Ισπανία και η Ελλάδα, οι οποίες συγκεντρώνουν διαχρονικά το 60% των επισκέψεων ευρωπαϊκής κρουαζιέρας. Συγκεκριμένα, σε καθεμία από αυτές τις 3 μεσογειακές χώρες αντιστοιχούν 5-6,5 εκατ. επισκέψεις τουριστών κρουαζιέρας ετησίως. Καθώς κάθε τουρίστας επισκέπτεται 2-3 λιμάνια ανά χώρα, η κάθε χώρα ελκύει περίπου 2-2,5 εκατ. τουρίστες κρουαζιέρας. Το μέγεθος αυτό αντιστοιχεί στο 11% του συνολικού αριθμού τουριστών εξωτερικού που επισκέπτονται την Ελλάδα (2 εκατ. επιβάτες κρουαζιέρας και 16 εκατ. λοιπές αφίξεις). Το αντίστοιχο ποσοστό είναι κοντά στο 6% για την Ιταλία και στο 4% για την Ισπανία.

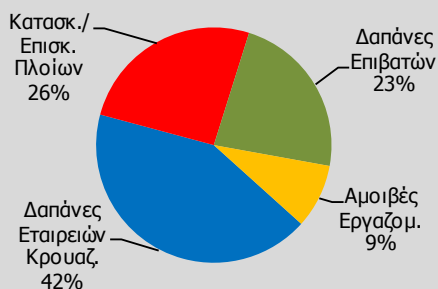
Ενώ η Ελλάδα υπερτερεί σε όρους διελεύσεων¹, καταλαμβάνει την τρίτη θέση (μετά την Ιταλία και την Ισπανία) ως προς τις συνολικές επισκέψεις επιβατών κρουαζιέρας (δείτε γράφημα). Κατά την τριετία 2007-2009, ο αριθμός των επισκέψεων σε ελληνικά λιμάνια προσέγγισε τον αντίστοιχο για τα ιταλικά λιμάνια (προσελκύοντας πάνω από το 1/5 των συνολικών επισκέψεων σε ευρωπαϊκά λιμάνια). Ωστόσο, το αυξημένο μερίδιο αγοράς δεν διατηρήθηκε τα επόμενα έτη, εν μέρει λόγω συνθηκών μη ομαλής λειτουργίας στα ελληνικά λιμάνια.

Η χαμηλή ανταγωνιστικότητα των ελληνικών λιμανιών αντανακλάται και στη χαμηλή χρήση τους ως σημείων εκκίνησης κρουαζιέρας (home porting). Συγκεκριμένα, μόλις το 16% των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέφθηκαν την Ελλάδα ξεκίνησαν από ελληνικό λιμάνι το 2011 (ενώ το αντίστοιχο ποσοστό εκτιμάται κοντά στα 3/4 στην Ιταλία και στην Ισπανία). Σε αυτό το πλαίσιο, ο Πειραιάς καταλαμβάνει την 6^η θέση, με 280 χιλιάδες επιβιβασθέντες επιβάτες.

¹ Η ελκυστικότητα της Ελλάδας ως προορισμός κρουαζιέρας αναγνωρίστηκε με την βράβευση των ελληνικών νησιών (συγκεκριμένα το δρομολόγιο Ρώμη-Ηράκλειο, Σαντορίνη, Μύκονος, Κως) ως ο Καλύτερος Μεσογειακός Προορισμός Κρουαζιέρας για το 2010, μέσω του διεθνούς θεσμού Cruises News Media Group. Η ψηφοφορία έγινε από 150 tour operators και 12.000 επιβάτες, συνυπολογίζοντας κριτήρια όπως: ποιότητα προορισμού, υποδομές λιμανιών, πόλεις, αξιοθέατα, δυνατότητες κοντινών διαδρομών, διατροφή και άλλα.

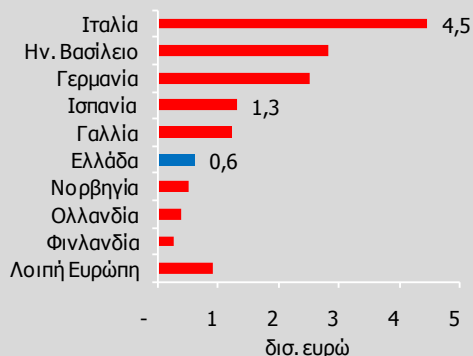
Άμεση συνεισφορά ευρωπαϊκού κλάδου κρουαζιέρας (2011)

Σύνολο= €15 δισ.



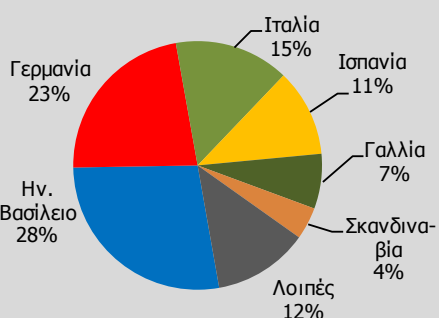
Πηγή: European Cruise Council

Έσοδα από τον ευρωπαϊκό κλάδο κρουαζιέρας (2011)



Πηγή: European Cruise Council

Ζήτηση Ευρωπαίων για Κρουαζιέρα* 2011:



* για προορισμούς εντός και εκτός Ευρώπης

Πηγή: European Cruise Council

Κυρίαρχα λιμάνια εκκίνησης μεσογειακής κρουαζιέρας είναι η Βαρκελώνη και η Βενετία (ελκύνοντας περίπου 750 χιλιάδες επιβάτες το καθένα το 2011).

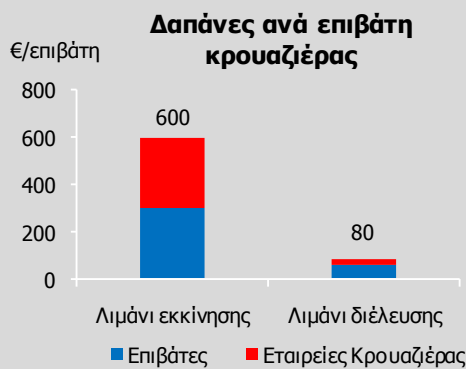
3. Η οικονομική συνεισφορά του κλάδου κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία

Τα άμεσα έσοδα που προκύπτουν από τον ευρωπαϊκό κλάδο της κρουαζιέρας έφτασαν τα €15 δισ. το 2011 (από €8,5 δισ. το 2005). Η Ιταλία συγκεντρώνει το 30% των συγκεκριμένων εσόδων, ενώ 9% αντιστοιχεί στην Ισπανία και μόλις 4% στην Ελλάδα (έσοδα της τάξης των €600 εκατ. που αντιστοιχεί στο 0,3% του ΑΕΠ και στο 5,2% της συνολικής τουριστικής δαπάνης).

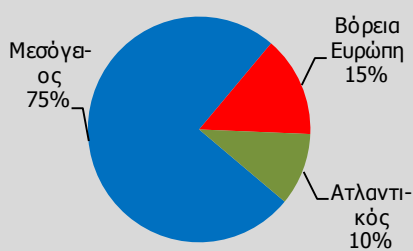
Το γεγονός ότι το όφελος της ελληνικής οικονομίας από το συγκεκριμένο κλάδο είναι σχετικά χαμηλό, παρά την ελκυστικότητα της ως προορισμός κρουαζιέρας (απορροφώντας το 17% των επισκέψεων σε ευρωπαϊκά λιμάνια), αντανακλά σε μεγάλο βαθμό δύο διαρθρωτικά ζητήματα:

- Η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων (η οποία συνεισφέρει το 26% των συνολικών εσόδων του ευρωπαϊκού κλάδου κρουαζιέρας) ουσιαστικά δεν υφίσταται στην Ελλάδα. Η συγκεκριμένη δραστηριότητα πραγματοποιείται κυρίως στην Ιταλία και τη Γερμανία, οι οποίες συγκεντρώνουν το 1/2 των εν λόγω εσόδων, ενώ η Ελλάδα περιορίζεται σε μικροεπισκευές.
- Το χαμηλό μερίδιο των Ελλήνων επιβατών στην ευρωπαϊκή ζήτηση για κρουαζιέρα εντός και εκτός ευρωπαϊκών προορισμών (της τάξης του 1%) περιορίζει τα έσοδα που απορροφά η χώρα μας από τις εταιρείες κρουαζιέρας. Ειδικότερα, το μεγαλύτερο κομμάτι των εσόδων που αποκομίζουν οι ευρωπαϊκές οικονομίες από τις εταιρείες κρουαζιέρας (της τάξης του 35% επί των εταιρικών εσόδων) αφορά δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στις χώρες προέλευσης των επιβατών (π.χ. διαφημίσεις, αμοιβές πρακτορείων, έρευνες αγοράς). Σημειώνεται ότι περισσότερο από το 1/2 της ευρωπαϊκής ζήτησης προκύπτει από το Ην. Βασίλειο και τη Γερμανία.

Η συνολική επίδραση των άνω παραγόντων κρατά την Ελλάδα εκτός δραστηριοτήτων που συνεισφέρουν περίπου το 1/2 των ευρωπαϊκών εσόδων από τον κλάδο της κρουαζιέρας.



Προορισμοί Ευρωπαϊκής Κρουαζιέρας (επιβάτες)



Ωστόσο, πέρα από αυτούς τους διαρθρωτικούς παράγοντες, η Ελλάδα δε καταφέρνει να απορροφήσει ούτε τα τουριστικά έσοδα που της αναλογούν ως μιας από τις πιο δημοφιλείς χώρες-προορισμούς κρουαζιέρας. Συγκεκριμένα, τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν κυρίως λιμάνια διέλευσης (ports-of-call) και όχι λιμάνια εκκίνησης (home ports) και συνεπώς οι δαπάνες των επιβατών αλλά και των εταιρειών κρουαζιέρας που πραγματοποιούνται στη χώρα μας είναι χαμηλές καθώς:

- Οι εταιρείες κρουαζιέρας συνήθως χρησιμοποιούν τα λιμάνια εκκίνησης ως βάσεις από όπου προμηθεύονται καύσιμα, τρόφιμα και λοιπό εξοπλισμό, ενώ πραγματοποιούν και μεγάλο μέρος των επισκευών των πλοίων. Εκτιμάμε ότι η μέση δαπάνη είναι της τάξης των €300 ανά επιβάτη στα λιμάνια εκκίνησης (εκ των οποίων τα 2/3 αφορούν κόστος καυσίμων) έναντι περίπου €20 στα λιμάνια διέλευσης (που αφορούν κυρίως λιμενικά τέλη).
- Παράλληλα, στα λιμάνια εκκίνησης οι επιβάτες πραγματοποιούν δαπάνες διαμονής (καθώς παραμένουν συνήθως τουλάχιστον μία ημέρα πριν ή μετά την κρουαζιέρα), ενώ παράλληλα η χώρα όπου βρίσκεται το λιμάνι εκκίνησης καρπώνεται επιπλέον όφελος μέσω των αεροπορικών εισιτηρίων (φόροι αεροδρομίου και ενδεχόμενα έσοδα σε αεροπορικές εταιρείες της χώρας). Θεωρώντας ότι σχεδόν το σύνολο των επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα φθάνει αεροπορικώς στο λιμάνι εκκίνησης, ενώ το 1/2 πραγματοποιεί μία διανυκτέρευση, εκτιμάμε ότι η μέση δαπάνη ανά επιβάτη στα λιμάνια εκκίνησης είναι της τάξης των €300 (συμπεριλαμβανομένων και λοιπών δαπανών που πραγματοποιούν οι τουρίστες στη χώρα). Από την άλλη πλευρά, οι επισκέψεις των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης έχουν μικρή διάρκεια (της τάξης των 4-6 ωρών). Βάσει ευρωπαϊκών στοιχείων και δικών μας εκτιμήσεων, η μέση δαπάνη ανά επιβάτη είναι της τάξης των €60 και αφορά κυρίως τρόφιμα, τουριστικά είδη, μεταφορές και αξιοθέατα.

Συνεπώς αν οι τουρίστες κρουαζιέρας που τώρα απλά διέρχονται από την Ελλάδα (1,5 εκατ. ετησίως) επέλεγαν κάποιο ελληνικό λιμάνι για να ξεκινήσουν την κρουαζιέρα τους, τα πρόσθετα έσοδα για την Ελλάδα θα ήταν σημαντικά. Ορισμένα από τα άνω έσοδα προκύπτουν άμεσα από τις δαπάνες των επιβατών, ενώ για να

αυξηθούν και οι δαπάνες των εταιρειών κρουαζιέρας απαιτούνται σημαντικές βελτιώσεις υποδομών και υπηρεσιών προς τις συγκεκριμένες εταιρείες. Συγκεκριμένα, αθροίζοντας τις δύο παραπάνω επιδράσεις (€280/επιβάτη + €240/επιβάτη = €520/επιβάτη), τα επιπλέον έσοδα προσεγγίζουν τα €800 εκατ. ετησίως, στην περίπτωση που και τα 1,5 εκατ. τουρίστες κρουαζιέρας ξεκινούσαν από ελληνικά λιμάνια.

4. Ο εγχώριος κλάδος παρουσιάζει σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης

Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα μπορεί να ευνοηθεί τα επόμενα χρόνια μέσω δύο παραγόντων (i) την αύξηση της ζήτησης διεθνώς και (ii) την προώθηση του home porting στα ελληνικά λιμάνια. Υπό αυτές τις προοπτικές, εκτιμήσαμε τρία εναλλακτικά σενάρια για την πορεία της ελληνικής κρουαζιέρας την επόμενη πενταετία:

➤ Σενάριο 1: Αύξηση της διεθνούς ζήτησης

Βάσει του υποδείγματός μας (όπως αναλύθηκε στην πρώτη ενότητα) και υποθέτοντας ότι (i) το κατά κεφαλήν εισόδημα σε σταθερές τιμές διεθνώς θα αυξάνεται με μέσο ρυθμό 2% την επόμενη 5ετία, (ii) οι τιμές της κρουαζιέρας σε ονομαστικούς όρους θα παραμείνουν στα τρέχοντα επίπεδα (καθώς οι οικονομίες κλίμακας αναμένεται να ενταθούν, δείτε σελίδα 3) και (iii) και οι τιμές των ξενοδοχείων σε ονομαστικούς όρους θα συνεχίσουν να αυξάνονται με το μέσο μακροχρόνιο ρυθμό τους (3% ετησίως), εκτιμάμε ότι η διεθνής ζήτηση θα ξεπεράσει τα 30 εκατ. επιβάτες το 2016 (από 20 εκατ. το 2011).

Σε περίπτωση που η Ελλάδα διατηρήσει σταθερό το μεριδίό της στην παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας, μπορεί να επωφεληθεί από την αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης συγκεντρώνοντας 7,5 εκατ. επισκέψεις το 2016, από 5 εκατ. επισκέψεις κ.μ.ο. την τριετία 2009-2011² (που αντιστοιχεί σε αύξηση από 2 εκατ. σε 3 εκατ. επιβάτες). Με βάση την τρέχουσα κατάσταση (16% των επιβατών στην Ελλάδα ξεκινούν την κρουαζιέρα τους από ελληνικά λιμάνια), η αυξημένη κίνηση επιβατών κρουαζιέρας μπορεί να αυξήσει τα ετήσια έσοδα του κλάδου κατά περίπου €300 εκατ. σε ορίζοντα πενταετίας (2,5 εκατ. επιπλέον διελεύσεις με συνεισφορά €80/διέλευση και 200 χιλ. επιπλέον επιβάτες εκκίνησης με

Δυναμική ετήσια διακίνηση επιβατών στον εγχώριο κλάδο κρουαζιέρας



Σενάριο 1: Αύξηση διεθνούς ζήτησης κρουαζιέρας
 Σενάριο 2: Αύξηση ελληνικού home porting
 Σενάριο 3: Αύξηση ζήτησης + home porting

Πηγή: European Cruise Council, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

² Λόγω έντονης μεταβλητότητας στα στοιχεία της ελληνικής κρουαζιέρας, χρησιμοποιούμε την τριετία ως σημείο αναφοράς.

συνεισφορά €600/επιβάτη).

➤ Σενάριο 2: Αύξηση του home porting στα ελληνικά λιμάνια

Δεδομένου ότι οι δαπάνες των επιβατών καθώς και των εταιρειών κρουαζιέρας είναι υψηλότερες στα λιμάνια εκκίνησης έναντι των λιμανιών διέλευσης, η ενίσχυση του ρόλου των ελληνικών λιμανιών ως βάσεις κρουαζιέρας θα έδινε σημαντική ώθηση στα έσοδα του κλάδου. Ακόμα και στην περίπτωση που η διεθνής ζήτηση παραμείνει στα τρέχοντα επίπεδα, η αύξηση του home porting στα ελληνικά λιμάνια θα μπορούσε από μόνη της να αποφέρει σημαντικά έσοδα. Συγκεκριμένα, η επίδραση είναι διπλή: (i) οι δαπάνες ανά επιβάτη είναι υψηλότερες στα λιμάνια εκκίνησης σε σχέση με τα λιμάνια διέλευσης (δείτε σελίδα 6) και (ii) η ανάπτυξη των λιμένων εκκίνησης πιθανότατα θα οδηγήσει και σε αύξηση των επισκέψεων διέλευσης καθώς στις κρουαζιέρες που θα ξεκινούν από Ελλάδα πιθανότατα θα προστεθεί ένας επιπλέον ελληνικός προορισμός (με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι επιβάτες εκκίνησης χωρίς να μειώνονται οι διελεύσεις). Έτσι, με τη διεθνή ζήτηση σταθερή, αν τα 2/3 των επιβατών που επισκέπτονται ελληνικά λιμάνια ξεκινούσαν την κρουαζιέρα τους από την Ελλάδα (από 16% το 2011), τα 2 εκατ. επιβάτες θα αντιστοιχούσαν σε 5,9 εκατ. επισκέψεις και τα συνολικά ετήσια έσοδα θα ξεπερνούσαν τα €1,2 δισ., από €605 εκατ. το 2011 (περίπου 1,1 εκατ. επιπλέον επιβάτες εκκίνησης με συνεισφορά €600/επιβάτη).

➤ Σενάριο 3: Αύξηση της ζήτησης και του home porting

Στην περίπτωση που θα έχουμε παράλληλα αύξηση της διεθνούς ζήτησης (30 εκατ. τουρίστες το 2016) και του home porting σε ελληνικά λιμάνια (τα 2/3 των επιβατών που επισκέπτονται ελληνικά λιμάνια να ξεκινούν από ελληνικό λιμάνι), οι επιβάτες εκκίνησης εκτιμάται ότι θα είναι περίπου 2 εκατ. το 2016 (από 0,3 εκατ. το 2011), ενώ το σύνολο επιβατών (συμπεριλαμβάνοντας και τους επιβάτες εκκίνησης) θα ξεπεράσει τα 3 εκατ. το 2016 (από 2 εκατ. το 2011). Σε αυτή την περίπτωση, το πρόσθετο όφελος προσεγγίζει τα €1,3 δισ. (2,4 εκατ. επιπλέον διελεύσεις με συνεισφορά €80/διέλευση και 1,8 εκατ. επιπλέον επιβάτες εκκίνησης με συνεισφορά €600/επιβάτη), φθάνοντας σε συνολική συνεισφορά της τάξης των €1,9 δισ. το 2016.

Συνοψίζοντας, το πρόσθετο άμεσο ετήσιο όφελος για την ελληνική οικονομία από τον κλάδο κρουαζιέρας μπορεί να φθάσει από €300



Σενάριο 1: Αύξηση διεθνούς ζήτησης κρουαζιέρας

Σενάριο 2: Αύξηση ελληνικού home porting

Σενάριο 3: Αύξηση ζήτησης + home porting

Πηγή: European Cruise Council, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

Επενδυτικό πρόγραμμα ΟΛΠ 2012-2016 - τομέας κρουαζιέρας -

Περιγραφή Έργου	Προϋπολογισμός (€ εκατ.)
Επέκταση νοτίου μετώπου κεντρικού λιμένα	230
Μέσο σταθερής τροχιάς (monorail)	120
Πολιτιστική ακτή	60
Μετατροπή κτιρίου "Παγόδα" σε σταθμό εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας και Ξενοδοχείο 5*	50
Λοιπά	10
Σύνολο	470

Πηγή: Επενδυτικό Πρόγραμμα ΟΛΠ (2012-2016)

εκατ. έως €1,3 δισ. σε ορίζοντα πενταετίας, ανάλογα με το βαθμό αύξησης της ζήτησης και την ανάπτυξη του home porting. Παράλληλα, δεδομένου ότι η τρέχουσα άμεση συνεισφορά των €600 εκατ. αντιστοιχεί σε 12,000 θέσεις εργασίας, η άνω αύξηση των άμεσων εσόδων μπορεί να λειτουργήσει πολλαπλασιαστικά, δημιουργώντας συνολικά 10,000-30,000 νέες θέσεις εργασίας (20,000-40,000 θέσεις το 2016, από 12,000 θέσεις το 2011).

5. Προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει ο ελληνικός κλάδος

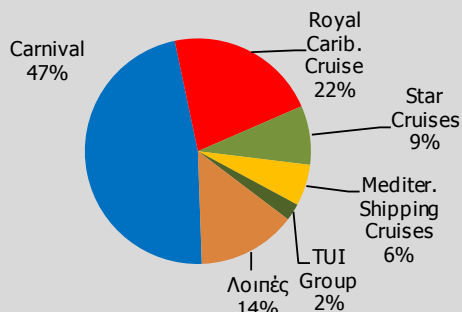
Σε αυτό το σημείο είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι τόσο η ανάπτυξη του home porting όσο και η δυνατότητα των ελληνικών προορισμών κρουαζιέρας να επωφεληθούν από την αύξηση της ζήτησης απαιτούν την ομαλή λειτουργία της αγοράς και δημιουργία των κατάλληλων υποδομών.

Προς αυτή την κατεύθυνση, υπογραμμίζουμε δύο **θετικές ενέργειες**:

- Με ρύθμιση τον Απρίλιο του 2012 προωθήθηκε η πλήρης άρση του καμποτάζ, με αποτέλεσμα να επιτρέπεται στις εταιρείες κρουαζιέρας (με σημαία εντός ή εκτός Ε.Ε.) να πραγματοποιούν κυκλικά δρομολόγια με αφετηρία και τελικό προορισμό ελληνικά λιμάνια. Σημειώνεται ότι αντίστοιχες προσπάθειες είχαν γίνει στο παρελθόν, ωστόσο δεν ήταν αποτελεσματικές λόγω υποχρέωσης των εταιρειών να υπογράφουν συμβάσεις με περιοριστικούς όρους (π.χ. συχνότητα διέλευσης, διάρκεια παραμονής στο λιμάνι, απασχόληση Ελλήνων ναυτικών), τακτική που δεν ακολουθείται στα ανταγωνιστικά λιμάνια της Μεσογείου. Αυτή η υποχρέωση πλέον αποσύρθηκε, καθιστώντας τα ελληνικά λιμάνια περισσότερο ελκυστικά ως λιμάνια εκκίνησης κρουαζιέρας.
- Το επενδυτικό πρόγραμμα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς για την περίοδο 2012-2016 περιλαμβάνει δαπάνες της τάξης των €500 εκατ. που αφορούν τον κλάδο της κρουαζιέρας³. Περίπου το 1/2 αυτών των κονδυλίων αφορά επέκταση του λιμένα κρουαζιέρας (με 6 νέες θέσεις πρόσδεσης μεγάλων

3 Για τα άνω έργα προβλέπεται χρηματοδότηση μέσω ευρωπαϊκών κονδυλίων, σε συνδυασμό με ιδιωτικά κεφάλαια (μέσω συμβάσεων παραχώρησης).

Μερίδιο Αγοράς Κρουαζιέρας (βάσει χωρητικότητας)



Πηγή: ISL Cruise Ship Register

Χαρακτηριστικά βασικών μεσογειακών λιμανιών κρουαζιέρας

Βαρκελώνη
Βενετία
Σιβιταβέκκια
Πάλαμα
Πειραιάς

Διακίνηση 2011 (χιλ. επιβάτες)

Εκκίνηση	750	722	460	294	280
Σύνολο διακίνησης	1907	1060	1940	1135	1280

Υποδομές*

Μήκος Αποβάθρου (χλμ)	2,4	3,3	2,6	2,3	2,8
Θέσεις Πρόσδεσης	8	16	6	7	9
<i>Εκ των οποίων:</i> <i>θέσεις μεγάλων πλοίων</i>	3-4	4-5	3-4	4	1
Επιβατικοί Σταθμοί	7	6	5	5	2

Διαχείριση Σταθμών Κρουαζιέρας

Συνεργασία με ιδιώτες	Carnival	Λοιποί	Carnival MSC RCI	-	-
-----------------------	----------	--------	------------------------	---	---

* Αντιπροσωπευτικότερο μέτρο σύγκρισης είναι το μήκος αποβάθρου καθώς ο αριθμός διαθέσιμων θέσεων πρόσδεσης εξαρτάται από τον αριθμό και το μέγεθος των πλοίων που φθάνουν ταυτόχρονα στο λιμάνι, ενώ ο ορισμός των μεγάλων πλοίων μπορεί να διαφέρει μεταξύ των λιμανιών.

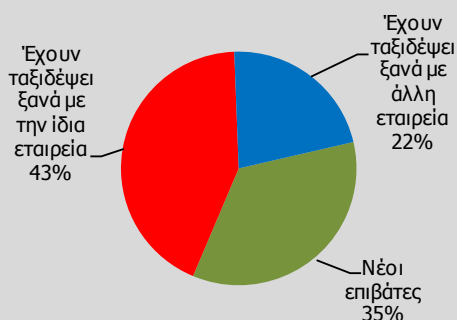
Πηγή: European Cruise Council, Ιστοσελίδες Λιμένων

κρουαζιερόπλοιων) και δημιουργία σταθμών εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας, ενώ το υπόλοιπο ποσό προορίζεται για λοιπές σχετικές υποδομές στο λιμάνι του Πειραιά (ξενοδοχείο 5 αστέρων, πολιτιστική ακτή, μέσο σταθερής τροχιάς για την γρήγορη πρόσβαση των επιβατών κρουαζιέρας στον Η.Σ.Α.Π. και τον προαστιακό κ.α.). Οι επενδύσεις αυτές αναμένεται να βελτιώσουν σημαντικά την ανταγωνιστικότητα του λιμανιού του Πειραιά σε σχέση με τα άλλα μεγάλα μεσογειακά λιμάνια (δείτε πίνακα).

Από την άλλη πλευρά, δεδομένου ότι ο διεθνής κλάδος κρουαζιέρας ελέγχεται από 4-5 μεγάλες εταιρείες οι οποίες προγραμματίζουν τα δρομολόγια 2-3 έτη πριν την εκτέλεσή τους, όποια **εμπόδια** παραμένουν είναι απαραίτητο να αρθούν:

- Η αναποτελεσματική λειτουργία των ελληνικών λιμανιών πλήττει την ανταγωνιστικότητά τους. Σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική, ο έλεγχος των λιμανιών ανήκει σε κρατικούς φορείς, ωστόσο τη διαχείριση των τερματικών σταθμών κρουαζιέρας αναλαμβάνουν ιδιωτικές εταιρείες και κυρίως οι ίδιες οι εταιρείες κρουαζιέρας (δείτε πίνακα). Η συμμετοχή τους στη διαχείριση εξασφαλίζεται μέσω πολυετών συμβάσεων παραχώρησης. Η εφαρμογή ενός τέτοιου σχήματος στα ελληνικά λιμάνια θα επέτρεπε την αξιοποίηση της τεχνογνωσίας των συγκεκριμένων εταιρειών για την πραγματοποίηση των αναγκαίων επενδύσεων σε υποδομές, καθώς και τη βελτίωση των διαδικασιών και των συστημάτων λειτουργίας. Παράλληλα, η δυνατότητα προσαρμογής των λιμανιών στις ανάγκες συγκεκριμένων εταιρειών κρουαζιέρας εξασφαλίζει διακίνηση περισσότερων επιβατών και κατ'επέκταση περισσότερα έσοδα για την εγχώρια αγορά. Συνεπώς, είναι σημαντικό να ξεπεραστούν οι θεσμικές δυσχέρειες όσον αφορά την πραγματοποίηση συμβάσεων παραχώρησης, προκειμένου να προωθηθούν οι απαιτούμενες βελτιώσεις που θα επιτρέψουν στον εγχώριο κλάδο κρουαζιέρας να αξιοποιήσει τις προοπτικές του.
- Χαρακτηριστικό παράδειγμα όσον αφορά τα τρέχοντα προβλήματα λειτουργίας είναι η απουσία συστήματος κράτησης θέσεων πρόσδεσης (berth allocation) των κρουαζιερόπλοιων (όπως ισχύει στα περισσότερα μεσογειακά λιμάνια κρουαζιέρας), με αποτέλεσμα τα πλοία να

Τύπος Επιβατών Κρουαζιέρας εταιρείας Carnival (2010)



Πηγή: Carnival Corporation & plc

εξυπηρετούνται βάσει της σειράς άφιξής τους στα λιμάνια. Αυτή η πρακτική αποθαρρύνει τις εταιρείες κρουαζιέρας να προσεγγίσουν τα ελληνικά λιμάνια, καθώς δεν μπορεί να γίνει έγκαιρος και αποτελεσματικός σχεδιασμός των δρομολογίων. Αντίθετα, συγκριτικά πλεονεκτήματα μπορούν να προσφερθούν σε εταιρείες που χρησιμοποιούν τα ελληνικά λιμάνια ως βάσεις εκκίνησης.

- Οι υποδομές σε πολλά ελληνικά λιμάνια διέλευσης αδυνατούν να εξυπηρετήσουν τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια μεγάλου μεγέθους, ενώ παρατηρούνται και άλλες σημαντικές ελλείψεις, όπως η απουσία κατάλληλων σταθμών εξυπηρέτησης επιβατών. Συνεπώς υπάρχει τεράστιο περιθώριο ενδυνάμωσης της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών λιμανιών μέσω της κατασκευής βελτιωτικών έργων, που θα μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν μέσω συμβάσεων παραχώρησης τύπου BOT (Build, Operate and Transfer).
- Προκειμένου να αντληθούν τα μέγιστα δυνατά έσοδα από την ανάπτυξη του home porting απαιτούνται περαιτέρω υποδομές για την καλύτερη εξυπηρέτηση των εταιρειών κρουαζιέρας. Συγκεκριμένα η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας σε τομείς όπως οι επισκευές πλοίων, η τροφοδοσία καυσίμων και άλλες υπηρεσίες προς εταιρείες κρουαζιέρας θεωρείται προαπαιτούμενο ώστε τα ελληνικά λιμάνια εκκίνησης να αναχθούν και σε λιμάνια βάσης των εταιρειών.

Επιπλέον, πέρα από την αντιμετώπιση των άνω προβλημάτων, είναι σημαντικό να διαμορφωθεί στρατηγική για την ομαλή άφιξη των τουριστών ώστε να αποφευχθούν καθυστερήσεις που αποτρέπουν την ανάπτυξη του κλάδου. Η έλλειψη μιας τέτοιας στρατηγικής μέχρι στιγμής έχει οδηγήσει σε ματαιώσεις προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων και αναζήτηση εναλλακτικών δρομολογίων εκτός Ελλάδας, θέτοντας σε κίνδυνο ακόμα και τα τρέχοντα έσοδα του κλάδου. Παράλληλα, η ενίσχυση του brand name της χώρας μας στις διεθνείς αγορές, η προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών ναυλωμένων πτήσεων (charter) ή χαμηλού κόστους καθώς και η προώθηση ελκυστικών πακέτων διαμονής στα ελληνικά ξενοδοχεία θα μπορούσαν να στηρίξουν σημαντικά τη δυναμική της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Σημειώνουμε ότι καθώς ο κλάδος είναι ολιγοπωλιακός και οι εταιρείες κρουαζιέρας επιθυμούν σταθερούς (άρα και ικανοποιημένους) πελάτες, οποιαδήποτε μεταβολή στην

εικόνα των ελληνικών λιμανιών (αλλά και της χώρας μας γενικότερα) εκτιμάται ότι θα έχει μεσοπρόθεσμη διάρκεια.

Συνεπώς, καταλήγουμε ότι τα οφέλη για την ελληνική οικονομία από την περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας είναι σημαντικά. Ωστόσο, εάν δεν αντιμετωπισθούν οι παραπάνω προκλήσεις, είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι τα έσοδα αυτά θα παραμείνουν διαφυγόντα κέρδη.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Το παρόν δελτίο προορίζεται αποκλειστικά για την ενημέρωση επαγγελματιών επενδυτών οι οποίοι καλούνται να προβούν στην υλοποίηση των επενδυτικών τους αποφάσεων χωρίς να στηρίζονται στα περιεχόμενά του. Σε καμία περίπτωση το παρόν δελτίο δεν θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί ή να θεωρηθεί ως πρόταση για πώληση είτε ως παρότρυνση για οποιαδήποτε πρόταση αγοράς. Τα στοιχεία που αναφέρονται στο παρόν δελτίο προέρχονται από πηγές που θεωρούνται αξιόπιστες. Μη όντας σε θέση να αποκλείσει το ενδεχόμενο λάθους από μέρους των εν λόγω πηγών η Εθνική Τράπεζα δεν εγγυάται για ακρίβεια, την επικαιρότητα ή τη χρησιμότητα οποιασδήποτε πληροφορίας. Η Εθνική Τράπεζα και οι θυγατρικές της εταιρίες δε φέρουν καμία ευθύνη για οποιαδήποτε άμεση ή παρεπόμενη ζημία απορρέει από οποιαδήποτε χρήση της παρούσας αναφοράς.