

REVISTA DE ESTUDIOS REGIONALES

I.S.S.N.: 0213-7585

2ª EPOCA Septiembre-Diciembre 2014



101

SUMARIO

Artículos

Miguel Ángel Acosta Sánchez. Hacia una cooperación Hispano-Marroquí en materia de medio ambiente. La aplicación de la estrategia marina europea en la ciudad de Melilla
Antonio Fernández Morales y Yanira Martín Carrasco. Concentración e impacto estacional del turismo de cruceros en Málaga

José Ruiz Chico, Antonio Rafael Peña Sánchez y Mercedes Jiménez García. Análisis de la competitividad de las exportaciones agroalimentarias españolas a nivel regional ante la crisis actual

Manuel Correa Gómez, Roberto Montero Granados y Juan de Dios Jiménez Aguilera. ¿Cuánto cuesta la dependencia en Andalucía? Aproximación al coste público y privado del Sistema para la Autonomía y Atención a la Dependencia en Andalucía para 2011

Joaquín Guzmán, Carmen Lafuente y Carlos Poza. Caracterización del tejido empresarial en términos de dependencia funcional y dependencia productiva. Una aplicación a seis regiones españolas

M^a Victoria Gil-Cerezo y Eugenio Domínguez-Vilches. La mediación ambiental en la gestión de conflictos socioambientales asociados a políticas de ordenación territorial y desarrollo sostenible: Estudio de casos en el ámbito español

Manuel López-Estornell, José-Vicente Tomás-Miquel y Manuel Expósito-Langa. Conocimiento y efecto distrito en las empresas innovadoras. Un estudio en la región valenciana

Resenciones y reseñas bibliográficas

Texto

Concentración e impacto estacional del turismo de cruceros en Málaga

Seasonal impact and concentration of cruise tourism in Malaga

Antonio Fernández Morales

Universidad de Málaga

Yanira Martín Carrasco

AGA IHM de servicios de distribución online para hoteles

Recibido, Septiembre de 2013; Versión final aceptada, Mayo de 2014.

Palabras clave: Turismo de cruceros, Concentración estacional, Índice de Gini

Keywords: Cruise tourism, Seasonal concentration, Gini index

Clasificación JEL: L83, R19

RESUMEN:

En este artículo se analiza el patrón estacional del turismo de cruceros en la ciudad de Málaga, y su impacto en la concentración estacional del turismo hotelero de la ciudad. Una de las principales conclusiones del trabajo consiste en que, a pesar de que el turismo de cruceros presenta una concentración estacional anual más acusada que el turismo hotelero en Málaga, favorece la reducción de la concentración estacional del turismo hotelero en la ciudad, debido a la compensación de los meses de máxima demanda.

ABSTRACT:

Cruise tourism is one of the tourism segments with highest growth rates in recent years; and Málaga, a coastal city located in the South of Spain, does not constitute an exception in this general trend. The increasing importance of cruise tourism in this particular destination is the motivation some recent reports that analyse its impact on the whole tourism sector and the economy of the city.

On the other hand, tourism in Málaga and the Costa del Sol shows significant levels of seasonality, due to the traditional predominance of the sun and sea product in this coastal destination since the beginning of its tourism development in the 60's. However, the seasonal patterns of cruise tourism in Málaga and the Costa del Sol has been hardly investigated and, as a consequence, little is known about its impact on the whole tourism demand in the city. Thus, the aims of this paper are (i) to find out the monthly seasonal pattern of the cruise tourism in Málaga, in order to get a deeper insight into its structure and evaluate the degree of seasonal concentration, by means of the Gini index; and (ii) to approximate the magnitude of its impact on the seasonal concentration of the hotel demand in the city.

The data sources used in this paper are the monthly series of cruise tourism arrivals from the *Patronato de Turismo de Málaga y la Costa del Sol*, for the period 2002-2011, and the monthly series of travellers and overnight stays from the *Instituto Nacional de Estadística*'s (Spanish Statistical Office) *Encuesta de Ocupación Hotelera* (Hotel Occupancy Survey) for the same period.

The monthly seasonal patterns have been estimated by the multiplicative seasonal decomposition of the series, while the annual seasonal concentration has been assessed by means of the Gini index and the Lorenz curve.

A recent report (Cruises News Media Group, 2012) indicates that the direct expenditure of cruise tourists in Spain were € 578 million for 2011 (4.2% higher than for 2010). Focusing our attention to the province of Málaga, for the same year, 638,845 cruise passengers generated a direct expenditure of € 47.6 million. The distribution of these passengers is divided into 34.6% using Málaga Port as their homeport and 65.4% using it as a port of call. These figures position Málaga Port in the fifth place within the national ranking of ports, related to the number of cruise passenger arrivals, and the first in the southern Spain region (Andalucía).

The monthly seasonal pattern of cruise tourism in Málaga shows a bimodal profile. The main season corresponds to the months of October, November and September, with seasonal indexes of 1.76, 1.54 and 1.43, respectively. A secondary season is also found in May and April, with indexes of 1.16 and 1.11. It is worth noting that the summer months, June, July, August and September, present seasonal indexes lower than one. These months constitute the main season in the general hotel tourism in the city, being August the month with the highest number of travellers and overnights.

In order to assess the annual degree of seasonal concentration we used the Gini index. The Gini index for the series of cruise tourist arrivals is greater than the corresponding figures for the travellers who stay in hotels in Málaga. The former ranges from 0.21 to 0.31 in the observed period, while the latter ranges from 0.08 to 0.15. In 2011 the annual concentration of cruise tourist arrivals, measured by the Gini index, was 0.24, and the travellers staying in hotels in Málaga show a Gini index of 0.13.

However, the Lorenz curves also show that the concentration occurs in different months, allowing a 'compensation' effect. This positive effect could be added to the significant economic impact derived from the fact that the average daily expenditure of cruise tourists (€ 88) is greater than the corresponding to the general tourist (€ 77).

Trying to assess the seasonal impact of cruise tourism on the general hotel tourism in Málaga, we have estimated the monthly distribution of tourists staying in hotels in Málaga who are cruise tourists in homeport, and detracted this figure from the monthly series of tourists staying in hotels. Since the proportion of cruise tourists who stay at hotels in Málaga is not available, we simulated four different scenarios, with 40%, 60%, 80% and 100% cruise tourists in homeport staying at hotels.

The results show that for 2011, the Gini index for the estimated series of non-cruise tourists staying in hotels is greater than the Gini index for the original series (0.1315) in the four scenarios, (ranging from 0.1332 to 0.1485). Thus, although the seasonal concentration of cruise tourism is higher than the concentration of hotel tourism in Málaga, due to the fact that the cruise tourism seasons are to be found in months with lower hotel occupancy, its effect over the general series is a decrease in the level of annual seasonal concentration.

Finally, we have also simulated three additional scenarios with greater percentages of cruise tourists using Málaga as homeport (40%, 45% and 50%) and the results show seasonal concentration indexes in the whole hotel tourism sector slightly greater than the current one. But in all cases, the effect of the cruise segment is to decrease the Gini index that would result in absence of cruise tourists.

The results of this study indicate that the promotion of Málaga Port as a homeport for the cruise tourism sector may generate several benefits for the city. Firstly, the current proportion of cruise tourists using Málaga Port as homeport, around 35%, is still relatively far from other competitor ports, like Barcelona Port with a 56%, leaving room for improvement. Moreover, this kind of tourist generates a greater daily expenditure with a reduced consumption of resources, due to their generally short stay. Thus the city may obtain earnings higher than from the traditional tourist of the sun and sea product.

In addition, the impact on the seasonal concentration level is very attractive. As it has been estimated, increases in the number and proportion of cruise tourists using Málaga Port as homeport help to redistribute along the year the number of tourists staying in hotels in the city, which is a valuable addition to the merely economic impact of higher earnings.

1. INTRODUCCIÓN

El turismo de cruceros está experimentando en la actualidad un importante crecimiento a nivel mundial. Rodrigue y Notteboom (2013) señalan que este sector pasó de transportar en todo el mundo a 7,2 millones de pasajeros en 2000 a 20,1 millones en 2012, casi triplicando el volumen de pasajeros en 12 años, mostrando tasas estables, alrededor del siete por ciento anual, a pesar de la crisis económica; Pranic y otros (2013) lo identifican como uno de los segmentos turísticos de crecimiento más rápido, en la misma línea de Lee y Ramdeen (2013), Marti (2004) o Dwyer y Forsyth (1998).

La ciudad de Málaga y su puerto no son ajenos a esta evolución. Recientemente, el puerto de Málaga ha experimentado numerosas transformaciones, especialmente el aumento de la superficie del puerto, con la creación de nuevos muelles y de novedosos espacios, que le han permitido proporcionar la base necesaria para asumir el reto de esta creciente demanda turística. Así, en la ciudad de Málaga, se ha observado un importante desarrollo de este turismo en los últimos años, pasando de recibir 162.803 cruceristas en el año 2002, a 638.845 en 2011, según datos de tráfico portuario.

Además, el impacto económico que presenta este subsector en la ciudad la sitúa en quinta posición en el ranking nacional en cuanto a gasto de cruceristas, llegando a alcanzar éste la cifra de 47.593.952 € en el año 2011 (Cruises Media Group, 2012) y presentando importantes perspectivas de crecimiento futuro. Estas cifras avalan el interés desde el punto de vista económico que despierta el desarrollo de este subsector en la ciudad y por tanto su estudio.

No obstante, otro importante efecto que puede tener el turismo de cruceros en la ciudad, la atenuación de la estacionalidad de la demanda turística (Irandu, 2004, Dimou y Simantiraki, 2010), permanece sin estudiar. Si el turismo de cruceros presenta un patrón estacional diferente al del turismo general de la ciudad, podría contribuir a un reparto mejor distribuido de la entrada de visitantes a Málaga, así como favorecer el gasto turístico generado en los periodos en los que se registran los niveles más bajos de ingresos por turismo en la ciudad.

A pesar del importante y sostenido crecimiento observado a nivel mundial en el turismo de cruceros, la investigación académica en este campo aún no ha alcanzado una etapa de madurez (Charlier, y McCalla, 2006, Rodrigue y Notteboom, 2013, Lee y Ramdeen, 2013) y, en particular, los estudios de la estacionalidad en el turismo de cruceros no son muy abundantes. Y ello a pesar de que el fenómeno de la estacionalidad afecta al turismo de cruceros de manera decisiva, tanto desde el punto de vista de la demanda como desde la oferta, condicionando algunos aspectos estratégicos del mismo (Lukovic, 2011, Charlier y McCalla, 2006).

Los trabajos académicos que han analizado la estacionalidad del turismo de cruceros se han limitado en su mayoría a describir la distribución porcentual de la oferta o la demanda entre los meses del año, siendo escasas las aportaciones que emplean índices de variación estacional y en ninguno de los casos mencionados en la revisión de la literatura que hemos realizado se ha acudido a un índice anual de concentración estacional. En cambio, estos índices de concentración anuales, en particular el índice de Gini, se vienen empleando en el análisis de la demanda turística en otros ámbitos como por ejemplo, el de la demanda y ocupación en establecimientos hoteleros (De Cantis y otros, 2011; Tsitouras, 2004), el turismo cultural (Cisneros-Martínez y Fernández-Morales, 2013) o la demanda de pasajeros en aeropuertos (Halpern, 2011). El uso de indicadores para evaluar el grado de concentración estacional en series de turismo presenta ciertas ventajas, como disponer de una evaluación de la magnitud del fenómeno estacional en un indicador anual, que facilita el análisis de su alcance y evolución temporal. Además, permite ofrecer una guía de referencia útil para la formulación y seguimiento de políticas de desarrollo y de marketing turístico (De Cantis y otros, 2011).

Teniendo en cuenta las interesantes perspectivas que el turismo de cruceros puede ofrecer para un destino como Málaga, así como la escasa atención que la cuantificación del nivel de concentración estacional en esta modalidad turística ha despertado, máxime cuando los destinos costeros ya vienen lidiando contra este problema, se han planteado los objetivos siguientes en este artículo. Por un lado, conocer las características e intensidad del fenómeno estacional en el turismo de cruceros en Málaga y, en segundo lugar, aproximar su posible efecto en la estacionalidad turística total en la ciudad. En particular, si está contribuyendo a una disminución de la concentración estacional que soporta el sector en su conjunto; y si un aumento de los cruceristas alojados en establecimientos hoteleros tendría un efecto similar. Para ello acudimos a la estimación de índices de variación estacional y de un índice de concentración anual, el índice de Gini, que a pesar de su uso habitual en otros segmentos turísticos constituye una novedad en el ámbito del turismo de cruceros.

El artículo se estructura como sigue: en la sección segunda se incluye una revisión de la literatura académica sobre turismo de cruceros. En la tercera sección se describe la metodología empleada en este trabajo. A continuación, se ha agrupado en la sección cuarta los resultados de esta investigación y, finalmente se incluye una sección de conclusiones.

2. REVISIÓN DE LA LITERATURA

El sector de cruceros permanece aún, en opinión de algunos autores (Charlier, y McCalla, 2006, Rodrigue y Notteboom, 2013, Lee y Ramdeen, 2013), poco estu-

diado en el plano académico, tanto desde el punto de vista de los estudios turísticos como marítimos. Incluso se ha llegado a denunciar que el carácter preparadigmático y multidisciplinar, heredado de la investigación turística en general, ha podido contribuir a una cierta “pobreza” de la teoría del turismo (Franklin y Crang, 2001).

No obstante, Gibson y Papathanassis (2010) y Papathanassis y Beckmann (2011) reconocen que, aunque todavía adolece de una cierta fragmentación y notable sesgo hacia la vertiente de gestión y económica, estamos ante un campo de investigación académica que presenta muchas posibilidades de desarrollo futuro, tanto desde el punto de vista de nuevas metodologías (dominio metodológico) como de campo de prueba para herramientas ya existentes (dominio fenomenológico).

A pesar de que el tamaño global del sector de cruceros es relativamente pequeño en comparación con el volumen global del turismo, muestra una dinámica de crecimiento muy expansiva (Rodríguez y Notteboom, 2013; Dowling, 2006). Autores como Lee y Ramdeen (2013) califican la dinámica reciente como “explosiva” y Rodríguez y Notteboom (2013) opinan que hay poca evidencia acerca de cuándo se pueda alcanzar un punto de saturación de este mercado.

El rápido crecimiento que ha experimentado el sector de cruceros es el motivo de que se hayan identificado algunas áreas de interés que suscitan una cierta preocupación y merecen atención, tales como la sostenibilidad, la seguridad y el desarrollo de nuevos productos (Dowling, 2006, Gibson y Papathanassis, 2010).

La demanda de cruceros ha experimentado y continúa experimentando transformaciones significativas. Los cruceristas son cada vez más jóvenes (en 2006 Dowling estima una media de 45 años) y con nivel adquisitivo generalmente alto. El estereotipo de crucerista mayor, jubilado, está perdiendo peso relativo, al mismo tiempo que está transformándose en un segmento que demanda nuevos productos y actividades. Entre los segmentos emergentes, Dowling (2006) identifica a los *baby boomers*, que caracteriza por ser la generación, al menos en Estados Unidos, de mayor afluencia y más interesada en el ocio y los viajes de toda la historia de ese país. Demandan valor y elección, lujo y también placer. Este autor incluso aventura que una nueva generación de navíos ha sido proyectada y construida siguiendo las especificaciones que este segmento demanda.

Desde el punto de vista de la oferta, una de las características definitorias del sector de cruceros es la concentración de la oferta total en pocas compañías. Este sector está dominado por las grandes compañías a nivel mundial (*Carnival Lines, Royal Caribbean, Norwegian Cruise Line* y *MSC Cruises Group*). Según Rodríguez y Notteboom (2013), estas compañías absorben el 96% del número de pasajeros mundial.

En cuanto a los destinos visitados, también existe una importante concentración geográfica. En 2006, Dowling (2006) señala América Central y del Norte con un 57% del mercado, Europa con el 24% y el resto del mundo con el 19% restante. Esta concentración se mantiene en la actualidad (Lukovic, 2011).

Una de las tendencias de este mercado en la que coinciden diversos autores es la creación de nuevos productos turísticos. Dowling (2006) señala la continua evolución en el desarrollo de cruceros temáticos como una estrategia de diferenciación y búsqueda de nuevos nichos. A pesar de que los cruceros temáticos ya existían desde los primeros momentos de despegue del sector, es una tendencia que se mantiene. Hay autores como Weaver (2005, 2006) que discuten la aplicación de la tesis de la “*McDonaldization*”, elaborada por Ritzer en los años 90, al turismo de cruceros. A pesar de que la experiencia en los grandes navíos mantiene muchos elementos que coinciden con dicha tesis de racionalización de las experiencias de consumo en masa, en cambio hay otros elementos, como los relacionados con el riesgo y la personalización, muy presente en los cruceros temáticos, que no encajan bien con dicha tesis, por lo que más bien avanza la posibilidad de una combinación con otra visión más cercana a los parques temáticos (“*Disneyization*”) que denomina “*McDisneyization*”.

Otra de las relativamente nuevas apuestas en el sector de cruceros es la de cruceros breves, para atraer a una demanda latente con un producto menos caro, que posibilite la atracción de cruceristas en su primera experiencia en el sector o colectivos con disponibilidades temporales para el ocio menos amplias, como ejecutivos o familias (Dowling, 2006). Pranic y otros (2013) también investigan el posible efecto sobre intención de volver a repetir la experiencia de los clientes de micro-cruceros en Croacia.

Los impactos del turismo de cruceros tienen muy diversos aspectos y han sido investigados desde diversas perspectivas. Dowling (2006), por ejemplo, distingue entre impactos económicos, socio-culturales y medio ambientales. En el terreno de los impactos económicos hay muchos estudios, tanto del impacto del propio sector (número de empleos creados y de ingresos generados) como en las regiones tocadas por los itinerarios. En este sentido, los amplios beneficios potenciales que pueden ocasionar los cruceros son el motivo de que muchos destinos estén interesados en ser incluidos en los puertos elegidos por las grandes compañías de cruceros (Lekakou y otros, 2009, Medal Bartual y Sala Garrido, 2011).

En los estudios de Dwyer y Forsyth (1998), Douglas y Douglas (2004) y Dwyer y otros (2004) se puede encontrar una amplia descripción y clasificación de los diversos gastos ocasionados por el turismo de cruceros y sus posibles impactos económicos (generalmente dentro de cuatro grandes categorías, relativos a los pasajeros, a la tripulación, a los navíos y a los pagos a las autoridades locales o regionales de los puertos visitados).

Por otro lado, se puede distinguir dos líneas de investigación bien diferenciadas dentro del estudio del impacto del gasto: la primera se ocupa de la evaluación del impacto económico de los gastos ocasionados sobre las regiones visitadas y la segunda más centrada en investigar los patrones de gasto de los pasajeros y sus

posibles relaciones con las características demográficas o sociales de los turistas (Brida y otros, 2013). El primer tipo de estudios se suele hacer con modelos, ya sean relacionados o no con el esquema de las tablas *input-output* (estos análisis se suelen encontrar con importantes dificultades para la evaluación de efectos directos e inducidos debido al uso de banderas de conveniencia y la abundante presencia de tripulaciones internacionales). Autores que han encontrado impactos poco significativos son Chase y McKee (2003) en Jamaica, mientras que en el sentido opuesto, Gibson y Bentley (2006) encuentran evidencias de impactos positivos en el Sur Oeste de Inglaterra. Entre los estudios que incluyen variables ambientales, podemos citar a Johnson (2002) y a Wilkinson (1999).

Dentro del numeroso grupo de investigaciones relativas a los patrones de gasto de los cruceristas y sus impactos, Morrison y otros (2003) los comparan con los turistas “en tierra”, Douglas y Douglas (2004) se ocupan de los patrones de gasto en puertos de islas del Pacífico, encontrando efectos muy positivos, y Brida y Riso (2010) encuentran un comportamiento heterogéneo identificando diferentes perfiles en puertos de Costa Rica. Brida y otros (2013) revisan un amplio grupo de trabajos en esta línea.

Los impactos no estrictamente económicos también han sido objeto de estudio (Wilkinson, 1999, Braun y otros, 2002, Jaakson, 2004). Estos pueden ser positivos, aunque también pueden ser de una magnitud no sustancial, como en casos de pequeñas comunidades, por ejemplo, islas, en las que los turistas realizan visitas de duración tan breve como unas horas que no aportan ningún beneficio significativo, Dowling (2006).

La estacionalidad del mercado de cruceros juega un importante papel en este sector turístico. Autores como Charlier y McCalla (2006) llegan a afirmar que el mercado de cruceros está gobernado por la estacionalidad y las estrategias de reposicionamiento.

El fenómeno estacional ha sido estudiado, desde el punto de vista de la oferta geográfica, entre otros, por Charlier y McCalla (2006). Estos autores definen las tres áreas macro-geográficas, Norte y Centro América, Europa y Resto del globo, como áreas con importantes complementariedades estacionales. Establecen dos temporadas altas, octubre-noviembre para Norte y Centro América, junio-septiembre para Europa y dos temporadas intermedias, abril-mayo y octubre-noviembre, en la que se producen las migraciones entre áreas. Dentro de estas grandes áreas, también delimitan submercados con patrones diferentes, que en algunos casos se complementan. Por ejemplo, en Europa, el Mediterráneo es ofrecido todo el año, aunque con importantes diferencias entre verano e invierno, en tanto que la zona Báltica es ofrecida sólo en temporada estival, explicando en parte el patrón bimodal del Mediterráneo, dado que algunos navíos se mueven al Norte para servir el mercado Báltico en la temporada estival.

En cuanto a la estacionalidad de la demanda, el reciente estudio de Rodrigue y Notteboom (2013) muestra que, basándose en la región de embarque, Norte y Centro América, y especialmente el Caribe, sigue manteniéndose como el destino dominante durante el invierno, y el Mediterráneo presenta un importante pico estacional estival, pudiendo considerar ambos mercados estacionalmente complementarios. A pesar de ello, se ha encontrado submercados en cada uno de ellos, como por ejemplo, Bahamas, que muestra una estacionalidad poco significativa, debido a que las grandes compañías han construido allí puertos privados para su uso exclusivo, que están a un día de distancia de los puertos base de Florida, ofreciendo cruceros de corta duración (tres o cuatro días) a mercados masivos durante todo el año.

La estacionalidad de la demanda también tiene un claro efecto en las estrategias operativas y de diseño de itinerarios, tal como señalan Rodrigue y Notteboom (2013). Estos autores distinguen entre tres tipos de itinerarios: perennes (generalmente en destinos subtropicales como el Caribe), estacionales (con atractivo sólo en ciertas épocas del año, como el Báltico o Alaska) y de reposicionamiento (aprovechando los desplazamientos de buques entre diferentes mercados se ofrecen ciertos itinerarios a costes menores). Por otra parte, Lukovic (2011) distingue entre las consecuencias de la estacionalidad para las compañías, que pueden afrontarlas mediante estrategias de diversificación, adaptando sus rutas y productos, y para los puertos, que, en el caso Mediterráneo, aún no han desarrollado políticas maduras de cooperación entre destinos y necesitan por tanto desarrollar productos alternativos para temporadas bajas.

Entre los estudios recientes sobre turismo de cruceros que incluyen alguna referencia a la estacionalidad, aunque no sea su motivo principal, tenemos a Andriotis y Agiomirgianakis (2010) que encuentran el turismo de cruceros en Heraklion (Grecia) menos estacional que el que accede por vuelo chárter. Marusic y otros (2012), en su análisis del turismo de cruceros en Dubrovnik, mencionan que éste es menos estacional que el resto de turismo de cruceros en el Mediterráneo. Bardolet y Sheldon (2008), por su parte, encuentran mayor estacionalidad en las islas Baleares que en las de Hawaii, en un estudio comparativo y Seidl y otros (2007), en su investigación sobre Costa Rica, indican que el turismo de cruceros muestra una estacionalidad muy superior a la del conjunto de turismo internacional en dicho país.

3. METODOLOGÍA

De acuerdo con los objetivos planteados en este artículo, se ha optado por una traslación analógica de los elementos metodológicos que se han empleado en otras investigaciones acerca de la estacionalidad en diversos sectores turísticos, ajenas al turismo de cruceros. Del análisis precedente se desprende que los estudios

de la estacionalidad en el turismo de cruceros son escasos, y utilizan únicamente herramientas analíticas básicas, por lo que hemos acudido a los instrumentos que se están consolidando en el área del análisis y cuantificación de la estacionalidad en otros campos del turismo que han sido más investigados.

Teniendo en cuenta estas circunstancias, se ha tratado de plantear un esquema metodológico general, que ya ha sido empleado en otros trabajos en el ámbito del turismo, con los necesarios ajustes a las particularidades del turismo de cruceros y de esta investigación en particular. Para ello, en primer lugar, se ha realizado una aproximación al concepto de turismo de cruceros, asumiendo las definiciones y términos de referencia convencionales en esta área (Butler Halter, 2008), y buscando las características diferenciadoras respecto a otros segmentos turísticos.

Bajo esta perspectiva general, se ha descendido al ámbito objeto de nuestro estudio, procediendo a revisar, mediante el uso de fuentes de diverso tipo (como hacen, por ejemplo, Seidl y otros, 2007), la magnitud y relevancia del fenómeno del turismo de cruceros en la ciudad de Málaga. Con ello se pretende delimitar el marco de referencia en el que se afrontará el estudio de la estacionalidad de este mercado, procedimiento muy común en este tipo de investigaciones (Seidl y otros, 2007; Marusic y otros, 2012). Además, se ha considerado necesario elaborar un somero estudio comparativo de las principales características del turista de cruceros que recibe en la ciudad con las del turista general en la ciudad y la Costa del Sol, para una mejor comprensión de las notables diferencias que ambas tipologías muestran en el comportamiento estacional de sus respectivas demandas, en la misma línea que han seguido en sus respectivos estudios sobre la estacionalidad del turismo de cruceros en Creta, Andriotis y Agiomirgianakis (2010), Lukovic (2011) en Dubrovnik o Morrison y otros (2003) en un estudio más genérico del turismo de cruceros en Canadá.

Entrando en la dimensión cuantitativa del enfoque analítico que hemos abordado, para el análisis de la estacionalidad hemos acudido a dos herramientas cuantitativas, la estimación del patrón estacional y la estimación de la concentración estacional, con el índice de Gini y la curva de Lorenz asociada.

Por un lado, para disponer de una imagen de la distribución de la intensidad mensual del fenómeno turístico que investigamos, hemos realizado una estimación de los patrones estacionales mensuales de las series disponibles. Estos se han obtenido utilizando la descomposición multiplicativa de las series temporales mensuales correspondientes, dentro de un enfoque clásico del análisis de series temporales, usando la razón a las medias móviles, una técnica que ha sido la más utilizada dentro de los métodos de descomposición (Makridakis y otros, 1998). Mediante esta técnica se obtienen los componentes de la serie temporal mensual Y_t , tendencia, T_t , ciclo, C_t , estacional, S_t y residual, R_t , asumiendo un esquema multiplicativo, $Y_t = T_t \cdot C_t \cdot S_t \cdot R_t$ (Makridakis y otros, 1998, Cuccia y Rizzo, 2011).

El componente estacional está formado por índices mensuales (ratios a las medias móviles de la serie) que reflejan la intensidad del fenómeno estacional en cada mes, según su desviación respecto al valor de referencia 100 (Makridakis y otros, 1998).

Se ha seleccionado el método multiplicativo entre los diversos medios de estimación de esta componente, buscando un equilibrio entre utilidad y complejidad del método. Dado que en esta investigación el patrón estacional tiene un fin básicamente descriptivo, se ha preferido un método útil, accesible (está implementado en la mayoría de los paquetes de software comercial disponibles, en nuestro caso IBM SPSS19) y estándar (Cuccia y Rizzo, 2011), sin necesidad de acudir a procedimientos más complejos, presentes en estudios que pretenden obtener predicciones sobre los valores futuros de las series (Vergori, 2012; Shen y otros, 2009), algo que está fuera del objeto de esta investigación.

Por otro lado, resulta de gran interés contar con una medida sintética anual que resuma el nivel de concentración en cada año del fenómeno turístico, especialmente con fines comparativos. Para ello, se ha utilizado el índice de Gini. Esta medida, con una larga tradición en el análisis económico de la desigualdad de la renta (algunos ejemplos en el análisis regional se encuentran en Martínez Rodríguez y Lizárraga Mollinedo, 1994, Fernández Morales, 1999, Ruso y Ceña Delgado, 2000 o Duro, 2005), se está comenzando a usar en los últimos años para cuantificar el grado de concentración estacional en series turísticas (Lundtorp 2001, Koenig y Bischoff, 2003, Rosselló Nadal y otros, 2004, López Bonilla y López Bonilla, 2006, Fernández-Morales y Mayorga-Toledano, 2007 y 2008 o De Cantis y otros, 2011). En este artículo se ha seguido la aproximación de Lerman y Yitzhaki (1985) para su cálculo, empleando ponderaciones según el número de días de cada mes del año, como sugieren Fernández-Morales y Mayorga-Toledano (2008). El índice de Gini anual de la variable mensual Y se obtiene como:

$$G = \frac{2}{\bar{Y}} \text{Cov}(Y, F)$$

donde \bar{Y} es la media ponderada de los doce valores mensuales de la variable Y y $\text{Cov}(Y, F)$ representa la covarianza de Y y F , siendo este último término la función de distribución acumulada y ponderada correspondiente al número de turistas o cruceristas mensuales del año dado.

El valor del índice de Gini, como es bien conocido, siempre estará comprendido entre 0 y 1, de forma que el valor mínimo, 0, indica una distribución igualitaria de la demanda a lo largo de los meses del año y cuanto más próximo sea el valor del índice de Gini a la unidad, mayor grado de concentración presenta la variable. Valores elevados del índice, por tanto, indican que en un solo mes o en pocos meses se acumula la mayoría de los valores de la variable estudiada.

Por otra parte, se ha recurrido también, como complemento visual del índice de Gini, a la curva de Lorenz asociada. Esta curva, que muestra el porcentaje acumulado del total anual de la variable que absorbe cada fracción acumulada del año, permite identificar los mayores grados de concentración estacional cuanto más distanciada se encuentre de la diagonal (0,0)-(100,100). Siendo ésta diagonal el caso extremo, antes mencionado, correspondiente al índice de Gini de valor igual a 0.

Con estos instrumentos cuantitativos se pretende, por un lado comprobar si la estructura estacional del turismo de cruceros presenta características diferenciadoras respecto a las del turismo predominante en la ciudad y, por otro, aproximarnos, en la medida de lo posible al posible efecto redistribuidor que aquel pueda ejercer sobre la concentración estacional general.

Respecto a las posibles características estacionales diferenciadoras del turismo de cruceros, se ha estimado el patrón estacional con el método descrito más arriba y se ha comparado con el que presentan las series mensuales de viajeros alojados en establecimientos hoteleros¹, tanto en Málaga ciudad (punto turístico del INE), como en el conjunto de la Costa del Sol, entendiéndose que son la referencia más adecuada disponible, empleando el mismo periodo temporal. El análisis se ha realizado sobre el número de viajeros y no sobre el número de pernотaciones en establecimientos de alojamiento, dada la imposibilidad de obtener esta información para el turismo de cruceros en la ciudad. Ello impide tener en cuenta el efecto que la diferente estancia media de ambos tipos de turismo pudiera ejercer sobre dicha variable, siendo ésta una importante limitación de la presente investigación.

La aproximación del posible efecto de atenuación sobre la concentración estacional general presenta más dificultades metodológicas. El procedimiento que hemos seguido ha sido comparar el grado de concentración estacional observado con el resultante de escenarios hipotéticos en los que se detrae de la serie mensual de viajeros alojados en establecimientos hoteleros el número estimado que corresponde a cruceristas alojados, como se explica más adelante.

El esquema metodológico utilizado en este artículo presenta una fácil exportabilidad al análisis de la concentración estacional del turismo de cruceros en otras áreas geográficas, o de cualquier otro segmento turístico, en parte debido a que se ha importado de otras investigaciones en diferentes mercados turísticos, donde se viene trabajando con una cierta asiduidad. Además, cuenta con la ventaja de que los instrumentos analíticos empleados no presentan una complejidad técnica muy elevada y no requieren de software especializado para su aplicación.

1 No se ha podido tener en cuenta la presencia de apartamentos turísticos y otros tipos de alojamiento en la ciudad, dado que el INE no ofrece estimaciones mensuales de esta variable al no considerar que la concentración de la oferta turística de apartamentos en Málaga ciudad es significativa.

3.MARCO DE REFERENCIA DEL ESTUDIO

3.1 *Turismo de cruceros y características diferenciadoras de este segmento*

El turismo de cruceros puede situarse dentro de la tipología de turismo náutico (Lukovic, 2011). Actualmente se considera turismo de cruceros al conjunto de actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en cruceros turísticos, incluyendo las realizadas en los lugares visitados.

Un crucero puede considerarse como un *resort* turístico flotante (Dowling, 2006), ya que ofrece todo tipo de instalaciones propias de aquél, pero además incorpora una característica diferenciadora: la movilidad, ya que permite al crucerista conocer diferentes destinos alojándose en un mismo *resort* turístico (Butler Halter, 2003, 2008).

El turismo de cruceros presenta una serie de características que lo diferencian del resto de subsectores turísticos, que se pueden resumir en los siguientes puntos:

- Multidestino: Los cruceristas tienen la posibilidad de visitar más de un destino en el mismo viaje.
- Alojamiento único: El cliente utiliza el mismo lugar de alojamiento para todo el viaje.
- Todo incluido: El régimen de todo incluido es muy de los cruceros turísticos.
- Versatilidad: El crucero, al ofrecer una gran cantidad de servicios a bordo, reúne numerosos y diversos atractivos que pueden interesar a todo tipo de cliente.
- Comodidad y seguridad: El personal de los cruceros suele estar altamente cualificado, sobre todo en lo referido a idiomas.
- Factor tiempo: El barco viaja mientras sus pasajeros duermen o disfrutan de las instalaciones del buque, lo que permite al crucerista ahorrar tiempo y esfuerzo.

3.2. *El turismo de cruceros en Málaga y la Costa del Sol.*

La introducción del turismo de cruceros en Málaga y la Costa del Sol es relativamente reciente. Su auge y desarrollo no se inició hasta los años 90 del siglo XX, por lo que se explica que todavía se encuentre en la etapa introductoria del producto, dentro del ciclo de vida del producto elaborado por la Organización Mundial del Turismo, como señala ButlerHalter (2008).

Desde sus inicios en el turismo de cruceros, el puerto de Málaga ha ido escalando puestos en el ranking nacional, hasta llegar al actual quinto puesto como puerto de Cruceros Turísticos de la Península en cuanto a tráfico de cruceros según datos de 2011 y 2012 de Puertos del Estado.

Es también digna de mención la transformación que está experimentando el puerto de la capital de la Costa del Sol en los últimos años. Se trata de una espectacular ampliación para permitir el atraque de los más grandes barcos del mundo, como el *Queen Mary II*, y para ofrecer a los cruceristas una amplia gama de oferta de ocio.

El puerto de Málaga presenta unas características que lo hacen ser especialmente competitivo en el subsector turístico de cruceros. Según Clavero Barranquero y Esteve Secall (2009), el puerto de Málaga ofrece numerosos factores valorados por las compañías navieras a la hora de seleccionar puertos de escala y de base para sus cruceros, que podemos resumir en los siguientes puntos: buena ubicación física y condición climática, numerosos atractivos culturales y buenas comunicaciones y facilidad de acceso.

Aunque el análisis del impacto económico no se encuentra entre los objetivos de este trabajo, debemos mencionar algunas cifras a este respecto, que ayudan a valorar la importancia que este mercado turístico tiene en la ciudad. No podemos olvidar que el interés que suscita el turismo de cruceros está en gran parte motivado por el impacto económico que produce en los destinos visitados, como se ha mencionado más arriba.

Según los datos publicados por Cruises News Media Group (2012), la provincia de Málaga, se encuentra en quinta posición del ranking nacional en cuanto al gasto de cruceristas, con 47.593.952 euros en 2011, y 638.845 pasajeros, detrás de Barcelona, Baleares, Las Palmas y Tenerife. De los 47,6 millones de euros de gasto de los cruceristas en Málaga en el año 2011, el 62,1% provinieron de los cruceros que usaron el puerto de Málaga como base, quedando el 37,9% de gasto por los cruceristas que viajaron en buques que hicieron escala en Málaga.

Además, conviene señalar que, de acuerdo con Clavero Barranquero y Esteve Secall (2009), la importancia para Málaga del impacto económico del turismo de cruceros proviene en gran medida de que el gasto medio por persona de los cruceristas es bastante más elevado que el correspondiente al turista medio que pasa sus vacaciones en tierra. En otros destinos también se ha observado esta diferencia, como en los trabajos de Brida y Aguirre (2008) o Dimou y Simantiraki (2010) en América y en Europa, respectivamente.

3.3. Perfil del crucerista de Málaga y la Costa del Sol.

Recientes estudios nos permiten elaborar un perfil del crucerista que visita Málaga y la Costa del Sol. En primer lugar, el Observatorio Turístico de Málaga (2012)

estima que para el año 2011, un 32'2 % de los excursionistas llegados a la ciudad de Málaga pertenecen al colectivo de cruceristas, cifra que deja de manifiesto su importancia numérica. Por otra parte, según Bernal (2010), las características que definen el perfil del crucerista en Málaga, detalladas en el Cuadro 1, se podrían resumir como sigue: se trata de un visitante mayoritariamente extranjero, que visita la ciudad por primera vez, de edad avanzada (aunque la tendencia es al descenso de la edad media), con un nivel de satisfacción alto, que reserva su viaje a través de agencia, cuya principal motivación para la visita es la cultural.

CUADRO 1
PERFIL DEL CRUCERISTA Y DEL TURISTA QUE VISITA MÁLAGA

	Crucerista	Turista
Nacionalidad	Extranjeros en su mayoría: 36% Reino Unido, 16'7 Italia, 11% EEUU. 55 años. Destacan los mayores de 65 años (30'6%). Edad media en tendencia de descenso.	63'8 % extranjeros: destaca el mercado británico (15'8%) y el alemán (10'8%).
Edad media		39'8 años. Destacan turistas de entre 26 y 35 años (30%).
Número de visitas	El 64'9 % visita la ciudad por primera vez.	El 48'9% visita la ciudad por primera vez.
Unidad familiar	69'7% en pareja, 15'2% en familia,	41'2% en pareja, 38'7% solo y 11% en familia.
Motivación	71% cultura, gastronomía 19'9%.	66'2% ocio, cultura y vacaciones.
Nivel de satisfacción	Alto.	Alto.
Antelación media de la reserva	79'8% reserva con más de 2 meses de antelación. 11'4% reserva un mes antes.	39% reserva entre 1 y 2 meses antes del viaje.
Estancia media	Breve.	4'6 días.
Forma de reserva	70'4% reserva a través de AAW.	31'5% reserva con el proveedor, 12'6% reserva por intermediarios.
Gasto medio diario	88,4 €	77'7 €.

Fuente: Bernal (2010), Observatorio Turístico de Málaga (2012) y elaboración propia.

Con relación al gasto diario, éste depende sustancialmente de si el crucero utiliza Málaga como puerto base o como puerto escala. Estimamos para 2011 un gasto medio diario de 88,4 euros. Este gasto asciende a 133,56 euros cuando nos referimos a cruceristas en puerto base, y se reduce a 43,20 euros para los cruceristas en escala².

2 Estas cifras se han calculado ponderando los datos del gasto total según si se trata de cruceristas en puerto base o en puerto escala, facilitados por CruisesNew Media Group (2012), y considerando el número de cruceristas en puerto base o en tránsito (escala) publicado en la memoria anual 2011 por la Autoridad Portuaria.

Con el objeto de situar el perfil del crucerista en Málaga en el contexto general del turismo en la ciudad, se ha tomado del Observatorio Turístico de Málaga (2012) las características del turista que visita la ciudad de Málaga. En el cuadro 1 se presenta los principales elementos que definen el perfil turista que de forma general pernocta en la ciudad de Málaga, sin diferenciar su tipo de alojamiento³, junto a las características descritas para el crucerista en la ciudad de Málaga.

Las principales diferencias entre ambos perfiles son:

- El turismo de cruceros presenta un visitante de mayor edad que el turista general de la ciudad.
- La proporción primera visita es bastante más elevada en el turismo de cruceros que en el turismo de la ciudad.
- La visita en pareja, mayoritaria en ambos casos, es más frecuente en el turismo de crucero y el porcentaje de turistas que viaja solo es prácticamente inexistente en el turismo de cruceros de Málaga.
- La antelación media de la reserva es muy superior en el turismo de cruceros, así como el porcentaje de visitantes que reservan a través de intermediarios.
- El gasto medio diario es superior en el caso del crucerista.

4. RESULTADOS

4.1. Fuentes estadísticas utilizadas

Las fuentes estadísticas utilizadas para la elaboración de este artículo han sido, con relación al número de cruceristas, el Patronato de Turismo de Málaga y la Costa del Sol, que ofrece los datos mensuales sobre la entrada de cruceristas a la ciudad de Málaga para todos los años de la serie temporal analizada (2002-2011).

Por otra parte, del Instituto Nacional de Estadística (INE) se ha obtenido los datos mensuales y anuales de la Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH) referidos a viajeros alojados en establecimientos hoteleros de la ciudad de Málaga y en la Costa del Sol.

Respecto de las variables, se ha definido el “número de cruceristas llegados a la ciudad de Málaga” como el número de pasajeros de cruceros tanto de puerto

3 Para 2011 el 72,7 % se aloja en establecimientos hoteleros, el 19,8% elige la vivienda de familiares y amigos como residencia, el 4,2% pernoctan en viviendas en propiedad y el 2,4% en viviendas alquiladas.

base como de puerto escala que han visitado mensualmente la ciudad de Málaga para cada año de la serie estudiada. En cuanto al número de viajeros alojados en establecimientos hoteleros del punto turístico de Málaga y de la Costa del Sol, se ha seguido la definición del INE. El periodo analizado de estas series también comprende los años 2002 a 2011.

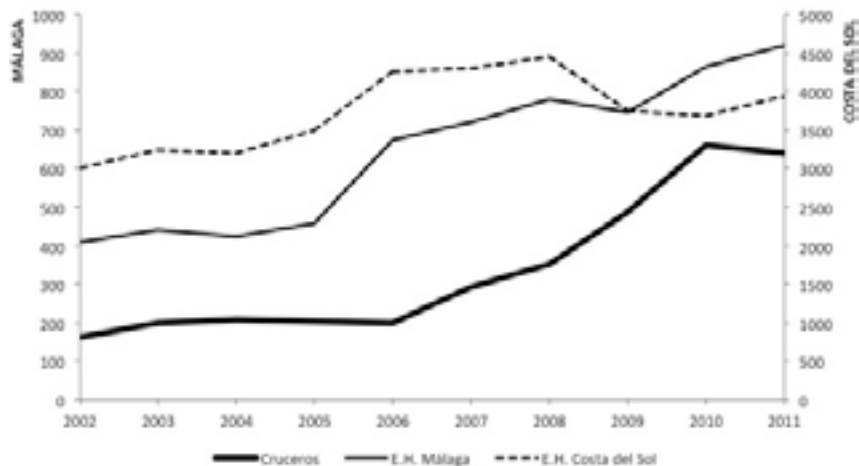
4.2. Evolución reciente de las series analizadas

Como elemento de primera referencia para el estudio que hemos realizado, presentamos en la Figura 1 la evolución de los valores anuales en el periodo 2002-2011. En términos absolutos se observa el importante crecimiento que ha experimentado el turismo de cruceros a lo largo de los últimos años en Málaga. De una cifra de 162.803 cruceristas en 2002 se ha llegado a alcanzar 638.845 en 2011. También se ha registrado una senda expansiva muy importante en el número de viajeros alojados en establecimientos hoteleros en Málaga (el colectivo de turistas que visita la ciudad más significativo), que ha pasado de 408.970 en 2002 a 918.416 en 2011.

En términos relativos, el volumen anual de cruceristas es el que presenta un crecimiento general más pronunciado (la tasa media de crecimiento interanual estimada asciende al 16%), siendo éste aún más significativo desde 2006. La gráfica de la serie de viajeros alojados en establecimientos hoteleros en Málaga también muestra una muy importante trayectoria creciente, con una tasa media interanual estimada del 9%. En cambio, los viajeros alojados en establecimientos hoteleros en el destino Costa del Sol⁴, que incluye la ciudad de Málaga, ha experimentado una trayectoria menos sostenida, que se ve claramente afectada en los años de la reciente crisis económica, generando una tasa media interanual estimada para todo el periodo del 3%.

4 En la Figura 1, se ha utilizado el eje secundario de la derecha del gráfico para la serie de viajeros alojados en establecimientos hoteleros en la Costa del Sol, con el objeto de no distorsionar la legibilidad de la figura, ya que esta serie se mueve en un rango numérico muy superior a las otras dos series del gráfico.

FIGURA 1
**EVOLUCIÓN ANUAL DE LAS SERIES: TURISMO DE CRUCEROS Y
 TURISMO HOTELERO (MILES)**



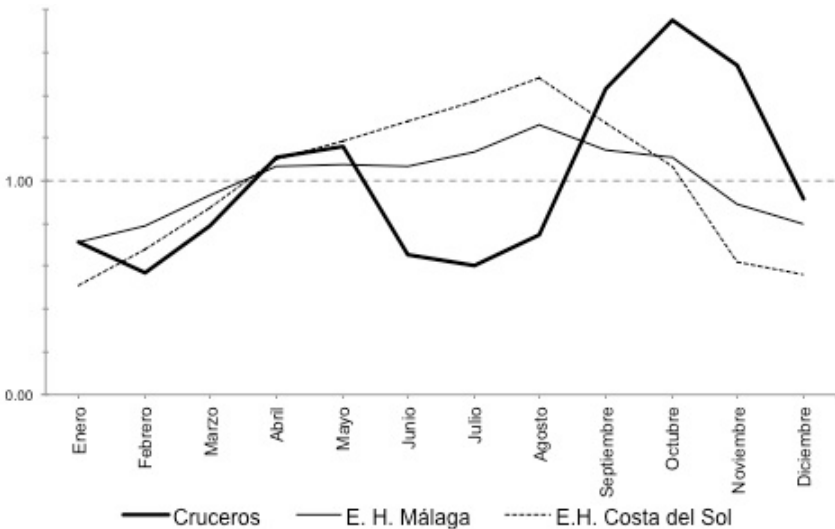
Fuente: Encuesta de ocupación hotelera, I.N.E. y Patronato de Turismo de Málaga y la Costa del Sol.

4.3. Patrones estacionales

Los patrones estacionales se han obtenido, como se indica en la sección de metodología, mediante la estimación de los índices estacionales mensuales, con los datos del periodo 2002-2011. En la Figura 2 se muestran conjuntamente los patrones estacionales del turismo de cruceros en Málaga y los de los viajeros alojados en establecimientos hoteleros en Málaga y en la Costa del Sol. Respecto del patrón estacional de los cruceristas, se observa una clara estructura bimodal. Los meses que presentan los índices estacionales más elevados son, en orden descendente, octubre (1,76), noviembre (1,54) y septiembre (1,43). Aunque también podemos observar una estacionalidad positiva en los meses de mayo y abril, en menor medida que en los meses anteriores, puesto que sus valores se aproximan a 1, sobrepasando este valor en un 16% y un 11%, respectivamente. Los meses en los que se detecta una menor demanda de turismo de cruceros en Málaga son febrero (0,57), julio (0,61) y junio (0,66), presentando también los meses de enero y agosto una estacionalidad considerable por escasez o falta de demanda, todos ellos con unos índices estacionales inferiores a 1.

Esta estructura bimodal contrasta de forma patente con los patrones unimodales de las series de viajeros alojados en establecimientos hoteleros, tanto en Málaga como en la Costa del Sol, más características de los destinos de sol y playa.

FIGURA 2
FACTORES ESTACIONALES ESTIMADOS: TURISMO DE CRUCEROS Y TURISMO HOTELERO



Fuente: Elaboración propia.

En general, se observa que la estructura estacional del turismo hotelero de Málaga es bastante más “plana” que la del turismo de cruceros, que presenta una patrón estacional más pronunciado. Los factores estacionales para el turismo hotelero de la ciudad muestran una estacionalidad positiva de la demanda en los meses de abril a octubre, concentrándose ésta en gran medida en los meses de julio, agosto y septiembre. Sin embargo, para el turismo de cruceros, los mayores factores estacionales se dan en los meses de septiembre, octubre y noviembre, y sus menores índices estacionales se sitúan en los meses del verano, además del mes de febrero, por lo que, de alguna manera, ambas estructuras estacionales se ven compensadas en varios meses.

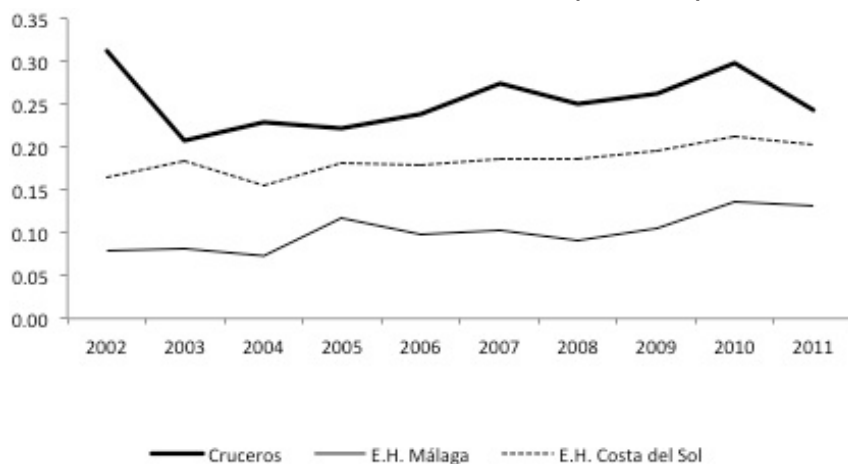
Por otra parte, la estructura estacional del turismo hotelero de la ciudad de Málaga presenta un patrón estacional menos acusado de lo que cabría esperar a priori, al tratarse de una ciudad situada en la Costa del Sol, de la que se conoce su elevada estacionalidad turística. En la Figura 2, se puede apreciar con claridad que

el patrón estacional del turismo hotelero de Málaga comparte con el del conjunto de la Costa del Sol la distribución por meses aunque de forma atenuada. Los factores estacionales del turismo hotelero en la Costa del Sol toman valores bastante más elevados en los meses de abril a octubre, destacando en gran medida el mes de agosto sobre el resto del año. Y en cambio, los factores estacionales de enero, febrero, noviembre y diciembre son bastante más bajos, con una demanda se reduce de manera considerable.

4.4. Grado de concentración estacional

Los factores estacionales analizados anteriormente permiten obtener la estructura estacional mensual de la serie temporal analizada. No obstante, para disponer de una medida sintética del grado de concentración estacional anual, se necesitan otros instrumentos analíticos. Hemos seleccionado el índice de Gini anual por los motivos mencionados en la sección de metodología.

FIGURA 3
ÍNDICES DE GINI DE LA ENTRADA DE CRUCERISTAS A MÁLAGA Y VIAJEROS ALOJADOS EN ESTABLECIMIENTOS HOTELEROS EN MÁLAGA Y EN LA COSTA DEL SOL (2002-2011)



Fuente: Elaboración propia.

La evolución de los valores anuales estimados del índice de Gini para las series objeto de estudio se muestran en la Figura 3. Como se puede observar, el turismo

de cruceros es el que presenta el mayor grado de concentración anual durante todo el periodo observado, oscilando entre los valores 0,20 a 0,30, aproximadamente, si bien los años 2002 y 2010 presentan una concentración ligeramente superior a la del resto de los años de la serie. Esto refleja una mayor concentración de la demanda de cruceros de Málaga en pocos meses de estos dos años, concretamente en octubre, que absorbía el 21,16% de la demanda de todo el año 2002. Para dicho año, el índice de Gini es el mayor de toda la serie, alcanzando el valor de 0,31, lo que supone un valor relativamente elevado.

En cambio, la concentración anual del turismo hotelero, tanto en la Costa del Sol, como en la ciudad es inferior en todo el periodo. En particular, los valores del índice de Gini para establecimientos hoteleros son bastante bajos, alcanzando su máximo en el año 2010 (0,14), que queda muy por debajo del valor más reducido del índice de Gini del turismo de cruceros de Málaga (0,21 en el año 2003).

4.5. Aproximación del efecto del turismo de cruceros de Málaga sobre la concentración estacional de la demanda de alojamiento hotelero

Se ha aproximado la serie mensual de viajeros alojados en establecimientos hoteleros en Málaga correspondiente a 2011 descontando a los que se estima que pueden ser cruceristas en puerto base, usando cuatro escenarios alternativos (HOT_{40} , HOT_{60} , HOT_{80} y HOT_{100}). Estos escenarios se establecen en función del porcentaje de cruceristas en puerto base que se alojan en establecimientos hoteleros de la ciudad⁵. Con estas series se ha obtenido los índices de Gini (Cuadro 2) correspondientes a la distribución observada de viajeros alojados en establecimientos hoteleros y a las resultantes de descontar los cruceristas en puerto base alojados en hoteles de la ciudad.

- 5 Para ello, se ha tenido en cuenta los datos publicados en la memoria anual del puerto de Málaga correspondiente a 2011, según los cuales el 65,36% de los pasajeros de cruceros de la ciudad corresponden a puerto escala y el 34,64% a puerto base. Con este dato se ha obtenido una serie mensual aproximada para el año 2011 de la variable cruceristas en puerto base llegados a Málaga ciudad. Esta aproximación se basa además en el supuesto de que su distribución mensual es semejante a la del turismo de cruceros de la ciudad en general, ya que actualmente disponemos de la distribución anual de la variable, y no de la mensual. El porcentaje de estos cruceristas en puerto base que se aloja en establecimientos hoteleros es desconocido, por lo que se ha estimado usando cuatro escenarios alternativos que contemplan el 40%, 60%, 80% y el 100% de los mismos. Para cada escenario alternativo se ha estimado a su vez la serie aproximada de número de viajeros alojados en establecimientos hoteleros sin contabilizar los cruceristas alojados.

CUADRO 2
**ÍNDICES DE GINI DE VIAJEROS ALOJADOS EN HOTELES EN MÁLAGA
 (2011)**

Serie	Índice de Gini
Viajeros alojados en hoteles (total observado)	0,1315
Viajeros alojados en hoteles (sin cruceristas):	
HOT ₄₀ (40% cruceristas en puerto base alojados en hoteles)	0,1332
HOT ₆₀ (60% cruceristas en puerto base alojados en hoteles)	0,1368
HOT ₈₀ (80% cruceristas en puerto base alojados en hoteles)	0,1416
HOT ₁₀₀ (100% cruceristas en puerto base alojados en hoteles)	0,1481

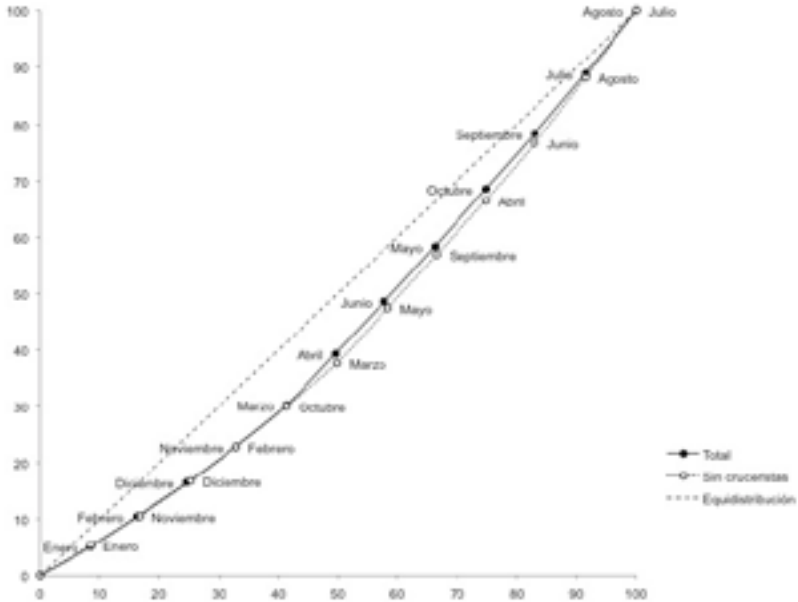
Fuente: Elaboración propia.

Tal y como muestran los resultados obtenidos, el índice de Gini de los viajeros alojados en establecimientos hoteleros es superior si no se tienen en cuenta los cruceristas que se alojan en hoteles, sobre todo cuanto más elevado es el porcentaje de cruceristas en puerto base que se alojan en hoteles de la ciudad. Esto supone que la demanda hotelera de la ciudad presentaría una mayor concentración si en su serie numérica no se contabilizasen los cruceristas alojados. Por tanto, estos resultados avalan el planteamiento que sugiere un efecto reductor de la concentración estacional de los cruceristas en el turismo hotelero de la ciudad.

Por otra parte, merece la pena recordar que la concentración estacional de los viajeros cruceristas es mucho más alta que la general, con un índice de Gini estimado para 2011 de 0,2429. A pesar de ello, y dado que, como se ha mencionado en epígrafes anteriores, esta concentración ocurre en meses distintos a los que absorben la mayor concentración del turismo hotelero de la ciudad, el grado de concentración estacional resultante de combinar los dos grupos de viajeros alojados en establecimientos hoteleros es inferior al que presentan por separado (en cualquiera de los escenarios planteados). Este hecho es otro indicio adicional a favor de la complementariedad estacional que el turismo de cruceros puede ejercer en el conjunto del turismo de la ciudad.

Con el objeto de obtener una imagen más completa de este efecto, se presenta en la Figura 4 la curva de Lorenz correspondiente a las distribuciones estimadas en el escenario HOT₁₀₀, que nos permite ver con más claridad el efecto, dado que es el que lo presenta con un carácter más acentuado (en los escenarios con menor porcentaje de cruceristas en puerto base alojados en hoteles de la ciudad las curvas de Lorenz tienen un perfil muy parecido al de la Figura 4, aunque su grado de proximidad se hace cada vez mayor y por tanto los efectos observados son de magnitud decreciente).

FIGURA 4
CURVAS DE LORENZ DE VIAJEROS ALOJADOS EN HOTELES EN MÁLAGA,ESCENARIO HOT₁₀₀(2011)



Fuente: Elaboración propia.

En el gráfico de la Figura 4 destaca especialmente que las diferencias entre ambas curvas ocurren en los meses de mayor demanda. En los cuatro primeros meses, apenas hay diferencias entre las curvas y las posiciones relativas de los meses presentan pocas variaciones. En cambio, en el resto del año hay una clara separación de las curvas de Lorenz (revelando una mayor concentración estacional en el caso de la serie sin cruceristas por estar más alejada de la línea de equidistribución) y meses que se movilizan varias posiciones arriba o abajo, dependiendo de la serie. Recordemos que el mes de octubre presentaba la mayor concentración de la demanda de cruceros, lo que explica que en la serie de alojados en hoteles que incluye los pasajeros de cruceros se ubique cuatro posiciones más arriba que en la serie de viajeros no cruceristas alojados en hoteles.

Estos resultados nos muestran indicios de que la posible complementariedad estacional que aporta el turismo de cruceros al turismo en establecimientos hoteleros en la ciudad se presenta, aproximadamente, en la mitad del año de mayor afluencia

turística, quedando la temporada de invierno poco afectada por este posible efecto atenuador de la concentración estacional.

4.6. Aproximación del efecto del aumento porcentual de los cruceristas en puerto base sobre la concentración estacional de la demanda de alojamiento hotelero

Dada la importancia que se suele otorgar al incremento de la proporción de cruceristas en puerto base, generalmente por su mayor volumen de gasto diario en el destino visitado, analizamos el posible efecto que podría tener sobre la concentración estacional de la demanda de alojamiento hotelero en Málaga. Para ello, tomaremos tres escenarios, en los que supondremos que el número de cruceristas en puerto base aumentase su actual proporción aproximada del 35% del total de cruceristas a un 40% (escenario PB₄₀), 45% (escenario PB₄₅) y un 50% (escenario PB₅₀) sobre este total⁶. A su vez, dentro de cada uno de estos escenarios, se simularán diferentes porcentajes de cruceristas en puerto base que se alojan en hoteles (de la misma forma que en el epígrafe anterior).

En estos escenarios no se mantiene fijo el volumen total de viajeros que pernoctan en establecimientos hoteleros, sino que se ve incrementado, por lo que el análisis se centrará en el índice de Gini resultante para el conjunto de viajeros alojados en establecimientos hoteleros en cada escenario. Con ello, pretendemos acercarnos al efecto que podría tener sobre la estacionalidad general de la ciudad un aumento relativo del número de cruceristas que toman Málaga como puerto base, ya que dicho incremento es una de las recomendaciones habituales en los destinos que, al igual que Málaga, presentan un mayor gasto diario entre los cruceristas en puerto base que entre los de puerto escala.

Los índices de Gini estimados se muestran en el Cuadro 3 para los escenarios definidos. Recordamos en este punto que el índice de Gini observado en 2011 de los viajeros alojados en establecimientos hoteleros de Málaga es de 0,1315. Si se aumentase de manera progresiva la proporción de cruceristas en puerto base y, por lo tanto, de cruceristas pernoctados en hoteles, observamos que el índice de Gini de los viajeros alojados en hoteles aumentaría paulatinamente, aunque en escasa medida, con cualquiera de las hipótesis acerca del porcentaje de cruceristas en puerto base que se alojan en hoteles. Sin embargo, la concentración de la demanda hotelera de la ciudad para cada uno de estos escenarios seguiría siendo inferior a la concentración estimada de la demanda hotelera de viajeros alojados no cruceristas, cuyos índices de Gini se muestran en el Cuadro 2.

6 Estos escenarios se han elaborado bajo los mismos supuestos que la serie aproximada para el año 2011 con la cifra real (34'64%) y presentan las mismas limitaciones que aquélla.

CUADRO 3
**ÍNDICE DE GINI DE VIAJEROS ALOJADOS EN ESTABLECIMIENTOS
 HOTELEROS ESTIMADOS, SEGÚN ESCENARIOS**

Escenario	Índice de Gini			
	HOT ₄₀	HOT ₆₀	HOT ₈₀	HOT ₁₀₀
PB ₄₀ (40% en puerto base)	0,1317	0,1319	0,1321	0,1322
PB ₄₅ (45% en puerto base)	0,1321	0,1324	0,1329	0,1335
PB ₅₀ (50% en puerto base)	0,1324	0,1332	0,1342	0,1352

Nota: Los escenarios PB₄₀, PB₄₅ y PB₅₀ indican porcentajes de cruceristas con puerto base en Málaga iguales al 40%, 45% y 50%, respectivamente. Los escenarios HOT₄₀, HOT₆₀, HOT₈₀ y HOT₁₀₀, suponen que el 40%, 60%, 80% y 100%, respectivamente, de los cruceristas en puerto base se alojan en hoteles.

Fuente: Elaboración propia.

Estos resultados revelan que, por un lado, si no se contabilizan los cruceristas alojados, la concentración de los viajeros alojados en hoteles aumenta de manera apreciable, y si, por el contrario, aumentase el número de cruceristas alojados como consecuencia de un mayor porcentaje de cruceristas en puerto base, la concentración del turismo hotelero de la ciudad se vería también incrementada, pero en una menor medida, manteniéndose por debajo del nivel de concentración del turismo hotelero no crucerista en Málaga.

5. CONCLUSIONES

El turismo de cruceros es un subsector turístico que presenta una serie de características específicas que lo diferencian del resto de tipos de turismo, otorgándole una serie de ventajas competitivas que lo pueden hacer realmente atractivo para las ciudades donde se desarrolla este turismo. En este ámbito, los aspectos económicos, especialmente relacionados con el impacto del gasto turístico, son los más estudiados en la literatura. Queda, no obstante, un notable campo de investigación abierto acerca de la estacionalidad de este mercado turístico al que se ha pretendido contribuir con este artículo.

Los resultados obtenidos en el presente estudio revelan que el turismo de cruceros en Málaga actualmente presenta un perfil estacional netamente diferenciado del conjunto global del turismo que recibe la ciudad, en el que predomina el sector hotelero. Se caracteriza, además, por una considerable concentración estacional en su demanda, más elevada que la del turismo hotelero de la ciudad. Los meses

en los que es mayor la concentración de la demanda de cruceros corresponden a octubre, noviembre y septiembre. Sin embargo, en estos meses, el turismo hotelero de la ciudad muestra niveles de ocupación relativamente bajos, concentrando la demanda en los meses de julio, agosto y junio, que precisamente coinciden con aquellos meses en los que la demanda del turismo de cruceros no es particularmente alta, en comparación con el resto de meses.

Mediante la estimación de los índices de Gini en diferentes escenarios, una de las principales conclusiones obtenidas es que el turismo de cruceros puede estar favoreciendo una reducción de la estacionalidad de la demanda hotelera. Ello se explica teniendo en cuenta que la mayor parte de los meses de mayor y menor demanda de ambas poblaciones se complementan y se contrarrestan parcialmente, contribuyendo a alargar la temporada turística.

Además, el perfil del crucerista de Málaga detallado en este estudio refleja que su gasto turístico es por lo general más elevado que el del turista tradicional de la ciudad, y aún mayor si se trata de crucerista en puerto base. Este hecho, unido a que este tipo de crucerista supone casi un 35% del total de cruceristas que visitan la ciudad, cifra bastante alejada de otros destinos competidores como Barcelona, donde asciende a algo más del 50%, conduce al planteamiento casi generalizado de la conveniencia de aumentar ese porcentaje de cruceristas en puerto base en la ciudad.

En este estudio se ha tratado de aproximar qué efectos podría tener sobre la concentración estacional en el turismo hotelero de la ciudad. Los resultados muestran que conllevaría un ligero incremento de la concentración estacional en el turismo hotelero de la ciudad, aunque en todo caso el resultado sería de menor concentración estacional que del turismo hotelero no crucerista.

Por ello, el efecto sobre la concentración estacional no parece restar importancia al posible impacto económico que pueda aportar el interés por asentar el puerto de Málaga como puerto base de cruceros.

Para finalizar, debemos señalar las limitaciones de los resultados obtenidos, procedentes principalmente de la dificultad de armonizar las fuentes estadísticas de turismo de cruceros con las de turismo hotelero, que en particular, nos han forzado a trabajar con cifras de visitantes. No se ha podido integrar en el análisis las duraciones de las estancias, lo cual enriquecería decididamente los resultados, máxime cuando la estancia media de los cruceristas es inferior a la del resto de visitantes alojados en establecimientos hoteleros. La incorporación de la duración de las estancias y de las pernoctaciones como variable principal podría ser, sin lugar a dudas una línea futura de trabajo que contribuiría a ampliar la escasa literatura académica disponible sobre la estacionalidad del turismo de cruceros

BIBLIOGRAFÍA

- ANDRIOTIS, A. y AGIOMIRGIANAKIS, G. (2010): "Cruise Visitors' Experience in a Mediterranean Port of Call". *International Journal of Tourism Research*, 12, pp. 390-404.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE MÁLAGA (2012): *Memoria 2011- Annual Report: Puerto de Málaga*. Málaga, Autoridad Portuaria de Málaga.
- BARDOLET, E. y SHELDON, P. J. (2008): "Tourism in Archipelagos: Hawai'i and the Balearics". *Annals of Tourism Research*, 35(4), pp. 900-923.
- BERNAL, A. (2010): *Málaga, ciudad litoral: El turismo de cruceros y la ciudad de Málaga. Evolución del producto y beneficios*. Málaga, 4º Foro de Turismo del Mediterráneo Meditour 2010.
- BRIDA, J. G. y AGUIRRE, S. Z. (2008): *The impacts of the cruise industry on tourism destinations*. Milán, Italia, University of Milano Bicocca, Research Unit on Sustainable Development.
- BRIDA, J.G., BUKSTEIN, D. y TEALDE, E. (2013): "Exploring cruise ship passenger spending patterns in two Uruguayan ports of call". *Current Issues in Tourism*, (en prensa DOI: 10.1080/13683500.2013.861391).
- BRIDA, J. G., y RISSO, W. A. (2010): "Cruise passengers expenditure analysis and probability of repeat visit to Costa Rica: A cross-section data analysis". *Tourism Analysis*, 15(4), pp. 425-434.
- BRAUN, B., XANDER, J. y WHITE, K. (2002): "The Impact of the Cruise Industry on a Region's Economy: A Case Study of Port Canaveral, Florida". *Tourism Economics*, 8, pp. 281-288.
- BUTLER HALTER, M. (2003): *La actividad de los cruceros turísticos en el mundo*. Madrid, Organización Mundial del Turismo.
- BUTLER HALTER, M. (2008): *Turismo de cruceros: Situación actual y tendencias*. Madrid, Organización Mundial del Turismo.
- CHARILER, J.J. y McCALLA, R.J. (2006): "A Geographical Overview of the World Cruise Market and its Seasonal Complementarities", en Dowling, R.K. (ed.) *Cruise Ship Tourism*. Wallingford, Reino Unido, Ed. CABI, pp. 18-30.
- CHASE, G. L. y McKEE, D. L. (2003): "The economic impact of Cruise tourism on Jamaica". *Journal of Tourism Studies*, 14(2), pp. 16-22.
- CISNEROS-MARTÍNEZ, J.D. y FERNÁNDEZ-MORALES, A. (2013): "Cultural tourism as tourist segment for reducing seasonality in a coastal area: the case study of Andalusia". *Current Issues in Tourism*, (en prensa, DOI: 10.1080/13683500.2013.861810).
- CLAVERO BARRANQUERO, A. y ESTEVE SECALL, R. (2009): *Cuadernos II Plan Estratégico de Málaga: Modelo para la estimación de futuras demandas de cruceros del puerto de Málaga*. Málaga, Fundación CIEDES.
- CRUISES NEWS MEDIA GROUP (2012): "Gasto de los cruceristas en España en 2011". *CruisesNews*, 20, pp. 6-9.
- CUCCIA, T. y RIZZO, I. (2011): "Tourism seasonality in cultural destinations: Empirical evidence from Sicily". *Tourism Management*, 32(3), pp. 589-595.
- DE CANTIS, S., FERRANTE, M. y VACCINA, F. (2011): "Seasonal pattern and amplitude - a logical framework to analyse seasonality in tourism: an application to bed occupancy in Sicilian hotels". *Tourism Economics*, 17(3), pp. 655-675.
- DIMOU, I., y SIMANTIRAKI, E. (2010): "Cruise Tourism VS Hotel Accommodation: a Substitute or Complementary Relationship? A Preliminary Analysis for the City of Heraklion". *2nd International Conference on Tourism and Hospitality Management*, Atenas, Grecia, pp.58-74.
- DOUGLAS, N. y DOUGLAS, N. (2004): "Cruise ship passenger spending patterns in Pacific Island ports". *International Journal of Tourism Research*, 6, pp. 251-261.
- DOWLING, R.K. (2006): "The Cruising Industry". En Dowling, R.K. (ed.) *Cruise Ship Tourism*. Wallingford, Reino Unido, Ed. CABI, pp. 3-17.
- DWYER, L., DOUGLAS, N., y LIVAIC, Z. (2004): "Estimating the economic contribution of a cruise ship visit". *Tourism in Marine Environments*, 1(1), pp. 5-16.
- DWYER, L. y FORSYTH, P. (1996): "Economic impacts of cruise tourism in Australia". *Journal of Tourism Studies*, 7(2), pp. 36-43.

- DWYER, L. y FORSYTH, P. (1998): "Economic significance of cruise tourism". *Annals of Tourism Research*, 25(2), pp. 393-415.
- FERNÁNDEZ-MORALES, A. y MAYORGA-TOLEDANO, M.C. (2008): "Seasonal concentration of the hotel demand in Costa del Sol: A decomposition by nationalities". *Tourism Management*, 29 (5), pp. 940-949.
- FERNÁNDEZ-MORALES, A. y MAYORGA-TOLEDANO, M.C. (2007): "The seasonality of rural tourism in Andalucía", en Gale, T., Hill, J. y Curry, N. (eds.) *Making Space: Managing Resources for Leisure and Tourism*. Eastbourne, Reino Unido, Ed. Leisure Studies Association, pp. 1-12.
- FRANKLIN, A. y CRANG, M. (2001): "The trouble with tourism and travel theory". *Tourism Studies*, 1(1), pp. 5-22.
- GIBSON, P. y BENTLEY, M. (2006): "A study of impacts: cruise tourism and the South West of England". *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 20(3/4), pp. 63-77.
- GIBSON, P. y PAPANATHANASSIS, A. (2010): "The Cruise Industry — Emerging Issues, Problems and Solutions: Review of the 2nd International Cruise Conference, Plymouth, UK, 18-20 February 2010". *International Journal of Tourism Research*, 12, pp. 405-407.
- HALPERN, N. (2011): "Measuring seasonal demand for Spanish airports: Implications for counter-seasonal strategies". *Research in Transportation Business & Management*, 1(1), pp. 47-54.
- IRANDU, E.M. (2004): "The Potential for Cruise Tourism in Kenya". *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*, 15 (1), pp. 69-86.
- JAAKSON, R. (2004): "Beyond the Tourist Bubble? Cruiseship Passengers in Port". *Annals of Tourism Research*, 31, pp. 44-60.
- JOHNSON, D. (2002): "Environmentally sustainable cruise tourism: A reality check". *Marine Policy*, 26(4), pp. 261-270.
- KOENIG, N., y BISCHOFF, E. (2003): Seasonality of tourism in Wales: a comparative analysis. *Tourism Economics*, 9(3), pp. 229-254.
- LEE, S. y RAMDEEN, C. (2013): "Cruise ship itineraries and occupancy rates". *Tourism Management*, 34, pp. 236-237.
- LEKAKOU, M. B., PALLIS, A., y VAGGELAS, G. (2009): "Which homeport in Europe: The cruise industry's selection criteria". *TOURISMOS: An International Multidisciplinary Journal*, 4(4), pp. 215-240.
- LERMAN, R. y YITZHAKI, S. (1985): Income Inequality Effects by Income. *The Review of Economics and Statistics*, Vol. 67(1), pp. 151-56.
- LUKOVIC, T. (2011): "Seasonality: A factor of crisis or development in cruise tourism?". En Gibson, P., Papanathanassis, A. y Milde, P. (eds.) *Cruise Sector Challenges. Making Progress in an Uncertain World*, Heidelberg, Alemania, Ed. Gabler, pp. 25-37.
- LUNDTORP, S. (2001): "Measuring Tourism Seasonality". En Baum, T. y Lundtorp, S. (eds.) *Advances in Tourism Research*. Oxford, Reino Unido, Ed. Pergamon, pp. 23-50.
- MAKRIDAKIS, S.G., WHEELWRIGHT, S.C. y HYNDMAN, R. G. (1998): *Forecasting. Methods and Applications*. New York, Estados Unidos, Ed. Wiley.
- MARUSIC, Z., SEVER, I. e IVANDIC, N. (2012): "Mediterranean Cruise Itineraries and the Position of Dubrovnik". En Papanathanassis, A., Lukovic, T. y Vogel, M. (eds.) *Cruise Tourism and Society*. Heidelberg, Alemania, Ed. Springer, pp. 3-16.
- MORRISON, A. M., YANG, C. H., O'LEARY, J. T., y NADKARNI, N. (2003): "Comparative profiles of travellers on cruises and land-based resort vacations". *Journal of Tourism Studies*, 14(1), pp. 99-111.
- OBSERVATORIO TURÍSTICO DE MÁLAGA (2012): *Balance 2011*. Málaga, Sociedad de Planificación y Desarrollo, Área de Turismo. Ayuntamiento de Málaga.
- PAPANATHANASSIS, A. y BECKMANN, I. (2011): "Assessing the 'Poverty of Cruise Theory' Hypothesis". *Annals of Tourism Research*, 38 (1); pp. 153-174.
- PRANIC, A., MARUSIC, Z. y SEVER, I. (2013): "Cruise passengers' experiences in coastal destinations - Floating 'B&Bs' vs. floating 'resorts': A case of Croatia". *Ocean and Coastal Management*, 84, pp. 1-12.
- RODRIGUE, J.P., NOTTEBOOM, T. (2013): "The Geography of cruises: Itineraries, not destinations". *Applied Geography*, 38, pp. 31-42.

- ROSSELLÓ NADAL, J. RIERA FONT, A. y SANSÓ REOSSELLÓ, A. (2004): The economic determinants of seasonal patterns. *Annals of Tourism Research*, Volume 31 (3), pp. 697–711.
- SEIDL, A., GIULIANO, F. y PRATT, L. (2007): "Cruising for colones: cruise tourism economics in Costa Rica". *Tourism Economics*, 13 (1), pp. 67-85.
- SHEN, S., LI, G. y SONG, H. (2009): "Effect of seasonality treatment on the forecasting performance of tourism demand models". *Tourism Economics*, 15 (4), pp. 693–708.
- TSITOURAS, A. (2004): "Adjusted Gini coefficient and 'months equivalent' degree of tourism seasonality: A research note". *Tourism Economics*, 10(1), pp. 95–100.
- VERGORI, A.S. (2012): "Forecasting tourism demand: the role of seasonality". *Tourism Economics*, 18 (5), pp. 915–930.
- WEAVER, A. (2005): "The McDonaldization Thesis and Cruise Tourism". *Annals of Tourism Research*, 32(2), pp. 346-366.
- WEAVER, A. (2006): "The Disneyization of Cruise Travel". En Dowling, R.K. (ed.) *Cruise Ship Tourism*. Wallingford, Reino Unido, Ed. CABI, pp. 389-396.
- WILKINSON, P. (1999): "Caribbean cruise tourism: Delusion or illusion?". *Tourism Geographies*, 3, pp. 261-282.