

Α.Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ

**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

ΘΕΜΑ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ:

**«ΤΟ YACHTING ΩΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ – Η ΣΧΕΣΗ ΤΟΥ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΠΡΟΪΟΝ»**



ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΜΠΕΝΕΤΑΤΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΖΟΥΛΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΑΤΡΑ 2005

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Κεφάλαιο 1: <i>Εισαγωγή στον τουρισμό</i>	5
1.1. Οι ρίζες του τουρισμού.....	5
1.2. Εικοστός αιώνας – Ο αιώνας του τουρισμού.....	5
1.3. Η σύνθεση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος.....	6
1.4. Αειφόρος ανάπτυξη και εναλλακτικές μορφές τουρισμού.....	7
Κεφάλαιο 2: <i>Θαλάσσιος τουρισμός</i>	8
2.1. Γενικά.....	8
2.2. Το Yachting στον ελλαδικό χώρο – Ιστορική Αναδρομή.....	10
Κεφάλαιο 3: <i>Τα επιμέρους τμήματα του Yachting</i>	11
3.1. Γαλλικό και ελληνικό μοντέλο Yachting.....	11
3.2. VIP Yachting.....	12
3.3. Μορφές Yachting.....	13
3.4. Ερμηνεία όρων σχετικών με τα ταξίδια αναψυχής.....	13
3.5. Είδη σκαφών αναψυχής.....	14
3.6. Κατηγορίες σχεδιασμού σκαφών αναψυχής.....	18
3.7. Πιστοποίηση – Εκπαίδευση πληρώματος.....	18
3.7.1. Απαραίτητες προϋποθέσεις.....	18
3.7.2. Αρμοδιότητες.....	19
3.7.3. Εκπαίδευση.....	20
3.8. Το επιχειρησιακό περιβάλλον της χρήσης σκαφών αναψυχής.....	21
3.9. Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής.....	21
Κεφάλαιο 4: <i>Μισθώσεις επαγγελματικών σκαφών αναψυχής</i>	23
Κεφάλαιο 5: <i>Οικονομικές υποχρεώσεις</i>	24
5.1.1. Λιμενικά Τέλη.....	24
5.1.2. Κόστος ναύλωσης.....	25
5.1.2. Ναυλοσύμφωνο.....	25

Κεφάλαιο 6: Διαδικασία ναύλωσης Yacht.....	26
Κεφάλαιο 7: Υποδομές Θαλάσσιου Τουρισμού.....	27
7.1. Μαρίνες.....	27
7.2. Οι σημαντικότερες μαρίνες της Αττικής.....	27
7.2.1. Μαρίνα Αλίμου.....	28
7.2.2. Μαρίνα Ζέας.....	28
7.2.3. Μαρίνα Φλοίσβου.....	29
7.3. Οι μαρίνες στην Ελλάδα – Γαλάζια σημαία.....	29
7.4. Μαρίνες υπό κατασκευή.....	30
Κεφάλαιο 8: Προβλήματα στον ελλαδικό χώρο.....	32
8.1. Η προβληματική ανάπτυξη του γιότινγκ στην Ελλάδα.....	32
8.2. Έλλειψη σε υποδομές και υπηρεσίες.....	34
8.2.1. Έλλειψη σε τεχνική και τουριστική υποδομή.....	34
8.2.2. Το πρόβλημα της στάθμευσης.....	35
8.2.3. Αγκυροβόλια.....	35
8.3. Προσπέλαση.....	36
8.4. Νομοθεσία – Κρατικοί φορείς.....	37
8.5. Υψηλές λειτουργικές δαπάνες.....	38
8.5.1. Αρνητικοί παράγοντες.....	38
8.5.2. Οι χρεώσεις.....	39
8.6. Έλλειψη προβολής.....	39
8.7. Ανταγωνισμός.....	30
8.8. Η καθυστέρηση.....	40
Κεφάλαιο 9: Τιμές ελλιμενισμού στην Ελλάδα.....	40
Κεφάλαιο 10: Ο παράδεισος των ελληνικών νησιών.....	42
Κεφάλαιο 11: Το σκάφος αναψυχής ως εργαλείο δουλειάς.....	42

Κεφάλαιο 12: Ωκεανογραφία.....	43
12.1. Διακριτικά γνωρίσματα της επιστήμης της Ωκεανογραφίας.....	43
12.2. Ορολογία.....	44
12.3. Ιδιότητες θαλασσινού νερού.....	46
12.4. Θαλάσσια ρεύματα.....	48
Κεφάλαιο 13: Σύνθεση τουριστικού πλήθους – Δημοφιλέστεροι προορισμοί.....	49
Κεφάλαιο 14: Επιδράσεις.....	50
Κεφάλαιο 15: Προτάσεις για την ανάπτυξη του yachting στην Ελλάδα.....	51
Κεφάλαιο 16: Συμπεράσματα.....	52
Βιβλιογραφία :.....	53

ΠΙΝΑΚΕΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1. Μισθώσεις επαγγελματικών σκαφών αναψυχής.....	23
ΠΙΝΑΚΑΣ 7.1. Οι μαρίνες στην Ελλάδα.....	29
ΠΙΝΑΚΑΣ 7.2. Κατάλογος μαρίνων με «Γαλάζια Σημαία» για το έτος 2004.....	30
ΠΙΝΑΚΑΣ 7.3. Μαρίνες υπό κατασκευή.....	31
ΠΙΝΑΚΑΣ 12.1. Διαφορές θερμοκρασίας στην επιφάνεια της θάλασσας και σε βάθος 75μ.....	47

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

1.1. ΟΙ ΡΙΖΕΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο τουρισμός και τα ταξίδια εν γένει αποτελούν μια πανάρχαια διεργασία βασισμένη στην ανθρώπινη περιέργεια, στο ενδιαφέρον που εμπεριέχει το άγνωστο και η ανακάλυψη νέων τόπων, εθίμων και ηθών. Συνεπώς, θα πρέπει να αποκλεισθεί η άποψη ότι ο τουρισμός αποτελεί "τυχαίο" κοινωνικό φαινόμενο και αντιθέτως, να εκληφθεί ως φαινόμενο κοινωνικού περιεχομένου.

Το γεγονός ότι ίχνη και ρίζες του σημερινού τουρισμού ανευρίσκονται χιλιετηρίδες πριν και ότι η ύπαρξή του πιστοποιείται σχεδόν σε όλες τις ιστορικές περιόδους του ανθρώπινου βίου φανερώνουν το διαρκές ανθρώπινο ενδιαφέρον γύρω από αυτό, που σήμερα αποκαλείται τουρισμός. Εκ παραλλήλου η μελέτη πολλών γραπτών μνημείων της Αρχαίας Κίνας, της Ελλάδας και της Ρώμης αποδεικνύουν στην πράξη την ύπαρξη τουριστικής διακίνησης, την ύπαρξη κάποιων "υποτυπωδών τουριστικών κέντρων" της αρχαιότητας, αλλά και τη διακίνηση ατόμων για λόγους θρησκευτικούς, θεραπευτικούς ή αθλητικούς, ιδίως στην Αρχαία Ελλάδα.

1.2. ΕΙΚΟΣΤΟΣ ΑΙΩΝΑΣ – Ο ΑΙΩΝΑΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο εικοστός αιώνας αποτέλεσε αδιαμφισβήτητα τον "αιώνα του τουρισμού", αφού κατά τη διάρκειά του συντελέστηκαν κοσμογονικές αλλαγές σχετικά με την τουριστική ανάπτυξη.

Οι κοσμογονικές αυτές αλλαγές και οι εξελίξεις κατά τη διάρκεια του 20ού αιώνα ουσιαστικά χωρίζονται σε δύο ξεχωριστές χρονικές περιόδους: αυτή προ του Β' Παγκοσμίου Πολέμου (η οποία δημιουργεί το όλο κλίμα ανάπτυξης του οργανωμένου τουρισμού) και αυτή μετά τη λήξη του ως σήμερα (που μαζικοποιεί τον τουρισμό και τον αναγάγει σε κύριο κοινωνικο-οικονομικό φαινόμενο της εποχής μας).

Η μεταπολεμική ραγδαία ανάπτυξη του διεθνούς τουρισμού δεν θα είχε συντελεστεί, αν δεν μεσολαβούσαν οι παρακάτω αναφερόμενες διαφοροποιήσεις σε σχέση με τα προηγηθέντα του πολέμου χρόνια:

- Η τεχνολογική εξέλιξη που υπήρξε τόσο αλματώδης και εντυπωσιακή, ώστε εκμηδένισε τις αποστάσεις, δίνοντας στο σύγχρονο άτομο τη δυνατότητα πρόσβασης ακόμα και στα πιο απομακρυσμένα σημεία του πλανήτη.

- Οι κατακτήσεις των εργαζομένων που, με την πάροδο των χρόνων, τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και των αναγκών και τη διαμόρφωση νέων συνθηκών διαβίωσης, επέδρασαν καταλυτικά στις εργοδοσίες (δημόσιου και ιδιωτικού τομέα) και ανάμεσα στα άλλα θεσμοθέτησαν τις διακοπές αρχικά και τις πληρωμένες διακοπές στη συνέχεια

- Η ποιοτική υποβάθμιση της ζωής για μια μεγάλη σειρά χωρών της υφηλίου, αφού η συσσώρευση πληθυσμού στα αστικά και βιομηχανικά κέντρα του αναπτυγμένου κυρίως κόσμου οδήγησε σε σωρεία κοινωνικο-ψυχολογικών επιβαρύνσεων και παθολογικών συμπτωμάτων.

Ο τουρισμός για όλο αυτόν τον κόσμο λοιπόν έγινε αναγκαιότητα και πρακτική ιδιάζουσα σημασία, χωρίς τη δυνατότητα επιστροφής, τουλάχιστον άμεσης, στα προηγούμενως ισχύοντα.

1.3. Η ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ

Η Ελλάδα αυτή τη στιγμή προσφέρει στους αλλοδαπούς και στους ντόπιους τουρίστες της μια εξαιρετικά ευρεία γκάμα τουριστικών υπηρεσιών κυριότερες των οποίων είναι οι εξής:

- Ξενοδοχεία (7500 συνολικά, από τα οποία 65 πολυτελείας και 625 Α' κατηγορίας, εποχιακού κυρίως χαρακτήρα)

- Διαφορετικά καταλύματα όπως ξενώνες, ενοικιαζόμενα δωμάτια, ξενώνες νεότητας κτλ.

- Κάμπινγκ (περίπου 300 συνολικά εποχιακού χαρακτήρα)

- Κρουαζιερόπλοια και ναυτιλιακές εταιρείες

- Αεροπορικές εταιρείες

- Μεταφορές – μετακινήσεις με τουριστικά λεωφορεία

- Τουριστικά γραφεία (περί τα 1500 σε όλη τη χώρα)

- Μαρίνες

- Καζίνο

- Επιχειρήσεις ενοικίασης μεταφορικών μέσων
- Εστιατόρια, ταβέρνες, μπαρ
- Μουσεία και αρχαιολογικούς χώρους
- Κρατικές τουριστικές υπηρεσίες

Στην Ελλάδα, σε αντίθεση με πολλές χώρες (μεταξύ των οποίων και χώρες – μέλη της Ε.Ε.), η όλη τουριστική δραστηριότητα καλύπτεται από θεσμοθετημένα όργανα της επίσημης πολιτείας (π.χ. Υπουργείο Τουρισμού, Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού, Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος κ.λ.π.). όλες οι σχετικές ελληνικές επιχειρήσεις κάθε κατηγορίας ανήκουν ή ελέγχονται από έναν ή περισσότερους από αυτούς τους οργανισμούς, οι οποίοι ανάμεσα στα άλλα καθορίζουν το μέγεθος της δραστηριότητας και τον αριθμό των απασχολουμένων. Στη διάρκεια των 2 τελευταίων δεκαετιών η απασχόληση στον τουριστικό τομέα στη Ελλάδα κυμάνθηκε στο 3,5 και 6,5 του συνολικού εργατικού δυναμικού, δηλαδή ανάμεσα στους 300.000 και 600.000 εργαζόμενους.

Λύτρας, Ν (1998) «Κοινωνιολογία του Τουρισμού» Interbooks

1.4. ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η «Αειφόρος ανάπτυξη» αποτελεί επιστημονικό όρο, ο οποίος χρησιμοποιείται προκειμένου να περιγράψει μια αναπτυξιακή διαδικασία που συμβαδίζει με ορισμένες αρχές. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι στις ημέρες μας, ιδιαίτερα, η αναφορά στην «αειφόρο ανάπτυξη» αποκτά διαστάσεις αναπτυξιακού-κοινωνικού οράματος, καθώς ανταποκρίνεται στην κοινωνική ανάγκη για ένα αναπτυξιακό μοντέλο που θα περιλαμβάνει την περιβαλλοντική προστασία και τη διαφύλαξη των φυσικών πόρων.

Μια συνήθης σύγχυση παρατηρείται μεταξύ βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης. Η βιώσιμη ανάπτυξη σχεδιάζεται και υλοποιείται κατά τρόπο που ελαχιστοποιεί τις επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον από τη λειτουργία των υλοποιούμενων έργων. Η αειφόρος ανάπτυξη ορίζεται ως «η κάλυψη των αναγκών του παρόντος χωρίς να μετριάζεται η ικανότητα των μελλοντικών γενεών να

καλύψουν τις δικές τους» (World Commission on Environment and Development's όπως αναφέρεται στον «Milne», 1998). Συνεπώς, διαπιστώνουμε ότι η διαφορά τους έγκειται στο σημείο πρόβλεψης της κάλυψης των αναγκών των μελλοντικών γενεών, η οποία εξασφαλίζεται, ή έστω επιδιώκεται, με τον αειφορικό σχεδιασμό.

Οι «εναλλακτικές μορφές τουρισμού» αποτελούν τον αντίποδα των «μαζικών μορφών τουρισμού», και συνίστανται σε τουρισμό ειδικών ενδιαφερόντων. Ο εναλλακτικός τουρισμός περιλαμβάνει κίνητρα όπως οι περιβαλλοντικές (φυσιολατρικές) και αθλητικές δραστηριότητες, απόλαυση της θέας ενός τοπίου, περιοχές με μη μολυσμένο περιβάλλον και πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, κ.ά. (Lagos, 1998). Σε πολλές περιπτώσεις συναντούμε τον όρο «εναλλακτικός τουρισμός» να θεωρείται ταυτόσημος του όρου «αειφόρος τουρισμός», γεγονός που αποτελεί ανακρίβεια. Ο λόγος είναι ότι, προκειμένου να αποφανθούμε για την αειφορία συγκεκριμένης μορφής τουρισμού σε ένα τόπο-προορισμό, χρειάζονται κάποια χρόνια μετρήσεων (Butler, 1998). Ωστόσο, δεν είναι λάθος να υποστηριχθεί πως εν γένει οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού αποτελούν βιώσιμο τουρισμό, και συχνά απαιτούν την ύπαρξη φυσικών πόρων προκειμένου να υλοποιηθούν, ενώ προτιμώνται από τουρίστες υψηλής περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης.

Ορισμένα είδη του εναλλακτικού τουρισμού είναι τα ακόλουθα: οικολογικός τουρισμός (φυσικό περιβάλλον, οικολογία), αγροτουρισμός (διαμονή σε αγροκτήματα), θαλάσσιος τουρισμός (κρουαζιέρες, ιδιωτικά σκάφη), τουρισμός υγιεινής διαβίωσης (υγιεινή διατροφή, παραμονή στη φύση), θεραπευτικός τουρισμός (ιαματικές πηγές), πολιτιστικός τουρισμός (πολιτιστική κληρονομιά), θρησκευτικός τουρισμός (διενέργεια συνεδρίων), εκθεσιακός τουρισμός (διενέργεια εκθέσεων), τουρισμός θέας τοπίων (αισθητική απόλαυση εξαιρετικών τοπίων). Φυσικά, υπάρχουν και άλλες μορφές εναλλακτικού τουρισμού, οι οποίες εξειδικεύονται αναλόγως των ειδικών ενδιαφερόντων των τουριστών.

2. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

2.1. ΓΕΝΙΚΑ

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί εναλλακτική μορφή τουρισμού και τον χαρακτηρίζουν τα εξής στοιχεία: Έχει ως μεταφορικό μέσο το πλοίο, προορισμό το θαλάσσιο και παραθαλάσσιο χώρο, έχει μεταβλητή διάρκεια, κατάλυμα το σκάφος

αναψυχής, είναι τουρισμός για κάθε ηλικία και τέλος είναι τουρισμός κοινωνικός, αλλά και πολυτελείας, χωρίς να μπορεί να χαρακτηριστεί ακόμα ως μαζικός.

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού μετά τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη της τεχνολογίας των μεταφορικών μέσων στον κόσμο. Μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται τα γιοτ και τα κρουαζιερόπλοια. Επιπλέον, οι χρονικές και οικονομικές δυσκολίες της θαλάσσιας τουριστικής μετακίνησης μειώθηκαν με την ραγδαία ανάπτυξη οργανωμένων τουριστικών γραφείων, επιχειρήσεων και ναυλομεσιτικών γραφείων, ενώ έχουν βελτιωθεί σημαντικά τα μέσα υποδοχής οργανωμένης ψυχαγωγίας και πληροφόρησης.

Ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων όπως τα θαλάσσια σπορ (θαλάσσιο σκι, windsurfing κτλ), τις υποβρύχιες καταδύσεις, την περιήγηση σε θαλάσσια πάρκα κ.α. Το μεγαλύτερο όμως μερίδιο καταλαμβάνουν οι επιχειρήσεις κρουαζιερόπλοιων και σκαφών αναψυχής.

Ο θαλάσσιος τουρισμός, ως εναλλακτική μορφή τουρισμού, που εμπλουτίζει και διαφοροποιεί το τουριστικό μας προϊόν, έχει άμεση αλληλεπίδραση και συνάρτηση με άλλες θεματικές μορφές τουρισμού όπως ο αθλητικός τουρισμός, ο πολιτιστικός τουρισμός, ο συνεδριακός τουρισμός, ο θρησκευτικός τουρισμός, ο τουρισμός υγείας κ.λ.π.

Έχοντας μία διαχρονική εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, διαπιστώνεται ότι ο θαλάσσιος τουρισμός ήταν ο πρώτος που αναπτύχθηκε από τις νέες μορφές τουρισμού, με τα γιοτ, τις κρουαζιέρες με τα κρουαζιερόπλοια και την βελτίωση των συνθηκών των θαλάσσιων συγκοινωνιών. Από τις αρχές του 1960 και μετά, ο Ε.Ο.Τ. άρχισε μια εντατική προσπάθεια δημιουργίας υποδομής, τεχνικής και θεσμικής, για τον θαλάσσιο τουρισμό, για να μπορέσει να ανταποκριθεί στις ανάγκες και αναζητήσεις των επισκεπτών της Ελλάδος.

Την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού με γιοτ προώθησε ο Ε.Ο.Τ. και σε συνεργασία με το Υ.Ε.Ν. και το Υπουργείο Οικονομικών, προχώρησε στην καθιέρωση θεσμικών πλαισίων και κανονιστικών διατάξεων για την εκτέλεση κυκλικών περιηγητικών πλόων, στην αρχή με πλοία γραμμής (πλοία Ε.Ο.Τ.) και στην συνέχεια με αμιγώς κρουαζιερόπλοια, όπως γίνεται και σήμερα.

2.2. ΤΟ YACHTING ΣΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Από το έτος 1960, με φορέα υλοποίησης τον Ε.Ο.Τ., αρχίζει κυρίως η κατασκευή και η λειτουργία των σταθμών εξυπηρέτησεως και ανεφοδιασμού θαλαμηγών (Σ.Α.Θ.) με καύσιμα, νερό και εφόδια, σε 85 επιλεγμένα σημεία της χώρας.

Η παροχή νερού σε ορισμένα σημεία ήταν για την τότε εποχή εξαιρετικά δυσχερής γιατί δεν υπήρχαν δίκτυα νερού και μεταφερόταν για μεγάλες αποστάσεις με ζώα σε δοχεία. Ο Ε.Ο.Τ. κατασκεύασε πέτρινες δεξαμενές όμβριων υδάτων και δίκτυα νερού σε πολλά σημεία της χώρας. Επίσης έγιναν γεωτρήσεις, ενώ πραγματοποιήθηκε μεταφορά νερού για μεγάλες αποστάσεις με σωλήνες. Για την αναγνώριση των σταθμών αυτών, τοποθετήθηκε ειδικός ιστός με την τριγωνική σημαία των Σ.Α.Θ. που αποτελείτο από ένα κίτρινο ιππόκαμπο μέσα σε τιμόνι, σε μπλε φόντο. Ο αναγκαίος χερσαίος χώρος προσεγγίσεως των σταθμών, κρηπίδωμα μήκους 15μ. περίπου, χρωματιζόταν διαγωνίως με μαύρες και κίτρινες διαγραμμίσεις και απετέλεσε την αρχή της έννοιας της «σκάλας». Από το 1961, με τη βοήθεια της κοινοπραξίας πέντε εταιριών εμπορίας πετρελαίου, επιτυγχάνεται ο ανεφοδιασμός με καύσιμα των 75 από τους 85 Σ.Α.Θ. και οι Λιμενικές Αρχές αναλαμβάνουν τη διευκόλυνση των θαλαμηγών και των πληρωμάτων τους στα σημεία κατάπλου τους.

Το 1961 με μία μοναδική για τα Ελληνικά χρονικά Μόνιμη Εγκύκλιο Διαταγή των Υπουργείων Οικονομικών, Δημόσιας Τάξης και Εμπορικής Ναυτιλίας, απλουστεύονται οι διαδικασίες κινήσεως, εισόδου και εξόδου των γιοτ στην Ελλάδα, καθιερώνονται κίνητρα με αφορολόγητα είδη και καύσιμα και το ειδικό Δελτίο Διακίνησης (Transit Log). Την τήρηση στατιστικών στοιχείων της κίνησης των γιοτ στους λιμένες κατάπλου, ανέλαβαν επίσης οι Λιμενικές Αρχές όπως και την πρόσληψη, για λογαριασμό του Ε.Ο.Τ., προσωπικού για την συντήρηση και λειτουργία των Σ.Α.Θ., τη διαχείριση της παροχής του νερού, και τη φύλαξη της αλληλογραφίας των γιοτ που επρόκειτο να καταπλεύσουν σε λιμάνι της δικαιοδοσίας τους.

Το 1963 άρχισε να λειτουργεί η πρώτη Μαρίνα στη Βουλιαγμένη, με θέσεις ελλιμενισμού για 50 σκάφη. Τη Μαρίνα λειτουργούσε, με ειδικό κανονισμό λειτουργίας λιμένα, ο Β.Ν.Ο.Ε. (Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος) για

λογαριασμό του Ε.Ο.Τ.. Το 1967 ανέλαβε τη Μαρίνα Βουλιαγμένης, με 105 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών, με παροχές ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεφώνου, νερού, καυσίμων, και μόνιμα αγκυροβόλια. Στο τέλος του 1968 άρχισε η λειτουργία της Μαρίνας Ζέας, με σύγχρονες εγκαταστάσεις και θέσεις για 1.000 περίπου σκάφη, με καταστήματα και γραφεία Διοίκησης. Το 1967 παραδόθηκαν στο Πολεμικό Ναυτικό οι εγκαταστάσεις που κατασκεύασε ο Ε.Ο.Τ. στη Μαρίνα Ζέας για τη λειτουργία του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδος. Το 1973 άρχισε η λειτουργία και της τρίτης Μαρίνας του Ε.Ο.Τ. στο Μικρό Έμβολο στην Αρεστού της Θεσσαλονίκης. Η δημιουργία συμπληρωματικής υποδομής συνεχίσθηκε με την κατασκευή Μαρίνας στον Άλιμο, Γουβιά Κέρκυρας, Φλοίσβο, Πύλο κλπ.

(Αρχείο Ε.Ο.Τ.)

3. ΤΑ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΟΥ YACHTING

3.1. ΓΑΛΛΙΚΟ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ YACHTING

Το yachting είναι ένα πολύ σημαντικό τμήμα του θαλάσσιου τουρισμού, που αφορά τις περιηγήσεις με σκάφη αναψυχής. Τα δύο μοντέλα που έχουν κυριαρχήσει στην αγορά είναι το Γαλλικό και το Ελληνικό:

- **Γαλλικό μοντέλο:** Βασίζεται στην ισόρροπη ανάπτυξη θαλάσσιας αναψυχής και έργων υποδομής. Υλοποιήθηκε από ιδιώτες επιχειρηματίες υπό την επίβλεψη του Γαλλικού δημοσίου και γνώρισε ανάπτυξη στη Γαλλία από τα μέσα του 1960 ως τα μέσα τις δεκαετίας του 1970. Αργότερα υιοθετήθηκε με διάφορες παραλλαγές από την Ιταλία και την Ισπανία.

- **Ελληνικό μοντέλο:** Βασίζεται στην ανάπτυξη θαλάσσιας αναψυχής. Υλοποιήθηκε από το Ελληνικό δημόσιο και επιτρέπει μεγαλύτερη επιχειρηματική και τουριστική δραστηριότητα (ναυλώσεις, κίνηση) με μικρότερο στόλο σκαφών και περιορισμένη υποδομή λιμενικών εξυπηρετήσεων. Το μοντέλο αυτό γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη στην Ελλάδα από τα μέσα τις δεκαετίας του 1960 ως τα μέσα τις δεκαετίας του 1970. Υιοθετήθηκε αργότερα με διάφορες παραλλαγές από την πρώην Γιουγκοσλαβία, την Τουρκία, την Τυνησία, την Καραϊβική κ.α

3.2. VIP YACHTING

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια ανεκτίμητης αξίας περιουσία για τη χώρα μας, καθώς οι VIP επισκέπτες, μετά την Καραϊβική, το Monte Carlo, τις Αντίλλες και άλλα κοσμοπολίτικα κέντρα του θαλάσσιου τουρισμού, ανακαλύπτουν τις ανεξερεύνητες και άγριες ομορφιές του Αιγαίου και Ιονίου. Ο κύριος λόγος που γίνεται αυτό είναι γιατί στην Ελλάδα υπάρχει μεγάλη ποικιλία νησιών, από κοσμοπολίτικα, όπως η Μύκονος και η Σαντορίνη, ως και πολύ ήσυχα, όπως π.χ. η Φολέγανδρος.

Το VIP yachting είναι ένας ιδιαίτερος τομέας του θαλάσσιου τουρισμού. Τα σκάφη με τα οποία πραγματοποιείται είναι πολυτελείς θαλαμηγοί πολλών μέτρων. Αυτά τα σκάφη δεν έχουν να ζηλέψουν τίποτα από ένα υπερπολυτελέστατο σπίτι πολλών εκατομμυρίων. Αυτό συμβαίνει γιατί μπορούν να προσφέρουν στον ταξιδιώτη μια άνετη και ευχάριστη διαμονή που θα την χαρακτηρίζει η πολυτέλεια και η τελευταία τεχνολογία ακόμα και στην πιο μικρή λεπτομέρεια στο σκάφος. Πρόκειται για σκάφη πολύ μεγάλα σε μέγεθος, που μπορούν να φιλοξενήσουν μεγάλο αριθμό ατόμων και πληρώματος.

Φυσικά εννοείται ότι τόσο το κόστος ενοικίασης αλλά και συντήρησης και μισθοδοσίας είναι τεράστιο και γι' αυτό το λόγο, αυτός ο τομέας θαλάσσιου τουρισμού απευθύνεται σε άτομα με ιδιαίτερα υψηλό εισόδημα.

3.3. ΜΟΡΦΕΣ YACHTING

Σημαντικό τμήμα του θαλάσσιου τουρισμού αποτελούν οι περιηγήσεις με σκάφη αναψυχής κυρίως ιστιοφόρα και θαλαμηγούς. Οι περιηγήσεις γίνονται με ιδιόκτητα ή μισθωμένα πλοία τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν στη μίσθωση και πλήρωμα (crewed boats) ή χωρίς πλήρωμα (bare boats). Σε περίπτωση που οι τουρίστες-ενοικιαστές δεν διαθέτουν δίπλωμα ιστιοπλοΐας τότε είναι υποχρεωμένοι να νοικιάσουν ειδικευμένο προσωπικό, γεγονός βέβαια που ανεβάζει την τιμή ενοικίασης. Εδώ θα πρέπει να σημειώνουμε ότι στην τιμή ενοικίασης δεν περιλαμβάνονται τροφοδοσίες σε καύσιμα και τρόφιμα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1. Ο κλάδος του επαγγελματικού yachting σε αριθμούς

Στόλος	3200 επαγγελματικά σκάφη
Σκάφη χωρίς πλήρωμα (Bare boats)	2850
Σκάφη με πλήρωμα	350
Απασχολούμενοι	Ανω των 5000

(Σύμφωνα με την πιο πρόσφατη απογραφή του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ), η οποία έγινε το 2002 από την Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας του υπουργείου.)

Μια άλλη κατηγορία στο yachting είναι τα πλοία της κατηγορίας motor yachts με πλήρωμα, που μπορούν να φιλοξενήσουν από 6-30 άτομα. Η πλειοψηφία των σκαφών αυτής της κατηγορίας ανήκει σε ιδιώτες οι οποίοι μέσω της ενοικίασης μπορούν και καλύπτουν τα έξοδα συντήρησης και μισθοδοσίας. Οι διακοπές με motor yachts απευθύνονται κυρίως σε τουρίστες του εξωτερικού.

Ακόμη μια άλλη μορφή yachting είναι τα flotillas (στολίσκοι) που αποτελούνται από μικρά βοηθητικά σκάφη με 4 έως 6 θέσεις το καθένα. Πρόκειται για θαλάσσια περιήγηση ομάδων 10-12 σκαφών που συνοδεύονται από ένα σκάφος αρχηγό (leader boat).

Δημαράκης, Α (1995) «Αρμενιστής Σκαφών Αναψυχής» Δημαράκης, Α

3.4. ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΟΡΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (Σύμφωνα με το νόμο 2743/99)

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

Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής: Το πλοίο αναψυχής το οποίο διαθέτει χώρους ενδιαίτησης, πέραν αυτών του πληρώματος και χρησιμοποιείται **αποκλειστικά** για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με **ολική ναύλωση**.

Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής: Το πλοίο αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικό σύμφωνα με το νόμο.

Πλοίαρχος: Το πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί, με σύμβαση ναυτολόγησης, η διακυβέρνηση του πλοίου αναψυχής.

Κυβερνήτης: 1) Για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής είναι το πρόσωπο που προσλαμβάνεται από το ναυλωτή ή ο επιβάτης, που διαθέτει ναυτική ικανότητα και εμπειρία και αναλαμβάνει τη διακυβέρνηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, το οποίο μπορεί να εκναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα 2) Για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής είναι το πρόσωπο το οποίο ασκεί τη διακυβέρνηση του πλοίου και διαθέτει ναυτική ικανότητα και εμπειρία. Ο κυβερνήτης έχει όλες τις αρμοδιότητες, υποχρεώσεις και ευθύνες που προβλέπονται για τον πλοίαρχο.

Πλήρωμα: Το σύνολο των προσώπων που υπηρετούν με σύμβαση ναυτολόγησης σε πλοίο αναψυχής εκτός του πλοιάρχου.

Επιβάτης: Κάθε πρόσωπο το οποίο επιβαίνει σε πλοίο αναψυχής είτε επαγγελματικό είτε ιδιωτικό, εκτός του πλοιάρχου και του πληρώματος ή του κυβερνήτη και των παιδιών ηλικίας κάτω του ενός έτους.

Επιβαίνοντες: Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα ή ο κυβερνήτης, οι επιβάτες και τα παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους που επιβαίνουν σε πλοίο αναψυχής.

Χώροι ενδιαίτησης: Οι κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του πλοίου.

Λιμένας αφετηρίας: Ο λιμένας από τον οποίο αποπλέει το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής με τους επιβαίνοντες και πραγματοποιείται η έναρξη του ταξιδιού για αναψυχή ή περιήγηση.

Εφημερίς της Ελληνικής Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας (1999), «Πλοία Αναψυχής και άλλες διατάξεις», 13 Οκτωβρίου σελ. 4227

3.5. ΕΙΔΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Τα σκάφη αναψυχής μπορούν να χωριστούν σε τρεις μεγάλες κατηγορίες ανάλογα με:

1. Το μέγεθος
2. Το υλικό κατασκευής
3. Το μέσο που κινούνται

Από άποψη μεγέθους, τα σκάφη χωρίζονται:

1. Στα μικρά σκάφη μήκους 7 με 8μ. (λέμβοι-day boats)

2. Στα μεσαίου μεγέθους σκάφη μήκους 7-15μ. (ιστιοπλοικά με βοηθητική μηχανή auxiliary sailers, motor yachts, cruisers)

3. Στα μεγάλα σκάφη μήκους άνω των 15μ. (mega yachts, πλοία θαλαμηγά μεγάλου εκτοπίσματος και κατάλληλα για διεθνείς περιηγητικούς πλόες) που μπορούν να φθάσουν τα 30μ.

Από άποψης κατασκευής, ταξινομούνται σε:

1. Μεταλλικά (ενισχυμένο αλουμίνιο, σίδηρο)
2. Ξύλινα με πλαστικοποιημένη γάστρα
3. Πλαστικά από ενισχυμένο Fiberglass
4. Φουσκωτό από ειδικό υλικό και ενισχυμένες πλαστικές μεμβράνες με ή χωρίς καρίνα.

Από άποψη μέσου κίνησης, κατατάσσονται σε:

1. Μηχανοκίνητα και μηχανοκίνητα με μικρές έσω - εξωλέμβιες μηχανές.
2. Ιστιοφόρα με μηχανή.
3. Ιστιοφόρα με βοηθητική μηχανή (Auxiliary)

Crewed Boats

Χαρακτηριστικά

1. Μηχανοκίνητα Σκάφη Αναψυχής (Motor Yachts)



Μήκος: 38μ - Πλάτος: 8μ - HP: 2 X 940

Ταχύτητα: 15 κόμβοι – AC

Ενδιαίτηση: 12 επιβάτες, 6 δίκλινες καμπίνες με δικό τους WC/μπάνιο, μεγάλο σαλόνι/τραπεζαρία, πλήρωμα 9 άτομα.



Μήκος: 35μ – Πλάτος: 7μ – HP: 2 X 1000

Ταχύτητα: 14,5 κόμβοι – AC

Ενδιαίτηση: 12 επιβάτες, 6 δίκλινες καμπίνες με δικό τους WC/μπάνιο,

σαλόνι/τραπεζαρία, πλήρωμα 8 άτομα.



Μήκος: 15μ – Πλάτος 4μ – HP: 2 X 430
Ταχύτητα: 27 κόμβοι – AC
Ενδιαίτηση: 6 επιβάτες, 1 δίκλινη καμπίνα με μπάνιο και 2 δίκλινες με κοινό μπάνιο, σαλόνι/τραπεζαρία, πλήρωμα 2 άτομα.

2. Ιστιοφόρα με μηχανή (Motor Sailers)



Μήκος: 32μ – Πλάτος 6,7μ – HP: 2 X 540
Ταχύτητα: 11 κόμβοι – AC
Ενδιαίτηση: 10 επιβάτες, 5 δίκλινες καμπίνες με δικό τους μπάνιο, σαλόνι / τραπεζαρία, πλήρωμα 5 άτομα.



Μήκος: 19μ – Πλάτος: 5μ – HP: 1 X 260
Ταχύτητα: 10 κόμβοι – AC
Ενδιαίτηση: 6 επιβάτες, 1 δίκλινη καμπίνα με μπάνιο και 2 δίκλινες με κοινό μπάνιο, σαλόνι / τραπεζαρία, πλήρωμα 2 άτομα.



Μήκος: 21,5μ – Πλάτος: 5,2μ – HP: 2 X 120
Ταχύτητα: 9 κόμβοι – AC
Ενδιαίτηση: 8 επιβάτες, 4 δίκλινες καμπίνες με δικό τους μπάνιο, σαλόνι / τραπεζαρία, πλήρωμα 2 άτομα.

3. Ιστιοφόρ με βοηθητική μηχανή (Auxiliary)



Μήκος: 18μ – Πλάτος 5μ – HP: 1 X 140
Ταχύτητα: 10 κόμβοι – AC
Ενδιαίτηση: 8 επιβάτες, 4 δίκλινες καμπίνες με δικό τους μπάνιο, σαλόνι/τραπεζαρία, πλήρωμα 2.



Μήκος: 21,5μ – Πλάτος: 5,2μ – HP: 1 X 120
Ταχύτητα: 8 κόμβοι – AC
Ενδιαίτηση: 5 επιβάτες, 2 δίκλινες καμπίνες
και 1 μονόκλινη με δικό τους μπάνιο, σαλόνι
/ τραπεζαρία, πλήρωμα 3 άτομα.



Μήκος: 20,5μ – Πλάτος: 4,5μ – HP: 1 X 82
Ταχύτητα: 8 κόμβοι – AC
Ενδιαίτηση: 6 επιβάτες, 2 δίκλινες καμπίνες,
σαλόνι / τραπεζαρία, πλήρωμα 3 άτομα.

Bare Boats



Μήκος: 14μ – Πλάτος: 4,5μ – HP: 1 X 50
Ταχύτητα: 10 κόμβοι
Ενδιαίτηση: 10 επιβάτες, 4 δίκλινες
καμπίνες με 2 κοινά μπάνια, σαλόνι
τραπεζαρία.



Μήκος: 10,5μ – Πλάτος 4μ – HP 1 X 50
Ενδιαίτηση: 8 επιβάτες, 3 δίκλινες
καμπίνες με 1 μπάνιο κοινό, σαλόνι /
τραπεζαρία.



Μήκος: 14μ – Πλάτος: 4,5μ – HP: 1 X 50
Ταχύτητα: 10 κόμβοι – AC
Ενδιαίτηση: 10 επιβάτες, 4 δίκλινες
καμπίνες με 2 κοινά μπάνια, σαλόνι
τραπεζαρία.

Το μήκος, το πλάτος αλλά και το βύθισμα του γιοτ, είναι σημαντικές παράμετροι σχεδιασμού των υποδομών του θαλάσσιου τουρισμού. Ο σχεδιασμός της

υποδομής επηρεάζεται επίσης και από τον τρόπο πρόωσης των σκαφών που καθορίζουν την ικανότητα τους για ελιγμούς μέσα στο λιμένα. Τέλος, το υλικό κατασκευής των σκαφών επηρεάζει τις ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες που απαιτούνται για την καλή λειτουργία των σκαφών αναψυχής.

Δημαράκης, Α (1995) «*Αρμενιστής Σκαφών Αναψυχής*» Δημαράκης, Α

3.6. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

- Ποντοπόρα: Σκάφη εν γένει αυτοδύναμα σχεδιασμένα για παρατεταμένα ταξίδια όπου μπορεί να επικρατούν συνθήκες ανέμου ισχύος άνω των οχτώ (8) μποφόρ και κύματος χαρακτηριστικού ύψους άνω των 4 μέτρων
- Ανοικτού Πελάγους: Σχεδιασμένα για ταξίδια ανοικτού πελάγους όπου μπορεί να εμφανιστούν συνθήκες ανέμου ισχύος έως και οχτώ (8) μποφόρ και κύματος χαρακτηριστικού ύψους έως και τεσσάρων (4) μέτρων.
- Ακτοπλοϊκά: Σχεδιασμένα για ταξίδια σε παράκτια ύδατα, μεγάλους κόλπους, εκβολές ποταμών, λίμνες και ποτάμια όπου μπορεί να εμφανιστούν συνθήκες ανέμου ισχύος έως και έξι (6) μποφόρ και κύματος χαρακτηριστικού ύψους έως δυο (2) μέτρων.
- Προφυλαγμένων Υδάτων: Σχεδιασμένα για ταξίδια σε μικρές λίμνες, ποτάμια και διώρυγες όπου μπορεί να εμφανιστούν συνθήκες ανέμου ισχύος έως και τέσσερα (4) μποφόρ και κύματος χαρακτηριστικού ύψους έως και 0,5 μέτρων.

Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1994), «Κατηγορίες Σχεδιασμού Σκαφών», Ιούνιος 30 σελ. 21

3.7. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ - ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

3.7.1. ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ

1. Ο Πλοίαρχος και οι Αξιωματικοί που έχουν λειτουργικό ρόλο (πλην των Οικονομικών Αξ/κών) πρέπει να διαθέτουν Ειδικού Τύπου πιστοποιητικό (Ε.Τ.Π. Type Rating Certificate) που θα τους χορηγείται μετά από κατευθυνόμενη εκπαίδευση στο πλοίο ή σε προσομοιωτή και εν συνεχεία υποβολή τους σε εξετάσεις

με πρακτική δοκιμή λειτουργίας στην συγκεκριμένη γραμμή που θα είναι δρομολογημένο το πλοίο.

2. Όλα τα μέλη του πληρώματος θα πρέπει να διαθέτουν ικανοποιητική εκπαίδευση και εμπειρία.

3. Επισημαίνεται η αυξημένη ευθύνη των ναυτιλιακών εταιρειών αναφορικά με την ακριβή εφαρμογή των ανωτέρω διαδικασιών εκπαίδευσης και ελέγχου της πιστοποίησης των πληρωμάτων με Ε.Τ.Π.

Αργυρακόπουλος, Α (2001) «Yachtsman, Skipper's Manual» Αργυρακόπουλος, Α

3.7.2. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

- Εταιρεία: Υπεύθυνη για τη διασφάλιση παροχής εκπαίδευσης των Αξιωματικών και πληρωμάτων, εφοδιασμού των πρώτων με Ε.Τ.Π. και τήρησης αρχείου κάθε ναυτικού με τα στοιχεία που αναφέρονται στη σχετική διαδικασία.

- Πλοίαρχος: Υπεύθυνος να διασφαλίζει ότι:

1. Η επάνδρωση του πλοίου είναι σύμφωνα με το πιστοποιητικό Ασφαλούς Επάνδρωσης.

2. Οι Αξιωματικοί που υπάγονται στην εφαρμογή του παρόντος είναι εφοδιασμένοι με Ε.Τ.Π. και το πλήρωμα είναι εκπαιδευμένο.

3. Όλοι οι Αξιωματικοί και το πλήρωμα είναι εφοδιασμένοι με τα προβλεπόμενα πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας.

4. Παρέχει εκπαίδευση στο προσωπικό,

5. Πραγματοποιείται η διαδικασία, σύμφωνα με την οποία πριν την έναρξη του δρομολογίου του σκάφους, πρέπει μεταξύ άλλων να διασφαλίσει ότι η επάνδρωση του σκάφους είναι επαρκής με βάση το πιστοποιητικό Ασφαλούς Επάνδρωσης και οι αξιωματικοί και το πλήρωμα είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι για την εκτέλεση των καθηκόντων τους από πλευράς ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Αργυρακόπουλος, Α (2001) «Yachtsman, Skipper's Manual» Αργυρακόπουλος, Α

3.7.3. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Η εκπαίδευση τους χωρίζεται σε δύο κατηγορίες:

1. Εκπαίδευση του Πλοιάρχου και των Αξιωματικών που έχουν λειτουργικά καθήκοντα επί του σκάφους. (Η εκπαίδευση του προσωπικού που υπάγεται στη κατηγορία αυτή θα γίνεται από προσοντούχο εκπαιδευτή, τον οποίο θα επιλέγει η εταιρεία και ο οποίος μπορεί να προέρχεται από τον ίδιο κατασκευαστικό οίκο τον σκάφους ή από διαφορετικό, με την προϋπόθεση ότι ο οίκος όπου απασχολείται ο εκπαιδευτής έχει καθιερώσει Σύστημα Διασφάλισης Ποιότητας σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, ισοδύναμο με το διεθνές πρότυπο ποιότητας ISO 9000).

2. Εκπαίδευση τον λοιπού πληρώματος που τους έχουν ανατεθεί καθήκοντα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. (Σε όλο το υπόλοιπο προσωπικό που έχουν ανατεθεί μόνο καθήκοντα ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος θα παρέχεται εκπαίδευση σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη παρ. 18.3.6 του "Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας για Ταχύπλοα Σκάφη". Η εκπαίδευση του προσωπικού αυτού θα παρέχεται από τους Αξιωματικούς της κατηγορίας (1) που τους έχουν ανατεθεί ανάλογα καθήκοντα. Ο εκπαιδευτής Αξιωματικός, στον οποίο έχουν ανατεθεί καθήκοντα εκπαίδευσης του προσωπικού, θα πρέπει να είναι κάτοχος του Ε.Τ.Π.

Αργυρακόπουλος, Α (2001) «Yachtsman, Skipper's Manual» Αργυρακόπουλος, Α

Το κέντρο διαχείρισης ερευνών και διάσωσης παρέχει τις παρακάτω συμβουλές στους ιδιοκτήτες μικρών σκαφών αναψυχής :

- Να μην επιχειρούν να διανύσουν μεγάλες αποστάσεις εκτός αν είναι σίγουροι των δυνατοτήτων του σκάφους τους και των ικανοτήτων ναυσιπλοΐας τόσο των ιδίων όσο και των επιβατών τους.

- Να μην ξεκινούν αφού πρώτα δεν βεβαιωθούν ότι: Όλες οι **προμήθειες ασφαλείας** του σκάφους τους είναι σε καλή κατάσταση, **η κυρίως και η εφεδρική μηχανή** λειτουργούν κατάλληλα, ότι υπάρχουν επαρκή **καύσιμα** και ότι οι **καιρικές συνθήκες** που επικρατούν και αναμένεται να επικρατήσουν στην περιοχή είναι κατάλληλες για το σκάφος.

- Να ελέγχουν οποιαδήποτε βλάβη στο σκάφος .

- Στη περίπτωση ενημέρωσης από ραδιοφώνου η VHS επιδείνωσης των καιρικών συνθηκών, να επιστέψουν στο πλησιέστερο ασφαλές λιμάνι και να έρθουν σε επαφή με τις λιμενικές αρχές.
- Να είναι εξοπλισμένοι με όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά ναυσιπλοΐας όπως προβλέπεται από τη ισχύουσα νομοθεσία.
- Όλοι οι περιορισμοί ναυσιπλοΐας , αριθμού επιβατών και οδηγίων πρέπει να είναι άμεσα διαθέσιμοι.

(Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος)

3.8. ΤΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Το επιχειρησιακό περιβάλλον της χρήσης σκαφών αναψυχής αποτελείται από τους εξής παράγοντες:

1. Τα γιοτ.
2. Τους ιδιοκτήτες των γιοτ.
3. Τα τουριστικά γραφεία θαλάσσιων διακοπών, τις επιχειρήσεις γιοτ και τα ναυλομεσιτικά γραφεία.
4. Τους ναυτικούς και τους εργάτες της θάλασσας.
5. Τις βοηθητικές υπηρεσίες (επιχειρήσεις τροφοεφοδίων και ναυτικού εξοπλισμού, μετεωρολογικές υπηρεσίες, υπηρεσίες ασφάλειας και ναυτικής βοήθειας, χερσαίες θαλάσσιες και αεροπορικές συγκοινωνίες και καταλύματα εστίασης και ύπνου στην περιοχή των λιμενικών εγκαταστάσεων).
6. Τους χρήστες των γιοτ.
7. Τις επιχειρήσεις παροχής λιμενικών εξυπηρετήσεων.
8. Τις επιχειρήσεις παροχής ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών.
9. Το θεσμικό πλαίσιο.

3.8.1. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (Ν.Ε.Π.Α.)

Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.) είναι η εταιρεία που συνιστάται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 3182/2003 και έχει ως αποκλειστικό

σκοπό την κτήση κυριότητας, την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά σύμφωνα με το νόμο 2743/1999 που αναφέρθηκε προηγουμένως.

Η σύμβαση με την οποία συνιστάται η Ν.Ε.Π.Α. (καταστατικό) καταρτίζεται εγγράφως από δύο τουλάχιστον ιδρυτές και καταχωρίζεται στο Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής. Η Ν.Ε.Π.Α. αποκτά νομική προσωπικότητα από την καταχώρηση του καταστατικού της στο Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής.

Το καταστατικό πρέπει να περιέχει διατάξεις για:

- I. Την επωνυμία, την έδρα, τον σκοπό και τη διάρκεια της εταιρείας.
- II. Το εταιρικό κεφάλαιο και της μετοχές.
- III. Το διοικητικό συμβούλιο, την γενική συνέλευση των μετόχων και τις αρμοδιότητές τους
- IV. Τα δικαιώματα των μετόχων
- V. Τη διάλυση και εκκαθάριση της περιουσίας της εταιρείας

Επίσης, στο καταστατικό πρέπει να ορίζονται τα μέλη του πρώτου διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας.

Η επωνυμία της Ν.Ε.Π.Α. πρέπει να περιλαμβάνει τις λέξεις «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής» ή τα αρχικά γράμματα των λέξεων αυτών «Ν.Ε.Π.Α.» καθώς και διακριτικό με το οποίο θα αποκλείεται η πρόκληση σύγχυσης με άλλη εταιρεία. Ακόμα, έδρα της εταιρείας ορίζεται δήμος ή κοινότητα της ελληνικής επικράτειας. Επίσης σε κάθε έντυπο της εταιρείας πρέπει να αναγράφεται τουλάχιστον η επωνυμία, η έδρα και ο αριθμός μητρώου της..

Η Ν.Ε.Π.Α. έχει διάρκεια ορισμένου χρόνου που καθορίζεται στο καταστατικό. Η διάρκεια δεν μπορεί να οριστεί μεγαλύτερη των τριάντα ετών. Ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο για την ίδρυση της εταιρείας ορίζεται το ποσό των δέκα χιλιάδων ευρώ. Το κεφάλαιο της εταιρείας αναλαμβάνεται από τους ιδρυτές και καταβάλλεται στο σύνολό του, σε μετρητά, στο ταμείο της εταιρείας κατά τη σύστασή της.

Η ονομαστική αξία κάθε μετοχής δεν μπορεί να οριστεί κατώτερη του ενός ευρώ. Τα δικαιώματα του μετόχου που πηγάζουν από τη μετοχή είναι ανάλογα προς το ποσοστό του κεφαλαίου που αντιπροσωπεύει η μετοχή. Η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται στην αξία των μετοχών του.

Εφημερίς της Ελληνικής Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας (2003),
«Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις», 12 Σεπτεμβρίου σελ
4123

4. ΜΙΣΘΩΣΕΙΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Η μίσθωση σκαφών αναψυχής ως επαγγελματική δραστηριότητα στην Ελλάδα
ξεκίνησε ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1960 και το θεσμικό πλαίσιο που διέπει
τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη θεσπίστηκε με το
Ν. 438 / 1976.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1. Μισθώσεις επαγγελματικών σκαφών αναψυχής

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΜΙΣΘΩΘΗΚΑΝ	ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΙΣΘΩΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ
1986	5.506		8.091
1987	6.609		9.979
1988	7.393		10.477
1989	8.293		11.861
1990	9.983		11.950
1991	11.730		12.533
1992	14.824		15.787
1993	16.001		16.644
1994	16.247		17.493
1995	16.626		17.789
1996	19.148		20.995
1997	21.436		22.726
1998	21.544		23.005
1999	22.578		24.765

2000	23.765	24.998
2001	23.321	25.111
2002	20.234	22.798

(Ε.Ο.Τ., Στατιστική του Τουρισμού)

Όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα, την περίοδο 1986 – 2002, οι μισθώσεις θαλαμηγών σκαφών αυξήθηκαν με ρυθμό που ανήλθε στο 9,6%. Ο αριθμός των γιοτ που αναφέρει ο Ε.Ο.Τ. προκύπτει προσθέτοντας τα θαλαμηγά σκάφη που μισθώνονται σε κάθε λιμάνι. Έτσι, ένα θαλαμηγό σκάφος που, παραδείγματος χάριν, μισθώνεται σε δύο διαφορετικά λιμάνια καταγράφεται δύο φορές και έτσι ο αριθμός των θαλαμηγών σκαφών που μισθώθηκαν παρουσιάζεται υπερβολικά αυξημένος.

5. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

5.1 ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ

Οι εμπορικοί λιμένες εποπτεύονται από ένστολους λιμενικούς, που είναι μέλη του Λιμενικού Σώματος.

Τα σκάφη αναψυχής, που χρησιμοποιούν τα λιμάνια της χώρας υποχρεώνονται να καταβάλουν λιμενικά τέλη, που καθορίζονται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Τα τέλη ελλιμενισμού καταβάλλονται στα κατά τόπους λιμεναρχεία υπέρ του Λιμενικού Ταμείου και υπολογίζονται με βάση:

1. Την κατηγορία του σκάφους.
2. Τα μέτρα ολικού μήκους του σκάφους και την ολική χωρητικότητα.
3. Τη διάρκεια παραμονής στο σκάφος.

Δημαράκης, Α (1994) «Πορτολάνος Σκαφών Αναψυχής» Αναστάσιος Ε. Δημαράκης

5.2. ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

Το κόστος ενοικίασης (ναύλωσης) ενός σκάφους αναψυχής εξαρτάται από το μέγεθός του, τις ανέσεις που προσφέρει, το βαθμό πολυτέλειας που παρέχει και την ανάλογη εξυπηρέτηση.

Η βασική συμφωνούμενη τιμή (στο ναυλοσύμφωνο) για ένα σκάφος με πλήρωμα, συνήθως περιλαμβάνει όλα τα τρέχοντα λειτουργικά έξοδα του σκάφους, την αμοιβή και την τροφοδοσία του πληρώματος.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, ανάλογα με τον τύπο του σκάφους και την εποχή του έτους, είναι δυνατό να συμπεριλαμβάνεται νερό και έξοδα για λιμενικά τέλη για ένα συγκεκριμένο αριθμό ωρών πλεύσης. Στην ημερήσια τιμή δε συμπεριλαμβάνονται το κόστος τροφίμων, ποτών, αναψυκτικών και οποιαδήποτε άλλη ειδική απαίτηση των ναυλωτών. Επίσης είναι εκτός τιμής η δαπάνη για τα τέλη του Ισθμού Κορίνθου (εάν το σκάφος διέλθει) και λιμενικά έξοδα σε ξένα λιμάνια.

Για τα σκάφη χωρίς πλήρωμα οι όροι ενοικίασης είναι διαφορετικοί από αυτούς των επανδρωμένων σκαφών. Η τιμή ναύλωσης περιλαμβάνει αποκλειστικά την ναύλωση του σκάφους και την ασφάλειά του. Απαιτείται η καταβολή εγγύησης, που αφορά την περίπτωση απώλειας στοιχείων εξοπλισμού ή ζημιάς, η οποία επιστρέφεται αμέσως με την παράδοση του σκάφους εφ' όσον αυτό είναι στην αρχική του κατάσταση.

Η αμοιβή του κυβερνήτη (εφ' όσον ζητηθεί) δεν περιλαμβάνεται στον ημερήσιο ναύλο. Οι ναυλωτές σκαφών χωρίς πλήρωμα συνήθως αναλαμβάνουν οι ίδιοι την τροφοδοσία τους, αλλά ο ναυλομεσίτης αναλαμβάνει, εάν του ζητηθεί, να κανονίσει να προμηθεύσει το σκάφος με τρόφιμα σε τοπικές τιμές, πριν την αναχώρησή του.

Δημαράκης, Α (1994) «Πορτολάνος Σκαφών Αναψυχής» Αναστάσιος Ε. Δημαράκης

5.3. ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ

Για την ναύλωση ενός σκάφους, είναι απαραίτητη η υπογραφή μιας σύμβασης – ναυλοσύμφωνου μεταξύ των συμβαλλομένων. Είναι ένα έντυπο εις τριπλούν, εγκεκριμένο από το Υ.Ε.Ν., που αναφέρει τους όρους ναύλωσης (ποσό ναύλωσης, ποσό εγγύησης, ημερομηνίες και λιμάνια αναχώρησης και επιστροφής). Υπογράφεται

και από τις δυο πλευρές και δίνεται μια προκαταβολή στον πλοιοκτήτη ή στον αναγνωρισμένο αντιπρόσωπό του, ενώ το υπόλοιπο ποσό του ναύλου πρέπει να καταβάλλεται πριν από την αναχώρηση του σκάφους.

Δημαράκης, Α (1994) «Πορτολάνος Σκαφών Αναψυχής» Αναστάσιος Ε. Δημαράκης

6. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΝΑΥΛΩΣΗΣ YACHT

Η διαδικασία ναύλωσης σκάφους αναψυχής ξεκινά με τη ζήτηση από την πλευρά του πελάτη για ένα συγκεκριμένο τύπο σκάφους. Παρέχονται πληροφορίες σχετικά με αυτό και εν συνέχεια κλείνεται η συμφωνία με κατάθεση προκαταβολής ύψους 30%-50% του κόστους (εξόφληση πριν την αναχώρηση και υπογράφονται τα ναυλοσύμφωνα σε 5 αντίτυπα). Συμπληρώνεται ακόμα μια λίστα με τα ονόματα και τις διευθύνσεις του πληρώματος, η οποία κατατίθεται στο λιμεναρχείο. Να σημειώσουμε ότι για τη ναύλωση bare boat χρειάζονται 2 διπλώματα ή 1 δίπλωμα και 1 υπεύθυνη δήλωση. Σε κάθε περίπτωση καταγράφονται τα αντικείμενα που υπάρχουν στο σκάφος (inventori) τόσο στη διαδικασία του check in όσο και στο check out. Τα έξοδα εκτός από τον ναύλο αφορούν τροφοδοσία, τέλη ελλιμενισμού και πετρέλαια.

Πριν την αναχώρηση του σκάφους κρατείται από το broker (μεσίτη) ένα ποσό εγγύησης ανάλογο με τον τύπο του σκάφους και κυμαίνεται συνήθως από 1000-3000 ευρώ. Σε περίπτωση φθοράς ή καταστροφής του σκάφους, η ευθύνη του τουρίστα είναι περιορισμένη και ανέρχεται στο συγκεκριμένο ποσό. Το ποσοστό προμήθειας ενός broker για το εξωτερικό είναι 10%, ο πράκτορας του εξωτερικού παίρνει 20% και το 70% πάει στους ιδιοκτήτες. Ενώ για το εσωτερικό το ποσοστό του broker κυμαίνεται στο 25%-30%.

Αργυρακόπουλος, Α (2001) «Yachtsman, Skipper's Manual» Αργυρακόπουλος, Α

Πέραν του ποσού εγγύησης τα έξοδα σε περίπτωση φθοράς ή καταστροφής καλύπτονται από την ασφαλιστική εταιρεία. Η ασφάλεια του σκάφους καλύπτει τα παρακάτω:

- 300.000 ευρώ για ζημιές προς τρίτους
- 300.000 ευρώ για σωματικές βλάβες

- 88.000 ευρώ για ρύπανση του περιβάλλοντος
- 147.000 ευρώ για υλικές ζημιές.

Εφημερίς της Ελληνικής Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας (1999), «Πλοία Αναψυχής και άλλες διατάξεις», 13 Οκτωβρίου σελ. 4231

7. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

7.1. ΟΙ ΜΑΡΙΝΕΣ

Ο θαλάσσιος τουρισμός απαιτεί υποδομές υψηλού επιπέδου προκειμένου να ικανοποιήσει τη ζήτηση. Οι υποδομές περιλαμβάνουν τη διάθεση κρουαζιερόπλοιων, την ύπαρξη επαρκούς αριθμού πλοίων αναψυχής καθώς και υποδομές ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των πλοίων.

Η κατάσταση και η λειτουργία μαρίνων στη χώρα μας άρχισε μετά το 1960 όταν Ε.Ο.Τ. έθεσε για πρώτη φορά σε εφαρμογή ένα μακροπρόθεσμο κατασκευαστικό πρόγραμμα. Λόγω της αυξανόμενης ζήτησης για θέσεις ελλιμενισμού την πρωτοβουλία του Ε.Ο.Τ. μιμήθηκαν από τη δεκαετία του 1980 οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τα Λιμενικά Ταμεία και ιδιώτες επενδυτές. Το 1993 δημοσιεύτηκε η νέα νομοθεσία για τις μαρίνες (Ν. 2160/1993) με σκοπό τη στήριξη επενδυτικών πρωτοβουλιών και τη θέσπιση προδιαγραφών και διαδικασιών για τη δημιουργία σύγχρονων μαρίνων.

Ταυτόχρονα ο Ε.Ο.Τ. μαζί με κάποιες από τις 13 διοικητικές περιφέρειες της χώρας έχουν θέσει σε εφαρμογή ένα πρόγραμμα δημιουργίας ενός δικτύου αγκυροβολίων και συναφών υπηρεσιών για σκάφη κατά μήκος των Ελληνικών ακτών.

7.2. ΟΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Οι τρεις σημαντικότερες μαρίνες της Ελλάδος και ειδικότερα της Αττικής είναι αυτές του Αλίμου, του Φλοίσβου και της Ζέας με συνολικά δυναμικότητα 1.800 σκάφη. Η Ε.Τ.Α. με στόχο την αναβάθμιση των εγκαταστάσεων και των παρεχόμενων υπηρεσιών προκήρυξε διεθνή διαγωνισμό για την ιδιωτικοποίηση των

μαρίνων αυτών, μέσω της παραχώρησης της διαχείρισης για 40 χρόνια. Η Ε.Τ.Α. συμμετέχει σε όλες τις μαρίνες με ποσοστό 25%. Στο διαγωνισμό συμμετείχαν τα μεγαλύτερα επιχειρηματικά οχήματα στον χώρο των κατασκευών θαλάσσιου τουρισμού και αναψυχής. Σημαντικό ρόλο παίζουν πλέον και οι μαρίνες της Γλυφάδας και του Ελληνικού(Olympic Marine S.A.) με 780 και 685 θέσεις αντίστοιχα.

7.2.1. ΜΑΡΙΝΑ ΑΛΙΜΟΥ



Πρόκειται για τη μεγαλύτερη μαρίνα σκαφών μεσαίου μεγέθους στα Βαλκάνια. Η χωρητικότητά της με την ολοκλήρωση του επενδυτικού σχεδίου θα αυξηθεί κατά 250 σκάφη, ξεπερνώντας έτσι τις 1.000 θέσεις. Οι επενδύσεις που πρόκειται να γίνουν αναμένεται να είναι της τάξης των 30 εκ. ευρώ.

7.2.2. ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΑΣ



Η μαρίνα αυτή είναι στενά συνδεδεμένη με την πόλη του Πειραιά. Με σημαντικό χερσαίο τμήμα που προσφέρεται και ως πόλος αναψυχής. Η σημερινή χωρητικότητα που ανέρχεται 650 σκάφη. Θα γίνουν και εδώ επενδύσεις και στην ανάπλαση του χερσαίου χώρου και την αναβάθμιση του θαλάσσιου χώρου που ανέρχονται σε 10,5 εκ. ευρώ με έμφαση στο χερσαίο τμήμα.

7.2.3. ΜΑΡΙΝΑ ΦΛΟΙΣΒΟΥ



ανέρχονται στα 44 εκ. ευρώ.

Πρόκειται για VIP μαρίνα. Η χωρητικότητά της ανέρχεται σε 195 σκάφη και με την ολοκλήρωση του επενδυτικού σχεδίου θα αυξηθεί στα 310. Οι επενδύσεις που θα γίνουν για την ανάπλαση του χερσαίου χώρου και την αναβάθμιση του θαλάσσιου χώρου

(Αρχείο Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού Ε.Π.Ε.Σ.Τ.)

7.3. ΟΙ ΜΑΡΙΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ – ΓΑΛΑΖΙΑ ΣΗΜΑΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.1. Οι μαρίνες στην Ελλάδα

ΟΝΟΜΑ	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
<u>ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ</u>	Άγιος Νικόλαος, Λασιθίου	250	ΔΗΜΟΣ
<u>ΑΛΙΜΟΣ</u>	Άλιμος, Αττικής	950	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
<u>ΑΡΕΤΣΟΥ</u>	Καλαμαριά, Θεσσαλονίκης	300	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
<u>ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (ΑΚΤΙΟ)</u>	Άκτιο, Αιτωλοακαρνανίας	136	ΙΔΙΩΤΗΣ - ΝΑΥΠΗΓΟΠΛΑΣΤ ΙΚΗ Α.Ε.
<u>ΚΩΣ</u>	Κως, Δωδεκανήσου	250	ΔΗΜΟΣ
<u>ΦΛΟΙΣΒΟΣ</u>	Αθήνα, Αττικής	195	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
<u>ΓΛΥΦΑΔΑ</u>	Γλυφάδα, Αττικής	780	ΔΗΜΟΣ
<u>ΓΟΥΒΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ</u>	Κέρκυρα, Κερκύρας	850	ΙΔΙΩΤΗΣ - Ι.Κ.Ε.
<u>ΚΑΛΑΜΑΤΑ</u>	Καλαμάτα, Μεσσηνίας	300	ΙΔΙΩΤΗΣ - ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.
<u>ΜΑΝΔΡΑΚΙ</u>	Μανδράκι,	115	ΛΙΜΕΝΙΚΟ

<u>ΡΟΔΟΥ</u>	Δωδεκανήσου		ΤΑΜΕΙΟ
<u>ΜΕΘΑΝΑ</u>	Μέθανα, Αττικής	70	ΔΗΜΟΣ
<u>OLYMPIC</u>			ΙΔΙΩΤΗΣ -
<u>MARINE</u>	Ελληνικό, Αττικής	685	OLYMPIC
<u>ΛΑΥΡΙΟ</u>			MARINE S.A.
<u>ΠΑΤΡΑ</u>	Πάτρα, Αχαΐας	450	ΛΙΜΕΝΙΚΟ
			ΤΑΜΕΙΟ
<u>ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ</u>	Πόρτο Καρράς, Χαλκιδικής	175	ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ
			A.E.
<u>ΠΟΡΤΟ ΣΑΝΗ</u>	Σανή, Χαλκιδικής	100	ΙΔΙΩΤΗΣ - ΣΑΝΗ
			A.E.
<u>ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ</u>	Βουλιαγμένη, Αττικής	115	ΕΤΑΙΡΕΙΑ
			ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ
			ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
			ΙΔΙΩΤΗΣ -
<u>ΒΟΥΝΑΚΙ</u>	Βουνάκι, Αιτωλοακαρνανίας	70	ΣΤΑΧΤΙΑΡΗΣ -
			ΑΧΕΙΜΑΣΤΟΣ
			A.E.
<u>ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟ</u>	Άγιος Ιωάννης, Κορινθίας	220	ΔΗΜΟΣ
			ΕΤΑΙΡΕΙΑ
<u>ΖΕΑ</u>	Πειραιάς, Αττικής	650	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ
			ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

E.O.T.

Το πρόγραμμα «Γαλάζια Σημαία» βραβεύει τις μαρίνες που εκπληρώνουν αυστηρά κριτήρια σχετικά με την καθαριότητα της θάλασσας και της ακτής, την καλή οργάνωση και ασφάλεια, καθώς και την προστασία εν γένει του παράκτιου περιβάλλοντος. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τις μαρίνες της Ελλάδος που είναι βραβευμένες από το συγκεκριμένο πρόγραμμα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.2. Κατάλογος μαρίνων με «Γαλάζια Σημαία» για το 2004 (σύνολο 7)

Περιοχή / γεωγραφικό διαμέρισμα / αριθμός μαρινών	Δήμος / Παραλίες
ΑΤΤΙΚΗ [1]	-Δήμος Λαυρεωτικής Olympic Marine
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ [1] (Μακεδονία)	-Δήμος Καλαμαριάς Μαρίνα Θεσ/νίκης-Αρετσού
ΚΟΡΙΝΘΙΑ [1] (Πελοπόννησος)	-Δήμος Ξυλοκάστρου Μαρίνα Ξυλοκάστρου

ΚΩΣ [1] (Δωδεκάνησα)	-Δήμος Κω Μαρίνα Κω
ΛΑΣΙΘΙ [1] (Κρήτη)	-Δήμος Αγίου Νικολάου Μαρίνα Σητείας
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ [2] (Μακεδονία)	-Δήμος Σιθωνίας Μαρίνα Πόρτο Καρράς -Δήμος Κασσάνδρας Μαρίνα Σάνη

E.O.T.

7.4. ΜΑΡΙΝΕΣ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

Είναι γεγονός ότι πραγματοποιείται ικανοποιητική προσπάθεια όσον αφορά την αύξηση του αριθμού των μαρίνων και ως αποτέλεσμα την αύξηση των θέσεων ελλιμενισμού. Είναι αναγκαίες οι ενέργειες αυτές καθώς τις περιόδους υψηλής τουριστικής κίνησης, παρατηρείται συνωστισμός στις μαρίνες. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τις υπο κατασκευή μαρίνες της Ελλάδος.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.3. Μαρίνες υπό κατασκευή

MARINA	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
ACHILLI	Skyros	150
AGIA GALINI	Agia Galini, Rethimno	112
ARGOSTOLI	Argostoli, Kefalonia	190
HIOS	Castello, Hios	274
IKARIA	Lefkada, Ikaria	250
ITEA	Itea, Fokida	146
KAMENA VOYRLA	Fthiotida	81
KATAKOLO	Katakolo, Iliia	235
KYLLINI	Kyllini, Iliia	150
LEFKADA	Lefkada	482
MALIA	Malia, Iraklio	300
MYTILINI	Mytilini, Lesvos	200
PALEOCHORA	Paleochora, Hania	140
PIDALI	Pidali, Syros	254

PORTO GOUVES	Iraklio	72
PREVEZA	Preveza	261
PYLOS	Pylos	
PYTHAGORIO (SAMOS)	Pythagorio	
RODOS	Sfagia, Rodos	500
THASSOS	Limenaria, Thassos	280
TOURLOS	Tourlos, Mikonos	
ZAKYNTHOS	Zakynthos	150

E.O.T.

8. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ

8.1. Η ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΓΙΟΤΙΝΓΚ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Το επαγγελματικό γιοτινγκ υποδιαιρείται σε τρία επιμέρους «προϊόντα»: Πρόκειται για τον θαλάσσιο τουρισμό που χρησιμοποιεί σκάφη χωρίς πλήρωμα (bare boats) δηλαδή τα γνωστά ιστιοπλοϊκά, τα σκάφη με πλήρωμα, και τις λεγόμενες «φλοτίλες» (flotillas), δηλαδή μικρούς στολίσκους σκαφών (αλλιώς, θαλάσσια караβάνια).

Η ανάπτυξη του ελληνικού γιότινγκ ήταν εκρηκτική μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '90 όταν ο ελληνικός στόλος αποτελείτο από 5500 σκάφη υπό την ελληνική σημαία, ενώ το 1976 είχαν βρεθεί στην «εκκίνηση» μόλις 30.

Στα τέλη της δεκαετίας του '70 οι ναυλώσεις σκαφών που γίνονταν στην Ελλάδα ήταν όσες και στην Καραϊβική. Σήμερα αντιθέτως, οι ελληνικές ναυλώσεις αντιστοιχούν στο 7% όσων γίνονται στην Καραϊβική, ενδεικτικό της μεγάλης ανάπτυξης της αγοράς γιότινγκ και του έντονου ανταγωνισμού που αναπτύσσεται διεθνώς, αλλά δυστυχώς και της πτωτικής τάσης της ελληνικής ανταγωνιστικότητας.

Από τα μέσα της δεκαετίας του '90, η ανάπτυξη του ελληνικού γιότινγκ σταμάτησε και η κατάσταση χειροτέρευσε μετά την 11η Σεπτεμβρίου 2001 εξ' αιτίας του μεγάλου τρομοκρατικού χτυπήματος στην Νέα Υόρκη, καθώς κυριολεκτικά «εξαφανίστηκαν» οι Αμερικανοί πελάτες. Το γεγονός αυτό έπληξε ιδιαίτερα τα

σκάφη με πλήρωμα, που απευθύνονται σε ιδιαίτερα υψηλού εισοδηματικού επιπέδου πελάτες, η συντριπτική πλειονότητα των οποίων είναι Αμερικανοί (78%), ενώ οι Ευρωπαίοι αντιπροσωπεύουν το 12%.

Αντίθετα, μεγαλύτερη ανθεκτικότητα επέδειξαν τα σκάφη χωρίς πλήρωμα (τα λεγόμενα ιστιοπλοϊκά), η πελατεία των οποίων προέρχεται σε μεγάλο βαθμό από την ευρωπαϊκή αγορά. Ελλάδα και Τουρκία βρίσκονταν στις αρχές του '90 η μία στο ζενίθ και η άλλη στο ναδίρ, αφού τη στιγμή που ο ελληνικός στόλος αριθμούσε 5500 σκάφη, ο τουρκικός ήταν ανύπαρκτος. Σήμερα ωστόσο η κατάσταση έχει ανατραπεί σε μεγάλο βαθμό, καθώς Ελλάδα και Τουρκία θεωρούνται ισοδύναμες, αφού ο τουρκικός στόλος υπερβαίνει σήμερα τα 3000 σκάφη, στην πλειονότητα τους με πλήρωμα.

Αντίθετα, σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία της Διεύθυνσης Λιμενικής Αστυνομίας (απογραφή 2002) του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ο ελληνικός στόλος έχει συρρικνωθεί σήμερα σε 3200 σκάφη, από τα οποία τα 2850 ανήκουν στην κατηγορία των μη επανδρωμένων (χωρίς πλήρωμα δηλαδή), ενώ τα υπόλοιπα 350 είναι σκάφη με πλήρωμα.

Στελέχη της αγοράς εκτιμούν ότι Ελλάδα και Τουρκία έχουν αντίστοιχο μερίδιο στην κατηγορία σκαφών χωρίς πλήρωμα και τις φλοτίλες. Αντίθετα, στα σκάφη με πλήρωμα η Τουρκία εμφανίζεται να υπερτερεί συντριπτικά, αφού εκτιμάται ότι ελέγχει το 80% της αγοράς αυτού του είδους.

Σημειώνεται ότι τόσο τα ελληνικά όσο και τα τουρκικά σκάφη μπορούν να αποβιβάζουν και να επιβιβάζουν πελάτες από τα ελληνικά νησιά. Το μόνο που δεν μπορούν να κάνουν οι Τούρκοι στα νησιά του Αιγαίου είναι να πραγματοποιούν τις λεγόμενες κυκλικές κρουαζιέρες. Δηλαδή να επιβιβάζουν πελάτες από ελληνικά νησιά και να τους επιστρέφουν στο ίδιο σημείο.

Παρόλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που συγκεντρώνει ο θαλάσσιος τουρισμός στη χώρα μας, τα προβλήματα που παρατηρούνται είναι αρκετά για να επηρεάσουν δυσμενώς τις προτιμήσεις των τουριστών.

Οι παράμετροι που επηρεάζουν τη μεταβολή του θαλάσσιου τουριστικού πρότυπου και στις οποίες κατ' επέκταση οφείλονται αρκετά απ τα προβλήματα αυτά, είναι τόσο ενδογενείς (οφείλονται δηλαδή στην ίδια χώρα-προορισμό) όσο και εξωγενείς (εξαρτώνται από τις χώρες προέλευσης τουριστών, τις μεταφορές, κλπ).

Έτσι τα περισσότερα από τα προβλήματα έχουν να κάνουν με την ευκολία προσπέλασης της χώρας-προορισμού, την γενικότερη υποδομή όπως και την παροχή

υπηρεσιών, αλλά ακόμα και με την νομοθεσία, τους κρατικούς φορείς, τις αυξημένες λειτουργικές δαπάνες και την έλλειψη προβολής. Είναι προβλήματα που επηρεάζουν την εικόνα της χώρας ως προορισμό θαλάσσιου τουρισμού και την καθιστούν λιγότερο ανταγωνιστική.

8.2. ΕΛΛΕΙΨΗ ΣΕ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

8.2.1. ΕΛΛΕΙΨΗ ΣΕ ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

Μιλώντας για τη γενικότερη υποδομή μπορούμε να διαχωρίσουμε τα έργα τεχνικής υποδομής από την τουριστική υποδομή. Στην πρώτη κατηγορία μπορούμε να κατατάξουμε τα λιμάνια, τα δίκτυα ενέργειας και επικοινωνίας, δίκτυα ύδρευσης κλπ. Ως τουριστική υποδομή θεωρούμε όλους τους χώρους και τις εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τουρίστες (αθλητικές εγκαταστάσεις, εκθεσιακοί χώροι, ξενοδοχεία κλπ).

Η χώρα μας πάσχει και στους δύο αυτούς τομείς. Η υποδομή είναι ανεπαρκής και συνήθως σε κακή κατάσταση λόγω ελλιπούς συντήρησης, ενώ σε ορισμένες περιοχές είναι εντελώς ανύπαρκτη. Εδώ πρέπει να αναφερθεί και ο κίνδυνος κορεσμού και περιβαλλοντικής υποβάθμισης που αντιμετωπίζει κάθε προορισμός με έντονη τουριστική ανάπτυξη στον οποίο δεν υπάρχει και η αντίστοιχη προσαρμογή της υπάρχουσας τεχνικής υποδομής. Αν δεν υπάρχει έγκυρη πρόβλεψη οδηγούμαστε σε υποβάθμιση της ζήτησης, τιμών και γενικότερα εισοδηματικού επιπέδου του εισερχόμενου τουρισμού.

Στο θαλάσσιο τουρισμό η έλλειψη σε υποδομές αφορά κυρίως την ανεπάρκεια θέσεων ελλιμενισμού (οι ανάγκες ανέρχονται ήδη στο διπλάσιο των θέσεων που ήδη υπάρχουν και ακόμα περισσότερα). Αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης είναι να δένονται πολλά πλοία στους ίδιους κόμβους αλλά και να παρουσιάζονται προβλήματα ασφαλείας και καθαριότητας. Επιπλέον στις υπάρχουσες μαρίνες παρουσιάζονται σημαντικές ελλείψεις ευκολιών και υπηρεσιών για τους χρήστες (ρεύμα, νερό, τουαλέτες, καταστήματα για ανεφοδιασμό κλπ).

Ας μην ξεχνάμε ότι η μαρίνα θεωρείται ένας χώρος ασφαλούς παραμονής σκαφών αλλά και χώρος ανάπαυσης ανθρώπων που έχουν ανάγκη ένα αισθητικά ευχάριστο περιβάλλον.

8.2.2. ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Ο θαλάσσιος τουρισμός απειλείται λόγω έλλειψης χώρων στάθμευσης. Ο αρχικός σχεδιασμός που υπήρχε από τη δεκαετία του '70 για τη δημιουργία ενός δικτύου **12** μαρίνων δεν υλοποιήθηκε ποτέ, με αποτέλεσμα Τουρκία και Κροατία να επενδύσουν σε αυτόν ακριβώς τον τομέα αποκτώντας σημαντικό πλεονέκτημα έναντι της Ελλάδας. Έτσι η Κροατία διαθέτει σήμερα τουλάχιστον **30** πλήρως οργανωμένες μαρίνες, ενώ η Τουρκία έχει ξεπεράσει προ πολλού τις **21** στα μικρασιατικά παράλια. Από την πλευρά της, η Ελλάδα διαθέτει στα «χαρτιά» (βάσει επίσημων στοιχείων του Ε.Ο.Τ.) **19** μαρίνες σε λειτουργία, οι οποίες διαθέτουν συνολικά **6661** θέσεις ελλιμενισμού. Παράλληλα ο Ε.Ο.Τ. διατυπώνει την αισιοδοξία ότι μέχρι το τέλος του έτους θα έχουν τεθεί σε λειτουργία **22** νέες μαρίνες με περίπου **5000** θέσεις ελλιμενισμού και **15** αγκυροβόλια σε φυσικούς όρμους με **700** επιπλέον θέσεις.

Αρχείο Ε.Ο.Τ.

8.2.3. ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ

Η αλήθεια, ωστόσο, είναι ότι οι περισσότερες από τις ελληνικές μαρίνες λειτουργούν περισσότερο ως «αγκυροβόλια», παρά παρέχουν τις υπηρεσίες μιας πλήρως οργανωμένης, σύγχρονης μαρίνας.

Έτσι, στο νησιώτικο σύμπλεγμα του Αιγαίου υπάρχουν μόλις δύο μαρίνες (Κως, Ρόδος). Αποτέλεσμα, σε όλα τα νησιά το καλοκαίρι είναι αδύνατο να βρει κανείς θέση για να «δέσει» με το σκάφος του, αφού στα λιμάνια ο χώρος καταλαμβάνεται από ψαράδικα και πλοία της γραμμής. Επιπλέον, οι υπεύθυνοι των μαρίνων ζητούν σε πολλές περιπτώσεις από τους ενδιαφερόμενους να «κλείσουν» θέση για τρεις μέρες το ελάχιστο, εκμεταλλευόμενοι την έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού.

Και ενώ στη Ρόδο, για παράδειγμα, δημιουργείται το αδιαχώρητο. Στα απέναντι μικρασιατικά παράλια με ένα τηλεφώνημα βρίσκει κανείς θέση σε μία πλήρως οργανωμένη μαρίνα (η Setur στο Κουσάντασι) που κοστίζει 18\$ για μία ημέρα και 55\$ για τρεις, ενώ αν θελήσει να «δέσει» εκεί το σκάφος για ένα χρόνο θα του κοστίζει μόνο 1778\$.

Μόλις τα τελευταία χρόνια άρχισαν να δημιουργούνται οργανωμένες μαρίνες στην Κέρκυρα (Γουβιά), τη Λευκάδα, την Καλαμάτα, το Λαύριο, την Κω και το Πόρτο Καρράς στην Χαλκιδική. Στην Αττική η μαρίνα Ζέας είναι η πρώτη που άρχισε να οργανώνεται αφού η διαχείριση της πέρασε στον όμιλο **Κυριακούλη**, ενώ ο όμιλος Λάτση έχει αναλάβει την αξιοποίηση της μαρίνας Φλοίσβου η οποία θα εξελιχθεί σε «ορμητήριο» μεγάλων πολυτελών γιοτ. Αντίθετα, η μεγάλη μαρίνα Αλίμου παραμένει απλώς «αγκυροβόλιο» (παραμένει στον έλεγχο του Δημοσίου), ενώ αναμένεται να δοθούν προς χρήση στις επιχειρήσεις γιότινγκ οι μαρίνες του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας και του Αγίου Κοσμά.

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες αναμένεται να αποτελέσουν το εφαλτήριο για να εισέλθει το ελληνικό γιότινγκ σε νέα φάση ανάπτυξης, σύμφωνα με τον κο Κυριακούλη, πρόεδρο της ισχυρότερης εταιρίας του κλάδου η οποία διατηρεί μεταξύ άλλων βάσεις σε Τουρκία, Ιταλία, Κροατία και έχει αναλάβει την ανάπτυξη και διαχείριση τεσσάρων μαρίνων.

Ο κος **Βενετόπουλος**, πρόεδρος της Ε.Π.Ε.Σ.Τ. , τοποθετεί αρκετά υψηλά τον πήχη των προσδοκιών, αφού αναφέρει ότι την επόμενη πενταετία ο ελληνικός στόλος μπορεί να φτάσει τα 10000 σκάφη.

Τουρκία και Κροατία υιοθέτησαν σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο για το γιοτινγκ και απευθύνθηκαν κυρίως στις αγορές της κεντρικής Ευρώπης. Η μεν Κροατία θέλοντας να προσελκύσει πελάτες που θα έφθαναν ως τις Δαλματικές Ακτές με τ' αυτοκίνητα τους, ενώ οι Τούρκοι προσφέροντας ελκυστικά «πακέτα» ώστε πολλοί Ευρωπαίοι να ελλιμενίζονται στα μικρασιατικά παράλια τα σκάφη τους καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου.

8.3. ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΗ

Η ευκολία προσπέλασης αποτελεί αρκετές φορές κίνητρα για την επιλογή ή τη μη επιλογή ενός τόπου προορισμού από τον τουρίστα. Έτσι, μιλώντας για ένα γενικότερο πακέτο-προϊόν δεν θα μπορούσαμε να παραλείψουμε τις μεταφορές που επιβαρύνουν με τη σειρά τους το κλίμα, μετά από την έλλειψη υποδομών. Τόσο το ακτοπολιτικό δίκτυο όσο και οι αερομεταφορές δεν είναι τόσο οργανωμένες ώστε να εξυπηρετούν στο μέγιστο δυνατό. Και ας μην αναφερθούμε καθόλου στα τοπικά δίκτυα.

Αν λάβουμε υπόψη μας ότι η κύρια περιοχή προέλευσης του μεσογειακού τουρισμού είναι η Β. Ευρώπη πρέπει να παραδεχτούμε τη δυσκολία οδικής αλλά και σιδηροδρομικής προσπέλασης της χώρας μας. Τόσο η υποβαθμισμένη υποδομή στο συγκεκριμένο τομέα, τα διαθέσιμα μέτρα μεταφοράς αλλά και η αυξημένη χρονοαπόσταση οδηγούν στην αεροπορική προσπέλαση. Αυτό από τη μία αυξάνει το κόστος του "πακέτου", αφού ο αεροπορικός ναύλος είναι αυξημένος, από την άλλη έχουμε πιο συμφέρουσα μαζική μεταφορά με πτήσεις charter κάτι που δεν αποτελεί πλεονέκτημα για τη χώρα μας αφού στο συγκεκριμένο τομέα αποδυναμώνεται από την ελλιπή εξυπηρέτηση.

8.4. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ - ΚΡΑΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

Είναι γεγονός ότι η νομοθεσία και το κράτος απουσιάζουν όσον αφορά την παροχή οικονομικών κινήτρων (επιδοτήσεις, δανειοδοτήσεις, φοροαπαλλαγές). Δεν ενθαρρύνεται με κανένα τρόπο η ανανέωση στόλου και εξοπλισμού και δεν υπάρχει καμία ενίσχυση για ποιοτική αναβάθμιση με υψηλότερης στάθμης τουριστικές εγκαταστάσεις. Αν λάβουμε τέλος υπόψη την Ευρωπαϊκή αγορά, μπορούμε να πούμε με σιγουριά ότι στη χώρα μας δεν υπάρχει χρηματοδότηση με όρους που να ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα.

Από την άλλη μεριά, η διασπορά και η επικάλυψη αρμοδιοτήτων σε φορείς μαρτυρά από που πηγάζει αυτή η δυσλειτουργία. Η συγκεκριμένη κατάσταση εκτός των άλλων επηρεάζει και το τουριστικό πρότυπο της χώρας. Είναι φανερή πλέον η ανάγκη της δυναμικής επέμβασης των κρατικών φορέων σε τομείς όπου οι επενδύσεις μακροπρόθεσμα θα καρποφορήσουν, ενώ βραχυπρόθεσμα θα παρουσιάσουν μεγάλο κόστος.

8.5. ΥΨΗΛΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

8.5.1. ΑΡΝΗΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Αυτές οφείλονται σε πολλούς παράγοντες που επιβαρύνουν με τη σειρά τους τη λειτουργία των επιχειρήσεων. Πιο συγκεκριμένα:

- **Η επιβολή Φ.Π.Α.** στα ναυλοσύμφωνα και ο **περιορισμός ρευστότητας** των εταιρειών προκαλούν σοβαρό πλήγμα στην ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού επαγγελματικού σκάφους όταν για παράδειγμα στο Αιγαίο σκάφη με Τουρκική σημαία παρέχουν το ίδιο προϊόν χωρίς τέτοιου είδους επιβαρύνσεις.

- **Η σύνθεση των πληρωμάτων.** Υπάρχει τεράστια διαφορά εργατικού κόστους μεταξύ Ελληνικών σκαφών υπό ξένη σημαία. Σαφώς τα bare boats έχουν μειώσει το κόστος αυτό. Παρόλα αυτά η πρόταση για την απελευθέρωση της υποχρέωσης των Ελλήνων πλοιοκτητών να προσλαμβάνουν συγκεκριμένο αριθμό Ελλήνων ναυτικών, έστω στο ξενοδοχειακό τμήμα των πλοίων, προσκρούει στην αντίδραση της Πανελλήνιας Ναυτικής Ακαδημίας. Οι περισσότεροι επιχειρηματίες του κλάδου πάντως βλέπουν ένα θετικό μέλλον αφού όπως χαρακτηριστικά δήλωσαν, πρόκειται να νομιμοποιηθεί μια κατάσταση που λειτουργεί παράνομα (σκάφη με σημαία Παναμά, Λιβερίας κλπ). Επιπλέον υποστηρίζουν πως ο ανταγωνισμός δεν θα αυξηθεί από μεμονωμένους Ευρωπαίους που θα φέρουν τα σκάφη τους εδώ. Αυτό δεν αποτελεί απειλή αλλά αφορμή για νέες συνεργασίες. Εφόσον οι ιδιοκτήτες θα διαμένουν μόνιμα στο εξωτερικό πρέπει να υπάρχει συνεργασία και διαχειρίζεται κάποιο γραφείο το σκάφος τους. Αλλά ακόμα και αν δεν γίνει έτσι, θα κινηθεί η Ελληνική αγορά (ναυπηγεία, μισθώματα σε μαρίνες κλπ).

- **Τέλη ελλιμενισμού.** Η αύξηση στα τέλη ελλιμενισμού στις μαρίνες του Ε.Ο.Τ. (Αλίμου, Φλοίσβου, Ζέας) είχε αποτέλεσμα να βρεθούν στις 10 ακριβότερες μαρίνες της μεσογείου, χωρίς ωστόσο να προσφέρουν τις ανάλογες υπηρεσίες. Μιλάμε για το 1998, όπου οι αυξήσεις για τα σκάφη του κλάδου κυμαίνονται από 55% έως και 365%. Ενώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι μαρίνες του Ε.Ο.Τ. γύρο στο 1997 σημειώθηκαν κέρδη της τάξης του 1.092.503.334 δρχ. και αποτέλεσαν για τον Ε.Ο.Τ. τις πιο κερδοφόρες επιχειρήσεις μετά τα καζίνα. Φυσικά τα κέρδη δεν έγιναν επενδύσεις και τώρα αναμένουμε όλοι την ιδιωτική πρωτοβουλία, η οποία με τη σειρά της πρόκειται να αυξήσει και πάλι τα τέλη ελλιμενισμού.

Η Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού έχει υποβάλλει προτάσεις ώστε να καθοριστεί το ύψος αλλά και οι διαφοροποιήσεις των τελών ελλιμενισμού. Μεταξύ άλλων έχει προτείνει: Έκπτωση 50% στο τιμολόγιο για τις

μέρες που το επαγγελματικό σκάφος λείπει από τη θέση του και 75% εφόσον το σκάφος λείπει για χρονικό διάστημα πέρα των 30 ημερών.

8.5.2. ΟΙ ΧΡΕΩΣΕΙΣ

Οι επιχειρηματίες του χώρου εντοπίζουν το μειονέκτημα του ελληνικού γιότινγκ στις υποδομές (μαρίνες) και τις υπηρεσίες που προσφέρουν, αφού τα τέλη ελλιμενισμού και το κόστος συντήρησης των σκαφών είναι περίπου ίδια στις τρεις χώρες, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις οι ελληνικές μαρίνες θεωρούνται φθηνότερες.

Ενδεικτικά, Κροατική μαρίνα στο Ντουμπρόβνικ χρεώνει 40 ευρώ τέλη ελλιμενισμού ανά ημέρα ενώ η μηνιαία χρέωση φθάνει τα 400 ευρώ, ενώ το δίμηνο Ιουλίου – Αυγούστου οι τιμές θα είναι ακόμα υψηλότερες. Αντίστοιχα οι ελληνικές μαρίνες είναι αρκετά φθηνότερες (περί τα 30 ευρώ ανά ημέρα), όμως οι θέσεις είναι περιορισμένες.

8.6. ΕΛΛΕΙΨΗ ΠΡΟΒΟΛΗΣ

Όλα τα στοιχεία της σύντομης έρευνας δείχνουν ότι ο Ε.Ο.Τ. απουσιάζει στο συγκεκριμένο θέμα. Η όποια κινητοποίηση αφορά πρωτοβουλία των επιχειρηματιών του κλάδου και αυτό για να προβάλει ο καθένας την δική του επιχείρηση. Στο Ναυτικό Σαλόνι που πραγματοποιήθηκε το Δεκέμβρη του 2003 στο Παρίσι ήταν αισθητή η απουσία Ελληνικού περιπτέρου και αυτό μάλιστα λίγους μήνες πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Πολλοί επίσης συμφώνησαν στο ότι η έλλειψη προβολής και πληροφόρησης σχετικά με το yachting έχει δημιουργήσει στον Έλληνα τουρίστα την αίσθηση ότι πρόκειται για έναν ακριβό τύπο διακοπών.

Η ανάγκη προβολής είναι άμεση και έχει να κάνει και με την ανταγωνιστικότητα της χώρας μας. Μην προβάλλοντας τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα δεν μπορούμε να προσεγγίσουμε συγκεκριμένες αγορές. Αυτό χρειάζεται προγραμματισμό και σωστή στρατηγική marketing.

Η χώρα μας οφείλει να δίνει το παρόν σε ναυτικά σαλόνια, εκθέσεις, να διαφημίζεται με ολοκληρωμένες καμπάνιες από τον Ε.Ο.Τ. και γενικότερα να ακολουθήσει μια πιο επιθετική εξαγωγική πολιτική.

8.7. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Όλα τα παραπάνω προβλήματα που αναλύθηκαν έχουν σημαντικό αντίκτυπο στο πόσο ανταγωνιστική είναι η χώρα μας. Αν δεν επαρκεί η υποδομή, η ποιότητα των υπηρεσιών και αν δεν προβάλλονται τα συγκριτικά μας πλεονεκτήματα, όπως επίσης και αν η χώρα μας θεωρείται ακριβή, ο τουρίστας έχει λόγο να μην την επιλέξει ως προορισμό.

Πρέπει να επενδύσουμε στο βαθμό ελκυστικότητας που έχει η Ελλάδα, όμως τα φυσικά και πολιτιστικά κίνητρα δεν είναι αρκετά. Οφείλουμε να είμαστε έτοιμοι να αντιμετωπίσουμε διαφοροποιήσεις της ζήτησης, να ανταποκριθούμε σε αυτήν και μελλοντικά να την κατευθύνουμε.

8.8. Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ

Αυτό που συνέβη τα τελευταία χρόνια και για το οποίο διαμαρτύρονται έντονα προς τις ελληνικές κυβερνήσεις οι επιχειρηματίες του κλάδου, είναι ότι καθυστερήσαμε να δημιουργήσουμε τον απαιτούμενο αριθμό μαρίνων, εφάμιλλων των ανταγωνιστών μας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι γείτονες μας να προσελκύουν μεγάλο αριθμό πελατών προσφέροντας τους καλύτερες τιμές και υπηρεσίες. Έτσι, οι κάτοχοι σκαφών απολαμβάνουν τα ελληνικά νησιά αφήνοντας όμως περισσότερο συνάλλαγμα σε Τουρκία και Κροατία παρά στην Ελλάδα.

9. ΤΙΜΕΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Μεγάλο στοίχημα για την Ελλάδα αλλά και τις γειτονικές χώρες είναι να αποσπάσει μερίδιο από την πίτα της αγοράς γιότινγκ που τώρα γεύονται ως επί το πλείστον Γαλλία, Ισπανία και Ιταλία. Οι τρεις αυτές χώρες αντιπροσωπεύουν περίπου το **80%** της ζήτησης για θέσεις ελλιμενισμού στη Μεσόγειο, ενώ Ελλάδα, Τουρκία και Κροατία αποσπών μόλις το **35%**.

Τα τέλη ελλιμενισμού (το πάρκινγκ δηλαδή σε μαρίνα) αντιπροσωπεύουν ένα σημαντικό μέρος του συνολικού ετήσιου κόστους με το οποίο επιβαρύνονται οι

ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής, είτε αυτοί είναι ιδιώτες είτε χρησιμοποιούν το σκάφος ως επαγγελματικό σκάφος τουρισμού.

Οι τιμές εξαρτώνται από τη γεωγραφική θέση της μαρίνας – αν δηλαδή είναι «πέραςμα» ή όχι - και από τις υπηρεσίες που προσφέρει. Οι τιμές είναι πιο υψηλές στις λεγόμενες resort marinas, τις μαρίνες δηλαδή όπου μπορεί κανείς να διαμένει με ασφάλεια, είτε χρησιμοποιώντας το δικό του σκάφος ως «ξενοδοχείο» είτε διαμένοντας στο ξενοδοχείο που διαθέτει η μαρίνα.

Οι μαρίνες αυτού του τύπου διαθέτουν εστιατόρια, καφέ, σουπερμάρκετ και άλλα καταστήματα, ενώ υπάρχει η δυνατότητα ακόμη και να διανέμονται ψώνια από τα καταστήματα στο σκάφος. Κατά συνέπεια η τιμή από μαρίνα σε μαρίνα έχει σημαντική διαφορά.

Ενδεικτικά το ημερήσιο κόστος ελλιμενισμού (χωρίς Φ.Π.Α.) κατά την χαμηλή περίοδο είναι **16 ευρώ** στις μαρίνες Λευκάδας και Κέρκυρα και **25,5 ευρώ** στη μαρίνα Ζέας, ενώ στην υψηλή περίοδο το κόστος διπλασιάζεται, φτάνοντας τα **33 ευρώ** στη Λευκάδα και την Κέρκυρα (Γουβιά), ενώ παραμένει στα **25,5 ευρώ** στη Ζέα.

Η χρέωση ελλιμενισμού ανά ημέρα αποδεικνύεται συμφέρουσα για διάρκεια παραμονής μέχρι 13 ημέρες, αφού στη συνέχεια συμφέρει να επιλέξει κανείς μηνιαία χρέωση, η οποία φτάνει κατά την χαμηλή περίοδο τα **229 ευρώ** στην Κέρκυρα, τα **239 ευρώ** στην Λευκάδα και τα **307** στη Ζέα. Κατά την υψηλή περίοδο η παραμονή ενός σκάφους για ένα μήνα στη μαρίνα Λευκάδας κοστίζει **297 ευρώ**, στην Κέρκυρα **379 ευρώ**, ενώ στη Ζέα παραμένει **307 ευρώ**.

Η μαρίνα Καλαμάτας αποτελεί την απολύτως οικονομικότερη επιλογή «πάρκινγκ» για σκάφος, αφού ακόμα και στην υψηλή περίοδο η ημερήσια χρέωση φτάνει τα **18 ευρώ**, ενώ στη χαμηλή περίοδο η χρέωση μειώνεται στα **12 ευρώ**. Αντίστοιχα στην υψηλή περίοδο η μηνιαία χρέωση είναι **221**, ενώ στη χαμηλή περίοδο **149 ευρώ**.

Αντίστοιχα το «πάρκινγκ» καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου κοστίζει **3674 ευρώ** στη μαρίνα Ζέας, **3080 ευρώ** στη Λευκάδα, **2943 ευρώ** στα Γουβιά Κέρκυρας και **1782 ευρώ** στην Καλαμάτα. Οι τιμές αφορούν χρεώσεις σε ιδιώτες, ενώ για τα επαγγελματικά σκάφη οι τιμές είναι **10%** χαμηλότερες στις ετήσιες χρεώσεις.

Αρχείο Ε.Π.Ε.Σ.Τ.

10. Ο ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΗΣΙΩΝ

Το Αιγαίο θεωρείται ο απόλυτος προορισμός γιότινγκ. Πουθενά αλλού στον κόσμο δεν βρίσκει κανείς συγκεντρωμένα 3.500 νησιά, εντελώς διαφορετικά το ένα από το άλλο, σε μικρή απόσταση μεταξύ τους. Και όμως, από αυτό το μεγάλο τουριστικό ατού της χώρας δεν επωφελείται η Ελλάδα αλλά ...η Τουρκία και η Κροατία.

Το yachting στην Ελλάδα παρουσιάζεται ως αναπτυσσόμενη μορφή θαλάσσιου τουρισμού. Το γεγονός ότι οι διακοπές συνδυάζονται με διάφορες δραστηριότητες και θαλάσσια σπορ είναι ένας από τους λόγους που καθιστά το yachting αρκετά διαδεδομένο. Παρ' όλα αυτά εξακολουθεί να επικρατεί η αντίληψη ότι πρόκειται για μια ακριβή μορφή τουρισμού, κάτι που θα μπορούσε να καταρριφθεί με τη σωστή διαφήμιση και προβολή. Αυτό θα συντελούσε στην προσέλκυση της εγχώριας αγοράς που μέχρι τώρα αποτελεί το 5% της συνολικής.

Η πολυμορφία των νησιών σε πολύ μικρές αποστάσεις, οι καλές καιρικές συνθήκες, όπως επίσης και η φήμη της Ελλάδος ως ιδανικός τόπος διακοπών (φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον) την κατατάσσει στους δημοφιλέστερους προορισμούς. Αντίθετα, το κόστος του πακέτου, η δυσκολία προσπέλασης, η έλλειψη υποδομών και η χαμηλή ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών αποτελούν ανασταλτικούς παράγοντες στην επιλογή της χώρας.

Όσο και αν δεν είναι ευρέως γνωστό, το επαγγελματικό γιότινγκ αποτελεί ελληνική «πατέντα» αφού ξεκίνησε στη χώρα μας με το νόμο 438/76.

11. ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΟΥΛΕΙΑΣ

Ήταν η πρώτη φορά που προβλεπόταν ότι ένα σκάφος αναψυχής μπορεί να αποτελέσει επαγγελματικό «εργαλείο». Με τον τρόπο αυτό οι ιδιοκτήτες των σκαφών αναψυχής κατάφεραν να μειώνουν την φορολογία, αποκομίζοντας αρκετά έσοδα από την ενοικίαση του σκάφους κάποιες περιόδους του χρόνου, ενώ όλο το υπόλοιπο διάστημα είχαν το σκάφος στη διάθεση τους ως ιδιωτικής χρήσης γιοτ.

Γρήγορα διαπιστώθηκε ότι το είδος αυτό του θαλάσσιου τουρισμού είχε τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης, καθώς η ευρύτερη περιοχή που περιλαμβάνει τις

Δαλματικές Ακτές, τα νησιά του Ιονίου και του Αιγαίου μέχρι τα μικρασιατικά παράλια αποτελεί την καλύτερη «πιάτσα» παγκοσμίως για τουρισμό με σκάφος. Η Ελλάδα ιδιαίτερα, θεωρείται ότι αντιπροσωπεύει την καρδιά αυτής της χρυσοφόρας περιοχής.

«Το όνειρο κάθε ανθρώπου που σε όλο τον κόσμο που του αρέσει το ταξίδι και η θάλασσα είναι να κάνει γιότινγκ στην Ελλάδα» λέει χαρακτηριστικά ο Γ. Βερνίκος, Γ.Γ. του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων και επικεφαλής μιας από τις γνωστότερες επιχειρήσεις του κλάδου στην Ελλάδα. Ιδιαίτερα το Αιγαίο θεωρείται ο «απόλυτος» προορισμός γιότινγκ, αφού όπως αναφέραμε και πιο πάνω σπάνια βρίσκει κανείς τόσα πολλά νησιά συγκεντρωμένα μαζί.

«Το σημαντικότερο στην κρουαζιέρα δεν είναι το σημείο εκκίνησης αλλά η περιοχή που θα περιηγηθείς. Έτσι, τουρισμό με σκάφος στο Αιγαίο ή το Ιόνιο προσφέρουμε εμείς αλλά το ίδιο μπορούν να κάνουν και οι Κροάτες από το Ντουμπρόβνικ ή οι Τούρκοι από το Κουσάντασι», εξηγεί ο κος **Βενετόπουλος**, πρόεδρος της Ένωσης Πλοιοκτητών Επαγγελματικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ).

Έτσι, η μάχη μεταξύ Ελλάδας, Τουρκίας και Κροατίας μαίνεται αυτή τη στιγμή για το ποιος θα προσφέρει στη διεθνή πελατεία τα καλύτερα κότερα «ορμητήρια» για περιηγήσεις στα ελληνικά νησιά.

12. ΩΚΕΑΝΟΓΡΑΦΙΑ

12.1. ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΤΗΣ ΩΚΕΑΝΟΓΡΑΦΙΑΣ

Η επιστήμη η οποία συνδέεται άμεσα με το θαλάσσιο τουρισμό και τον τομέα του yachting, καθώς μελετά το θαλάσσιο περιβάλλον γενικά, είναι η ωκεανογραφία. Διακρίνεται σε γεωλογική (σύσταση – τοπογραφία βυθού και ακτών), βιολογική (ζωή φυτών και ψαριών), φυσική (θερμοκρασία, πυκνότητα, αλμυρότητα του νερού), χημική (χημική σύσταση θαλασσών), μετεωρολογική (κλίμα, ομίχλη, ορατότητα, καιρός, ρεύματα κ.τ.λ.). Τη ναυτιλία γενικότερα απασχολεί η γεωλογική και μετεωρολογική ωκεανογραφία.

12.2. ΟΡΟΛΟΓΙΑ

Πέλαγος (open sea), με την γενικότερη έννοια του όρου, είναι η ανοιχτή θάλασσα. Το πέλαγος στο οποίο βρίσκονται συγκεντρωμένα πολλά νησιά κατά ομάδες, σε μικρές σχετικά αποστάσεις και ανεξάρτητα από το μέγεθός τους ονομάζεται **αρχιπέλαγος**, π.χ. Αιγαίο αρχιπέλαγος με 2300 νησιά και νησίδες περίπου.

Κόλπος ή κόλπωση (gulf) ονομάζεται γενικά θαλάσσια έκταση η οποία εισχωρεί στην ακτή, ανεξάρτητα από το εύρος της. Ανάλογα με την έκταση διακρίνονται σε μεγάλους και μικρούς, ενώ ανάλογα με το εύρος εισόδου διακρίνονται σε κλειστούς και ανοιχτούς κόλπους. Ο όρος κόλπωση ανταποκρίνεται περισσότερο στον πολύ ανοιχτό κόλπο.

Κατά το διεθνές δίκαιο για να θεωρείται μια πτύχωση της ακτής ως κόλπος πρέπει: «το εμβαδόν της θάλασσας κατά τη ρηχία να είναι ίσο ή μεγαλύτερο από το εμβαδόν ενός ημικυκλίου το οποίο χαράσσεται στην πτύχωση, με διάμετρο τη γραμμή που ενώνει τα άκρα του στομίου της».

Όρμος ή σπιάντζα (bay) ονομάζεται ο κόλπος μικρής σχετικά έκτασης. Συνήθως αποτελεί αγκυροβόλιο όπου μπορούν να παραμένουν πλοία στην άγκυρα. Ο μικρός όρμος ονομάζεται **ορμίσκος** ή **αγκάλη** (creek).

Ο όρμος με μικρό εύρος εισόδου που εισχωρεί μέσα σε πολυσχιδή ξηρά με απότομες ακτές ονομάζεται **φιόρδ** (fjord). Επειδή η γύρω ακτές είναι απότομες, τα νερά είναι κρεμαστά με μεγάλα βάθη. Ο όρος φιόρδ συναντιέται κυρίως στη Νορβηγία. Η προέλευσή τους οφείλεται στη βύθιση ορεινής ακτής ή την εισχώρηση της θάλασσας στην ξηρά, η οποία κάποτε ήταν παγετώνας.

Μυχός του κόλπου ή όρμου ονομάζεται η εσώτατη προς την ακτή εισχώρησή του.

Ακτή ή κόστα (coast) ονομάζεται η προς τη θάλασσα εσχατιά της ξηράς. Γενικότερα ο όρος σημαίνει την παραθαλάσσια έκταση της ξηράς, που φαίνεται ότι τερματίζεται αυτή, προς την πλευρά της θάλασσας. Η διαχωριστική γραμμή μεταξύ θάλασσας και ξηράς ονομάζεται ακτογραμμή (coastline). Το ακριβές μήκος των ελληνικών ακτών ανέρχεται σε 16600 χιλιόμετρα. Με βάση τον αριθμό αυτό, το ανάπτυγμα των ελληνικών ακτών αντιστοιχεί προς 6,1 φορές του μήκους των ακτών της Γαλλίας, 2,6 φορές της Τουρκίας και 0,67 φορές της αφρικανικής ηπείρου.

Η χερσαία ζώνη η οποία περιστοιχίζει τη θάλασσα και βρέχεται από τις μέγιστες, πλην όμως συνήθεις, αναβάσεις των κυμάτων, είναι δε κτήμα κοινόχρηστο,

ανήκει στο Δημόσιο, προστατεύεται και διαχειρίζεται από αυτό, ονομάζεται **αιγιαλός** ή **περιγιάλι** ή **ακρογιάλι** (shore).

Η λωρίδα γης η οποία προσαυξάνει τον αιγιαλό στην παρακείμενη ξηρά μέχρι πλάτους 20μ ονομάζεται **παραλία** (beach).

Χερσόνησος (peninsula) ονομάζεται η προβολή μεγάλου τμήματος ξηράς προς τη θάλασσα, που βρέχεται στα τρία μέρη της από αυτή. **Ακρωτήριο** ή **άκρη** (cape) ονομάζεται η επιμήκης προεξοχή της ακτής προς τη θάλασσα. Η ειδικά περίπτωση της προεξοχής, κατά την οποία καταλήγει σε έξαρση, που υπερέχει σε ύψος από την ξηρά, ονομάζεται **κεφαλή** ή **κεφάλι**. (π.χ. κεφαλή Παναγίας Αμβρακικού).

Η μακριά και χαμηλή προσχώρηση ξηράς προς τη θάλασσα, κατά το πλείστον αμμώδης ονομάζεται **γλώσσα**. **Ισθμός** ονομάζεται η στεριά η οποία ενώνει δύο ξηρές που έχουν πλάτος αισθητά μεγαλύτερο από αυτή. **Στενό** (strait) ονομάζεται η στενή λουρίδα θάλασσας που ενώνει δύο ευρύτερες θάλασσες και δεν εκτείνεται πολύ σε μήκος. Όταν η λουρίδα αυτή δεν έχει πολύ πλάτος αλλά εκτείνεται πολύ σε μήκος ονομάζεται **πόρος**. **Πορθμός** ονομάζεται το στενό ανεξάρτητα από το εύρος του δια του οποίου εκτελούνται διαπορθμεύσεις από τη μία ακτή στην αντίπερα ενώ **διώρυγα** είναι το στενό που έχει προέλθει από τεχνητά έργα.

Το **λιμάνι** ή ο **λιμένας** (port ή harbor) αποτελεί φυσική ή τεχνητή διαμόρφωση της ακτής ή της όχθης ποταμού ή λίμνης, για την ασφαλή προσόρμιση, παραμονή και εξυπηρέτηση των πλοίων. **Μαρίνα** (marine) ονομάζεται το τουριστικό λιμάνι – ειδικά κατασκευασμένο – που προορίζεται να εξυπηρετεί αποκλειστικά και μόνο θαλαμηγά πλοία και πλοiάρια αναψυχής. Εκτός από τη λιμενλεκάνη, κάθε λιμάνι ή μαρίνα περιλαμβάνει και τη **χερσαία ζώνη** με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τα κτίσματα. Το τμήμα του θαλάσσιου χώρου του λιμανιού που είναι έξω από το κυρίως λιμάνι ονομάζεται **προλιμένας**. **Επίγειο** ονομάζεται το λιμάνι το οποίο εξυπηρετεί τις ανάγκες πόλεων που βρίσκονται στα μεσόγεια της περιοχής. **Σκάλα** είναι μέρος με πρόχειρες ή μικρές λιμενικές εγκαταστάσεις, όπου μπορούν να προσεγγίζουν και να εξυπηρετούνται στοιχειωδώς πλοία της ακτογραμμής και μικρότερα γενικά σκάφη. **Λιμάνια** ή **όρμοι διαφυγής - καταφύγια** ονομάζονται τα υπήνεμα λιμάνια στα οποία προσορμίζουν τα πλοία σε περίπτωση κακοκαιρίας.

Η ανύψωση του βυθού που πλησιάζει την επιφάνεια της θάλασσας, χωρίς να αποκαλύπτεται ονομάζεται **ύφαλος** (reef). Όπως είναι γνωστό ο ύφαλος αποτελεί ύπουλο κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα. Α η ανύψωση του βυθού ξεπερνά την επιφάνεια

της θάλασσας τότε ονομάζεται **σκόπελος** ή **ξέρα** (dries). **Πάγκος** (bank) ονομάζεται η έξαρση του θαλάσσιου βυθού, πάνω από την οποία τα βάθη της θάλασσας είναι μεν μικρά αλλά επαρκή για ασφαλή ναυσιπλοΐα. **Σύρτη** (sand bank) ονομάζεται η αμμώδης έξαρση του θαλάσσιου βυθού η οποία μεταβάλλει σχήμα και αλλάζει θέση, ανάλογα με τα ρεύματα και τον κυματισμό που επικρατεί.

Δημαράκης, Α (1995) «*Αρμενιστής Σκαφών Αναψυχής*» Δημαράκης, Α

12.3. ΙΔΙΟΤΗΤΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΥ ΝΕΡΟΥ

Θερμοκρασία: Η μέτρηση της θερμοκρασίας της θάλασσας αποτελεί προσδιοριστικό στοιχείο της πυκνότητας του θαλασσινού νερού. Η θερμοκρασία αποτελεί καθοριστικό στοιχείο της ανάπτυξης ορισμένου ζωικού ή φυτικού βασιλείου. Ακόμα υποβοηθάει στην ερμηνεία μηχανισμού διάλυσης των πάγων, αλλά και των επερχόμενων χημικών και βιοχημικών μεταβολών μέσα στη θάλασσα. Η γνώση της θερμοκρασίας επιτρέπει την ερμηνεία της κυκλοφορίας των θαλάσσιων ρευμάτων, καθώς επίσης και ορισμένων φαινομένων στην επιφάνεια της θάλασσας. (π.χ. ομίχλη).

Κατά μέσο όρο η θερμοκρασία μειώνεται κατά 0,4 βαθμούς Κελσίου για κάθε μοίρα αύξησης του γεωγραφικού πλάτους. Η ημερήσια μεταβολή της θερμοκρασίας είναι περίπου 1 βαθμός Κελσίου (μεγαλύτερη κατά τις ώρες 14.00 – 15.00 και μικρότερη κατά τις 05.00 σε τροπικές περιοχές) και οφείλεται βασικά στην επίδραση των ηλιακών ακτίνων. Σημειώνεται ότι η μεγαλύτερη θερμοκρασία του θαλασσινού νερού έχει μετρηθεί 32 βαθμούς Κελσίου περίπου, στον Περσικό Κόλπο και η μικρότερη σε πολικές περιοχές -2.2 βαθμούς. Η θερμοκρασία της θάλασσας ελαττώνεται με την αύξηση του βάθους της. Κατ' αρχήν, η θερμοκρασία του νερού στην επιφάνεια της θάλασσας μπορεί να φτάσει μέχρι βάθος 10μ. Αυτό σημαίνει ότι το καλοκαίρι έχουμε μεγάλες διαφορές θερμοκρασίας μεταξύ επιφάνειας και βαθύτερων στρωμάτων. Π.χ. για το Αιγαίο ισχύουν τα εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 12.1. Διαφορές θερμοκρασίας στην επιφάνεια της θάλασσας και σε βάθος 75μ

	Επιφάνεια (βαθμοί Κελσίου)	Βάθος 75μ
<i>Χειμώνας</i>	15.5	15.2
<i>Καλοκαίρι</i>	24.5	17.3

Η ελάττωση της θερμοκρασίας σε σχέση με την αύξηση του βάθους είναι της τάξεως του 1 βαθμού Κελσίου ανά 1000μ.

Αλατότητα: Με τον όρο αλατότητα δηλώνεται η περιεκτικότητα του θαλασσινού νερού σε διαλυόμενα άλατα. Μειώνεται με:

1. Την εισροή ποτάμιων υδάτων.
2. Την τήξη των πάγων.
3. Τη βροχή.

Αυξάνεται σε επιφάνειες μεγάλης εξάτμισης ενώ μεταβάλλεται λόγω των θαλάσσιων ρευμάτων.

Πυκνότητα: Η πυκνότητα του θαλασσινού νερού είναι η μάζα του ανά μονάδα όγκου. Η πυκνότητα εξαρτάται από τη θερμοκρασία και την αλμυρότητα και τη θαλάσσια μάζα σε βάθος από την επιφάνεια και την πίεση. Η μελέτη της πυκνότητας είναι σημαντική καθώς βοηθάει και στην κατανόηση της λειτουργίας των ρευμάτων λειτουργίας.

Πίεση: Η γνώση της πίεσης του νερού είναι αναγκαία γιατί έχει άμεση σχέση με τη δυνατότητα παραμονής του ανθρώπου μέσα στο νερό, καθώς και την αντοχή των υποβρυχίων κατασκευών. Επίσης έχει σχέση με την ακουστική και οπτική αφού επηρεάζει την πυκνότητα του νερού.

Συμπίεση: Ονομάζεται η σχετική μείωση του όγκου ενός σώματος όταν αυξάνει η εφαρμοζόμενη σε αυτό πίεση. Αποτέλεσμα της συμπίεσης είναι η αύξηση της πυκνότητας του νερού. Το θαλασσινό νερό, ενώ θεωρείται πρακτικά ασυμπίεστο, παρουσιάζει πολύ μικρή συμπίεση (λόγω της ατμοσφαιρικής πίεσεως) η οποία στο σύνολο της επιφάνειας των ωκεανών είναι τρομακτική σε μέγεθος. Αν η συμπίεση ήταν πραγματικά μηδενική, τότε το ύψος της επιφάνειας του θαλασσινού νερού θα ήταν περίπου 30μ. ψηλότερα.

Ιζώδες: Το ιζώδες χαρακτηρίζει την αντίσταση προς τη ροή. Το ιζώδες του θαλασσινού νερού είναι μεγαλύτερο από αυτό του γλυκού, λόγω της αλμυρότητάς του. Αυτό που αυξάνει αισθητά το ιζώδες είναι η μείωση της θερμοκρασίας. Αυτός

είναι ο λόγος που ένα ασυμπέστο αντικείμενο βυθίζεται ευκολότερα σε μια θερμή επιφάνεια από ότι σε μία ψυχρή.

Ραδιενέργεια: Το ποσό του ραδιενεργού υλικού στο θαλασινό νερό είναι πολύ μικρό. Παρουσιάζεται κυρίως στ κατακάθια (ιζήματα) του βυθού. Προέρχονται από ραδιενεργά κατάλοιπα και από τη λειτουργία πυρηνικών αντιδραστήρων, από εργοστάσια επεξεργασίας πετρελαιοειδών και γενικότερα επεξεργασίας άνθρακα.

Διάθλαση: Η διάθλαση οφείλεται στο ότι οι ηλιακές ακτίνες διαπερνούν στρώματα με διαφορετική πυκνότητα που τις αναγκάζουν να κάμπτονται προς τα πυκνότερα στρώματα. Η μη ευθύγραμμη αυτή διάδοση των ηλιακών ακτίνων μέσα στο νερό προκαλεί παραμόρφωση των σχημάτων και ως συνέπεια σύγχυση στους δύτες.

Διαφάνεια: Είναι η ιδιότητα του νερού να επιτρέπει ανάμεσα στα στρώματά του τη διέλευση του ηλιακού φωτός.

Χρώμα: Το χρώμα του θαλασσινού νερού διαφέρει από περιοχή σε περιοχή, από το βαθυκύανο μέχρι το σκούρο. Κατά μήκος των ακτών παρατηρείται και πράσινο χρώμα. Το θαλασινό νερό ενεργεί σαν φίλτρο στο ηλιακό φάσμα, από το κόκκινο μέχρι το μπλε. Κατά συνέπεια, ένα αντικείμενο καθώς βυθίζεται στο νερό χάνει το χρώμα του μέχρι το βάθος αυτό που θα απορροφηθεί η αντίστοιχη ακτινοβολία. Έτσι, σε βάθος 10 – 15μ εξαφανίζεται η κόκκινη ακτινοβολία. Αυτό σημαίνει ότι ένα κόκκινο αντικείμενο στο βάθος αυτό θα παύσει να φαίνεται κόκκινο.

Στο βάθος όμως των 50 – 60μ εξαφανίζονται και άλλες ακτινοβολίες του φάσματος εκτός από το κυανό. Γι' αυτό και το χρώμα των σωμάτων σε τέτοια βάθη είναι κυανόμαυρο.

Δημαράκης, Α (1995) «*Αρμενιστής Σκαφών Αναμυχής*» Δημαράκης, Α

12.4. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΕΥΜΑΤΑ

Το νερό της θάλασσας βρίσκεται σε μία συνεχή και ατελείωτη κίνηση, τόσο στην επιφάνειά της όσο και στα διάφορα βάθη της. Αυτή η μετακίνηση – ροή του θαλασσινού νερού σε σχέση με την γειτονική θαλάσσια μάζα ονομάζουμε **ρεύμα** (current). Η ροή του ρεύματος μπορεί να είναι οριζόντια, κατακόρυφη ή πλάγια και επιφανειακή ή σε κάποιο βάθος.

Στοιχεία ρεύματος: **Διεύθυνση** (set ή direction) είναι η κατεύθυνση προς την οποία κινείται το ρεύμα [Μονάδα μέτρησης οι μοίρες]. **Ένταση** ή **ταχύτητα** (drift ή speed) είναι η ωριαία ταχύτητα του ρεύματος [Μονάδα μέτρησης οι κόμβοι].

Κύρια αίτια ρευμάτων: 1) **Επίδραση ανέμου** 2) **Επίδραση διαφοράς πυκνότητας του νερού μεταξύ 2 γειτονικών μαζών**

Υπόλοιπα πιθανά αίτια: Τοπογραφία ακτών και βυθού, η εκβολή μεγάλων ποσοτήτων νερού ποταμών, οι μεγάλες διαφορές ατμοσφαιρικής πίεσης, οι διαφορές στάθμης σε γειτονικές θαλάσσιες περιοχές, ο κυματισμός κ.α.

Επίδραση στη ναυσιπλοΐα: Τα θαλάσσια ρεύματα δεν είναι επικίνδυνα στη ναυσιπλοΐα πλην όμως επηρεάζουν κατά την συντόμευση ή επιμήκυνση του ταξιδιού (αυξομείωση της ταχύτητας του πλοίου), την έκπτωση (αριστερά ή δεξιά) από την πορεία και τη δημιουργία ομίχλης. Επίσης προκαλούν ενοχλητικές δονήσεις στο σκάφος.

Δημαράκης, Α (1995) «Αρμενιστής Σκαφών Αναψυχής» Δημαράκης, Α

13. ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΗΘΟΥΣ – ΔΗΜΟΦΙΛΕΣΤΕΡΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ

Η πελατειακή αγορά της Ελλάδος αποτελείται κυρίως από Ευρωπαίους (κυρίως βόρεια και κεντρική Ευρώπη) ενώ το ποσοστό των Αμερικανών, που αποτελούν αγορά στόχο λόγω αυξημένης κατά κεφαλήν δαπάνης, αντιστοιχεί στο 1%. Οι Ρώσοι είναι επίσης αγορά στόχος για τους ίδιους λόγους.

Δημοφιλέστερος προορισμός στην επιλογή των επισκεπτών είναι οι Κυκλάδες. Προτιμούνται από έμπειρους ιστιοπλόους λόγω ανέμων και καιρικών συνθηκών, ενώ οι εθνικότητες που συναντάμε εδώ είναι κυρίως Αμερικανοί και Γερμανοί. Σημαντικότεροι πόλοι έλξης είναι η Μύκονος και η Σαντορίνη. Το Ιόνιο επιλέγεται από αρχάριους ιστιοπλόους και αυτοί είναι κυρίως Άγγλοι και Ιταλοί. Πόλοι έλξης: Κέρκυρα και Λευκάδα λόγω εγκαταστάσεων και υποδομών. Τα Δωδεκάνησα έρχονται στην Τρίτη θέση. Στις εθνικότητες που τα επιλέγουν περιλαμβάνονται Ιταλοί, Γερμανοί και Αυστριακοί. Δημοφιλέστεροι προορισμοί λόγω υποδομών είναι η Ρόδος και η Κως. Τέλος λιγότεροι δημοφιλέστεροι προορισμοί είναι οι Σποράδες και ο Αργοσαρωνικός.

Όσον αφορά τις εγκαταστάσεις στην περιοχή της Αττικής επιλέγονται οι μαρίνες Αλίμου, Φλοίσβου, Ζέας και Λαυρίου, όχι μόνο λόγω υποδομής αλλά κυρίως επειδή εξυπηρετούν χωροταξικά.

Η μέση διάρκεια ναύλωσης ενός σκάφους είναι 1-2 βδομάδες. Οι συμφωνίες κλείνονται από το Δεκέμβρη (ναυτικά σαλόνια) και ο Αύγουστος θεωρείται ο μήνας αυξημένης ζήτησης. Ο τύπος σκάφους που κυριαρχεί είναι το ιστιοπλοϊκό (9-17 μέτρα) λόγω αντοχής στις καιρικές συνθήκες και μειωμένου κόστους. Ενώ προτιμούνται ακόμα και motor yachts, motor sailers και cruisers. Το κόστος ναύλου ποικίλει ανάλογα με τον τύπο σκάφους και την περίοδο που ναυλώνεται.

14. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ

Οι επιδράσεις του θαλάσσιου τουρισμού στον κλάδο του τουρισμού γενικότερα, τόσο διεθνώς όσο και στην Ελλάδα, είναι κατά κύριο λόγο οι εξής:

- Αξιοποίηση συγκριτικού πλεονεκτήματος της χώρας και αύξηση ανταγωνιστικότητας.
- Εμπλουτισμός, διαφοροποίηση της τουριστικής προσφοράς και προσαρμογής της στη ζήτηση.
- Αναβάθμιση της τουριστικής ζήτησης με προσέλκυση τουριστικής πελατείας ειδικών ενδιαφερόντων (θαλάσσια περιήγηση, θαλάσσια σπορ).
- Συμπληρωματική και όχι ανταγωνιστική λειτουργία προς τις χερσαίες τουριστικές εγκαταστάσεις. Σε ορισμένες περιπτώσεις η ανάπτυξη θαλάσσιου τουρισμού σε μια περιοχή, είτε με τη δημιουργία μαρίνας, είτε απλώς με τον ελλιμενισμό ή την επίσκεψη τουριστικών σκαφών, προκαλεί τη δημιουργία τουριστικών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης.
- Αμβλυνση της εποχικότητας, δυνατότητα διεύρυνσης της τουριστικής περιόδου από Μάρτιο μέχρι Νοέμβριο.
- Προσέλκυση τουριστών υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

15. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, όσον αφορά τον κλάδο του yachting κρίνονται αναγκαία:

- Η παρακολούθηση των εξελίξεων και τάσεων της ζήτησης και η έγκαιρη προσαρμογή της προσφοράς.
- Ο εκσυγχρονισμός του στόλου και γενικά η αύξηση των επενδυτικών εξόδων επάνδρωσης και πληρωμάτων.
- Η αναπροσαρμογή και ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου.
- Η προσπάθεια επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου.
- Η λήψη θεσμικών και διοικητικών μέτρων σχετικά με όρους διακίνησης - ναυλώσεων θαλαμηγών σκαφών.
- Η λειτουργία και οργάνωση μηχανισμών και υπηρεσιών ελέγχου των σκαφών και εφαρμογής των ισχυουσών διατάξεων ασφαλείας, προστασίας περιβάλλοντος κλπ.
- Η αντιμετώπιση του προβλήματος της εποχικότητας στην απασχόληση των πληρωμάτων.
- Η συνεχής εκπαίδευση των πληρωμάτων.
- Η εντατική διαφήμιση του κλάδου στο εξωτερικό (Ο καλύτερος τρόπος διαφήμισης και προώθησης μιας εταιρείας είναι η συστηματική προβολή του στα ναυτικά σαλόνια του εξωτερικού, τα yacht agencies και το internet καθώς και οι δημόσιες σχέσεις).
- Η οργάνωση ειδικών πακέτων διαφοροποιημένων και εμπλουτισμένων με πολλαπλές δραστηριότητες.
- Η σημαντική αύξηση του αριθμού των οργανωμένων τουριστικών λιμένων όπου και εστιάζεται το βασικό πρόβλημα.
- Η πραγματοποίηση λιμενικών έργων (κυματοθραύστες, προβλήτες).
- Η αναβάθμιση των χώρων εναπόθεσης απορριμμάτων.
- Ο ευπρεπισμός των ελληνικών λιμένων.

16. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα πιο πάνω που αναφέρθηκαν οδηγούν εύκολα στο συμπέρασμα ότι η Ελλάδα βρέθηκε να προσφέρει το ιδανικό περιβάλλον για να κάνουν κερδοφόρες δουλειές οι

γείτονες χώρες! Μόλις τα τελευταία χρόνια άρχισαν να δημιουργούνται οι πρώτες ανταγωνιστικές μαρίνες,

Οι επιχειρηματίες του χώρου, ωστόσο, αισιοδοξούν ότι το χαμένο έδαφος μπορεί να κερδηθεί χάρη στην τεράστια προβολή που είχε η χώρα μας εξ αιτίας των Ολυμπιακών Αγώνων. Ήδη η ζήτηση εμφανίζεται αυξημένη για το 2005, ενώ κατά την διάρκεια της επόμενης τριετίας, οι επιχειρήσεις θα έχουν στη διάθεση τους νέες, αναβαθμισμένες και πλήρως οργανωμένες μαρίνες όπως του Φλοίσβου, του ΣΕΦ ή του Αλίμου.

Οι επιχειρηματίες στρέφονται πλέον στην κυβέρνηση καθώς η διευκόλυνση δημιουργίας νέων εγκαταστάσεων ελλιμενισμού των σκαφών, η υιοθέτηση ενός ελκυστικού θεσμικού πλαισίου και η διεθνής προβολή της χώρας θα καθορίσουν την μελλοντική πορεία του κλάδου.

Τέλος, άλλο ένα μειονέκτημα που απωθεί τους τουρίστες και θα πρέπει να καταπολεμηθεί από τους ίδιους τους επιχειρηματίες της χώρας μας, που σχετίζονται με τον τομέα του τουρισμού, είναι η Ελληνική νοοτροπία που χαρακτηρίζεται από πρόσκαιρη κερδοσκοπία. Εάν ξεπεραστεί η λογική αυτή, οι προσφερόμενες υπηρεσίες θα ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των ξένων και τα οφέλη για την Ελλάδα θα έχουν διάρκεια και στο μέλλον.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Δημαράκης, Α (1994) «*Πορτογάλνος Σκαφών Αναψυχής*» Δημαράκης, Α
- Δημαράκης, Α (1995) «*Αρμενιστής Σκαφών Αναψυχής*» Δημαράκης, Α
- Αργυρακόπουλος Α. [Υποναύαρχος Λιμ. Σώματος (ε.α.)]
«*Yachtsman, Skipper's Manual*» Αργυρακόπουλος Α
- Λύτρας, Ν (1998) «*Κοινωνιολογία του Τουρισμού*» Interbooks
- «*Θάλασσα & Τουρισμός*» Απρίλιος 2005/Τεύχος 02, Εκδόσεις Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού.
- «*Θάλασσα & Τουρισμός*» Δεκέμβριος 2004/Τεύχος 01, Εκδόσεις Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού.
- «*Θάλασσα & Τουρισμός*» Σεπτέμβριος 1994/Τεύχος 06, Εκδόσεις Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού.
- «*Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας*» 31 Αυγούστου 2004.
- «*Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας*» 27 Μαΐου 2004.
- «*Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας*» 05 Μαρτίου 2004.
- «*Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας*» 12 Φεβρουαρίου 2004.
- «*Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας*» 12 Σεπτεμβρίου 2003.
- «*Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας*» 13 Οκτωβρίου 1999.
- «*Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας*» 27 Αυγούστου 1996.
- «*Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας*» 27 Σεπτεμβρίου 1976.
- «*Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας*» 22 Απριλίου 1975.
- «*Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*» 26/08/2003.
- «*Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*» 30/06/1994.
- «*Το Δελτίο της Ναυτιλίας*» Ιούλιος 1998/Τεύχος 152, Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος.

- Διαδίκτυο: www.nee.gr, www.eot.gr.