



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

**« ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ : Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ  
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ YACHT »**

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ

ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ

ΚΙΚΑΤΟΥ ΑΝΔΡΙΑΝΑ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ

ΓΚΟΥΒΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΠΑΤΡΑ 2010

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΠΡΟΙΟΝ</b>	<b>ΣΕΛΙΔΑ</b>
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5
1.1 ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ.....	6
1.2 Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΗ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΜΟΡΦΗ ΤΟΥ .....	8
1.3 Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ Η ΔΙΑΘΡΩΣΗ ΤΗΣ.....	11
1.4 Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΤΑ ΣΥΣΤΑΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	12
1.5 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΕΠ.....	15
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ</b>	
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	17
ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΟΣ & ΕΚΘΕΣΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	19
ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	20
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	20
ΟΙΚΟΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	21
ΘΕΡΑΠΕΥΤΙΚΟΣ – ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	22
ΑΓΡΟΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	23
ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	24
ΜΟΡΦΩΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	25
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΧΕΙΜΕΡΙΝΩΝ ΣΠΟΡ.....	25
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ</b>	
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	27
3.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ .....	27
3.2 Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΧΩΡΑ ΜΑΣ.....	33
3.3 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ .....	37

3.4	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	40
3.5	ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ .....	41

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

4.1	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΟΛΟΪΑ .....	44
4.2	ΣΤΟΛΟΣ ΠΛΟΙΩΝ .....	47
4.3	ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ.....	49
4.4	ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ.....	50
4.5	ΔΥΣΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ .....	53
4.6	GABOTAGE.....	56

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ**

5.1	Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟΝ ΧΡΟΝΟ.....	59
5.2	Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΩΣ ΜΕΣΟ ΑΝΑΨΥΧΗΣ .....	65
5.3	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	67
5.3.1	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ .....	67
5.3.2	ΠΟΤΑΜΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ .....	69
5.3.3	ΛΙΜΝΑΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ .....	70
5.4	ΤΥΠΟΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	70
5.5	ΟΙ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΜΙΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ... ..	71
5.6	ΔΗΜΟΦΙΛΗ ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ .....	76
5.7	Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ .....	78
5.8	Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ .....	80
5.9	Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	82
5.10	ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ .....	84

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: YACHTS – ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

6.1 ΤΟ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .....	86
6.1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	94
6.1.2 Κ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ.....	94
6.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .....	96
6.2.1 ΟΙ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥ YACHTING .....	97
6.3 Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ YACHTS ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ .....	99
6.4 Η ΑΝΕΡΧΟΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	101
6.5 ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ .....	104
6.6 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΝΑΥΛΩΣΗΣ ΕΝΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ .....	110
6.7 ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ ΕΝΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ .....	115
6.8 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .....	116

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΜΑΡΙΝΕΣ**

7.1 ΜΑΡΙΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .....	118
7.2 ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ .....	121
7.3 ΠΛΩΤΕΣ ΠΡΟΒΛΗΤΕΣ .....	121
7.4 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΜΑΡΙΝΩΝ .....	122
7.5 ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΝ ΟΙ ΜΑΡΙΝΕΣ .....	124
7.6 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΙΑΣ ΜΑΡΙΝΑΣ .....	126
7.7 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΙΣ ΜΑΡΙΝΕΣ .....	127

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

8.1 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	130
8.2 ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΣΚΙ .....	131
8.3 ΙΣΤΟΠΛΟΪΑ .....	132
8.4 ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ .....	133

8.5 ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΦΟΥΣΚΩΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ .....	135
8.6 ΙΣΤΟΣΑΝΙΔΑ .....	137
8.7 ΚΙΤΕΒΟΑΡΔΙΝΓ Ή ΚΙΤΕΣΟΥΡΦΙΝΓ .....	140
8.8 JET SKI .....	143
8.9 CANOE-ΚΑΥΑΚ .....	144
8.10 ΚΩΠΗΛΑΣΙΑ .....	146
8.11 ΨΑΡΕΜΑ ΜΕ ΨΑΡΟΤΟΥΦΕΚΟ .....	147
8.12 ΚΑΤΑΔΥΣΕΙΣ .....	148
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ.....	150
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	151

Ο τουρισμός αποτελεί ένα οικονομικό και κοινωνικό φαινόμενο που αναπτύχθηκε δυναμικά μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Έτσι λοιπόν ο τουρισμός απεδείχθη ότι κάτω από προϋποθέσεις μπορεί να συμβάλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη και στην μεγέθυνση της οικονομίας μιας χώρας υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών. Τα κυριότερα οικονομικά οφέλη, που μπορεί να αποκομίσει μια χώρα από την ανάπτυξη του τουρισμού, είναι η εισροή συναλλάγματος, η δημιουργία εισοδημάτων για τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό που απασχολείται στην τουριστική βιομηχανία και όχι μόνο, η δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης, η τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας στην περιφέρεια και η δημιουργία εσόδων για το κράτος και την τοπική αυτοδιοίκηση.

Στην αλματώδη ανάπτυξη του τουρισμού συνέβαλαν πολλοί παράγοντες, οι κυριότεροι από τους οποίους είναι ο εκδημοκρατισμός του, η λαϊκοποίηση των συγκοινωνιακών μέσων, η αύξηση του ελεύθερου χρόνου των εργαζομένων και τέλος τα υψηλότερα εισοδήματα τους.

Έχουν γίνει σημαντικά βήματα στην ανάπτυξη του τουρισμού, παρ' όλα αυτά πολιτεία, ιδιωτικοί φορείς και όλοι οι εμπλεκόμενοι στον τουρισμό θα πρέπει να συνεννοηθούν για το πώς η Ελλάδα μπορεί να πρωταγωνιστήσει τόσο στην ευρωπαϊκή τουριστική αγορά όσο και στην παγκόσμια<sup>1</sup>.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

---

<sup>1</sup> Ηγουμενάκης., Κραβαράκης, Λύτρας, *Εισαγωγή στον Τουρισμό*, σελ.74

## Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΠΡΟΙΟΝ

### 1.1 Το φαινόμενο τουρισμός και η έννοια του

Ο όρος *τουρισμός* εμφανίστηκε για πρώτη φορά στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, όμως μέχρι σήμερα δεν υπάρχει ένας παγκόσμια αποδεκτός όρος. Ερευνητές, οργανισμοί, ενώσεις και επιχειρήσεις δίνουν ορισμούς που αντικατοπτρίζουν τα δικά τους ενδιαφέροντα και την δική τους οπτική γωνία

Στις μέρες μας ο τουρισμός έχει μαζικό χαρακτήρα και έχει πλέον διαφοροποιηθεί εντελώς από τον τουρισμό που επικρατούσε τα παλιότερα χρόνια που ήταν μόνο για τους εύπορους. Σήμερα δικαίωμα στον τουρισμό έχουν όλοι οι άνθρωποι φτωχοί ή πλούσιοι, ανεξάρτητης ηλικίας ή κοινωνικής τάξης. Επίσης με την πάροδο των χρόνων ο τουρισμός απέκτησε και διεθνή χαρακτηριστικά και επήλθε η διάκριση ανάμεσα στον εσωτερικό και στον εξωτερικό τουρισμό. Ο πρώτος αναφέρεται στον εγχώριο τουρισμό της χώρας ενώ ο δεύτερος έχει να κάνει με τον τουρισμό που εισέρχεται σε μια χώρα.

Στην ανάπτυξη αυτή του εξωτερικού τουρισμού συνέβαλε σε μεγάλο βαθμό η ανάπτυξη των μεταφορικών μέσων, η πρόσβαση σε απομακρυσμένες περιοχές και η εξέλιξη της τεχνολογίας η οποία βοήθησε στην ανάπτυξη των τουριστικών επιχειρήσεων<sup>2</sup>.

Με την γρήγορη αυτή ανάπτυξη του τουρισμού ενισχύθηκε και ο τουριστικός ανταγωνισμός ο οποίος ώθησε τις χώρες που θεωρούνταν ισχυροί τουριστικοί προορισμοί προς την υιοθέτηση τουριστικών πολιτικών που θα ενδυνάμωναν την θέση τους και θα ανέπτυσαν τον τουρισμό στην συγκεκριμένη χώρα ακόμα περισσότερο.

---

<sup>2</sup> Στέλιος Βαρβαρέσος, Τουρισμός-Οικονομικές Προσεγγίσεις, εκδόσεις προπομπός σελ. 15 Κομίλης Π., Τουριστικές δραστηριότητες, Κ.Ε.Π.Ε., Αθήνα 1986

Τέτοιες πολιτικές ήταν η βελτίωση των υποδομών, η βελτίωση της ποιότητας, η προώθηση του τόπου, η δημιουργία νέων τουριστικών επιχειρήσεων και η στροφή προς τον εναλλακτικό τουρισμό. Προσπαθώντας οι ειδικοί να ερμηνεύσουν τον τουρισμό με την πάροδο των ετών θεώρησαν ότι ο καλύτερος ορισμός είναι αυτός που χαρακτηρίζει τον τουρισμό ως το σύνολο των ανθρώπινων μετακινήσεων και των δραστηριοτήτων που προκύπτουν από αυτές. Ένας άλλος ορισμός που χρησιμοποιήθηκε ευρέως αναφέρει ότι ο τουρίστας είναι το άτομο που πραγματοποιεί μια μετακίνηση, για διάφορες αιτίες και χρησιμοποιεί το χρόνο τηςσχόλης του για ανάπαυση, ψυχαγωγία και αναψυχή.

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (WTO) ορίζει τον τουρισμό *«ως εκείνη την δραστηριότητα των ανθρώπων που ταξιδεύουν και διαμένουν σε περιοχές διαφορετικές από το μέρος που διέμεναν, όχι περισσότερο από ένα χρόνο για διασκέδαση, δουλειές ή για άλλους σκοπούς».*

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι ο τουρισμός μπορεί να ερμηνευτεί με βάση το κίνητρο του τουρίστα και την μετακίνηση. Πιο συγκεκριμένα το κίνητρο του τουρίστα είναι πολύ σημαντικός παράγοντας για τον τουρισμό αφού άλλος ταξιδεύει για επαγγελματικούς λόγους και άλλος για αναψυχή. Επίσης ο όρος μετακίνηση είναι εξίσου σημαντικός αφού κάποιος που ταξιδεύει και διαμένει σε έναν τόπο πάνω από έναν χρόνο δεν θεωρείται τουρίστας.

Σαν λέξη ο τουρισμός προέρχεται από τη γαλλική λέξη Tour ,που έχει τη σημασία του γύρος και την αγγλική λέξη Touring η οποία σημαίνει τριγυρίζω διάφορες περιοχές για επίσκεψη των διαφόρων αξιοθέατων. Συχνά θεωρήθηκε συνώνυμος με τον περιηγητισμό, ο οποίος αποτελεί μια έννοια στενότερη από τον τουρισμό ,δεδομένου ότι περιηγούμαι σημαίνει περιγράψω την περιοχή. Τουρισμός είναι η πρόσκαιρη διακίνηση ατόμων από το γεωγραφικό περιβάλλον της μόνιμης διαμονής σε άλλο, με σκοπό την ψυχική ευχαρίστηση.

Με άλλα λόγια ο πιο αποδοτικός ορισμός του τουρισμού είναι αυτός που αναφέρει ότι ο τουρισμός είναι η πρόσκαιρη μετακίνηση των ανθρώπων από τον τόπο



της μόνιμης διαμονής τους σε ένα άλλο τόπο με σκοπό την ικανοποίηση των αναγκών του, την ξεκούραση και την αναψυχή<sup>3</sup>.

Το στοιχείο της μετακίνησης αποτελεί ένα θέμα καθώς θεωρείτε πως για να ονομαστεί κάποιος τουρίστας πρέπει να ταξιδεύει για μια περίοδο 24 ή περισσότερων ωρών. Επίσης πρέπει μια από τις κυριότερες αιτίες που τον οδήγησαν στο τουριστικό ταξίδι να είναι η ψυχική ευχαρίστηση η οποία μπορεί να έχει τη μορφή της ηρεμίας, της ξεκούρασης της ανάληψης δυνάμεων, της ψυχαγωγίας, της παρακολούθησης καλλιτεχνικών ή αθλητικών εκδηλώσεων, της δημιουργίας νέων γνωριμιών, της ανάπτυξης ανθρώπινων σχέσεων κ.α. Έτσι μπορούμε να θεωρήσουμε τουρίστα τον άνθρωπο που ταξιδεύει για επαγγελματικούς λόγους ή για λόγους υγείας, όταν καταναλώνει ένα σημαντικό μέρος του χρόνου του ταξιδιού στην αναψυχή και διασκέδασή του.

## **1.2 Ο τουρισμός στην παλαιότερη και σύγχρονη μορφή του**

Το τουριστικό φαινόμενο ήταν συνδεδεμένο με τον ελεύθερο χρόνο και τις δραστηριότητες που μπορούσαν να γίνουν εντός αυτού. Οι πραγματοποιούμενες μετακινήσεις χαρακτηρίζονταν από ένα πνεύμα σύνθετο και μία εντατικότητα χωρικά και χρονικά περιορισμένη.

Στην αρχαία Ελλάδα και την αρχαία Ρώμη, ο ελεύθερος χρόνος δήλωνε την προέλευση και την τάξη των πολιτών, οι οποίοι απαλλαγμένοι από την καταναγκαστική εργασία, ένιωθαν την υποχρέωση να ασχοληθούν με τα κοινωνικά, και πολιτικά δρώμενα της πολιτείας.

Ο ελεύθερος χρόνος ήταν συνώνυμο των ευγενών ενασχολήσεων, απόρροια της πολιτικής σκέψης, που όχι μόνο επεξηγούσε, αλλά και οριοθετούσε το τι είναι ελευθερία. Η πρακτική της λουτροθεραπείας, αρκετά διαδεδομένη κατά την αρχαιότητα, συνδύαζε τις υποχρεωτικές και ωφέλιμες μετακινήσεις με εκείνες της αναψυχής και της κοσμικότητας. Ο ιαματικός-θεραπευτικός τουρισμός αποτέλεσε από

<sup>3</sup> Μιχαλόπουλος Ν., Τουρισμός και Οικονομία, σελ. 33

τη πρώτη στιγμή εκείνη τη μορφή η οποία περιλάμβανε στο κίνητρο της μετακίνησης το ωφέλιμο και το αναγκαίο σε συνδυασμό με τις τάσεις της φυγής και της απόδρασης<sup>4</sup>.

Τα εκπαιδευτικά ταξίδια μπορούν να συμπληρώσουν τις παραπάνω μορφές και να συνδυαστούν με κίνητρα κλιματολογικά, θρησκευτικά, αναψυχής κ.τ.λ., αιτιολογώντας με αυτό τον τρόπο σημαντικές μετακινήσεις των Ρωμαίων στην Αρχαία Ελλάδα καθώς Ελλήνων και Ρωμαίων στην Αίγυπτο.

Κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα, δυο μορφές τουρισμού επικρατούν κατ' εξοχήν.

Αυτές είναι οι εξής:

**A) Ο Πανεπιστημιακός τουρισμός:** Αυτός εμφανίζεται ιδιαίτερα αναπτυγμένος γύρω από τα πανεπιστημιακά κέντρα της Ευρώπης όπως το Παρίσι, το Μονπελιέ, την Οξφόρδη, το Κέμπριτζ κ.τ.λ.

**B) Ο τουρισμός των μεγάλων θρησκευτικών γεγονότων και εορτών.** Στα τέλη του Μεσαίωνα, τα ελβετικά και τα γερμανικά ξενοδοχεία έχουν αποκτήσει μεγάλη φήμη, χάρη στην ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουν, ενώ στη Γαλλία η γαστρονομία συμβάλλει στην περαιτέρω εξειδίκευση του ξενοδοχειακού προϊόντος, συνδέοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την παραμονή με την ψυχαγωγία.

Ο τουρισμός, όπως αναφέρθηκε και λίγο πιο πάνω, αποτελεί ένα πολυδιάστατο φαινόμενο με οικονομικές κυρίως αλλά και με κοινωνικές, πολιτιστικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις.

Οι πρώτοι ταξιδιώτες ήτανε έμποροι και έμεναν σε χάνια και μικρά πανδοχεία όπου τους προσέφεραν τις βασικές ανέσεις, όπως φαγητό και ένα κρεβάτι για να κοιμηθούνε. Επίσης, ήτανε προσκυνητές οι οποίοι επισκεπτόντουσαν ναούς, τόπους λατρείας ή ιερές τοποθεσίες.

Κατά τον 17<sup>ο</sup> και τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, την εποχή του Grand Tour, πλούσιοι ευγενείς και άλλα μέλη της αριστοκρατίας πραγματοποιούσαν ταξίδια σε ολόκληρο τον τότε γνωστό κόσμο με σκοπό την απόκτηση εμπειριών και πνευματικής καλλιέργειας.

<sup>4</sup> Μιχαλόπουλος Ν., Τουρισμός και Οικονομία, σελ. 33

Στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, με την κατασκευή των πρώτων σιδηροδρομικών γραμμών, το οποίο υπήρξε και το πρώτο μέσο μαζικής μεταφοράς, ένας επιχειρηματίας από το Leicester της κεντρικής Αγγλίας, ο Thomas Cook, ίδρυσε το πρώτο τουριστικό γραφείο το 1841. Έτσι σε ένα χρονικό διάστημα μικρότερο από μισό αιώνα, ολόκληρη η Ευρώπη διακατέχεται από τον πυρετό της εξάπλωσης των σιδηροδρομικών δικτύων και των πολλαπλασιασμό των τουριστικών οδηγών. Με εκδρομές σε όλη την Ευρώπη, με το χτίσιμο ξενοδοχείων και θέρετρων για όλες τις προτιμήσεις, με την εισαγωγή των vouchers και των ταξιδιωτικών επιταγών, η τουριστική βιομηχανία άρχισε να γεννιέται στην σύγχρονη μορφή της.

Στις μέρες μας πια, ο τουρισμός έχει πάρει μαζικό χαρακτήρα. Σε αυτό συντέλεσε αναμφισβήτητα ο εκδημοκρατισμός του μετά το τέλος των εχθροπραξιών του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου. Έτσι λοιπόν από προνόμιο των πλουσίων και της αριστοκρατίας, ο τουρισμός άρχισε βαθμιαία αλλά σταθερά να γίνεται δικαίωμα των εργαζομένων και γενικά των μη προνομιούχων.

Σημαντικό ρόλο έπαιξαν επίσης και άλλοι παράγοντες όπως είναι η αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος, η βελτίωση των συνθηκών απασχόλησης και όρων αμοιβής των εργαζομένων, η εξασφάλιση κοινωνικών παροχών στις οικονομικά ασθενέστερες τάξεις του πληθυσμού ( π.χ. προγράμματα κοινωνικού τουρισμού) , η ανάπτυξη των υπηρεσιών των τουριστικών επιχειρήσεων και πολλοί άλλοι.

Οι διαστάσεις που πήρε το φαινόμενο μεταπολεμικά οδήγησε πολλές χώρες στη λήψη μέτρων για την ανάπτυξη του τουρισμού αλλά και στην αντιμετώπισή του σαν ιδιαίτερο κλάδο οικονομικής δραστηριότητας.

Τέλος, μερικά χρήσιμα στατιστικά στοιχεία που παρουσιάζουν την εικόνα του τουρισμού σήμερα είναι :

- ✓ Σύμφωνα με τον WTO(2007) ο τουρισμός αποτελεί την μεγαλύτερη ‘βιομηχανία’ παγκοσμίως, σε οικονομικούς όρους.
- ✓ Ο αριθμός της ετήσιας αύξησης παγκόσμιων αφίξεων ξεπερνάει το 4% τις τελευταίες δεκαετίες.

- ✓ Οι παγκόσμιες αφήξεις έφτασαν τις 864.000.000 το 2006 και οι εισπράξεις τα 733\$ δις.

Στις αρχές του 20ου αιώνα, το τουριστικό φαινόμενο μεταβάλλεται και σε αυτό συμβάλλουν οι ακόλουθοι λόγοι:

- Η οικονομική συγκυρία της περιόδου 1905 – 1914.
- Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος (1914 – 1918 ), όπου οι αριστοκράτες και οι μονάρχες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης ουσιαστικά εξαφανίζονται.
- Οι πληθωριστικές τάσεις, που αφανίζουν ολοκληρωτικά τους εισοδηματίες (rentiers) που αποτελούσαν την “touristy society” του 19ου αιώνα.
- Η οικονομική κρίση του 1929, η οποία καταστρέφει οριστικά τον αριστοκρατικό τουρισμό.

### **1.3 Η τουριστική βιομηχανία και η διάθρωση της**

Σε αντιπαραβολή βρίσκονται οι ταξιδιωτικοί πράκτορες οι οποίοι λειτουργούν σαν λιανέμποροι στο σύστημα διανομής τουριστικών προϊόντων. Οι τουριστικοί πράκτορες αγοράζουν τουριστικά πακέτα ή μεμονωμένες τουριστικές υπηρεσίες κατόπιν παραγγελίας των πελατών τους και στη συνέχεια τα θέτουν στη διάθεσή τους για να ικανοποιήσουν τις τουριστικές τους ανάγκες ή επιθυμίες.

Στην τουριστική βιομηχανία ανήκουν επίσης τα ξενοδοχεία καθώς επίσης και κάθε επιχείρηση που προσφέρει καταλύματα για τουρίστες ( ξενώνες, ενοικιαζόμενα δωμάτια, camping, youth hostels, studios) οι αεροπορικές, ακτοπλοϊκές και σιδηροδρομικές εταιρείες, οι επιχειρήσεις τουριστικών λεωφορείων, ενοικίασης οχημάτων και σκαφών αναψυχής, καθώς επίσης και κάθε επιχείρηση προσφοράς εστίασης και αναψυχής, τα αξιοθέατα και οι διάφορες εγκαταστάσεις όπως τα μουσεία, τα συνεδριακά κέντρα και τα θεματικά πάρκα.

Ο δημόσιος τομέας περιλαμβάνει τους διάφορους δημόσιους οργανισμούς και υπηρεσίες σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, υπηρεσίες έκδοσης και

θεώρησης διαβατηρίων, σχολές τουριστικών επαγγελμάτων, κέντρα επαγγελματικής κατάρτισης, οργανισμούς φεστιβαλικών εκδηλώσεων και άλλα.

Ο ιδιωτικός τομέας περιλαμβάνει υπηρεσίες ξενάγησης και συνοδείας, ταξιδιωτική ασφάλιση, χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, τουριστικές εκδόσεις, ενημερωτικά φυλλάδια, σχολές τουριστικών επαγγελμάτων, κέντρα επαγγελματικής κατάρτισης καθώς και πολλά άλλα.

#### **1.4 Η Τουριστική Αγορά και τα συστατικά της στοιχεία**

Η έννοια της τουριστικής αγοράς δεν περιορίζεται σε στενά πολεοδομικά ή γεωγραφικά πλαίσια. Η αγοραπωλησία των τουριστικών προϊόντων μπορεί να γίνει χωρίς τη φυσική παρουσία των πωλητών και των αγοραστών, με τη χρήση της τεχνολογίας, δηλαδή με e-mail, τηλεγράφημα, φαξ, τηλεφώνημα ή απλά με μια επιστολή.

Ο όρος *τουριστική αγορά* σημαίνει προσφορά και ζήτηση τουριστικών προϊόντων. Στον τομέα της προσφοράς προϊόντων, η τουριστική αγορά πρέπει να πληρεί ορισμένες προϋποθέσεις όπως την ύπαρξη παραγωγών τουριστικών προϊόντων. Εκείνοι επιθυμούν να τα διαθέσουν επικερδώς καθώς και να ικανοποιήσουν ποσοτικά και ποιοτικά τις τουριστικές ανάγκες και επιθυμίες των μελλοντικών τουριστών. Στον τομέα της ζήτησης τουριστικών προϊόντων θα πρέπει επίσης να τηρούνται ορισμένες προϋποθέσεις όπως η ύπαρξη ανθρώπων με τουριστικές ανάγκες ή επιθυμίες, με αγοραστική δύναμη και αγοραστική συμπεριφορά.

Από τα παραπάνω λοιπόν προκύπτει ένας πιο σύνθετος και εμπλουτισμένος ορισμός του τι είναι τουριστική αγορά. *Τουριστική αγορά* θα μπορούσε να οριστεί **το σύνολο των δυνάμεων και των συνθηκών που οδηγούν τους πωλητές και τους αγοραστές τουριστικών προϊόντων στη λήψη αποφάσεων που ικανοποιούν τις τουριστικές ανάγκες ή επιθυμίες των δευτέρων με την επικερδή διάθεση σε αυτούς εκ μέρους των πρώτων, τουριστικών αγαθών και υπηρεσιών.**

Σύμφωνα με τον παραπάνω ορισμό, προκύπτουν τέσσερα στοιχεία που συνθέτουν την τουριστική αγορά:

- ✓ **Οι πωλητές και οι αγοραστές των τουριστικών προϊόντων:** Αυτοί μπορεί να είναι φυσικά ή νομικά πρόσωπα που κινούν το τμήμα των τουριστικών συναλλαγών για διαφορετικούς λόγους και σκοπούς.
- ✓ **Τα τουριστικά προϊόντα που αποτελούν αντικείμενο αγοραπωλησίας:** Αυτά μπορεί να είναι αγαθά και υπηρεσίες που για να αποτελέσουν αντικείμενο συναλλαγής πρέπει να είναι χρήσιμα και ταυτόχρονα προσιτά από πλευράς τιμής διάθεσής τους στους μελλοντικούς αγοραστές. Επίσης, εκείνοι που τα παράγουν και τα πωλούν πρέπει να είναι σε θέση να ικανοποιούν όσο το δυνατό πληρέστερα και καλύτερα τη ζήτηση των προϊόντων στην τουριστική αγορά.
- ✓ **Ο τρόπος πραγματοποίησης αγοραπωλησιών τουριστικών προϊόντων:** Σαν στοιχείο της τουριστικής αγοράς τείνει να υποβαθμιστεί, κυρίως λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων στις τηλεπικοινωνίες και των αποτελεσματικότερων μεθόδων που χρησιμοποιούνται στην εποχή μας στις συναλλακτικές διαδικασίες μεταξύ των πωλητών και των αγοραστών τουριστικών προϊόντων.
- ✓ **Οι κανόνες που διέπουν τις συναλλαγές ,μεταξύ πωλητών και αγοραστών τουριστικών προϊόντων:** Αποτελούν ένα πλέγμα νομικών κανόνων και εθίμων που αναφέρονται στη ρύθμιση διαδικασιών που ακολουθούνται στις συναλλαγές που πραγματοποιούνται μεταξύ πωλητών και αγοραστών τουριστικών προϊόντων. Ρυθμίζουν τη μεταβίβαση τουριστικών προϊόντων που αποτελούν αντικείμενο συναλλαγών, τις συνθήκες καλής εκτέλεσης των τουριστικών υπηρεσιών, την ευθύνη για ενδεχόμενες παραλήψεις του πωλητή τουριστικών προϊόντων και θέματα τιμολόγησης τουριστικών προϊόντων και εξόφλησης των υποχρεώσεων των αγοραστών τους απέναντι στους πωλητές τους.

Η συμπεριφορά του αγοραστή τουριστικών αγαθών και υπηρεσιών αναφέρεται σε όλες τις φυσιολογικές, ψυχολογικές και κοινωνικές αιτίες που τον κάνουν να

αντιδρά με ορισμένο τρόπο σε διαφημιστικές και άλλες προκλήσεις. Στην προσπάθεια μελέτης της αγοραστικής συμπεριφοράς των τουριστών χρειάζεται να τμηματοποιηθεί η τουριστική αγορά σε όσο το δυνατό ομοιογενέστερα τμήματα.

Η ανάλυση της τμηματοποίησης της τουριστικής αγοράς βασίζεται στην αρχή του τεμαχισμού της αγοράς και απόρροιά της είναι τα παρακάτω συμπεράσματα:

- ✓ Κάθε εμπορικό σήμα ή φίρμα τουριστικού προϊόντος φαίνεται να κινείται καλύτερα σε ορισμένα τμήματα της τουριστικής αγοράς απ' ότι σε ολόκληρη την τουριστική αγορά.
- ✓ Πολλοί επιχειρηματικοί στόχοι των τουριστικών επιχειρήσεων εξαρτώνται αποκλειστικά και μόνο από τη γνώση του πώς τμήματα της τουριστικής αγοράς διαφέρουν με το τι θέλουν και πώς επηρεάζονται από άλλα τμήματα της τουριστικής αγοράς.
- ✓ Οι διάφορες κλασικές μέθοδοι τμηματοποίησης της τουριστικής αγοράς δεν παρέχουν αυτή τη γνώση.

Μια τουριστική επιχείρηση μπορεί να αποκομίσει πολλά οφέλη από μια σωστή ανάλυση τμηματοποίησης της τουριστικής αγοράς και πιο συγκεκριμένα τα παρακάτω:

- ✓ Να καταλάβει καλύτερα τις δημογραφικές πληροφορίες της τουριστικής αγοράς και να τις χρησιμοποιήσει όπως πρέπει.
- ✓ Να σχεδιάσει το τουριστικό προϊόν κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να ανταποκρίνεται στη ζήτηση της τουριστικής αγοράς μόνο.
- ✓ Να κατευθύνει το ποσό των χρημάτων και την προσπάθεια που χρειάζεται για τη προώθηση των τουριστικών προϊόντων στα τμήματα εκείνα της τουριστικής αγοράς, όπου υπάρχουν περισσότερες πιθανότητες μεγιστοποίησης των κερδών της.
- ✓ Να χαράξει μια ορθολογιστική στρατηγική στη διαφημιστική της εκστρατεία, διαλέγοντας τα πιο κατάλληλα διαφημιστικά μέσα και κατανέμοντας τα διαφημιστικά της έξοδα ανάλογα με την αποτελεσματικότητα του κάθε διαφημιστικού μέσου.

- ✓ Να προσαρμόσει το χρόνο της διαφήμισής της και την προσπάθεια προώθησης του τουριστικού προϊόντος, ώστε να συμπέσουν σε περιόδους καλύτερης αποδεκτικότητας και μεγαλύτερης αντίδρασης από τους αγοραστές.
- ✓ Να αντιληφθεί τις πρώτες ενδείξεις μιας νέας τάσης στην αγορά και να ετοιμαστεί έγκαιρα να την εκμεταλλευτεί με σκοπό το μεγαλύτερο δυνατό κέρδος.

Τέλος, θα πρέπει εξίσου να αναφερθεί πως για να είναι πρακτικά χρήσιμη η τμηματοποίηση της τουριστικής αγοράς θα πρέπει να παρουσιάζει κάποια βασικά χαρακτηριστικά, όπως τη δυνατότητα να μετρηθεί η αγοραστική δύναμη του πληθυσμού των τμημάτων της και το αν μπορούν να προσεγγιστούν και να εξυπηρετηθούν όσο καλύτερα γίνεται.

### **1.5 Η συνεισφορά του τουρισμού στο ελληνικό ΑΕΠ**

Σύμφωνα με την εκτίμηση του Παγκόσμιου Συμβουλίου Τουρισμού και Ταξιδιών, όπως φαίνεται από τον Πίνακα 1, η οποία στηρίζεται στην κλασική μέθοδο κατάρτισης των εθνικών λογαριασμών, το μερίδιο του τουριστικού τομέα στο ελληνικό ΑΕΠ ανέρχεται σε 18,3%, έναντι 14,1% που είναι το αντίστοιχο μερίδιο στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η συμβολή στην απασχόληση στην Ελλάδα ανέρχεται σε 16,3% έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που δεν ξεπερνά το 14,5%. Η Ευρώπη, που είναι και η πλέον τουριστικώς ανεπτυγμένη περιοχή του κόσμου, πρωτοστατεί με τουριστικό προϊόν ίσο με το 14% του ΑΕΠ και τουριστική απασχόληση ίση με το 13,2% της συνολικής απασχόλησης. Πρόκειται για μεγέθη, τα οποία ασφαλώς προΐδεάζουν για αναπτυξιακές δυνάμεις που μπορούν να αξιοποιηθούν για τη διατήρηση ικανοποιητικού βαθμού ανάπτυξης στην εν λόγω περιοχή<sup>5</sup>.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

<sup>5</sup> Παυλόπουλος Π., Το μέγεθος και η δυναμική του τουριστικού τομέα, ΙΤΕΠ, Αθήνα 2000, σελ. 46



	ΕΛΛΑΔΑ	ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ
Συμβολή στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν	18,3%	14,1%
Συμβολή στην απασχόληση	16,3%	14,5%
Συμβολή στις Επενδύσεις	22,3%	15,8%

Πηγή: World Travel and Tourism Council

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αναμφισβήτητα ο τουρισμός συμβάλλει καθοριστικά στην ταχύρυθμη οικονομική ανάπτυξη και στη δραστική μείωση της ανεργίας στη χώρα μας. Δεν είναι τυχαίο ότι συνεισφέρει περίπου το 18% του ΑΕΠ, αν ληφθούν υπόψη και οι πολλαπλασιαστικές επιδράσεις του στο σύνολο της οικονομίας. Το σύνολο των εσόδων της χώρας μας από τον τουρισμό είναι μεγαλύτερο από το σύνολο της αξίας των εξαγωγών μας, τόσο των προϊόντων όσο και των υπηρεσιών, και καλύπτει περίπου το 40% του ελλείμματος του ισοζυγίου των εξωτερικών μας πληρωμών. Στον ελληνικό τουρισμό απασχολούνται άμεσα και έμμεσα περίπου 800.000 εργαζόμενοι, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων δραστηριοποιείται στην περιφέρεια και σε μικρού ή μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις.

Ωστόσο, για να μπορέσει ο τουρισμός να αποκτήσει ακόμη μεγαλύτερη δυναμική και να βοηθήσει ακόμη περισσότερο στην οικονομία της χώρας θα πρέπει εκτός από τον παραδοσιακό τουρισμό να αναπτύξει και άλλες μορφές όπως συνεδριακό τουρισμό, αθλητικό τουρισμό κ.α. που αποτελούν εναλλακτικές μορφές τουρισμού.

Επί τέσσερις δεκαετίες η Ελλάδα προσφέρει ουσιαστικά το ίδιο τουριστικό προϊόν το οποίο είναι ήλιος, θάλασσα, αμμουδιά. Βέβαια ο βαθμός προσέλευσης τον οποίο ασκούσε το προϊόν αυτό ήταν υψηλός μέχρι και τη δεκαετία του '80. Στα τέλη της δεκαετίας αυτής εμφανίστηκαν νέες ανταγωνίστριες χώρες, τόσο από πλευράς κοντινών τουριστικών προορισμών, όσον και από πλευράς μακρινών προορισμών οι οποίοι τελικά είναι οι μεγάλοι κερδισμένοι αυτής της 10ετίας.

Μετά το 1970 το πρότυπο του τουρισμού που κυριαρχεί, είναι ο οργανωμένος τουρισμός, τον οποίο προωθούν οι μεγάλοι tour - operator στο διεθνή χώρο, με δελεαστικά πακέτα παροχών. Οι χαμηλές τιμές αυτών των ταξιδιών οδήγησαν σε σημαντικότερη αύξηση του παγκόσμιου αριθμού τουριστών. Το πρότυπο αυτό του μαζικού τουρισμού χαρακτηρίζεται από υποδομές μεγάλης έκτασης και όγκου, για την εξυπηρέτηση του μεγάλου όγκου των τουριστών, που οδήγησαν σε σημαντική

απασχόληση μεγάλης μερίδας του πληθυσμού.

Σήμερα ο μαζικός τουρισμός κατηγορείται και χαρακτηρίζεται σαν μια τουριστική τακτική που δεν έχει στην ουσία αντισταθμιστικό όφελος για τον τουριστικό προορισμό, το ντόπιο πληθυσμό και το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.

Ο τόπος "αναπτύσσεται" τόσο όσο το απαιτούν οι ανάγκες εξυπηρέτησης των τουριστών. Οι φυσικοί και οι πολιτιστικοί πόροι εμπορευματοποιούνται και υπερεκμεταλλεύονται χωρίς να λαμβάνονται μέτρα προστασίας και βιωσιμότητας τους. Πολλές ομάδες ερευνητών έκρουσαν τον κώδωνα του κινδύνου, προτείνοντας την λήψη άμεσων μέτρων αντιμετώπισης του μαζικού τουρισμού. Έτσι δημιουργήθηκε μια τάση, που αργότερα έγινε συμπεριφορά πολλών τουριστών, φορέων και ερευνητών, που άρχισαν να αναζητούν πιο φιλικές και ήπιες προς το περιβάλλον και πιο ανθρωποκεντρικές μορφές τουρισμού.

Στη σύγχρονη τουριστική περίοδο, υπάρχει η τάση περιορισμού του μαζικού τουρισμού και ενθάρρυνσης και η στροφή προς τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού. Στην Ελλάδα, τα τελευταία χρόνια αναπτύσσονται όλο και πιο συστηματικά οι ειδικές μορφές τουρισμού, που προσφέρουν τη δυνατότητα στους ταξιδιώτες να εμπλουτίσουν τις δραστηριότητες τους εξειδικευμένων δράσεων, όπως είναι ο θεραπευτικός ιαματικός τουρισμός, ο θρησκευτικός τουρισμός, ο οικολογικός τουρισμός, ο αγροτουρισμός κ.τ.λ. Η Ελλάδα λοιπόν, αποτελεί έναν προσφιλή τουριστικό προορισμό όχι μόνο για διακοπές "κλασσικού τύπου", αλλά και για όσους επιθυμούν να πραγματοποιήσουν εναλλακτικές διακοπές. Οι πιο διαδεδομένες ειδικές μορφές τουρισμού είναι οι εξής<sup>6</sup>:

### **Συνεδριακός και εκθεσιακός τουρισμός**



<sup>6</sup> [http://www.traveldailynews.gr/makeof.asp?central\\_id=1244&permanent\\_id=1](http://www.traveldailynews.gr/makeof.asp?central_id=1244&permanent_id=1) (7/1/2010)

Η μορφή αυτή περιλαμβάνει την οργάνωση συνεδρίων και διεθνών εκθέσεων σε περιοχές που προσφέρουν και άλλες δυνατότητες. Δυστυχώς για τη χώρα μας ενώ οι δυνατότητες που διαθέτει για την ανάπτυξη του τουρισμού αυτού είναι πολύ μεγάλες, βρίσκεται στην τελευταία θέση στη διεθνή συνεδριακή πίτα από την άποψη του αριθμού συνεδρίων που φιλοξενεί ετήσια. Η μέχρι σήμερα πείρα δείχνει ότι όσες ελληνικές ξενοδοχειακές επιχειρήσεις επένδυσαν σε μεγάλα και σύγχρονα συνεδριακά κέντρα διαπίστωσαν ότι ο τζίρος των συνεδριακών πελατών τους ήταν διπλάσιος από αυτόν των άλλων πελατών τους και ότι παρά τη διεθνή ύφεση η ζήτηση για συνεδριακό τουρισμό αυξάνει σε αντίθεση με το γενικό τουρισμό που μειώνεται.

Για την ανάπτυξη του συνεδριακού τουρισμού απαιτείται η λήψη μιας σειράς μέτρων τα οποία σχετίζονται τόσο με την υποδομή όσο και με την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου για τους οργανωτές συνεδρίων και εκθέσεων καθώς πολλά μη ειδικευμένα άτομα οργανώνουν σήμερα συνέδρια με αποτέλεσμα να δυσφημίζεται η Ελλάδα στο εξωτερικό. Όσον αφορά την υποδομή την τελευταία περίοδο υπάρχει μια έντονη κινητικότητα εκ μέρους της πολιτείας για να καλυφθούν οι ελλείψεις και παραλείψεις των προηγούμενων χρόνων.

Έτσι προχωρά η δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Συνεδριακού και Εκθεσιακού Κέντρου στην Αθήνα στο οποίο υπολογίζεται ότι θα είναι έτοιμο σε περίπου δύο χρόνια. Ήδη έχει επιλεγεί η εταιρία που θα αναλάβει να κατασκευάσει το κέντρο αυτό. Το κόστος της όλης επένδυσης υπολογίζεται ότι θα ξεπεράσει τα 70 εκατ. ευρώ.

### **Θρησκευτικός τουρισμός**

Ο θρησκευτικός τουρισμός περιλαμβάνει εκκλησίες, μοναστήρια, πανηγύρεις κλπ, και που στη χώρα μας βρίσκεται ακόμα σε αρχικό στάδιο ανάπτυξης. Η Ελλάδα είναι ίσως μια από τις λίγες χώρες στον κόσμο που μπορεί να αναπτύξει τη μορφή αυτή του τουρισμού, καθώς τα ελληνικά μοναστήρια αποτελούν θαυμάσια τεκμήρια τέχνης και τεχνικής, χτισμένα από το 10ο αιώνα συνδυάζουν την ελληνική ορθόδοξη παράδοση με την εξέλιξη της αρχιτεκτονικής και της ζωγραφικής στον ελληνικό χώρο. Ο ορθόδοξος μοναχισμός έχει προσφέρει σε κάθε γωνιά του τόπου μας θαυμάσια μνημεία, προσαρμοσμένα απόλυτα στη γεωγραφική θέση, το ανάγλυφο του εδάφους και το φυσικό τοπίο.



### Πολιτιστικός τουρισμός



Ο πολιτιστικός τουρισμός γεννήθηκε με αφορμή την επίσκεψη για πολιτιστικά γεγονότα ή για μνημεία. Η Ελλάδα έχει μια πολύ μεγάλη πολιτιστική κληρονομιά που αν την εκμεταλλευθεί κατάλληλα θα προσελκύσει ένα μεγάλο μέρος της παγκόσμιας τουριστικής κίνησης. Η παραδοσιακή αρχιτεκτονική, οι παραδοσιακοί οικισμοί και τα ιστορικά κέντρα των πόλεων αποτελούν βασικά στοιχεία της πολιτιστικής κληρονομιάς και φυσιογνωμίας της χώρας μας.

Ο πλούτος και η ποικιλομορφία της ελληνικής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς αναδεικνύονται στους 653 διατηρητέους παραδοσιακούς οικισμούς, τα 8000 διατηρητέα κτήρια καθώς και τα αρχαία και βυζαντινά μνημεία. Η διατήρηση και η ανάδειξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς αποτελεί συστατικό στοιχείο της τουριστικής ανάπτυξης και της προσφοράς εναλλακτικών δυνατοτήτων για κάθε είδους τουριστική δραστηριότητα. Πολλά κτήρια παραδοσιακής αρχιτεκτονικής έχουν σήμερα αποκτήσει νέες χρήσεις και στεγάζουν διάφορες λειτουργίες, όπως τουριστικά καταλύματα, μουσεία, εκθέσεις, εστιατόρια, δημόσιες και δημοτικές

υπηρεσίες κ.λπ. Τα ιστορικά κέντρα των ελληνικών πόλεων αναζωογονούνται με ανακαινίσεις κτηρίων, πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις χώρων αποτελώντας ελκυστικούς τόπους επίσκεψής τους.

Επιπλέον σε ολόκληρο τον ελληνικό χώρο είναι διάσπαρτες οι οχυρώσεις θέσεων και οικισμών με φυλάκια, πύργους ή τείχη με επάλξεις και πύργους. Χτισμένα από τους Βυζαντινούς, συχνά επάνω σε θέσεις οχυρωμένες από τους αρχαίους χρόνους, δέχτηκαν αργότερα προσθήκες και επεκτάσεις από Φράγκους, Ενετούς ή Γενουάτες και από τους Οθωμανούς. Τα κάστρα του ελληνικού χώρου σηματοδοτούν την ιστορική διαμόρφωση του τόπου μας και αποτυπώνουν τη διαδοχή ιστορικών εποχών, οικοδομικών τεχνικών και πολιτιστικών προτύπων.

### **Οικοτουρισμός**

Οικοτουρισμός είναι ο τουρισμός που συνδυάζει την τοπική οικονομική ανάπτυξη, διαφύλαξη της ποιότητας του περιβάλλοντος και την ανάδειξη των φυσικών πλεονεκτημάτων και της ιστορίας μιας περιοχής.



Οι συνδυασμοί όλων ή κάποιων από τα είδη τουρισμού που αναφέραμε πιο πάνω μπορούν να συμβάλουν καθοριστικά στην ανάπτυξη του τουρισμού στη χώρα μας. Η προσφορά τουριστικών πακέτων γαστρονομίας, ψυχαγωγίας και ενημέρωσης για τον πολιτιστικό πλούτο που διαθέτει η Ελλάδα πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα για τους τουριστικούς πράκτορες καθώς θα αμβλύνει τη χωροταξική συγκέντρωση της τουριστικής δραστηριότητας, και θα αναβαθμίσει και θα εμπλουτίσει το τουριστικό προϊόν που προσφέρεται από αυτήν.

### **Θεραπευτικός - Ιαματικός τουρισμός**



Η φύση εκτός από σπάνια τοπία και ιδιαίτερες φυσικές ομορφιές, «χάρισε» στην Ελλάδα και πηγές με σημαντικές θεραπευτικές ιδιότητες. Τα ιαματικά λουτρά αποτελούν μέρος του εθνικού πλούτου της χώρας, ενώ οι θεραπευτικές τους ιδιότητες ήταν γνωστές, ήδη, από τους αρχαίους χρόνους.

Οι ιαματικοί φυσικοί πόροι είναι διάσπαρτοι στην ελληνική επικράτεια, ενώ τα νερά των συγκεκριμένων πηγών διαφέρουν από τα συνηθισμένα, είτε λόγω της υψηλής τους θερμοκρασίας είτε λόγω της παρουσίας σπάνιων δραστικών συστατικών. Τα νερά αυτά χαρακτηρίζονται ως μεταλλικά εξαιτίας της θερμοκρασίας ή της γενικής τους χημικής σύστασης. Εκτός από τις ψυχρές μεταλλικές πηγές υπάρχουν και οι θερμοπηγές, με τις οποίες οικοδομήθηκε ένας κλάδος θεραπευτικής αγωγής, η ιαματική υδροθεραπεία (θερμαλισμός).

Η γεωγραφική κατανομή των πηγών δεν είναι τυχαία, καθώς συνδέεται είτε με τεκτονικά γεγονότα, όπως, για παράδειγμα, στις περιπτώσεις των πηγών του Καϊάφα, της Κυλλήνης και του Λαγκαδά, είτε με ηφαιστειακές δραστηριότητες όπως, για παράδειγμα, στις περιπτώσεις των πηγών των Μεθάνων, της Μήλου, της Λέσβου, της Σαμοθράκης και της Λήμνου.

Η υδροθεραπεία είναι ιδιαίτερα σημαντική για την αντιμετώπιση πολλαπλών παθήσεων, όπως είναι τα αρθρικά και οι ρευματοπάθειες, και διακρίνεται σε δύο είδη: την εσωτερική, η οποία περιλαμβάνει την ποσιθεραπεία (πόση ιαματικών νερών), εισπνοθεραπεία (εισπνοή των αερίων ή των σταγονιδίων των μεταλλικών νερών) και τις πλύσεις (στοματικές, ρινικές, γυναικολογικές) την εξωτερική, η οποία περιλαμβάνει τα λουτρά, τις καταιωνίσεις (για ορισμένο χρόνο το σώμα δέχεται το θερμομεταλλικό νερό, που έρχεται με ψηλή ή χαμηλή πίεση) τις υδρομαλάξεις (το σώμα δέχεται την πίεση του νερού), την υδροκινησιοθεραπεία (συνδυασμός λουτροθεραπείας και κινησιοθεραπείας, όσο το σώμα βρίσκεται στο νερό) και την πηλοθεραπεία (εφαρμογή πηλού, που έχει «ωριμάσει», σε σημεία του σώματος με

διάφορες παθήσεις).

### Αγροτουρισμός



Ο αγροτουρισμός είναι μια ήπια μορφή βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης και πολυδραστηριότητας στον αγροτικό χώρο, με την οποία ο επισκέπτης έχει την ευκαιρία να γνωρίσει τις αγροτικές περιοχές, τις αγροτικές ασχολίες, τα τοπικά προϊόντα, την παραδοσιακή κουζίνα και την καθημερινή ζωή των κατοίκων, τα πολιτισμικά στοιχεία και τα αυθεντικά χαρακτηριστικά του χώρου αυτού, με σεβασμό προς το περιβάλλον και την παράδοση. Επίσης, η δραστηριότητα αυτή φέρνει τον επισκέπτη σε επαφή με τη φύση καθώς και με τις δραστηριότητες στην ύπαιθρο, στις οποίες μπορεί να συμμετέχει, να ψυχαγωγηθεί και να νοιώσει τη χαρά της περιήγησης, της γνώσης και της ανακάλυψης.

Παράλληλα, κινητοποιεί τις παραγωγικές, πολιτισμικές και αναπτυξιακές δυνάμεις ενός τόπου, συμβάλλοντας έτσι στην αειφόρο περιβαλλοντική, οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη του αγροτικού χώρου. Πολλές επιχειρήσεις σ' όλη τη χώρα, προσφέρουν τη δυνατότητα να απολαύσετε τα μοναδικά πλεονεκτήματα της ελληνικής υπαίθρου, μέσω ειδικών προγραμμάτων αγροτουρισμού. Οι επιχειρήσεις αυτές κατατάσσονται στις παρακάτω κατηγορίες: πρατήρια / εκθετήρια αγροτουριστικών προϊόντων αγροτουριστικά κέντρα εστίασης και αναψυχής τουριστικά γραφεία, που αναλαμβάνουν τη διοργάνωση ή την υλοποίηση προγραμμάτων υπαίθριων δραστηριοτήτων και περιηγήσεων οικοτουριστικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος

- ✓ αγροκτήματα
- ✓ επιχειρήσεις παραγωγής παραδοσιακών προϊόντων
- ✓ εργαστήρια λαϊκής τέχνης

### Ελληνική φύση - Οικολογικός τουρισμός



Η Ελλάδα διαθέτει ιδιαίτερα πλούσιο και ποικίλο φυσικό περιβάλλον, καθώς παρά τη μικρή της έκταση παρουσιάζει σπάνια γεωμορφολογία με έντονες αντιθέσεις και πολλές περιοχές υψηλής οικολογικής αξίας. Χιλιάδες δαντελωτές ακτές, επιβλητικά βουνά, σπήλαια και φαράγγια, λίμνες, ποτάμια, βιότοποι



εξαιρετικής ομορφιάς και μοναδικά οικοσυστήματα «προικίζουν» την ελληνική γη με εντυπωσιακά τοπία, τα οποία σε συνδυασμό με το ήπιο κλίμα της χώρας, καθιστούν την Ελλάδα ιδανικό προορισμό για τους λάτρεις του οικολογικού-εναλλακτικού τουρισμού.

Επισκεπτόμενος διάφορες περιοχές της χώρας, ο φυσιολάτρης περιηγητής έχει την ευκαιρία: να περιπλανηθεί στα αισθητικά δάση ή να εξερευνήσει τους εθνικούς δρυμούς όχι μόνο στην ορεινή ενδοχώρα αλλά και σε ορισμένα νησιά ή κοντά σε ποταμούς και σε λίμνες να απολαύσει τα υπέροχα μνημεία της φύσης, τα φαράγγια, τα σπήλαια και τους καταρράκτες να παρατηρήσει και να θαυμάσει τα σπάνια είδη πουλιών που φωλιάζουν ή καταφεύγουν στα παράκτια οικοσυστήματα και τους υγρότοπους (βραχώδεις ακτές, αμμώδεις παραλίες, αμμοθίνες, «δέλτα» ποταμών, λίμνες, έλη, αλίπεδα κ.α.) να μελετήσει την εξαιρετική ποικιλία της χλωρίδας στην ελληνική ύπαιθρο να επισκεφθεί τα μοναδικά θαλάσσια πάρκα της Αλοννήσου και της Ζακύνθου, όπου βρίσκουν, αντίστοιχα, καταφύγιο δύο προστατευόμενα είδη, η μεσογειακή φώκια μονάχους-μονάχους και η θαλάσσια χελώνα καρέτα-καρέτα. να συμμετάσχει σε δραστηριότητες extreme spor (κανόε-καγιάκ, rafting, monoraft, hydrospeed, canyonig, ποδήλατο βουνού κ.α.), που τα τελευταία χρόνια γνωρίζουν θεαματική άνοδο στην Ελλάδα τέλος, να διαμείνει σε πρότυπες αγροτουριστικές μονάδες, που αναπτύσσονται σε όλη την επικράτεια και δίνουν τη δυνατότητα στον επισκέπτη να γνωρίσει την τοπική αρχιτεκτονική, πολιτισμική και γαστρονομική παράδοση, αλλά και τα προϊόντα, τις αγροτικές ασχολίες και την καθημερινή ζωή των κατοίκων κάθε περιοχής. Οι επισκέπτες των οικολογικά ευαίσθητων περιοχών

οφείλουν να τηρούν προσεκτικά τις απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος από τη ρύπανση, την αποφυγή κάθε ενόχλησης των φυσικών βιοτόπων και διατάραξης της ισορροπίας των οικοσυστημάτων.

### **Μορφωτικός τουρισμός**

Ο μορφωτικός τουρισμός αποτελεί μια μορφή τουρισμού, στην οποία τα άτομα έχουν σαν κύριο σκοπό τη συμμετοχή σε πολιτιστικές εκδηλώσεις. Συγκεκριμένα αυτό το είδος τουρισμού που ως σημειωθεί εμφανίζει ανοδικές τάσεις διεθνώς, περιλαμβάνει μεταξύ άλλων επισκέψεις ιστορικών μνημείων, αρχαιολογικών χώρων, μουσείων, πινακοθηκών, παρακολουθήσεις συναυλιών, θεατρικών παραστάσεων, όπερας, καθώς επίσης συμμετοχές σε πολιτιστικές εκδηλώσεις ή σεμινάρια γλωσσολογίας, φιλοσοφίας, ψυχολογίας, κοινωνιολογίας, ανθρωπολογίας κλπ.

Εξυπακούεται ότι για την ανάπτυξη αυτής της μορφής τουρισμού απαιτείται πέρα από την βασική τουριστική υποδομή και ανωδομή και ειδική υποδομή, όπως για παράδειγμα πλούσια προγράμματα πολιτιστικών, καλλιτεχνικών και μορφωτικών εκδηλώσεων. Κάτι τέτοιο όμως προϋποθέτει την ύπαρξη διεθνούς φήμης θεάτρων κάθε είδους, μουσείων, πινακοθηκών, ιστορικών χώρων, βιβλιοθηκών, εκπαιδευτικών ιδρυμάτων όλων των βαθμίδων της εκπαίδευσης κλπ.

25

### **Τουρισμός χειμερινών σπορ**

Ο τουρισμός χειμερινών σπορ είναι μια δυναμική μορφή τουρισμού, που προσπαθούν να αναπτύξουν οι χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών στο πλαίσιο της προσπάθειας τους να διαφοροποιήσουν το τουριστικό τους προϊόν και με αυτόν τον τρόπο να αξιοποιήσουν και να εκμεταλλευτούν τους αδρανείς μήνες και να



προσελκύσουν διάφορες κατηγορίες τουριστών, κυρίως δε τουριστών υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

Ο τουρισμός χειμερινών σπορ καλύπτει το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων που διεξάγονται στη διάρκεια του χειμώνα. Συγκεκριμένα καλύπτει τις δραστηριότητες εκείνες που εκδηλώνονται σε ορισμένο γεωγραφικό χώρο και για την ακρίβεια συνήθως σε ορεινές περιοχές σε συνδυασμό πάντα με ορισμένες κλιματολογικές συνθήκες, όπως για παράδειγμα χαμηλές θερμοκρασίες που πλησιάζουν τους 0ο Κελσίου ή και κάτω από αυτούς, πολύ χιόνι κλπ.

Τα άτομα που κάνουν αυτής της μορφής τον τουρισμό, συνδέονται αποκλειστικά με χειμερινά σπορ και με συναφείς προς αυτά δραστηριότητες. Η ανάπτυξη του τουρισμού χειμερινών σπορ προϋποθέτει εκτός άλλων τη δημιουργία μιας κατάλληλης υποδομής και ανωδομής, όπως για παράδειγμα άρτια οργανωμένα χιονοδρομικά κέντρα, πίστες πάγου για παγοδρομίες και καλλιτεχνικό πατινάζ, πίστες πάγου για αγωνιστικά έλκηθρα και άλλης κατηγορίας έλκηθρα, αγωνιστικές πίστες σκι, πίστες σκι για παιδιά, αρχάριους και ερασιτέχνες σκιέρ, τουριστικά καταλύματα όλων των κατηγοριών και κυρίως πέντε και τεσσάρων αστέρων, συγκοινωνιακή σύνδεση των τόπων χειμερινών σπορ με τα μεγάλα αστικά κέντρα και τους χώρους άφιξης-αναχώρησης τουριστών, όπως για παράδειγμα αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, λιμάνια κλπ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

#### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα, με 16.000 χλμ. ακτών<sup>18</sup>, περισσότερα από 4.000 νησιά και 130.000 Χελμ προστατευμένες θάλασσες, αλλά και λόγω κλίματος και εναλλαγής τοπίου, αναμφισβήτητα διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη θαλάσσιου τουρισμού, έχοντας παράλληλα και ναυτική παράδοση αιώνων. Ήδη διεκδικεί το 5% της τουριστικής αγοράς θαλάσσιου τουρισμού της Μεσογείου, με δυνατότητες σημαντικής αύξησης του ποσοστού αυτού.

Από πλευράς τουριστικού συναλλάγματος ο θαλάσσιος τουρισμός αποφέρει ποσοστό 7% περίπου του τουριστικού συναλλάγματος από το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων της χώρας. Είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ ο θαλάσσιος τουρισμός αναπτύχθηκε παράλληλα με το χερσαίο και μάλιστα σε αξιόλογο βαθμό, κινείται εντελώς στο περιθώριο, με ανεπάρκεια στατιστικής πληροφόρησης για αξιολόγηση και προγραμματισμό. Οι δυνατότητες για παραπέρα ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, είναι τεράστιες και η αξιοποίηση τους απαιτεί σοβαρή και συστηματική οργάνωση του, κλάδου και κυρίως δημιουργία υποδομής.

27

#### **3.1 Η Έννοια του θαλάσσιου τουρισμού**

Ως θαλάσσιο τουρισμό θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων που εστιάζονται γύρω από τη θάλασσα με γνώμονα όμως τα σκάφη αναψυχής. Δηλαδή κρουαζιέρες οι οποίες είναι οργανωμένες περιηγήσεις με κρουαζιερόπλοια που συνδυάζουν την πρώτη ξενοδοχειακή υποδομή με περιηγήσεις-εκδρομές και yachting το οποίο αναφέρεται στα μικρά, μεσαία και μεγάλα σκάφη που πραγματοποιούν θαλάσσιες εκδρομές με συγκεκριμένο προορισμό, τα οποία είτε είναι μισθωμένα είτε είναι ιδιόκτητα.

Η πιο παραγωγική και συναλλαγματοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού είναι, οπωσδήποτε, εκείνη της ναύλωσης σκαφών αναψυχής κάθε είδους, όπως για παράδειγμα πολυτελών θαλαμηγών, ιστιοφόρων, ταχύπλοων σκαφών κλπ. Η πελατεία στην οποία απευθύνεται και οι ανάγκες ή επιθυμίες της οποίας ικανοποιεί, είναι κατά το πλείστον τουρίστες υψηλής εισοδηματικής στάθμης<sup>7</sup>.

Άλλη αξιόλογη συναλλαγματοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού είναι και αυτή των κρουαζιερών, η ζήτηση των οποίων παρουσιάζει διεθνώς σημαντική αύξηση. Οι σύγχρονες τάσεις της αγοράς κρουαζιερόπλοιων συγκλίνουν στα μεγαλύτερα και πολυτελέστερα κρουαζιερόπλοια, τα οποία εξασφαλίζουν υψηλή ποιότητα διαμονής και ψυχαγωγίας στους πελάτες τους, που κατά κανόνα αποτελούν τουρίστες μέσης και υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μιας εναλλακτική μορφή τουρισμού που επιδιώκει να φέρει σε επαφή τον τουρίστα με διάφορες αθλητικές – θαλάσσιες δραστηριότητες και προωθεί την πληροφόρηση του τουρίστα για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Η αποτελεσματική ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού κάνει αναγκαία τη διαμόρφωση θαλάσσιας τουριστικής πολιτικής με τη συμμετοχή των ιδιωτικών και δημόσιων φορέων αλλά και με τη συμμετοχή της κοινωνίας. Απαραίτητη προϋπόθεση για την ύπαρξη θαλάσσιου τουρισμού είναι η δημιουργία της κατάλληλης υποδομής, σε ό,τι αφορά την κατασκευή σύγχρονων και άρτια εξοπλισμένων μαρινών, τον ελλιμενισμό των σκαφών, τον ανεφοδιασμό και γενικά την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής. Επίσης τη συμπλήρωση ή και ανανέωση του στόλου των σκαφών αναψυχής και των κρουαζιερόπλοιων.

Αναμφίβολα ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μία από τις δυναμικότερες και επιλεκτικότερες μορφές του σύγχρονου τουρισμού, αφού η σημασία του στις τουριστικές οικονομίες των χωρών που έχουν τόσο τις φυσικές προϋποθέσεις όσο και τις οικονομικές δυνατότητες να τον αναπτύξουν είναι κυριολεκτικά μεγάλη.

---

<sup>7</sup> Περιοδικό Τουρισμός & Οικονομία, τεύχος Απριλίου 2006, σελ.48.

Πολλές χώρες επενδύουν στο θαλάσσιο τουρισμό λόγω των πολλών οικονομικών ωφελειών στις εισροές συναλλάγματος, στην αύξηση της απασχόλησης και της δημιουργίας αναπτυξιακών υποδομών.

Η μακριά ενασχόληση του ανθρώπου με τη θάλασσα ανέπτυξε πλήθος ατομικών και ομαδικών δραστηριοτήτων με την αναψυχή και τις διακοπές του. Οι κρουαζιέρες, το yachting, η ακτοπλοΐα, τα θαλάσσια σπορ (καταδύσεις, θαλάσσιο σκι, ιστιοσανίδα κ.λ.π.), ο ναυταθλητισμός (ιστιοπλοΐα, κωπηλασία) αποτελούν ένα ευρύ, εξειδικευμένο και γρήγορα αναπτυσσόμενο πλέγμα δραστηριοτήτων. Ωστόσο στο θαλάσσιο τουρισμό, σύμφωνα και με τους ισχύοντες διεθνείς ορισμούς, πρέπει κανείς να υπολογίσει μόνο τις κρουαζιέρες και το yachting, αφού μόνο σε αυτές πραγματοποιούνται διανυκτερεύσεις.

Θαλάσσιος τουρισμός με την ευρύτερη έννοια θα μπορούσε να χαρακτηριστεί κάθε δραστηριότητα τουριστική ή αναψυχής που έχει σχέση με τη θάλασσα και τις ακτές, δηλαδή όλο σχεδόν το φάσμα των τουριστικών δραστηριοτήτων. Συνήθως όμως ως θαλάσσιο τουρισμό εννοούμε τις θαλάσσιες περιηγήσεις - περίπατους - κρουαζιέρες με κρουαζιερόπλοια ή άλλα σκάφη αναψυχής καθώς και ναυταθλητικές δραστηριότητες, όπως η ιστιοπλοΐα.

Το ταξίδι θαλάσσιας αναψυχής είναι τόσο παλιό όσο και η ναυπήγηση πλοίων. Η Κλεοπάτρα καθιέρωσε ένα τρόπο ζωής μέσα στο νερό και οι πλόες στο Νείλο έμειναν ιστορικοί. Το πλοίο από μέσο μεταφοράς έγινε τόπος αναψυχής και η θαλάσσια μεταφορά έγινε αναψυχή, περιήγηση, υδάτινος περίπατος. Οι Ρωμαίοι οργάνωναν περίπατους στα μεσογειακά νησιά από τη Νάπολη, πλούσιοι Ολλανδοί έμποροι δημιούργησαν κρουαζιέρες τον 18ο αιώνα ενώ πλούσιες ιταλικές οικογένειες των Μεδίκων και των Δόγηδων της Βενετίας έκαναν κρουαζιέρες στη Μεσόγειο σε σκάφη ειδικά για το σκοπό αυτό.

Το πρώτο γνωστό κρουαζιερόπλοιο κατασκευάστηκε το 1844 από την Αγγλική Εταιρεία Peninsular & Oriental Shipping Company. Ήταν ένα ξύλινο ατμόπλοιο, το Lady Mary Wood, 53 τόνων και εκτελούσε ταξίδι θαλάσσιου τουρισμού από το Λονδίνο στη Μεσόγειο. Έγινε παράδειγμα για άλλους Άγγλους εφοπλιστές, όπως τον

Thomas Cook, ο οποίος πρώτος “ανακάλυψε” το ομαδικό ταξίδι σε μοντέρνα μορφή. Το 1891 η Hamburg American Lines λάνσαρε μοντέρνες κρουαζιέρες από τη Β. Ευρώπη στη Μεσόγειο και το 1910 ναυπηγήθηκε το Cleveland, κρουαζιερόπλοιο 650 επιβατών.

Το 1950-60 ναυπηγήθηκαν μεγάλα κρουαζιερόπλοια και θεωρήθηκε η χρυσήδεκαετία για διατλαντικά ταξίδια<sup>19</sup> που προοριζόταν κυρίως για υψηλές εισοδηματικές τάξεις. Η διάρκεια του ταξιδιού ήταν 10-15 ημέρες και οι επιβάτες έφθαναν το ένα εκατομμύριο το χρόνο.

Το 1970 αρχίζει η νέα εποχή της κρουαζιέρας με πολυτελή κρουαζιερόπλοια. Ο διεθνής ανταγωνισμός στον κλάδο της κρουαζιέρας οδήγησε σε αυξημένη παροχή διαφοροποιημένων υπηρεσιών - εξυπηρετήσεων - δραστηριοτήτων. Χαρακτηριστικό της κρουαζιέρας, που σήμερα είναι προσιτή όχι μόνο σε υψηλές εισοδηματικές τάξεις αλλά και σε μεσαίες, είναι η πολυτελής διαβίωση, το εξαιρετικό φαγητό, η ψυχαγωγία με διάφορες παραστάσεις, ο χορός, η μουσική, τα καταστήματα κ.λ.π. Για τον τομέα της κρουαζιέρας θα μιλήσουμε αναλυτικότερα στη συνέχεια<sup>8</sup>.

30

Ο θαλάσσιος τουρισμός αναφέρεται στο σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων, που διεξάγονται στο θαλάσσιο χώρο μιας χώρας υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών.

Αναμφίβολα ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις δυναμικότερες μορφές του σύγχρονου τουρισμού, αφού η σημασία του στις τουριστικές οικονομίες των χωρών που έχουν τόσο τις φυσικές προϋποθέσεις όσο και τις οικονομικές δυνατότητες να τον αναπτύξουν είναι κυριολεκτικά μεγάλη.

Η πιο παραγωγική και συναλλαγματοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού είναι οπωσδήποτε εκείνη της ναύλωσης σκαφών αναψυχής κάθε είδους, όπως για παράδειγμα πολυτελών θαλαμηγών, ιστιοφόρων, ταχύπλοων σκαφών κλπ. Η πελατεία στην οποία απευθύνεται και οι ανάγκες ή επιθυμίες της οποίας ικανοποιεί, είναι κατά το πλείστο τουρίστες υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

<sup>8</sup> Περιοδικό Τουρισμός & Οικονομία, τεύχος Απριλίου 2006, σελ.48.

Άλλη αξιόλογη συναλλαγματοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού είναι και αυτή των κρουαζιερών, η ζήτηση των οποίων παρουσιάζει διεθνώς σημαντική αύξηση. Οι σύγχρονες τάσεις της αγοράς κρουαζιέρων συγκλίνουν στα μεγαλύτερα και πολυτερέστερα κρουαζιερόπλοια, τα οποία εξασφαλίζουν υψηλή ποιότητα διαμονής και ψυχαγωγίας στους πελάτες τους, που κατά κανόνα αποτελούν τουρίστες μεσαίας και υψηλής εισοδηματικής τάξης<sup>9</sup>.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη το θαλάσσιου τουρισμού είναι δημιουργία της κατάλληλης υποδομής και ανωδομής, το κόστος της οποίας κάθε άλλο παρά χαμηλό είναι, ιδιαίτερα δε σε ό,τι αφορά στην κατασκευή σύγχρονων και άρτια εξοπλισμένων μαρίνων για τον ελλιμενισμό, τον ανεφοδιασμό και γενικά την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής, των επιβατών και των πληρωμάτων τους άσχετα αυτά είναι ενοικιαζόμενα ή ιδιωτικής χρήσης και στη συμπλήρωση ή και ανανέωση του στόλου των σκαφών αναψυχής και των κρουαζιερόπλοιων.

Η θάλασσα από τα αρχαία χρόνια ήταν ο μεγάλος δρόμος επικοινωνίας των λαών. Χώρες που βρέχονταν από θάλασσα όπως η Ελλάδα απόλαυσαν όλα της τα αγαθά, υπέστησαν όμως και όλες τις αρνητικές επιπτώσεις αυτής της γειτνίασης. Ο τουρισμός είναι για την Ελλάδα η κύρια εξαγωγική πλουτοπαραγωγική βιομηχανία θαλάσσιος τουρισμός είναι ένα μεγάλο τμήμα της βιομηχανίας αυτής και λειτουργεί αλληλεπιδραστικά και σαν τροφοδότης σε άλλες κατηγορίες. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία αριθμεί 3.413 σκάφη. Ο στόλος αυτός είναι μακράν ο μεγαλύτερος και νεότερος παγκοσμίως.

Από Εθνικής πλευράς, ο θαλάσσιος τουρισμός βοηθά στη διατήρηση της συνοχής της Νησιωτικής Ελλάδας και μεταφέρει την Ελληνική σημαία και στην τελευταία νησίδα. Ο πλούτος και η ποικιλία των ελληνικών θαλασσών, τα ατελείωτα χιλιόμετρα των ελληνικών ακτών και τα χιλιάδες ελληνικά νησιά, οι προστατευμένες θαλάσσιες περιοχές χιλιάδων τετραγωνικών χιλιομέτρων, το ήπιο κλίμα, τα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και το ενδιαφέρον και εναλλασσόμενο τοπίο της, καθιστούν την Ελλάδα ιδανικό προορισμό για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων θαλασσιού τουρισμού.

<sup>9</sup> Περιοδικό: Γιώτινγκ και θάλασσα, τεύχος Ιουνίου 2006, σελ. 42



Το πλεονέκτημα αυτό ενισχύεται τόσο από τη ναυτική παράδοση χιλιετηρίδων, όσο και από τις ευνοϊκές για θαλάσσιους πλόες ειδικές συνθήκες: τα ελληνικά πελάγη θεωρούνται ασφαλή από τη σκοπιά των ναυτικών κινδύνων, οι αποστάσεις μεταξύ των ακτών είναι μικρές, ενώ εξίσου ευνοϊκές είναι και οι συνθήκες, που σχετίζονται με την ανάταση των ανεμών και τις θερμοκρασίες περιβάλλοντος και θάλασσας. Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις σημαντικότερες μορφές ήπιου τουρισμού κυρίως σε χώρες που το συγκριτικό τους πλεονέκτημα είναι η θάλασσα. Περιλαμβάνει δραστηριότητες όπως π.χ. τις θαλασσιές περιηγήσεις και τον ναυτικό αθλητισμό.

Η πραγματοποίηση αυτών των δραστηριοτήτων γίνεται μέσα από διάφορους τύπους σκαφών, τους χώρους ελλιμενισμού και τις υπηρεσίες που παρέχονται σε αυτές. Ο θαλάσσιος τουρισμός γίνεται είτε:

- Με κρουαζιέρες, δηλαδή ένα ταξίδι αναψυχής με καθορισμένο πρόγραμμα που πραγματοποιείται με τα γνωστά «πλωτά ξενοδοχεία» τα κρουαζιερόπλοια.
- Με γιότινγκ, τα οποία είναι επανδρωμένα σκάφη όπου είτε γίνεται μια οργανωμένη εκδρομή με συγκεκριμένο ή γενικότερο πρόγραμμα όπου το σκάφος το οδηγεί εξειδικευμένος καπετάνιος, είτε ενοικιάζεται το σκάφος από μια ομάδα ατόμων οι οποίοι έχουν το σχετικό δίπλωμα και κάνουν μια οργανωμένη εκδρομή.
- Με τα πλοία της γραμμής.
- Με το ναυταθλητισμό που περιλαμβάνει και το θαλάσσιο σκι όπου το άθλημα αυτό μπορεί να διεξαχθεί ακόμα και τους χειμερινούς μήνες.
- Με τον καταδυτικό τουρισμό που εμφανίζει διεθνώς σημαντική ανάπτυξη. Στη χώρα μας αποκτά ολοένα και περισσότερους φίλους λόγω των πολλών νησιών, των καθαρών ακτών και των βραχωδών βυθών που συγκεντρώνουν το ενδιαφέρον των καταδυομένων.

Υπάρχουν μερικές προϋποθέσεις για να γίνονται αυτές οι δραστηριότητες στην θάλασσα αποτελεσματικές. Για παράδειγμα, οι παραλίες οι οποίες χρησιμοποιούνται για τα θαλάσσια σπόρ πρέπει να έχουν την «Γαλάζια Σημαία». Τί είναι οι «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης»; Το πρόγραμμα αυτό βραβεύει, κάθε χρόνο, τις ακτές και τις μαρίνες, που εκπληρώνουν αυστηρά κριτήρια σχετικά με την καθαριότητα θάλασσας

και ακτής, την καλή οργάνωση και ασφάλεια, καθώς και την προστασία εν γένει του παράκτιου περιβάλλοντος.

Με 428 βραβευμένες ακτές, σε σχέση με 411 πέρυσι, η Ελλάδα κατέχει για το 2007 τη 2η θέση ανάμεσα σε 49 χώρες με τις περισσότερες "Γαλάζιες Σημαίες". Συνολικά, η Διεθνής Επιτροπή βράβευσε φέτος 2.579 ακτές και 629 μαρίνες. Από τις τελευταίες οι 9 είναι ελληνικές, έχοντας πραγματοποιήσει σημαντική αύξηση. Συντονιστής του διεθνούς προγράμματος "Γαλάζιες Σημαίες" είναι στη χώρα μας η Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης (ΕΕΠΦ), ενώ χορηγός του προγράμματος είναι επί επτά χρόνια η Alpha Bank.

### **3.2 Ο θαλάσσιος τουρισμός στην χώρα μας**

Ο θαλάσσιος τουρισμός στην χώρα μας είναι αρκετά ανεπτυγμένος λόγω των πολλών ακτών που διαθέτει η Ελλάδα αλλά και της μεγάλης ποικιλίας των νησιών και της μεγάλης ηλιοφάνειας που παρατηρείται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και ελκύει πολλούς τουρίστες.

Η Ελλάδα κατέχει 15.000 χλμ. ακτών, ποικιλία απομονωμένων, πολυσύχναστων και κοσμικών νησιών, καλό κλίμα, ηλιοφάνεια στοιχεία τα οποία δημιουργούν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες χώρες. Τα στοιχεία αυτά την κάνουν έναν ελκυστικό τουριστικό προορισμό κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς ενισχύοντας ακόμα περισσότερο την εικόνα της χώρας. Συνεπώς ο θαλάσσιος τουρισμός για την Ελλάδα είναι μια από τις σημαντικότερες μορφές τουρισμού.

Ο θαλάσσιος τουρισμός ξεκίνησε να αναπτύσσεται στη χώρα μας από τη δεκαετία του 1960, με συνεχώς αυξητικούς ρυθμούς εξέλιξης. Οι τουριστικές υπηρεσίες και υποδομές για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ξεκίνησαν να αναπτύσσονται με ταχείς ρυθμούς προκειμένου η χώρα μας να γίνει πιο ανταγωνιστική και μπόκαν σε εφαρμογή προγράμματα για την δημιουργία καταλυμάτων, εστιατορίων, χώρων εστίασης, ενοικιαζόμενων θαλάσσιων σπορ σε παραθαλάσσιες η κοντινές περιοχές.

Ωστόσο, λόγω της του μεγάλου αριθμού τουριστών που προσελκύει ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα, σημαντικό ρόλο παίζει η ευκολία και η ποιότητα της πρόσβασης μέσω της ύπαρξης λιμανιών, αεροδρομίων και οδικών δικτύων.

Στο χώρο των κρουαζιερών, τα κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία, που πραγματοποιούν ολιγοήμερες ή πολυήμερες κρουαζιέρες σε ελληνικά λιμάνια και λιμάνια άλλων χωρών της Ανατολικής Μεσογείου, είναι άνω των 160.000 Κ.Ο.Χ. και έχουν συνολική δυναμικότητα άνω των 10.000 επιβατών. Επίσης τα ελληνικά λιμάνια επισκέπτονται και κρουαζιερόπλοια με ξένη σημαία, που φέρνουν στα θαλάσσια σύνορα της χώρας περισσότερους από 500.000 επιβάτες, ετησίως.

Αυτό που χαρακτηρίζει τις φημισμένες ελληνικές ακτές είναι η μοναδική ποικιλομορφία τους, η καθαρότητά τους και η διαύγεια των νερών, που τις έχουν καταστήσει παγκοσμίως γνωστές και για το λόγο αυτό εξαιρετικά δημοφιλείς. Το 2005, η Ελλάδα διέθετε 383 παραλίες και 5 μαρίνες που κέρδισαν το βραβείο «Γαλάζια Σημαία», γεγονός που την κατατάσσει στην κορυφή μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών. Επίσης το ήπιο κλίμα, τα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και το ενδιαφέρον και εναλλασσόμενο τοπίο της, καθιστούν την Ελλάδα ιδανικό προορισμό για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού. Το πλεονέκτημα αυτό ενισχύεται τόσο από τη ναυτική παράδοση χιλιετηρίδων, όσο και από τις ευνοϊκές για θαλάσσιους πλόες ειδικές συνθήκες: τα ελληνικά πελάγη θεωρούνται ασφαλή από τη σκοπιά των ναυτικών κινδύνων, οι αποστάσεις μεταξύ των ακτών είναι μικρές, ενώ εξίσου ευνοϊκές είναι και οι συνθήκες, που σχετίζονται με την ένταση των ανέμων και τις θερμοκρασίες περιβάλλοντος και θάλασσας.

Ο Θαλάσσιος Τουρισμός είναι ένα μεγάλο τμήμα της τουριστικής βιομηχανίας και λειτουργεί αλληλεπιδραστικά και σαν τροφοδότης σε άλλες κατηγορίες. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία αριθμεί πάνω από 5.500 σκάφη αναψυχής (ιστιοπλοϊκά, γιοτ, ταχύπλοα κ.τ.λ.). Ο στόλος αυτός είναι μακράν ο μεγαλύτερος και νεότερος παγκοσμίως. Από Εθνικής πλευράς, ο Θαλάσσιος Τουρισμός βοηθά στην διατήρηση

της συνοχής της Νησιωτικής Ελλάδας και μεταφέρει την Ελληνική Σημαία και στην τελευταία νησίδα<sup>10</sup>.

Ωστόσο, η Ελληνική οικονομία δεν έχει αξιοποιήσει τις σημαντικές δυνατότητες που προσφέρει ο θαλάσσιος τουρισμός, όπως ακριβώς κάνουν αρκετές γειτονικές μας χώρες, με αποτέλεσμα η συνεισφορά του δυναμικού αυτού κλάδου να είναι ακόμη σε μικρά μεγέθη στην Ελληνική οικονομία.

Η Γαλλία και η Τουρκία αποτελούν αυτή την στιγμή τους βασικούς ανταγωνιστές του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού, ενώ χώρες όπως το Μαρόκο, η Τυνησία και η Αλγερία έχουν πολλές δυνατότητες να εμφανιστούν δυναμικά στο προσκήνιο. Η περιοχή από τη Δαλματία έως τη Σμύρνη θεωρείται ένα από τα τρία καλύτερα σημεία στον κόσμο, μαζί με την Καραϊβική και την Άπω Ανατολή. Από το χώρο αυτό η Ελλάδα κατέχει γεωγραφικά το καλύτερο κομμάτι. Η ελληνική παράδοση στο θαλάσσιο τουρισμό και οι απεριόριστες δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξή του, δεν μπορούν να εγγυηθούν τη θετική μελλοντική του πορεία αν δεν ληφθούν, έγκαιρα, μέτρα που θα εξασφαλίσουν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού προϊόντος στο συγκεκριμένο τομέα.

Ο νόμος 438 του 1976, που ψηφίστηκε επί υπουργίας Αλέξανδρου Παπαδόγγονα, υπήρξε πρωτοποριακός σε παγκόσμιο επίπεδο και έθετε τις βάσεις, που επηρέασαν σημαντικά την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και την ευρύτερη περιοχή. Χώρες όπως η Τουρκία, η Γιουγκοσλαβία και η Τυνησία, υιοθέτησαν παραπλήσιες πολιτικές θαλάσσιου τουρισμού. Το αποτέλεσμα για την Ελλάδα ήταν να δημιουργηθεί ένας ελληνικής σημαίας επαγγελματικός στόλος, που τα λιγότερα από 30 σκάφη της δεκαετίας του '60, έφτασαν το 1995 να αριθμούν γύρω στα 5.250 και να αποτελούν τον μεγαλύτερο επαγγελματικό στόλο τουριστικών σκαφών στον κόσμο.

Παρόλο που η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα που υιοθέτησε μία συγκεκριμένη πολιτική για την ανάπτυξη του γιώτικ, στη συνέχεια, ιδιαίτερα από τα μέσα της δεκαετίας του '80 και μετά, οι βασικές ανταγωνίστριες χώρες όπως η Τουρκία, η

<sup>10</sup> Περιοδικό: Τουρισμός και οικονομία, τεύχος Νοεμβρίου 2006, σελ.18

Κροατία καθώς και μικρές χώρες της Καραϊβικής, αξιοποιώντας τα θετικά στοιχεία της ελληνικής πολιτικής, προχώρησαν με πολύ ταχύτερα βήματα στη δημιουργία του δικού τους θεσμικού πλαισίου και αντίστοιχων έργων υποδομής, ιδίως σε μαρίνες, σε αντίθεση με την Ελλάδα που εμφανίστηκε να προχωράει τον εκσυγχρονισμό με ιδιαίτερα αργούς ρυθμούς.

Ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '90 η καθυστέρηση στον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου και των έργων υποδομής σ' έναν κόσμο που κινείται πλέον ταχύτατα, έκανε ορατές τις αγκυλώσεις της ελληνικής νομοθεσίας και πολιτικής, με αποτέλεσμα να υπάρχει μια συνεχής φθίνουσα πορεία. Μόλις το 1999, με καθυστέρηση αρκετών ετών, ψηφίστηκε ο νόμος 2743, όπου προσπάθησε ανεπιτυχώς να βάλει μια τάξη σε μια σειρά από χρόνια προβλήματα. Η ΕΠΕΣΤ είχε ήδη κάνει γνωστό στην τότε ηγεσία του Υ.Ε.Ν. πως το συζητούμενο πλαίσιο ήταν ήδη προ πολλού ξεπερασμένο. Έτσι μόνο μετά τη ψήφισή του, έγινε φανερή η αδυναμία του να αντιστρέψει την κρίση του ελληνικού νηολογίου και την έλλειψη ανταγωνιστικότητας του ελληνικού σκάφους. Ο νόμος 3182 που επεξεργάστηκε το Υ.Ε.Ν. επί υπουργίας Γιώργου Ανωμερίτη και ψηφίστηκε επί υπουργίας Γιώργου Πασχαλίδη, έδωσε λύσεις σε σημαντικά προβλήματα που είχαν συσσωρευτεί όλα αυτά τα χρόνια και ανήκαν στην αρμοδιότητα του Υ.Ε.Ν. Τα συναρμόδια όμως υπουργεία δεν αντιλήφθηκαν ακόμη και τότε την ανάγκη προσαρμογής του θεσμικού πλαισίου σε φιλελεύθερες βάσεις ακόμη και παρά τις οδηγίες και ξεκάθαρες τάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ενίσχυση της ναυτιλίας και των ευρωπαϊκών σημαιών. Η φθίνουσα λοιπόν πορεία, που δυστυχώς πιστοποιείται με τον συνεχώς μειωμένο αριθμό των επαγγελματικών σκαφών συνεχίζεται μέχρι σήμερα, σε αντίθεση με την αυξητική τάση των στόλων των γειτόνων μας και ειδικά της Τουρκίας και της Κροατίας, που ήδη έγιναν πολύ σημαντικοί παίκτες στο θαλάσσιο τουρισμό.

### **3.3 Η εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού**

Ο θαλάσσιος τουρισμός στην χώρα μας είναι αρκετά ανεπτυγμένος λόγω των πολλών ακτών που διαθέτει η Ελλάδα αλλά και της μεγάλης ποικιλίας των νησιών και της μεγάλης ηλιοφάνειας που παρατηρείται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και ελκύει πολλούς τουρίστες.

Η Ελλάδα κατέχει 15.000 χλμ. ακτών, ποικιλία απομονωμένων, πολυσύχναστων και κοσμικών νησιών, καλό κλίμα, ηλιοφάνεια στοιχεία τα οποία δημιουργούν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες χώρες. Τα στοιχεία αυτά την κάνουν έναν ελκυστικό τουριστικό προορισμό κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς ενισχύοντας ακόμα περισσότερο την εικόνα της χώρας. Συνεπώς ο θαλάσσιος τουρισμός για την Ελλάδα είναι μια από τις σημαντικότερες μορφές τουρισμού.

Ο θαλάσσιος τουρισμός ξεκίνησε να αναπτύσσεται στη χώρα μας από τη δεκαετία του 1960, με συνεχώς αυξητικούς ρυθμούς εξέλιξης. Οι τουριστικές υπηρεσίες και υποδομές για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ξεκίνησαν να αναπτύσσονται με ταχείς ρυθμούς προκειμένου η χώρα μας να γίνει πιο ανταγωνιστική και μπόκαν σε εφαρμογή προγράμματα για την δημιουργία καταλυμάτων, εστιατορίων, χώρων εστίασης, ενοικιαζόμενων θαλάσσιων σπορ σε παραθαλάσσιες η κοντινές περιοχές.

Ωστόσο, λόγω της του μεγάλου αριθμού τουριστών που προσελκύει ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα, σημαντικό ρόλο παίζει η ευκολία και η ποιότητα της πρόσβασης μέσω της ύπαρξης λιμανιών, αεροδρομίων και οδικών δικτύων.

Στο χώρο των κρουαζιερών, τα κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία, που πραγματοποιούν ολιγοήμερες ή πολυήμερες κρουαζιέρες σε ελληνικά λιμάνια και λιμάνια άλλων χωρών της Ανατολικής Μεσογείου, είναι άνω των 160.000 Κ.Ο.Χ. και έχουν συνολική δυναμικότητα άνω των 10.000 επιβατών. Επίσης τα ελληνικά λιμάνια επισκέπτονται και κρουαζιερόπλοια με ξένη σημαία, που φέρνουν στα θαλάσσια σύνορα της χώρας περισσότερους από 500.000 επιβάτες, ετησίως.

Αυτό που χαρακτηρίζει τις φημισμένες ελληνικές ακτές είναι η μοναδική ποικιλομορφία τους, η καθαρότητά τους και η διαύγεια των νερών, που τις έχουν καταστήσει παγκοσμίως γνωστές και για το λόγο αυτό εξαιρετικά δημοφιλείς. Το 2005, η Ελλάδα διέθετε 383 παραλίες και 5 μαρίνες που κέρδισαν το βραβείο «Γαλάζια Σημαία», γεγονός που την κατατάσσει στην κορυφή μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών. Επίσης το ήπιο κλίμα, τα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και το ενδιαφέρον και εναλλασσόμενο τοπίο της, καθιστούν την Ελλάδα ιδανικό προορισμό για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού. Το πλεονέκτημα αυτό ενισχύεται τόσο από τη ναυτική παράδοση χιλιετηρίδων, όσο και από τις ευνοϊκές για θαλάσσιους πλόες ειδικές συνθήκες: τα ελληνικά πελάγη θεωρούνται ασφαλή από τη σκοπιά των ναυτικών κινδύνων, οι αποστάσεις μεταξύ των ακτών είναι μικρές, ενώ εξίσου ευνοϊκές είναι και οι συνθήκες, που σχετίζονται με την ένταση των ανέμων και τις θερμοκρασίες περιβάλλοντος και θάλασσας.

Ο Θαλάσσιος Τουρισμός είναι ένα μεγάλο τμήμα της τουριστικής βιομηχανίας και λειτουργεί αλληλεπιδραστικά και σαν τροφοδότης σε άλλες κατηγορίες. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία αριθμεί πάνω από 5.500 σκάφη αναψυχής (ιστιοπλοϊκά, γιοτ, ταχύπλοα κ.τ.λ.). Ο στόλος αυτός είναι μακράν ο μεγαλύτερος και νεότερος παγκοσμίως. Από Εθνικής πλευράς, ο Θαλάσσιος Τουρισμός βοηθά στην διατήρηση της συνοχής της Νησιωτικής Ελλάδας και μεταφέρει την Ελληνική Σημαία και στην τελευταία νησίδα.

Ωστόσο, η Ελληνική οικονομία δεν έχει αξιοποιήσει τις σημαντικές δυνατότητες που προσφέρει ο θαλάσσιος τουρισμός, όπως ακριβώς κάνουν αρκετές γειτονικές μας χώρες, με αποτέλεσμα η συνεισφορά του δυναμικού αυτού κλάδου να είναι ακόμη σε μικρά μεγέθη στην Ελληνική οικονομία.

Η Γαλλία και η Τουρκία αποτελούν αυτή την στιγμή τους βασικούς ανταγωνιστές του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού, ενώ χώρες όπως το Μαρόκο, η Τυνησία και η Αλγερία έχουν πολλές δυνατότητες να εμφανιστούν δυναμικά στο προσκήνιο. Η περιοχή από τη Δαλματία έως τη Σμύρνη θεωρείται ένα από τα τρία

καλύτερα σημεία στον κόσμο, μαζί με την Καραϊβική και την Άπω Ανατολή. Από το χώρο αυτό η Ελλάδα κατέχει γεωγραφικά το καλύτερο κομμάτι<sup>11</sup>.

Η ελληνική παράδοση στο θαλάσσιο τουρισμό και οι απεριόριστες δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξή του, δεν μπορούν να εγγυηθούν τη θετική μελλοντική του πορεία αν δεν ληφθούν, έγκαιρα, μέτρα που θα εξασφαλίσουν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού προϊόντος στο συγκεκριμένο τομέα.

Ο νόμος 438 του 1976, που ψηφίστηκε επί υπουργίας Αλέξανδρου Παπαδόγγο, υπήρξε πρωτοποριακός σε παγκόσμιο επίπεδο και έθετε τις βάσεις, που επηρέασαν σημαντικά την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και την ευρύτερη περιοχή. Χώρες όπως η Τουρκία, η Γιουγκοσλαβία και η Τυνησία, υιοθέτησαν παραπλήσιες πολιτικές θαλάσσιου τουρισμού. Το αποτέλεσμα για την Ελλάδα ήταν να δημιουργηθεί ένας ελληνικής σημαίας επαγγελματικός στόλος, που τα λιγότερα από 30 σκάφη της δεκαετίας του '60, έφτασαν το 1995 να αριθμούν γύρω στα 5.250 και να αποτελούν τον μεγαλύτερο επαγγελματικό στόλο τουριστικών σκαφών στον κόσμο.

Παρόλο που η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα που υιοθέτησε μία συγκεκριμένη πολιτική για την ανάπτυξη του γιώτικ, στη συνέχεια, ιδιαίτερα από τα μέσα της δεκαετίας του '80 και μετά, οι βασικές ανταγωνίστριες χώρες όπως η Τουρκία, η Κροατία καθώς και μικρές χώρες της Καραϊβικής, αξιοποιώντας τα θετικά στοιχεία της ελληνικής πολιτικής, προχώρησαν με πολύ ταχύτερα βήματα στη δημιουργία του δικού τους θεσμικού πλαισίου και αντίστοιχων έργων υποδομής, ιδίως σε μαρίνες, σε αντίθεση με την Ελλάδα που εμφανίστηκε να προχωράει τον εκσυγχρονισμό με ιδιαίτερα αργούς ρυθμούς.

Ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '90 η καθυστέρηση στον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου και των έργων υποδομής σ' έναν κόσμο που κινείται πλέον ταχύτατα, έκανε ορατές τις αγκυλώσεις της ελληνικής νομοθεσίας και πολιτικής, με αποτέλεσμα να υπάρχει μια συνεχής φθίνουσα πορεία. Μόλις το 1999, με καθυστέρηση αρκετών ετών, ψηφίστηκε ο νόμος 2743, όπου προσπάθησε ανεπιτυχώς

<sup>11</sup> Νίκος Γ. Ηγουμενάκης, Κώστας Ν. Κραβαρίτης, Περικλής Ν. Λύτρας, Εισαγωγή στον τουρισμό, Interbooks, σελ. 32



να βάλει μια τάξη σε μια σειρά από χρόνια προβλήματα. Η ΕΠΕΣΤ είχε ήδη κάνει γνωστό στην τότε ηγεσία του Υ.Ε.Ν. πως το συζητούμενο πλαίσιο ήταν ήδη προ πολλού ξεπερασμένο. Έτσι μόνο μετά τη ψήφισή του, έγινε φανερή η αδυναμία του να αντιστρέψει την κρίση του ελληνικού νηολογίου και την έλλειψη ανταγωνιστικότητας του ελληνικού σκάφους. Ο νόμος 3182 που επεξεργάστηκε το Υ.Ε.Ν. επί υπουργίας Γιώργου Ανωμερίτη και ψηφίστηκε επί υπουργίας Γιώργου Πασχαλίδη, έδωσε λύσεις σε σημαντικά προβλήματα που είχαν συσσωρευτεί όλα αυτά τα χρόνια και ανήκαν στην αρμοδιότητα του Υ.Ε.Ν. Τα συναρμόδια όμως υπουργεία δεν αντιλήφθηκαν ακόμη και τότε την ανάγκη προσαρμογής του θεσμικού πλαισίου σε φιλελεύθερες βάσεις ακόμη και παρά τις οδηγίες και ξεκάθαρες τάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ενίσχυση της ναυτιλίας και των ευρωπαϊκών σημαίων. Η φθίνουσα λοιπόν πορεία, που δυστυχώς πιστοποιείται με τον συνεχώς μειωμένο αριθμό των επαγγελματικών σκαφών συνεχίζεται μέχρι σήμερα, σε αντίθεση με την αυξητική τάση των στόλων των γειτόνων μας και ειδικά της Τουρκίας και της Κροατίας, που ήδη έγιναν πολύ σημαντικοί παίκτες στο θαλάσσιο τουρισμό.

### **3.4 Επιπτώσεις θαλάσσιου τουρισμού**

Θεωρητικά θα μπορούσε να λεχθεί ότι ο θαλάσσιος τουρισμός δεν έχει αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, με δεδομένες τις αυστηρές απαγορευτικές διατάξεις που ισχύουν διεθνώς για τη ρύπανση της θάλασσας από κάθε είδους απόβλητα, λύματα, απορρίμματα πλοίων - σκαφών τουριστικών, τις επίσης αυστηρές προδιαγραφές κατασκευής των τουριστικών σκαφών και των μαρίνων, αλλά και από το γεγονός ότι οι δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού ασκούνται κυρίως στη θάλασσα και δεν επιβαρύνουν άλλους φυσικούς και πολιτιστικούς τουριστικούς πόρους, ούτε καν τις ακτές.

Στην πράξη, δυστυχώς, υπάρχουν αρνητικές επιπτώσεις λόγω μη εφαρμογής των ισχυουσών διατάξεων και ανεπαρκούς αστυνόμευσης - ελέγχου από τις αρμόδιες υπηρεσίες, κυρίως σε ότι αφορά τη ρύπανση - μόλυνση των υδάτων από εκροή

διαφόρων αποβλήτων, λυμάτων πετρελαιοειδών και απορριμμάτων τουριστικών σκαφών στη θάλασσα ακόμα και μέσα σε λιμένες, αγκυροβόλια και μαρίνες που δεν διαθέτουν ή δεν λειτουργούν οι κατάλληλες εγκαταστάσεις εναπόθεσης και περισυλλογής.

Η κοσμοσυρροή επίσης και υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων σε ορισμένα τουριστικά κέντρα θαλάσσιου τουρισμού μειώνουν την έλξη τους και δρουν σαν αντικίνητρο για την περαιτέρω ανάπτυξη τους.

Αντίστοιχο φόρτο προκαλούν και τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια σε μικρά νησιά - λιμάνια, όπου κατά ομάδες καταπλέουν για ολιγόωρη επίσκεψη εκατοντάδες επιβάτες. Ωστόσο οι αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις από το θαλάσσιο τουρισμό είναι γενικά πολύ λιγότερες από εκείνες του μαζικού τουρισμού, όπως απρογραμμάτιστα και χωρίς τις κατάλληλες εγκαταστάσεις και δίκτυα υποδομής αναπτύχθηκε στη χώρα μας και απειροελάχιστες, σε σύγκριση με τις οικολογικές καταστροφές που άλλα πλοία (π.χ. φορτηγά) προκαλούν σε παγκόσμιο επίπεδο (πετρελαιοειδή, τοξικά απόβλητα κ.λ.π)<sup>12</sup>.

### **3.5 Προϋποθέσεις ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού**

Υπάρχει ποικιλία τουριστικών προϊόντων στη Μεσόγειο, αλλά παρ' όλα αυτά όλες οι ναυτικές παραδόσεις έχουν γεννηθεί σ' αυτήν την περιοχή. Συγχρόνως το ωραιότερο σημείο στον κόσμο για γιότινγκ δεν παύει να είναι η Ανατολική Μεσόγειος και ιδιαίτερα το τόξο που ξεκινάει από τις Δαλματικές Ακτές, περνάει από την Ελλάδα και φτάνει μέχρι τις ακτές της Τουρκίας και της Κύπρου. Δεν θέλω να αναπτύξω σ' αυτό το άρθρο τα σημαντικά πλεονεκτήματα που έχει η χώρα μας, όπως είναι ο πολιτισμός της, η μοναδική πολυνησία, το ανεπανάληπτο φως, το φυσικό περιβάλλον, οι ιδεώδεις καιρικές συνθήκες και το εκτεταμένο μήκος των ακτών, στοιχεία που αποτελούν πόλο έλξης του θαλάσσιου τουρισμού και δημιουργούν ανεξάντλητες δυνατότητες ανάπτυξης του γιότινγκ. Το γιότινγκ μπορεί να παίξει τον

<sup>12</sup> Ο.Ε.С.Д, The Impact of Tourism on the Environment, General Report, Παρίσι 1995, σελ. 17

δικό του καθοριστικό ρόλο και απευθύνεται όχι μόνο σε Έλληνες αλλά και σε ξένους τουρίστες με υψηλό εισόδημα και είναι μία από τις πλέον συναλλαγματοφόρες πηγές. Θα είχαμε λοιπόν πολλά να κερδίσουμε από μια πολιτική που θα είχε ως στόχο την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

Αν θέλουμε να έχουμε ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, χρειαζόμαστε μια εθνική στρατηγική και ξεκάθαρους στόχους για το πώς θα το πετύχουμε, χωρίς ιδεολογικές αγκυλώσεις και χωρίς να θυσιάζουμε την ουσία στον εντυπωσιασμό. Κατά την άποψή μου, οι στόχοι πρέπει να περιλαμβάνουν τα εξής σημεία:

1. Οτι στις θάλασσές μας πρέπει να κυκλοφορούν όσο γίνεται περισσότερα σκάφη και αν είναι δυνατόν με ελληνική σημαία. Τα σκάφη δίνουν ζωή σε απόμακρες νησιωτικές περιοχές και στις πιο απομακρυσμένες νησίδες και βραχονησίδες.
2. Οτι πρέπει να ενθαρρύνονται οι Έλληνες να αγοράζουν σκάφη, μικρά, μεγάλα, φουσκωτά, ψαράδικα, ιστιοπλοϊκά, θαλαμηγούς, για πολλούς και ευνόητους λόγους που έχουν σχέση με τη νησιωτική μας παράδοση και τον έντονο ανταγωνισμό από τις γειτονικές μας χώρες, ο οποίος θα αυξάνεται όλο και περισσότερο.
3. Αφού καταλήξουμε στο τι θέλουμε, πρέπει οι κανόνες να είναι σαφείς και σταθεροί και αντίστοιχα σταθερή πρέπει να είναι η φορολογική πολιτική. Δεν επιτρέπονται τρυκ, αιφνιδιασμοί και εγκλωβισμοί όσων επενδύουν στο επαγγελματικό ή το ιδιωτικό σκάφος.
4. Πρέπει να προστατεύονται οι πραγματικοί επαγγελματίες πλοιοκτήτες από τον αθέμιτο ανταγωνισμό. Πρέπει να ευνοείται το ιστιοπλοϊκό σκάφος γιατί είναι και αισθητικά ωραιότερο, αλλά και πιο φιλικό στο περιβάλλον. Πρέπει να εξασφαλίζεται η νομιμότητα και να αποφεύγεται η απώλεια δημοσίων εσόδων από κάθε μορφής λαθρεμπορία.
5. Το τρίπτυχο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου - έργα υποδομής/μαρίνες - υπηρεσίες δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, πρέπει να βελτιώνεται συνέχεια.

Η σημερινή κατάσταση απέχει πολύ από το να είναι ικανοποιητική. Έχουμε μείνει πολύ πίσω σε έργα υποδομών. Έχουμε χάσει το 80% της πελατείας των σκαφών με

πλήρωμα από την Τουρκία. Η συγκεκριμένη κατηγορία των σκαφών, ιδιαίτερα με τη σημερινή κρίση, πλήττεται περισσότερο από οποιονδήποτε άλλο τομέα του τουρισμού και ήδη η ισχνή πελατεία που είχαμε δημιουργήσει μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες φαίνεται ότι είναι πολύ διστακτική. Το πραγματικό πρόβλημα είναι ότι υπάρχει έλλειψη στόχων, πραγματικού και ουσιαστικού διαλόγου.

Ένας διάλογος για τον θαλάσσιο τουρισμό πρέπει να περιλαμβάνει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης, το υπουργείο Οικονομικών, το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, την Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, τον Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων και πιθανόν δύο - τρεις άλλους φορείς. Ένας διάλογος σοβαρός, με πρακτικά, με συνέχεια, με στόχους και χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους.

Ένας τέτοιος διάλογος δυστυχώς δεν γίνεται. Τα πάντα θυσιάζονται σε επικοινωνιακά βραχυχρόνια οφέλη. Είναι κρίμα που ο ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός δεν αντιμετωπίζεται με τη σοβαρότητα που του αρμόζει<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> [http://www.nec.gr/default.asp?t=newsDetails&id=22\(06/01/2010\)](http://www.nec.gr/default.asp?t=newsDetails&id=22(06/01/2010))

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

#### 4.1 Ελληνική Ακτοπλοΐα

Παρά την εκρηκτική ανάπτυξη και πρόοδο που έχει γνωρίσει η ακτοπλοΐα τα τελευταία 30 χρόνια στην Ελλάδα, είναι γενική παραδοχή ότι το υπάρχον σύστημα χαρακτηρίζεται από σημαντικές δυσλειτουργίες, που εμποδίζουν μια ορθολογική διαχείριση των σημαντικών πόρων που διατίθενται για τον κλάδο αυτό. Οι δυσλειτουργίες αυτές αρχίζουν από μία σχεδόν Βυζαντινή θεσμική δομή του συστήματος και προχωρούν σε ποιά ουσιαστικά προβλήματα, όπως κακή λιμενική υποδομή, κακή δομή συγκοινωνιακού δικτύου, χαμηλή συχνότητα σύνδεσης ορισμένων νησιών το χειμώνα, κλπ.

Παρόμοια προβλήματα επηρεάζουν αρνητικά και την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται (λόγω ελλείψεως ανταγωνισμού, ή άλλων ουσιαστικών κινήτρων για αναβάθμισή τους), και το κόστος στο οποίο οι υπηρεσίες αυτές προσφέρονται. Υποτίθεται ότι την 1η Ιανουαρίου του 2004, το προνόμιο του cabotage στις Ελληνικές θάλασσες έχει καταργηθεί πλήρως.

Απο την ημερομηνία αυτή, ακτοπλοϊκές υπηρεσίες στην Ελλάδα μπορούν να προσφέρουν και πλοία των άλλων χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης, ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα αυτό (πλοία υψηλών ταχυτήτων, τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών, κλπ) είναι σίγουρο ότι θα αλλάξουν άρδην τον χαρακτήρα της ακτοπλοΐας τα επόμενα χρόνια.

Παρά τις πολλές γενικές συζητήσεις πάνω σε τέτοια θέματα, είναι γεγονός ότι δεν είναι ακριβώς προφανές ποιές μπορεί να είναι οι επιπτώσεις παρομοίων εξελίξεων (στους πλοιοκτήτες, στους ταξιδιώτες/χρήστες του συστήματος, στη δομή του δικτύου, στην υποδομή του συστήματος, κλπ).

Η Ελληνική ακτοπλοΐα διακινεί επιβάτες, οχήματα και εμπορεύματα διαμέσου ενός περίπλοκου συστήματος συνδέσεων μεταξύ λιμανιών στην ηπειρωτική Ελλάδα και λιμανιών στα νησιά. Παρόλο ότι ο συνολικός αριθμός των νησιών είναι της τάξεως των μερικών χιλιάδων, μόνο περίπου 70 νησιά είναι σημαντικά από οικονομικής πλευράς. Ο συνολικός αριθμός των πιο σημαντικών λιμανιών του συστήματος ανέρχεται σε 138, εκ των οποίων η ηπειρωτική Ελλάδα (περιλαμβανομένης της Πελοποννήσου και της Ευβοίας) έχει 42 λιμάνια, και τα νησιά τα υπόλοιπα 96 λιμάνια (η Κρήτη έχει 8 τέτοια λιμάνια).

Οι συνδέσεις μεταξύ των λιμανιών του συστήματος γίνονται από ένα σύνολο τακτικών ακτοπλοϊκών γραμμών (ή, όπως επίσημα αναφέρονται, "δρομολογιακών γραμμών"). Η Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) ορίζει και ελέγχει αυστηρά όχι μόνο ποιές είναι οι γραμμές, αλλά και ποιά πλοία είναι δρομολογημένα στην κάθε γραμμή. Υπό τον όρο "γραμμή" ουσιαστικά νοείται ένα σύνολο λιμανιών που συνδέονται μεταξύ τους μέσω της συγκεκριμένης γραμμής. Σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, οι γραμμές αυτές

45

-16 κύριες γραμμές επιβατηγών-οχηματαγωγών (Ε/Γ-Ο/Γ).

-30 δευτερεύουσες γραμμές Ε/Γ-Ο/Γ.

-11 τοπικές γραμμές Αργοσαρωνικού Ε/Γ-Ο/Γ.

-39 υπόλοιπες τοπικές γραμμές Ε/Γ-Ο/Γ.

-3 κύριες και 3 δευτερεύουσες γραμμές φορτηγών-οχηματαγωγών (Φ/Γ-Ο/Γ)<sup>14</sup>.

Η έννοια της "γραμμής" είναι στενά συνδεδεμένη με την έννοια του "δρομολογίου". Τα δρομολόγια ελέγχονται επίσης από το ΥΕΝ, σε στενή συνεργασία με το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά και τα διάφορα άλλα λιμεναρχεία της χώρας. Η συσχέτιση γραμμών και δρομολογίων είναι τέτοια ώστε ένα δρομολόγιο μπορεί να επισκέπτεται όλα, ή μόνο ορισμένα από τα λιμάνια που αναφέρονται σε κάποια

<sup>14</sup> [http://www.inout.gr/showthread.php?t=12118\(07/01/10\)](http://www.inout.gr/showthread.php?t=12118(07/01/10))

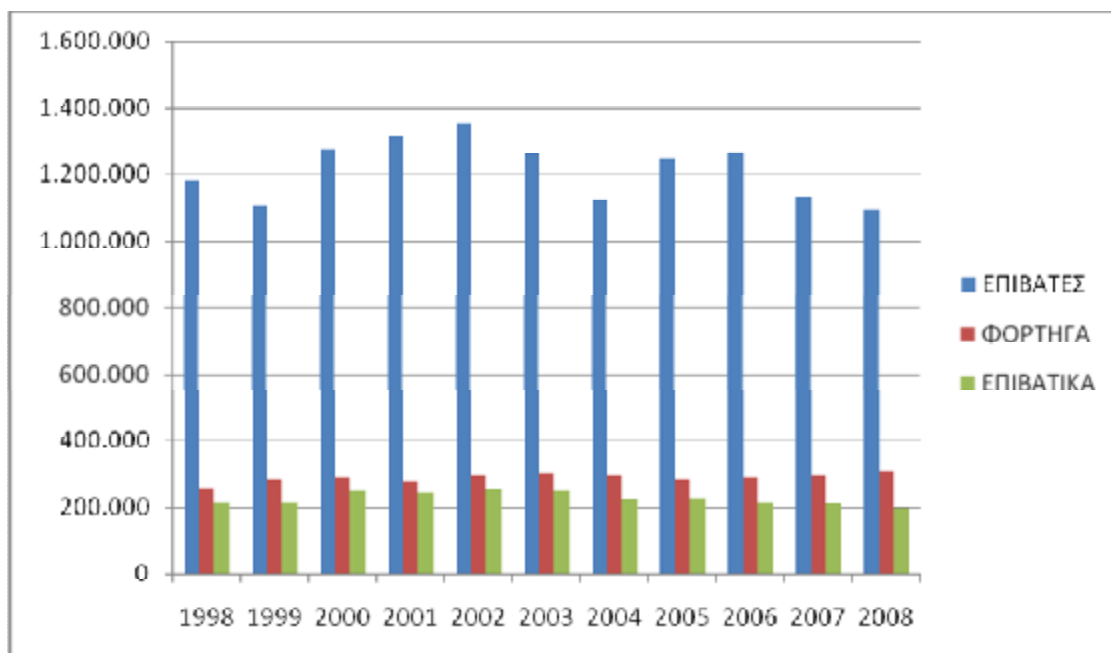
συγκεκριμένη γραμμή, με κάποια συγκεκριμένη σειρά προσέγγισης. Σαν παράδειγμα, στην γραμμή "Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης-Λήμνου-Καβάλας-Θεσ/νίκης" (η οποία κατά το ΥΕΝ είναι μία από τις 16 κύριες), μπορούν να θεωρηθούν τα εξής δρομολόγια : Πειραιά-Χίο-Μυτιλήνη-Χίο-Πειραιά, Πειραιά-Μυτιλήνη-Πειραιά, Θεσ/νίκη-Καβάλα-Λήμνο-Μυτιλήνη-Λήμνο-Καβάλα-Θεσ/νίκη, κ.ο.κ. Δεδομένου εξ άλλου ότι κάθε δρομολόγιο έχει και μια επιπρόσθετη παράμετρο, το συγκεκριμένο ωράριο εκτέλεσής του, είναι προφανές ότι στο πλαίσιο των γραμμών που έχουν εγκριθεί από το ΥΕΝ υπάρχει η δυνατότητα εκτέλεσης ενός πολύ μεγάλου αριθμού δρομολογίων. Βέβαια, κάθε δρομολόγιο υπόκειται στην έγκριση του ΥΕΝ.

Σημειώνουμε εδώ ότι η γραμμή "Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα" (που ανήκει στις 30 δευτερεύουσες του συστήματος) επεκτείνεται και προς την Ιταλία (Μπρίντιζι - Αγκώνα -Βενετία - Τεργέστη), και πολλά από τα πλοία που έχουν από το ΥΕΝ άδεια να εξυπηρετούν τη γραμμή αυτή πηγαίνουν και στα Ιταλικά λιμάνια. Από θεσμικής πλευράς όμως, η γραμμή Ελλάδος -Ιταλίας δεν περιλαμβάνεται στις διατάξεις περί ακτοπλοίας. Έτσι, η γραμμή αυτή δεν εξυπηρετείται μόνο από πλοία Ελληνικής σημαίας. Το καλοκαίρι του 1993, από τα 36 μεγάλα Ε/Γ-Ο/Γ της γραμμής Πάτρας-Ηγουμενίτσας- Αγκώνας, τα 2 ήταν Ιταλικής ιδιοκτησίας (και σημαίας) και τα 34 ήταν Ελληνικής ιδιοκτησίας, άλλα από αυτά μόνο τα 14 είχαν την Ελληνική σημαία. Το καλοκαίρι του 1994 οι Γραμμές Στρίντζη έβαλαν στη γραμμή αυτή Ε/Γ-Ο/Γ με Ιταλική σημαία.

Οι ναύλοι που χρεώνουν οι διάφορες ακτοπλοϊκές εταιρείες για μεταφορά προσώπων και οχημάτων είναι ομοιόμορφοι και καθορίζονται και αυτοί από το ΥΕΝ (η τοπικά λιμεναρχεία) για όλες τις πιθανές διαδρομές και τις κατηγορίες υπηρεσιών που προσφέρονται (μεταφορά επιβατών, οχημάτων, θέση, κλπ). Ομοιομορφία σημαίνει ότι για κάποια συγκεκριμένη διαδρομή και κάποια συγκεκριμένη θέση (πχ τουριστική), όλα τα πλοία (με εξαίρεση τα υδροπτέρυγα και τα catamaran, για τα οποία υπάρχει ειδικό ναυολόγιο) χρεώνουν τον ίδιο ναύλο. Σημειώνεται εδώ ότι στο ναυολόγιο του ΥΕΝ για συμβατικά πλοία δεν καθορίζονται οι ναύλοι της Α θέσης. Οι ναύλοι αυτοί "διαμορφώνονται ελεύθερα", με ανώτατο όριο το τετραπλάσιο των

αντιστοιχών ναύλων Γ θέσης, αλλά στην πράξη είναι συνήθως 2,8 έως 3 φορές μεγαλύτεροι από τους αντίστοιχους ναύλους της Γ θέσης. Οι συνήθειες προσαυξήσεις λόγω ΦΠΑ, ΝΑΤ, λιμενικών τελών, κλπ. είναι περίπου 25% του ναύλου για ναύλους επιβατών και 32% - 33% του ναύλου για ναύλους οχημάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 : ΔΙΑΚΗΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΚΑΙ ΙΧ



ΠΗΓΗ: [www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)

## 4.2 Στόλος πλοίων

Η παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα γίνεται από ένα σύνολο ανεξάρτητων ακτοπλοϊκών εταιρειών. Το 1993, τουλάχιστον 32 τέτοιες εταιρείες παρείχαν υπηρεσίες. Η πλέον σημαντική διαφοροποίηση των εταιρειών αυτών είναι μεταξύ ιδιωτικών και εταιρειών "λαϊκής βάσης". Οι τελευταίες δημιουργήθηκαν με κύριο στόχο την εξυπηρέτηση των συμφερόντων συγκεκριμένων νησιών (π.χ. ANEK και Μινωικές Γραμμές για την Κρήτη, ΝΕ Λέσβου για τη Λέσβο, Δωδεκανησιακή ANE για τη Δωδεκάνησο, κλπ). Η λειτουργία των εταιρειών αυτών δεν στηρίζεται αναγκαστικά στα ίδια κριτήρια με εκείνα των άλλων (ιδιωτικών) εταιρειών. Έτσι,



κριτήρια με βάρος τον κοινωνικό/δημόσιο χαρακτήρα της παροχής υπηρεσίας στους πληθυσμούς της περιφέρειας της Ελλάδας είναι πιθανώς περισσότερο σημαντικά για τις εταιρείες αυτές. Παρόλη βέβαια την πιθανή διαφοροποίηση με βάση τα ως άνω κριτήρια, οι ναύλοι που χρεώνουν οι εταιρείες λαϊκής βάσης υπόκεινται ακριβώς στο ίδιο ναυολόγιο με αυτούς που χρεώνουν οι άλλες (ιδιωτικές) εταιρείες. Η ανάλυση του στόλου των συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ τα διακρίνει σε δύο κατηγορίες :

(α) Πλοία άνω των 1000 κόρων (GRT),

(β) πλοία μέχρι 1000 κόρους.

Πλοία άνω των 1000 GRT (μεγάλα Ε/Γ-Ο/Γ). Το όριο των 1000 κόρων (GRT) είναι κατ'αρχήν τεχνητό. Ομως, αποτελεί ένα λογικό διαχωριστικό όριο μεταξύ των μεγάλων πλοίων και των μικρών. Στατιστική ανάλυση 104 τέτοιων πλοίων καταλήγει στα εξής συμπεράσματα (διασταύρωση στοιχείων YEN με στοιχεία Lloyds Register, 1992):

(α) Η κατανομή χωρητικότητας (σε GRT) είναι αρκετά ευρεία, με μέση τιμή περί τους 4.000 κόρους, και μέγιστη τιμή 38.000 κόρων. Εφιστάται εδώ η προσοχή διότι το μέγεθος της χωρητικότητας το 1993 υπολογιζότανε διαφορερικά σύμφωνα με τους Ελληνικούς κανονισμούς από ότι σύμφωνα με τους διεθνείς (που τότε ίσχυαν μόνο για πλοία γραμμών εξωτερικού). Σαν αποτέλεσμα, δύο κατά τα άλλα όμοια πλοία μπορεί να εμφανίζουν διαφορετική χωρητικότητα.

(β) Ο Ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος (τουλάχιστον τα Ε/Γ-Ο/Γ) είναι αρκετά γηρασμένος. Η μέση ηλικία (1992) ανέρχεται περίπου σε 25 έτη, ενώ υπάρχει ένα σκάφος με ηλικία άνω των 50 ετών. Σημειώνεται εδώ ότι η μέση ηλικία του στόλου το 1988 ήταν περί τα 21 έτη, το οποίο σημαίνει ότι παρόλο ότι ο στόλος ανανεώθηκε από το 1988 μέχρι το 1992, ουσιαστικά δεν εκσυγχρονίσθηκε, άπαξ και η μέση ηλικία του αυξήθηκε και αυτή ισόποσα κατά περίπου 4 χρόνια. Εκτός ειδικών εξαιρέσεων (βλ. πιο κάτω) το όριο ηλικίας για τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία της Ελληνικής ακτοπλοίας είναι τα 35 έτη, συνεπώς εντός της επόμενης δεκαετίας ένα σημαντικό ποσοστό του στόλου (της τάξεως του 50%) θα πρέπει υποχρεωτικά να αντικατασταθεί. Πλοία κάτω των 1000 GRT. Σημειώνεται εδώ ότι πλοία με χωρητικότητα κάτω των

100 GRT δεν κατεγράφησαν. Εξαιρουμένων των τουριστικών, το 1993 οι πίνακες του ΥΕΝ (Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων) περιελάμβαναν 276 τέτοια πλοία, κατανεμημένα στις εξής κατηγορίες : Επιβατηγά-οχηματαγωγά και πορθμεία μικρομεσαίου μεγέθους (149). Συμβατικά μικρά επιβατηγά (69). Υδροπτέρυγα (52). Catamaran (3). Διάφορα άλλα (3).

Συγκεντρωτικά ποσοτικά στοιχεία για τα ανωτέρω πλοία είναι τα εξής :  
 (α) Η κατανομή της χωρητικότητας (GRT) έχει μέση τιμή 380 κόρους. Το 85% των πλοίων έχουν χωρητικότητα κάτω από 600 κόρους. Η μέση χωρητικότητα των πλοίων νέας τεχνολογίας (υδροπτέρυγα και Catamaran) είναι περί τους 150 κόρους.  
 (β) Η κατανομή της ηλικίας του στόλου είναι παρόμοια με αυτή των πλοίων άνω των 1000 GRT. Η μέση ηλικία είναι πάλι περίπου 25 έτη, αλλά 32 πλοία είναι άνω των 35 ετών και 11 πλοία είναι άνω των 50 ετών.

(γ) Η κατανομή της ηλικίας των πλοίων νέας τεχνολογίας είναι κάπως ευνοϊκότερη, με μέσο όρο τα 15 έτη, και μεγίστη ηλικία τα 23. Ο μέσος όρος αυτός αφορά κυρίως τα υδροπτέρυγα, ενώ τα catamaran είναι σχεδόν καινούργια. Αυτό σημαίνει ότι η κύρια αιτία της γήρανσης του στόλου των μικρομεσαίων επιβατηγών είναι η μεγάλη ηλικία των υπολοίπων πλοίων (πορθμείων, μικρών οχηματαγωγών και συμβατικών επιβατηγών)<sup>15</sup>.

### **4.3 Το δίκτυο των ελληνικών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών**

Το Δίκτυο των ελληνικών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών είναι σχεδιασμένο εδώ και χρόνια με βάση μια στατική και γραμμική αντίληψη. Παρότι υπήρξαν προτάσεις για ανασχεδιασμό του δικτύου, ποτέ μέχρι σήμερα δεν είχαμε μια σοβαρή προσπάθεια από την πλευρά της πολιτείας αλλά και των ακτοπλόων για έναν στρατηγικό και μακροπρόθεσμο σχεδιασμό. Έναν σχεδιασμό που θα παίρνει υπόψη του βασικές παραμέτρους βελτίωσης των δρομολογίων όπως, τις συγκεκριμένες ανάγκες των

<sup>15</sup> [http://www.inout.gr/showthread.php?t=12118\(07/01/2010\)](http://www.inout.gr/showthread.php?t=12118(07/01/2010))

νησιών για σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα και μεταξύ τους, την ετήσια ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών κάθε προορισμού, την βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών (χρόνος ταξιδιού, υπηρεσίες, πλοίου, συχνότητα αναχώρησης κ.ά.) και μια σειρά άλλους παράγοντες. Και με βάση αυτά τα θέματα να σχεδιάσουμε το μέλλον των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Πόσα και τι τύπου πλοία χρειαζόμαστε, τι τύπου συνδέσεις θα εξυπηρετούν τα διάφορα νησιά, τι αλλαγές και επενδύσεις χρειάζονται να γίνουν στα λιμάνια, ποιες εναλλακτικές λύσεις έχουμε σε συνθήκες αβεβαιότητας. Είναι κάποια από τα θέματα που δεν έχουν δοθεί ολοκληρωμένες απαντήσεις μέχρι σήμερα. Ασφαλώς το θεσμικό πλαίσιο για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές με τις δεκάδες προϋποθέσεις και περιορισμούς που όριζε και ορίζει ακόμη και σήμερα, δεν βοήθησε στην ανάπτυξη παρόμοιου προβληματισμού<sup>16</sup>.

#### **4.4 Το θεσμικό πλαίσιο της ελληνικής ακτοπλοΐας**

Το θεσμικό πλαίσιο της Ελληνικής ακτοπλοΐας είναι ο κατ'εξοχήν καθοριστικός παράγων που επηρεάζει την λειτουργία του συστήματος. Δεδομένου του πολύχρωμου μωσαικού που χαρακτηρίζει το νομικό σύστημα της χώρας, μια απόπειρα ενδελεχούς εξέτασης όλων των πηγών δικαίου (Προεδρικά διατάγματα, Βασιλικά διατάγματα, Νομοθετικά διατάγματα, Νόμοι, Αναγκαστικοί νόμοι, Πράξεις του Υπουργικού Συμβουλίου, Υπουργικές αποφάσεις, κλπ.) αποτελεί πραγματικά γιγαντιαίο (και ίσως μάταιο) έργο, καθόσον αφορά την αναζήτηση όλων των σχετικών και ακόμη ενεργών νομικών πράξεων από της εποχής του μεσοπολέμου μέχρι σήμερα. Επίσης, πέραν των παραπάνω νομοθετημάτων, η Ελλάδα, ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεσμεύεται από τις διατάξεις των επίσημων Κανονισμών που εκδίδονται από το Συμβούλιο των Υπουργών της ΕΕ.

Η μελέτη του ΕΜΠ κατόρθωσε να συμπυκνώσει δεκάδες τόμων σχετικής νομοθεσίας σε περίπου 30 σελίδες, παρουσιάζοντας κατά κρίσιν, τις πιο σημαντικές

<sup>16</sup> [http://kostasxainas.blogspot.com/2009/10/blog-post\\_13.html\(06/01/2010\)](http://kostasxainas.blogspot.com/2009/10/blog-post_13.html(06/01/2010))

διατάξεις. Εδώ θα επιχειρήσουμε μια περαιτέρω συμπύκνωση σε μερικές παραγράφους (με ο,τι αυτό συνεπάγεται), δίνοντας έτσι μόνο μια γεύση του θεσμικού πλαισίου, αλλά σχολιάζοντας επίσης μερικά σημαντικά σημεία. Προνόμιο ακτοπλοΐας (cabotage). Το άρθρο 11 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) [Ν.Δ. 187/3-10-73, ΦΕΚ Α' 261] ορίζει έμμεσα ως "ακτοπλοΐα" την μεταξύ Ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων. Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, η ακτοπλοΐα αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμα των υπό ελληνική σημαία πλοίων. Ελληνική σημαία φέρουν τα εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια πλοία, απαραίτητη δε προϋπόθεση για την εγγραφή είναι η αναγνώριση τους ως ελληνικών. όριο ηλικίας.

Στο άρθρο 3 του Π.Δ. 364/21-7-88 ορίζεται ότι: "Για να αναγνωρισθεί ελληνικό πλοίο ως "επιβατηγό" πρέπει να είναι ηλικίας όχι μεγαλύτερης των 20 ετών από την 31η Δεκεμβρίου του έτους καθέλκυσης μέχρι της νηολόγησής του ως επιβατηγού στα Ελληνικά νηολόγια. Η απαίτηση αυτή δεν έχει εφαρμογή σε επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν μέχρι 49 επιβάτες, και σε επαγγελματικά τουριστικά πλοία ξύλινης κατασκευής ανεξάρτητα από αριθμό επιβατών".

Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 2, το διάταγμα αυτό δεν εφαρμόζεται στα τουριστικά πλοία αναψυχής, ανεξάρτητα από τον αριθμό επιβατών που παραλαμβάνουν. Εξ άλλου, το άρθρο 9 του αυτού διατάγματος εισήγαγε την εξής μεταβατική διάταξη: "Ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία για τα οποία μέχρι 31.3.1988 υποβλήθηκε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εγγράφως εκδήλωση ενδιαφέροντος για την ύψωση της ελληνικής σημαίας, για να αναγνωρισθούν ως "επιβατηγά" σύμφωνα με το παρόν Π. Δ/γμα, δεν είναι αναγκαίο να πληρούται η απαίτηση της παρ. 1 του άρθρου 3 αυτού του Π. Δ/τος" [το όριο δηλαδή των 20 ετών]. Παρόμοια "μεταβατική διάταξη" περιείχε και το Π.Δ. 276/19-8-86 (ΦΕΚ Α' 124), το οποίο σημαίνει ότι κατά καιρούς η νομοθεσία έχει ουσιαστικά επιτρέψει την καταστράτηγηση του ορίου των 20 ετών.

Εκτός από το όριο εισόδου επιβατηγών πλοίων, η ελληνική νομοθεσία προβλέπει και όριο εξόδου. Το άρθρο 164 του ΚΑΝΔ ορίζει: "Ελληνικά επιβατηγά πλοία απομακρύνονται υποχρεωτικώς εκ της εξυπηρετήσεως των κατά την έννοιαν της παρ. 1 του άρθρου 11 του παρόντος συγκοινωνιών [ακτοπλοίας] επί τη συμπληρώσει ηλικίας 35 ετών από του έτους της καθελκύσεώς των. Ως αφετηρία υπολογισμού του ανωτέρου ορίου λαμβάνεται η 31η Δεκεμβρίου του έτους της καθελκύσεως".

Ευρωπαϊκή νομοθεσία. Ο πλήρης τίτλος του Κανονισμού για το cabotage είναι "Κανονισμός Αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές - cabotage)" και έχει ημερομηνία 7/12/1992. Δύο σημεία στο εισαγωγικό σημείωμα του Κανονισμού είναι ιδιαίτερης σημασίας για την Ελληνική ακτοπλοΐα. Και τα δύο είναι αποτέλεσμα των πιέσεων που ασκήθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και καλύπτονται πλήρως αντίστοιχα άρθρα στο κύριο μέρος του Κανονισμού. Το πρώτο αναφέρεται στην εφαρμογή του Κανονισμού, η οποία "... πρέπει να είναι σταδιακή και όχι κατ'ανάγκην ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες". Το δεύτερο αναφέρει ότι: "η παροχή δημοσίων υπηρεσιών που συνεπάγονται ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις για τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες μπορεί να δικαιολογηθεί προκειμένου να διασφαλισθεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά"<sup>17</sup>.

Το Άρθρο 1 του Κανονισμού θεσπίζει ελευθερία παροχής υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών εντός κράτους-μέλους για όλα τα πλοία που είναι νηολογημένα σε κάποιο κράτος-μέλος και φέρουν τη σημαία του, περιλαμβανομένων και των πλοίων των νηολογημένων στο Κοινοτικό νηολόγιο EUROS, από την 1η Ιανουαρίου 1993. Το Άρθρο 6, όμως, προβλέπει προσωρινές εξαιρέσεις από την εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού για μερικές χώρες. Για λόγους κοινωνικο-οικονομικής συνοχής, οι εξαιρέσεις για την Ελλάδα έχουν ως εξής:

<sup>17</sup> [http://www.inout.gr/showthread.php?t=12118\(07/01/2010\)](http://www.inout.gr/showthread.php?t=12118(07/01/2010))

- για υπηρεσίες κρουαζιερών, έως την 1η Ιανουαρίου 1995,
- για την μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό), έως την 1η Ιανουαρίου 1997,
- για τακτικές γραμμές επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων, έως την 1η Ιανουαρίου 1999,
- για την ακτοπλοΐα που αφορά νησιά, και υπηρεσίες με πλοία κάτω των 650 GRT, έως την 1η Ιανουαρίου 2004.

Το Άρθρο 4 ορίζει ότι ένα κράτος-μέλος "μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά, καθώς και μεταξύ τους". Τέτοιες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να συνάπτονται κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας.

Ο Κανονισμός είναι ήδη σε ισχύ σε άλλες χώρες της ΕΕ. Ε/Γ-Ο/Γ των Γραμμών Στρίντζη (με Ελληνική σημαία) υπηρετεί, και μάλιστα με επιτυχία, τη γραμμή Swansea- Cork στην Ιρλανδική θάλασσα. Στην Ελλάδα, η ισχύουσα σήμερα νομοθεσία είναι σαφώς μη συμβατή με τον Κανονισμό, αρα θα πρέπει να αλλάξει. Το Άρθρο 4 του Κανονισμού στην ολότητά του παρέχει κάθε δυνατή προστασία για την διατήρηση της Κυβερνητικής πολιτικής που εξασφαλίζει την παροχή θαλασσιών υπηρεσιών στα νησιά καθ'όλη την διάρκεια του έτους για λόγους εδαφικής ακεραιότητας και κοινωνικής δικαιοσύνης.

#### **4.5 Δυσλειτουργίες και προβλήματα της Ελληνικής Ακτοπλοΐας**

Στην τελευταία ενότητα του άρθρου αυτού θα επιχειρήσουμε να συνοψίσουμε τις δυσλειτουργίες του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος. Οι δυσλειτουργίες αυτές αποτελούν εμπόδια για μια αποδοτικότερη λειτουργία του συστήματος και θα πρέπει

να εξαλειφθούν (ή έστω να περιορισθούν) για να μπορέσει το σύστημα να λειτουργήσει περισσότερο αποδοτικά.

1) Στόλος. Από διάφορους πλοιοκτήτες Ε/Γ-Ο/Γ, και παρά την εξαιρετικά ευνοϊκή φορολογική νομοθεσία, ως κύρια αιτία της γήρανσης του στόλου προβάλλεται ο από το κράτος καθορισμός των ναύλων, και μάλιστα σε επίπεδα που ουσιαστικά αποκλείουν κάθε δυνατότητα επένδυσης σε νεότερα σκάφη. Έτσι, ως μόνη λύση επιβίωσης παρουσιάζεται η λύση της μετασκευής. Εν όψει του 2004, πολλοί πλοιοκτήτες πιέζουν το ΥΕΝ για σταδιακή απελευθέρωση των ναύλων. Δεν είναι καθόλου προφανές εάν μια τέτοια απελευθέρωση θα οδηγήσει, από μόνη της, τους πλοιοκτήτες σε μια μαζική αγορά νέων πλοίων (όπως σαφώς δεν την οδήγησαν μέχρι τώρα προς τα εκεί τα αφορολόγητα κέρδη του κλάδου). Πάντως, είναι προφανές ότι η μεγάλη ηλικία του στόλου θα αποτελέσει πρόβλημα για τα Ελληνικά σκάφη σε περίπτωση διείσδυσης ξένων σκαφών νεωτέρας ηλικίας όταν η αγορά απελευθερωθεί. Η είσοδος ακτοπλοϊκών εταιρειών στο Χρηματιστήριο αποτελεί ένδειξη ότι οι πλοιοκτήτες έχουν αντιληφθεί το πρόβλημα και αναζητούν με τον τρόπο αυτό κεφάλαια για την ανανέωση του στόλου.

2) Λιμενική υποδομή. Η παρούσα λιμενική υποδομή του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος έχει άμεση ανάγκη αναβάθμισης. Υπάρχουν σημαντικές ανεπάρκειες, κυρίως από πλευράς διεκπεραίωσης της συνεχώς αυξανόμενης κίνησης, αλλά και από πλευράς της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών στους επιβάτες και τα οχήματα που διακινούνται μέσω των λιμανιών αυτών. Οι ανεπάρκειες αυτές επικεντρώνονται σε τομείς όπως κακή πρόσβαση και σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα στις αποβάθρες και την γύρω περιοχή του λιμανιού, αδυναμία εξυπηρέτησης δύο (ή περισσότερων) ταυτόχρονων αφίξεων πλοίων σε πολλά νησιά, και κακές υπηρεσίες διασύνδεσης με άλλα μεταφορικά μέσα (λεωφορεία, ηλεκτρικός, ταξί), ιδίως κατά την διάρκεια της νύχτας. Σε πολλά λιμάνια είναι ουσιαστικά αδύνατο ακόμα και να τηλεφωνήσει κανείς, ιδίως αν το πλοίο φτάνει αργά το βράδυ ή τις μεταμεσονύχτιες πρωινές ώρες. Τα περισσότερα λιμάνια παρουσιάζουν εικόνα ερήμωσης σε τέτοιες περιπτώσεις.

3) Δομή δικτύου. Η ακτινωτή διάταξη του ακτοπλοϊκού δικτύου (με κέντρο τον Πειραιά) είναι αρνητικός παράγοντας της άρτιας διασύνδεσης των νησιών μεταξύ τους. Παρ'όλες τις μεγάλες αλλαγές που έχουν συντελεσθεί τα τελευταία 20-30 χρόνια από πλευράς μεγέθους και τεχνολογίας πλοίων, η δομή του δικτύου είναι ουσιαστικά η ίδια όπως και τότε. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι το ακτοπλοϊκό δίκτυο προπολεμικά ήταν λιγότερο ακτινωτό από τον Πειραιά από ότι είναι σήμερα, καθόσον τα νησιά των Κυκλάδων ήταν περισσότερο συνδεδεμένα με το διοικητικό τους κέντρο (Σύρος) από ότι είναι τώρα. Με τον απόλυτο έλεγχο της δομής του δικτύου από το ΥΕΝ είναι σαφές ότι το ΥΕΝ θα μπορούσε, τουλάχιστον θεωρητικά, να καταστρώσει τη δομή αυτή κατά βέλτιστο τρόπο, σύμφωνα με κάποια σφαιρικά κριτήρια εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού. Από όσα είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε, αυτό δεν συμβαίνει. Με την επικείμενη απελευθέρωση της αγοράς η ανάγκη μιας τέτοιας "εκ των άνω" κατάστρωσης καθίσταται περισσότερο επιτακτική, καθόσον ελλείψει αυτής υπάρχει ο κίνδυνος μερικές από τις υπάρχουσες γραμμές να συρρικνωθούν εντελώς ως μη συμφέρουσες. Ο Κανονισμός της ΕΕ για το cabotage (αρθρο 4) παρέχει σαφώς στο ΥΕΝ μια τέτοια δυνατότητα, με τις γραμμές "δημοσίων υπηρεσιών"<sup>18</sup>.

4) Ποιότητα υπηρεσιών. Δυστυχώς, η γνώμη του κυριότερου πελάτη του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος, του επιβάτη που ταξιδεύει με ή χωρίς το αυτοκίνητό του, λίγο η ουδόλως λαμβάνεται υπ'όψη. Σαν αποτέλεσμα, και δεδομένης της ολιγοπωλιακής κατάστασης που επικρατεί στην αγορά, ο πελάτης αυτός είναι ουσιαστικά δέσμιος να γευθεί το συχνά κακόγευστο έδεσμα που του σερβίρεται. Σαν παράδειγμα, είναι αδιανόητο το γεγονός ότι είναι ακόμη αδύνατο να αγοράσει κάποιος εισιτήριο με επιστροφή για τον ίδιο ή το αυτοκίνητό του ή να κάνει κράτηση θέσεων για κάποια μελλοντική ημερομηνία. Το γεγονός αυτό δεν οφείλεται σε ανεπάρκεια του θεσμικού πλαισίου, αλλά στην απροθυμία πλοιοκτητών και πρακτόρων να παράσχουν αυτή τη στοιχειώδη υπηρεσία στον ταξιδιώτη. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση της ταλαιπωρίας των όσων ταξιδεύουν, ιδίως σε περιόδους αιχμής. Εκτός από τα

<sup>18</sup> [http://www.inout.gr/showthread.php?t=12118\(07/01/2010\)](http://www.inout.gr/showthread.php?t=12118(07/01/2010))



προφανή οφέλη στον ταξιδιώτη, είναι σαφές ότι ένα τέτοιο σύστημα θα έθετε επίσης τέρμα στην έκδοση υπεράριθμων εισιτηρίων (φαινόμενο που μαστίζει την ακτοπλοΐα το καλοκαίρι) και σε όλους τους κινδύνους που αυτό συνεπάγεται. Είναι ενθαρρυντικό ότι έχουν αρχίσει συζητήσεις για δημιουργία συστήματος έκδοσης εισιτηρίων στα πρότυπα των αεροπορικών εταιριών. Οι εταιρείες που θα προσφέρουν τέτοιες υπηρεσίες θα αποκτήσουν σαφές συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων

#### **4.6 Cabotage**

Το ακτοπλοϊκό είναι ένα θέμα που μας απασχολεί έντονα τις ημέρες του καλοκαιριού, για να ξεχαστεί κάθε Σεπτέμβριο. Το πρόβλημα όμως βασανίζει τη νησιωτική Ελλάδα και βέβαια επηρεάζει τον τουρισμό αλλά και συμμετέχει στην ακρίβεια που πολλοί διαπιστώνουν να πλήττει τα νησιά μας.

Σήμερα το καθεστώς στην ακτοπλοΐα διέπεται από τον Ν. 2932/2001 ο οποίος δεν είναι συμβατός με το καθεστώς που επιβάλλει ο ευρωπαϊκός κανονισμός 3577/1992 και από τον οποίο η χώρα είχε ζητήσει και λάβει εξαίρεση έως το 2004, το γνωστό και ως Cabotage.

Η δρομολόγηση πλοίων στο Αιγαίο, βάσει του Ν. 2932/2001 είναι ελεύθερη, αλλά υπό προϋποθέσεις. Πέρα από τα πολύ σωστά που ορίζονται για την ασφάλεια του πλοίου, πρέπει να είναι αδιάλειπτα δρομολογημένο για δέκα μήνες το χρόνο, σε προκαθορισμένα από το υπουργείο δρομολόγια, με ορισμένη οργανική σύνθεση πληρώματος, και ελεγχόμενο ναύλο των επιβατών της οικονομικής θέσης. Επιβάλλεται δηλαδή απόλυτος έλεγχος του κράτους και το μόνο που ουσιαστικά άλλαξε είναι ότι δε χρειάζεται η έγκριση του Υπουργού Ναυτιλίας για τη δρομολόγηση του πλοίου. Σε περίπτωση που δεν καλυφθούν όλες οι ανάγκες των νησιών για πλοία, τότε το υπουργείο είτε παραχωρεί γραμμές με σχέση αποκλειστικής εξυπηρέτησης είτε διενεργεί μειοδοτικό διαγωνισμό για τη δρομολόγηση πλοίων σε αυτά.

Ο Ν. 2932 από την εφαρμογή του έχει δημιουργήσει στρεβλώσεις οι οποίες σήμερα εμφανίζονται ως κορυφαία προβλήματα. Μια σειρά από νησιά έχουν στερηθεί την ελεύθερη πρόσβαση καραβιών σε αυτά και έχουν υπαχθεί είτε σε καθεστώς αποκλειστικής εξυπηρέτησης είτε εξυπηρετούνται από επιδοτούμενα δρομολόγια. Είναι χαρακτηριστικό ότι από την πρώτη χρονιά της εφαρμογής του νέου συστήματος το κόστος των επιδοτήσεων ανήλθε από 10 εκατ. ευρώ σε 36 εκατ. ευρώ περίπου. Σύμφωνα με το Ν. 2932/01, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες όφειλαν ως τις 31/1/2002 να εκδηλώσουν ενδιαφέρον και να γνωστοποιήσουν σε ποιες ακτοποϊκές γραμμές σύνδεσης με τα νησιά με τα νησιά μας επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν με τα πλοία τους.

Όταν έληξε αυτή η προθεσμία όλοι ότι οι πλοιοκτήτες, αφού δεν έλαβαν τις επιδοτήσεις που ζητούσαν, δεν προσέφεραν ακτοποϊκή σύνδεση σε 26 νησιά του Αιγαίου των οποίων την ακτοποϊκή σύνδεση με την Αττική θεώρησαν ασύμφορη. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται μεγάλα και πολυπληθή νησιά όπως η Πάτμος, η Λέρος, η Κάλυμνος, η Κάρπαθος, η Αμοργός, η Λήμνος κ.λ.π. Ο λόγος αυτής της εγκατάλειψης είναι ότι οι εφοπλιστές, αξιοποιώντας σχετική διάταξη του Ν. 2932/01, διεκδικούν προκειμένου να εκτελέσουν ακτοποϊκό έργο σε αυτές τις γραμμές, ειδική επιδότηση από τον επίνευλο 3% επί των εισιτηρίων που έχει θεσπίσει με τον ίδιο νόμο το Υπουργείο Ναυτιλίας<sup>19</sup>.

Είναι άμεση ανάγκη η αλλαγή του θεσμικού πλαισίου, χρειάζεται η πλήρη απελευθέρωση των ακτοποϊκών συγκοινωνιών, η οποία ίσως προκαλέσει κάποια αναστάτωση στην αρχή αλλά θα φέρει σημαντικά οφέλη στον καταναλωτή σε μικρό χρόνο. Επιπλέον η απελευθέρωση πρέπει να συνοδευτεί και από τις εξής ενέργειες:

- Ελάφρυνση από επιβαρύνσεις του ακτοποϊκού εισιτηρίου. Σήμερα το εισιτήριο επιβαρύνεται με περίπου 32% φόρους και κρατήσεις. Ο επίνευλος 3% για τη χρηματοδότηση των άγονων γραμμών είναι απαράδεκτος καθώς επιβαρύνει επιπλέον τους νησιώτες, όπως βέβαια ακατανόητες είναι και οι κρατήσεις υπέρ αχθοφόρων και λεμβούχων που σήμερα δεν υπάρχουν.

<sup>19</sup> [http://www.ship.gr/news/var5.htm\(11/11/2009\)](http://www.ship.gr/news/var5.htm(11/11/2009))

- Επιβολή ποιοτικών κριτηρίων στα πλοία τα οποία επιδοτούνται. Δεν μπορεί ένα σύγχρονο ταχύτατο πλοίο να συγκρίνεται με πλοία που βρίσκονται στο τέλος του βίου τους και συχνά υποφέρουν από βλάβες ενώ δεν τηρούν και τους κανόνες υγιεινής. Επίσης οι συμβάσεις αποκλειστικής εξυπηρέτησης ή επιδότησης θα πρέπει να είναι πενταετείς και όχι ετήσιες ώστε να μπορούν να δημιουργηθούν εταιρείες τοπικών συμφερόντων, ενδεχομένως με τη συμμετοχή της τοπικής αυτοδιοίκησης, για την κάλυψη αναγκών μικρότερων νησιών.
- Τη δημιουργία σταθμών επιβατών σε ορισμένα λιμάνια του Αιγαίου ώστε να λειτουργήσουν ως σταθμοί μετεπιβίβασης, όπως π.χ. αυτά της Σύρου, της Νάξου, της Ρόδου και της Κω, στα οποία οι επιβάτες θα φθάνουν γρήγορα με σύγχρονα πλοία και από εκεί θα προωθούνται στα μικρότερα νησιά με συχνά δρομολόγια. Με την παρούσα κατάσταση των ελληνικών λιμανιών κάτι τέτοιο δείχνει αδύνατο.
- Οφείλουμε να αναπτύξουμε, ακόμη και με επιδότηση, την ενδονησιωτική επικοινωνία. Δεν μπορεί σήμερα ο κάτοικος των Δυτικών Κυκλάδων για να πάει στη Σύρο, που είναι το διοικητικό κέντρο του Νομού, να χρειάζεται να φτάσει πρώτα στον Πειραιά.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### Κ Ρ Ο Υ Α Ζ Ι Ε Ρ Ε Σ

#### 5.1 Η πορεία της Κρουαζιέρας μέσα στο χρόνο



Η θαλάσσια περιήγηση δεν αποτελεί φαινόμενο της σύγχρονης εποχής. Είναι ιστορικά αποδεδειγμένο ότι από την αρχαιότητα υπήρχαν πλοία τα οποία χρησιμοποιούνταν για ψυχαγωγικούς λόγους. Το πιο γνωστό από αυτά ήταν το περίφημο «Συρακουσία» που

κατασκευάστηκε για τον Ιέρωνα (268 – 214 π. Χ.) τον τύραννο των Συρακουσών. Το πλοίο φέρεται ότι σχεδιάστηκε από τον Κορίνθιο Αρχία υπό τις οδηγίες του Αρχιμήδη και ναυπηγήθηκε από τον Φιλέα. Στη συνέχεια ο Ιέρωνας δώρισε το πλοίο στον Πτολεμαίο της Αιγύπτου ο οποίος το μετονόμασε σε «Αλεξανδρίδα». Το πλοίο ήταν πολυτελέστατο. Διέθετε 30 δωμάτια, ναό της Αφροδίτης, βιβλιοθήκη με αναγνωστήριο και κήπο.

Η ιδέα της κρουαζιεροπλοΐα, δηλαδή να ταξιδεύει κάποιος με πλοίο για αναψυχή και όχι για συγκοινωνιακούς λόγους, αποδίδεται στον Arthur Anderson, έναν από τους ιδρυτές της εταιρείας Peninsular and Oriental Steam Navigation Company που έγινε γνωστή στο χώρο της ναυτιλίας ως P & O. Το 1835 ο Anderson πρότεινε μια κρουαζιέρα από την Αγγλία προς τα νησιά Φερόες και στις ακτές της Ισπανίας με σκοπό την απόλαυση του ήλιου στη διάρκεια των χειμερινών μηνών. Το 1844 η P&O επέκτεινε τις κρουαζιέρες στη Μεσόγειο θάλασσα. Στις επόμενες δεκαετίες οι κρουαζιέρες πραγματοποιούνταν και σε άλλες θαλάσσιες περιοχές<sup>20</sup>.

Στη δεκαετία του 1860 επεκτάθηκε η ναύλωση και η διαχείριση των πλοίων για

<sup>20</sup> Μοίρα Π., Μυλωνόπουλος Δ. ε-Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας, *Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία. Κοινωνιολογική προσέγγιση*, σελ 28

κρουαζιέρα. Το κύριο χαρακτηριστικό της ήταν η πολύμηνη διάρκεια και το υψηλό οικονομικό επίπεδο της πελατείας τους. Οι ταξιδιώτες διέθεταν άφθονο χρόνο και πλούτο και ταξίδευαν κυρίως για λόγους υγείας και όχι τόσο για να επισκεφθούν τα λιμάνια. Η κρουαζιέρα συνίστατο κυρίως στην απόλαυση του ταξιδιού και όχι τόσο στη γνωριμία των τόπων προσέγγισης του πλοίου. Έτσι το έτος 1868 το ατμόπλοιο «Quaker City», με χωρητικότητα 1.900 κ.ο.χ. πραγματοποίησε την πρώτη κρουαζιέρα από τις Η.Π.Α. στη Μεσόγειο θάλασσα. Το 1881 το ατμόπλοιο «Ceylon» της P&O πουλήθηκε στην Oceanic Yachting Company η οποία το μετέτρεψε σε πλοίο αναψυχής<sup>12</sup>. Το πλοίο χωρητικότητας 2.376 κ.ο.χ. έκανε το γύρο του κόσμου. Η εταιρεία Orient Line of London σε συνεργασία με την εταιρεία Pacific Steam Navigation Co καθιέρωσαν τα πρώτα προγράμματα κρουαζιέρας προς τα φιόρδ της Νορβηγίας το 1889 και προς τη Μεσόγειο θάλασσα το 1893.

Πολλές φορές λόγω της εποχικότητας και λόγω της έλλειψης πελατείας τα επιβατηγά πλοία λειτουργούσαν ως κρουαζιερόπλοια. Έτσι, ο Albert Ballin<sup>13</sup> που διηύθυνε την επιβατική γραμμή που συνέδεε το Αμβούργο με την Αμερική για να αντιμετωπίσει την απραξία των πλοίων στη διατλαντική αυτή γραμμή λόγω έλλειψης επιβατών, έστειλε το πλοίο «Augusta Victoria» (κατασκευής 1889, χωρητικότητας 7.661 κ.ο.χ.) σε κρουαζιέρα στη Μεσόγειο θάλασσα κατά τη διάρκεια του χειμώνα του έτους 1891. Το 1895 το «Lusitania» (3.877 κ.ο.χ.) πραγματοποίησε μια πολυτελή κρουαζιέρα 60 ημερών προς τις Δυτικές Ινδίες, τη Μαδέρα, την Τενερίφη και τις Αζόρες.

Μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, αυξήθηκε ο αριθμός των πλοίων που χρησιμοποιούνταν στην κρουαζιεροπλοΐα λόγω της αλλαγής της μεταναστευτικής πολιτικής των Η.Π.Α. Η χώρα αυτή έθεσε αυστηρούς περιορισμούς για την είσοδο μεταναστών στην επικράτειά της<sup>14</sup>. Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής ήταν η αλλαγή της χρήσης των επιβατηγών πλοίων, τα οποία προκειμένου να παραμείνουν ενεργά και να αντιμετωπίσουν την έλλειψη επιβατών χρησιμοποιήθηκαν ως κρουαζιερόπλοια.

Στη δεκαετία του 1930 οι καμπίνες στα πλοία αναψυχής αποκτούν ιδιαίτερους χώρους υγιεινής. Το 1933 κατασκευάσθηκε το πλοίο «Monarch of Bermuda» με ιδιαίτερους χώρους υγιεινής σε όλες τις καμπίνες. Τη δεκαετία αυτή το πλέον γνωστό κρουαζιερόπλοιο υπήρξε το «Arandora Star» της Blue Star Lines. Το πλοίο αυτό ένα από τα πέντε αδελφά πλοία της εταιρείας που παρείχαν υπηρεσίες στους επιβάτες και στο εμπόριο στη γραμμή Λονδίνο-Νότια Αμερική, μετατράπηκε από επιβατηγό και εμπορικό πλοίο με χωρητικότητα 12.898 κ.ο.χ. και ικανό να εξυπηρετεί 164 επιβάτες σε κρουαζιερόπλοιο, με χωρητικότητα 15.501 κ.ο.χ. και ικανό να εξυπηρετεί 400 τουρίστες. Το «Arandora Star» είχε μια επιτυχημένη σταδιοδρομία ως κρουαζιερόπλοιο. Ήταν γνωστό ως Chocolate Box που μετέφερε τους πλούσιους και τους διάσημους. Η τελευταία του κρουαζιέρα έγινε το 1939 και κατά τη δεκαετή δράση του πραγματοποίησε 120 ταξίδια (ένα στη Βαλτική, ένα στον Ινδικό ωκεανό, 6 στις δυτικές Ινδίες, 12 στα Κανάρια νησιά, 56 στη Μεσόγειο και 44 στα Νορβηγικά φιόρδ). Βυθίσθηκε στη διάρκεια του πολέμου το 1940. Τα κρουαζιερόπλοια της περιόδου από το 1860 έως το 1960 δεν διέφεραν σημαντικά από τα επιβατηγά πλοία, ως προς την κατασκευή και ως προς την παροχή υπηρεσιών.

Η νέα εποχή της κρουαζιέρας αρχίζει στη δεκαετία του 1960 όταν το πλοίο ως μέσο μεταφοράς επιβατών μεταξύ Αμερικής και Ευρώπης αντικαθίσταται από το αεροπλάνο. Οι πλοιοκτήτες προκειμένου να αξιοποιήσουν οικονομικά τα επιβατηγά πλοία, προβαίνουν στη μετασκευή τους σε κρουαζιερόπλοια. Στην προσπάθειά τους αυτή αντιμετώπισαν προβλήματα καθώς τα πλοία δεν διέθεταν αερισμό, ανοικτούς χώρους και άλλες ευκολίες για την εξυπηρέτηση των τουριστών. Ο κλιματισμός δεν υπήρχε στα πλοία μέχρι τη δεκαετία του 1950. Χαρακτηριστικό κρουαζιερόπλοιο αυτής της εποχής είναι το «Mardi Gras» πρώην «Empress of Canada», ναυπηγημένο το 1961, που είναι το πρώτο πλοίο της εταιρείας Carnival Cruise Lines. Το πλοίο μετέφερε 906 επιβάτες και έπλεε με ταχύτητα 21 κόμβους. Στην αρχή παρείχε επταήμερη κρουαζιέρα αλλά αργότερα παρείχε τριήμερη και τετραήμερη κρουαζιέρα στις Μπαχάμες με αφετήριο λιμάνι το Canaveral στη Φλόριδα.

Τα κρουαζιερόπλοια «πρώτης γενιάς» (1960-1980) ήσαν μικρότερα από τους απογόνους τους και μετέφεραν λιγότερους από χίλιους επιβάτες. Η κατασκευή τους στηρίχθηκε στα επιβατηγά πλοία της δεκαετίας του 1960 με μια μικρή αύξηση στους χώρους ενδιαίτησης των επιβατών.

Στη δεκαετία του 1970 το κρουαζιερόπλοιο άρχισε να λειτουργεί αμιγώς ως χώρος παροχής υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα με πεδίο δράσης την Καραϊβική και με πελατεία προερχόμενη από τη Β. Αμερική. Τα κρουαζιερόπλοια σχεδιάστηκαν με ανοικτούς χώρους-καταστρώματα για να υποδεχθούν αθλητικές δραστηριότητες π.χ. πισίνες, τένις κ.λπ.. Σκανδιναβικές και Ευρωπαϊκές εταιρείες ασχολήθηκαν με την εξερεύνηση της αγοράς της Καραϊβικής. Εταιρείες όπως η Norwegian Caribbean, Royal Caribbean, Royal Viking, Holland America, Carnival Cruises και Princess Cruises άρχισαν να δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Τη διαχείριση των περισσότερων κρουαζιερόπλοιων «πρώτης γενιάς» ανέλαβαν επιχειρηματίες, νέοι στην τουριστική βιομηχανία. Εξαιρεση σ' αυτό τον κανόνα αποτέλεσαν οι εταιρείες P & O, Cunard και Chandris Lines.

Το κρουαζιερόπλοιο βρέθηκε στο επίκεντρο του τουριστικού ενδιαφέροντος στις αρχές της δεκαετίας του 1980 οπότε και άρχισαν να κατασκευάζονται νέα πλοία ειδικά σχεδιασμένα για κρουαζιέρες. Σ' αυτό βοήθησαν οι «επιθετικές» διαφημιστικές εκστρατείες αλλά και τα προγράμματα και οι τηλεοπτικές ταινίες, όπως το γνωστό «Πλοίο της αγάπης» (Love Boat), που άρχισαν να προβάλλονται και να διαμορφώνουν μια ελκυστικότερη εικόνα για τις κρουαζιέρες. Αυτή η αύξηση της ζήτησης για κρουαζιέρες ενθάρρυνε τις εταιρείες να ναυπηγήσουν πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας. Τα πλοία αυτά ανήκουν στη «δεύτερη γενιά» κρουαζιερόπλοιων. Για τα πλοία της «δεύτερης γενιάς» υιοθετήθηκε από την εταιρεία Holland America η ονομασία Ocean Liners<sup>23</sup>. Χαρακτηριστικό πλοίο αυτής της γενιάς είναι το «Tropicale<sup>24</sup>» που ναυπηγήθηκε στη Δανία το 1981 για λογαριασμό της εταιρείας Carnival Cruise Lines, με χωρητικότητα 22.919 κ.ο.χ., ταχύτητα 20 κόμβους, μεταφορική ικανότητα 1.400 επιβατών και πεδίο δραστηριότητας την τουριστική αγορά των Δυτικών Ακτών των Η.Π.Α. και του Μεξικού. Στη «δεύτερη γενιά»

κρουαζιερόπλοιων παρατηρείται έντονη η τάση για την αύξηση του αριθμού των εξωτερικών καμπίνων καθώς περισσότεροι επιβάτες αναζητούν την απόλαυση του φυσικού περιβάλλοντος (ήλιο, θάλασσα θέα, φεγγάρι) καθ' όλη τη διάρκεια της κρουαζιέρας.

Στη δεκαετία του 1990 ναυπηγούνται πλοία με μεταφορική ικανότητα περίπου 2.000 επιβατών. Πρόκειται για τη γενιά των κρουαζιερόπλοιων που χαρακτηρίζονται ως «μεγαθήρια». Χαρακτηριστικά πλοία είναι το «Sovereign of the Seas» της εταιρείας Royal Caribbean, το «Monarch of the Seas» και το «Majesty of the Seas». Τα κρουαζιερόπλοια αυτά πραγματοποιούσαν επταήμερες κρουαζιέρες στην Καραϊβική θάλασσα. Το «Sovereign of the Seas», που χαρακτηρίστηκε «πλωτό εμπορικό κέντρο», συμβολίζει και την αλλαγή στη φιλοσοφία της κρουαζιέρας από απλό ταξίδι αναψυχής σε «αυτάρκη – πλήρη εμπειρία διακοπών».

Στη δεκαετία του 1990 η αγορά της κρουαζιέρας ήταν ένας από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους τομείς της οικονομίας. Ιδιαίτερα παρατηρήθηκε αύξηση της ζήτησης για κρουαζιέρες στο Ηνωμένο Βασίλειο και στην υπόλοιπη Ευρώπη και αργότερα στις περιοχές της Ασίας-Ειρηνικού. Η κρουαζιέρα με ετήσια αύξηση που ανέρχεται στο 8% από το 1988 παρουσίασε σχεδόν διπλάσιο ρυθμό ανάπτυξης απ' ό τι η τουριστική δραστηριότητα στο σύνολό της. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία των CLIA, PSA και GP Wild (Πίνακας 1.) στη δεκαετία του 1990 η Βόρεια Αμερική κάλυπτε το 72% της παγκόσμιας ζήτησης για κρουαζιέρες. Η Ευρωπαϊκή αγορά ήταν στη δεύτερη θέση (20%) ενώ ο υπόλοιπος κόσμος μοιράζεται ένα πολύ μικρό ποσοστό (8%).

Χαρακτηριστικό στοιχείο της αύξησης της ζήτησης για κρουαζιέρες είναι το γεγονός ότι το 2001 οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων ανήλθαν παγκοσμίως στα 10,7 εκατομμύρια. Λόγω όμως των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11/9/2001 έχει μεταβληθεί η μορφή της ζήτησης που έχει περιορισθεί σε κρουαζιέρες στα χωρικά ύδατα των Η.Π.Α. και του Καναδά, το λεγόμενο «homeland cruising». Με τον όρο αυτό χαρακτηρίζεται η κρουαζιέρα στα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους. Παράλληλα έχει περιορισθεί το «flying cruising» δηλαδή η αεροπορική μετάβαση από τον τόπο



κατοικίας στο αφετήριο λιμάνι της κρουαζιέρας καθώς οι αμερικανοί προτιμούν πλέον να οδηγούν προς το αφετήριο λιμάνι.

Το 2004 η βορειοαμερικανική ήπειρος εξακολούθησε να διατηρεί το προβάδισμα στην αγορά κρουαζιέρας, με 8.900.000 επιβάτες. Ακολούθησε το Ηνωμένο Βασίλειο με 1.029.000 επιβάτες ετησίως, η Γερμανία με 551.000 επιβάτες, η Ιταλία με 400.000 επιβάτες, η Ισπανία με 300.000 επιβάτες και η Γαλλία με 222.000 επιβάτες<sup>30</sup>. Η Γερμανία το 2003 σημείωσε μια αύξηση της τάξης του 25% στη ζήτηση της ωκεανοπόρου κρουαζιέρας. Το 2004 η αύξηση έφθασε το 4,3%. Η συνεχόμενη αύξηση οφείλεται στην διεύρυνση της πελατείας της σε μικρότερες ηλικιακές ομάδες, στην ανάπτυξη των διευρωπαϊκών γραμμών κρουαζιέρας και στην επέκταση των γερμανικών εταιρειών κρουαζιέρας στην τοπική αγορά. Η μέση τιμή μιας κρουαζιέρας για τους Γερμανούς ανέρχεται στα 1.190 € η μέση διάρκεια τις 10 ημέρες και η μέση ηλικία των επιβατών τα 48 έτη<sup>31</sup>. Η Ιταλία σημείωσε αύξηση της τάξης του 16%, σημειώνοντας τη μεγαλύτερη αύξηση στην ευρωπαϊκή αγορά, η Γαλλία περιορίστηκε στην 5η θέση καθώς η Ισπανία αύξησε τη ζήτησή της στους 300.000 επιβάτες. Είναι χαρακτηριστικό το στοιχείο ότι η Βαρκελώνη έγινε ένα από τα πιο πολυσύχναστα αφετήρια λιμάνια κρουαζιέρων στην Ευρώπη. Μια άλλη σημαντική εξέλιξη για το 2004 υπήρξε η κατακόρυφη πτώση της κίνησης όσον αφορά την Ελλάδα όπου η ζήτηση έπεσε από τους 42.000 επιβάτες το 2003 στους 14.000 επιβάτες για το 2004.

Το 2004 σημειώθηκε νέα αύξηση στους επιβάτες κρουαζιερόπλοιων που έφθασαν στα 13,4 εκατομμύρια, αύξηση 8,4% σε σχέση με το 2003 (12,2 εκατ.). Εκτιμάται ότι το 2006 οι επιβάτες θα ανέλθουν στα 15 εκατομμύρια επιβάτες, με πρόβλεψη το 2012 να φθάσουν τα 20 εκατομμύρια<sup>32</sup>. Η GP Wild (2001), προβλέπει για το 2010 μια αύξηση στα 20,7 εκατομμύρια.

Παράλληλα με την αύξηση της ζήτησης των επιβατών καταγράφεται και αύξηση της τάσης για ναυπήγηση νέων πλοίων. Το 2004 ναυπηγήθηκαν 11 νέα πλοία με μέση χωρητικότητα 3.000 επιβάτες<sup>33</sup>, ενώ το 2005 παραδόθηκαν 4 νέα πλοία<sup>34</sup>. Τα επόμενα τέσσερα έτη αναμένεται να παραδοθούν 23 νέα πλοία, τα περισσότερα από

τα οποία θα είναι «μεγα-πλοία» με διευρυμένες υπηρεσίες εστίασης και αναψυχής (από προβολή κινηματογραφικών ταινιών μέχρι Buhgee-Jumping)<sup>21</sup>.

## **5.2 Η Κρουαζιέρα ως μέσο αναψυχής**

Σήμερα είναι σαφής, όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα, η τάση για ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιων ολοένα και μεγαλύτερης χωρητικότητας προκειμένου αυτά να παρέχουν υπηρεσίες που υπερβαίνουν τη συμβατική ξενοδοχειακή λειτουργία με σκοπό να καλύψουν όλες τις παροχές ενός υπερπολυτελούς ξενοδοχειακού-τουριστικού συγκροτήματος (π.χ. spa, γήπεδα γκολφ, αίθουσες τέχνης, θέατρα, επιχειρηματικά κέντρα, κινηματογράφοι). Το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο μετατρέπεται σε πλωτό θέρετρο. Για το λόγο αυτό έχουν ναυπηγηθεί κρουαζιερόπλοια μεγάλης χωρητικότητας π.χ. το κρουαζιερόπλοιο «Queen Mary2» που ναυπηγήθηκε το 2004 έχει χωρητικότητα 150.000 κ.ο.χ. και μεταφέρει 3.090 επιβάτες και έχει 1.253 άτομα πλήρωμα.

Η «κρουαζιέρα της πολυθρόνας» και το «κρουαζιερόπλοιο – πλωτός οίκος ευγηρίας» που ήταν τα χαρακτηριστικά της κρουαζιεροπλοΐας των προηγούμενων δεκαετιών μετεξελίσσεται σε «κρουαζιέρα δράσης» και το κρουαζιερόπλοιο σε χώρο πολυδύναμης δραστηριότητας, στοιχεία που χαρακτηρίζουν πλέον την κρουαζιέρα στις αρχές του 21ου αιώνα. Το ερώτημα που διατυπωνόταν συχνά για την κρουαζιέρα των προηγούμενων δεκαετιών «πως θα περάσω το χρόνο μου κλεισμένος στο πλοίο όλη την ημέρα;» αντικαταστάθηκε από το ερώτημα «που θα βρω χρόνο για ανάπαυση;»<sup>22</sup>.

Οι μεγαλύτερες εταιρείες έχουν μπει σ' έναν ασταμάτητο αγώνα δρόμου για το ποια θα δημιουργήσει το πιο μεγάλο και εντυπωσιακό κρουαζιερόπλοιο. Μια «κούρσα» που κάθε τόσο φέρνει καινούργιες πλωτές πολιτείες στις θάλασσες,

<sup>21</sup> Μοίρα Π., Μυλωνόπουλος Δ. e-Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας, *Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία. Κοινωνιολογική προσέγγιση*, σελ 29-32

<sup>22</sup> Μοίρα Π., Μυλωνόπουλος Δ. e-Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας, *Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία. Κοινωνιολογική προσέγγιση*, σελ 33

εξοπλισμένες με κάθε λογής ανέσεις: υπέροχα spa, jacuzzi που ίπτανται πάνω από τη θάλασσα, πίστες αναρρίχησης, τεράστια υδάτινα πάρκα, παγοδρόμια, cigar bars για τους μπον βιβέρ, ακόμα και τεχνητά κύματα για να κάνει κανείς σερφ εν πλω! Παράλληλα, αναπτύσσεται η νέα τάση του «yachting cruise» για πιο πριβέ και πολυτελή ταξίδια και χαμηλού κόστους κρουαζιέρες για νεαρότερους ταξιδιώτες που ενδιαφέρονται λιγότερο για τις ανέσεις του πλοίου και περισσότερο για τους προορισμούς όπου θα καταπλεύσει το πλοίο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 : ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ – ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	2002	2003	2004	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)	2005	ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)
<b>ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ</b>						
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ	7.593.359	8.008.139	7.554.200	-5,7%	7.820.450	3,5%
ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	3.532.414	3.705.130	3.605.074	-2,7%	3.664.313	1,6%
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ (Α)</b>	<b>11.125.773</b>	<b>11.713.269</b>	<b>11.159.274</b>	<b>-4,7%</b>	<b>11.484.763</b>	<b>2,9%</b>
<b>ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ</b>						
ΓΡΑΜΜΗΣ	50.122	46.104	95.195	106,5%	105.929	11,3%
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	152.433	127.777	153.089	19,8%	184.763	20,7%
ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ	469.528	649.548	509.268	-21,6%	635.090	24,7%
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ (Β)</b>	<b>672.083</b>	<b>823.339</b>	<b>757.552</b>	<b>-8,0%</b>	<b>925.782</b>	<b>22,2%</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ (Α)+(Β)</b>	<b>11.797.856</b>	<b>12.536.608</b>	<b>11.916.826</b>	<b>-4,9%</b>	<b>12.410.545</b>	<b>4,1%</b>
<b>ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΡΘΜΕΙΟΥ(Γ)</b>	8.168.496	8.397.292	8.339.053	-0,7%	7.977.880	-4,3%
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ (Α)+(Β)+(Γ)</b>	<b>19.966.352</b>	<b>20.933.900</b>	<b>20.255.789</b>	<b>-3,2%</b>	<b>20.388.425</b>	<b>0,6%</b>

### **5.3 Κατηγορίες Κρουαζιέρας**

Η κρουαζιεροπλοΐα ανάλογα με την υδάτινη περιοχή στην οποία λαμβάνει χώρα η πλεύση του κρουαζιερόπλοιου μπορεί να διακριθεί σε *θαλάσσια, ποτάμια και λιμναία*<sup>23</sup>.

#### **5.3.1. Θαλάσσια Κρουαζιεροπλοΐα**

Η *θαλάσσια κρουαζιεροπλοΐα* πραγματοποιείται στις θαλάσσιες περιοχές π.χ. στην Καραϊβική θάλασσα, στη Μεσόγειο θάλασσα, στην Ερυθρά θάλασσα, στη Βόρεια θάλασσα, στη Βαλτική θάλασσα, και γενικότερα στον Ειρηνικό, Ατλαντικό και Ινδικό ωκεανό. Ο πιο δημοφιλής προορισμός για την κρουαζιεροπλοΐα σε ολόκληρο τον κόσμο είναι η Καραϊβική θάλασσα<sup>48</sup>, η οποία καλύπτει το 60% της βορειοαμερικάνικης βιομηχανίας κρουαζιέρας. Η έλξη του προορισμού αυτού μπορεί να αποδοθεί στο ιδανικό περιβάλλον της περιοχής αυτής για τη διενέργεια κρουαζιέρων όπως το κλίμα, η νησιωτικότητα, η μεγάλη ποικιλία λιμένων με δυνατότητα εκδρομών και στη γειτνίαση με τη μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας στον κόσμο, δηλ. των Η.Π.Α. και του Καναδά<sup>49</sup>. Το λιμάνι του Μαϊάμι που είναι η πύλη εισόδου στην Καραϊβική θεωρείται το μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο όσον αφορά στην υποδοχή κρουαζιερόπλοιων.

Οι κοινωνικές εξελίξεις έχουν επιδράσει και στο χρόνο πραγματοποίησης μιας κρουαζιέρας. Η μέση διάρκεια της κρουαζιέρας μειώθηκε καθώς οι επιβάτες με μέσο εισόδημα αναζητούν ολιγοήμερες κρουαζιέρες με χαμηλότερο κόστος.

Με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια οι θαλάσσιες κρουαζιέρες μπορούν να διακριθούν σε:

α) *Τριήμερες κρουαζιέρες*. Αυτές πραγματοποιούνται στο τέλος της εβδομάδας δηλ. τα Σαββατοκύριακα ή τις αργίες. Συνήθως περιορίζονται στα χωρικά ύδατα ενός

<sup>23</sup> Μοίρα Π., Μυλωνόπουλος Δ. e-Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας, *Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία. Κοινωνιολογική προσέγγιση*, σελ 34

κράτους με την προσέγγιση του κρουαζιερόπλοιου σε γειτονικά λιμάνια π.χ. η κρουαζιέρα στα ελληνικά νησιά. Τα πλεονεκτήματα αυτής της μορφής κρουαζιέρας είναι το χαμηλό κόστος, η αποφυγή της κυκλοφοριακής κίνησης κατά την είσοδο και έξοδο από τα αστικά κέντρα και η απαλλαγή από το άγχος της αναζήτησης τρόπων διασκέδασης. Επίσης είναι ιδανικές για όσους για πρώτη φορά δοκιμάζουν αυτό τον τρόπο τουρισμού.

β) *Κρουαζιέρες μικρής διάρκειας.* Αυτές καλύπτουν τη χρονική περίοδο μιας εβδομάδας και πραγματοποιούνται μεταξύ λιμένων που βρίσκονται σε όμορες περιοχές. Οι κρουαζιέρες μικρής διάρκειας διακρίνονται σε πενθήμερες και επταήμερες. Οι πενθήμερες πραγματοποιούνται συνήθως από Δευτέρα έως Παρασκευή και συνδυάζουν την προσέγγιση του κρουαζιερόπλοιου σε λιμάνια διαφορετικών χωρών π.χ. η κρουαζιέρα στο Αιγαίο πέλαγος που συνδυάζει ελληνικά και τουρκικά λιμάνια. Οι επταήμερες ή εβδομαδιαίες κρουαζιέρες συνήθως καλύπτουν όλη την εβδομάδα και είναι οι πλέον δημοφιλείς<sup>51</sup>. Το κρουαζιερόπλοιο κατά τη διάρκεια αυτής της κρουαζιέρας προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών κρατών που πολλές φορές παρουσιάζουν πολιτισμικές διαφορές. Η επταήμερη κρουαζιέρα είναι διαδεδομένη στη Μεσόγειο θάλασσα όπου το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια της νότιας Ευρώπης, της βόρειας Αφρικής, της δυτικής Ασίας και νησιωτικών κρατών όπως είναι αυτά της Κύπρου και της Μάλτας.

γ) *Κρουαζιέρες μέσης διάρκειας (8-14 ημερών).* Πραγματοποιούνται στον Ειρηνικό και Ατλαντικό ωκεανό και συχνά συνδυάζουν προσεγγίσεις του κρουαζιερόπλοιου σε λιμάνια διαφορετικών ηπείρων. Πολλές φορές χαρακτηρίζονται ως «θεματικές κρουαζιέρες» επειδή η κρουαζιέρα εστιάζεται σε ένα συγκεκριμένο θέμα π.χ. γαστρονομία, τέχνη, πολιτισμός κ.λπ. Για παράδειγμα η εταιρεία Crystal Cruises διοργανώνει ενδεκαήμερη κρουαζιέρα με θέμα «Φαγητό και κρασί» από τη Ν. Υόρκη στο Μόντρεαλ, η Radisson Seven Seas προγραμματίζει ταξίδι αφιερωμένο στην Ανατολίτικη κουζίνα, η Windstar Cruises διοργανώνει κρουαζιέρα νεόνυμφων κ.λπ.

δ) *Κρουαζιέρες μακράς διάρκειας.* Αυτές υπερβαίνουν τις 15 ημέρες και συνήθως καλύπτουν το χρονικό διάστημα 3 εβδομάδων. Κατά τη διάρκεια αυτών το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών ηπείρων<sup>24</sup>.

### **5.3.2 Ποτάμια Κρουαζιεροπλοΐα**



Η ποτάμια κρουαζιεροπλοΐα, πραγματοποιείται σε πλωτούς ποταμούς στην Ευρώπη, στην Ασία, στην Αφρική και στη Βόρεια και Νότια Αμερική. Η ποτάμια κρουαζιεροπλοΐα δεν μπορεί να συγκριθεί με τη θαλάσσια. Τα κρουαζιερόπλοια που μετακινούνται στους ποταμούς είναι στην πραγματικότητα ποταμόπλοια δηλαδή πλοία που ανταποκρίνονται στις ειδικές απαιτήσεις (βάθος υδάτων, πλάτος ποταμών, ροή υδάτων κ.λπ.) της ποτάμιας πλεύσης. Η παροχή τουριστικών υπηρεσιών σ' αυτά περιορίζεται στο πλαίσιο της συμβατικής ξενοδοχειακής λειτουργίας δηλ. στο κατάλυμα, στην εστίαση και στη συμβατική αναψυχή. Σε καμία περίπτωση ένα κρουαζιερόπλοιο–ποταμόπλοιο δεν συγκρίνεται με τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια-πλωτά θέρετρα. Η ποτάμια κρουαζιεροπλοΐα παρέχει τη δυνατότητα στους επιβάτες να απολαμβάνουν την ενδοχώρα των κρατών απ' όπου διέρχεται ο ποταμός και να γνωρίσουν τον πολιτιστικό πλούτο σημαντικών παρόχθιων πόλεων. Σημαντικές ποτάμιες κρουαζιέρες πραγματοποιούνται στην Ευρώπη στους ποταμούς Ρήνο, Δούναβη, Έλβα, Βόλγα, Σηκουάνα κ.λπ., στην Αφρική στον ποταμό Νείλο, στην Ασία στον ποταμό Γιανγκ Τσε και στη Ν. Αμερική στον Αμαζόνιο<sup>25</sup>.

<sup>24</sup> Μοίρα Π., Μυλωνόπουλος Δ. e-Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας, *Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία. Κοινωνιολογική προσέγγιση*, σελ 36

<sup>25</sup> Μοίρα Π., Μυλωνόπουλος Δ. e-Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας, *Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία. Κοινωνιολογική προσέγγιση*, σελ 36

### **5.3.3. Λιμναία Κρουαζιεροπλοΐα**

Η λιμναία κρουαζιεροπλοΐα, πραγματοποιείται σε πλωτές λίμνες. Μολονότι υπάρχουν μεγάλες λίμνες π.χ. η λίμνη Βικτόρια στην Αφρική, η λίμνη Τιτικάκα στη Ν. Αμερική, η λιμναία κρουαζιεροπλοΐα δεν έχει αναπτυχθεί. Η λιμναία κρουαζιεροπλοΐα βασικά περιορίζεται στα σύνορα των Η.Π.Α. και του Καναδά, στο υδάτινο συγκρότημα των Μεγάλων Λιμνών Μίσιγκαν, Χιούρον, Ήρι, Οντάριο και Σουπήριουρ<sup>26</sup>.

### **5.4 Τύποι Κρουαζιέρας**

Οι κυρίαρχοι τάσεις στους τύπους κρουαζιέρας στη σύγχρονη εποχή αφορούν τον σκοπό για τον οποίο πραγματοποιείται η συγκεκριμένη κρουαζιέρα. Έτσι έχουμε κρουαζιέρες που εξειδικεύονται στην ξεκούραση, την περιπέτεια, την ευεξία σώματος, τους νέους και τους φυσιολάτρες. Πιο αναλυτικά:

Κρουαζιέρα με πανιά : Απευθύνεται κυρίως στους λάτρες των ανέμελων διακοπών. Ξεχωρίζουν τα στιλάτα σύγχρονα Windstar, τα γοητευτικά ξύλινα σκαριά των Star Clippers, τα παραμυθένιας κομψότητας Sea Cloud. Επίσης, μπορεί κανείς να δοκιμάσει τη σπορτίβ φιλοσοφία της αλυσίδας Club Mediterranee , επιλέγοντας να ταξιδέψει με το πεντακάταρτο Club Med 2, με τα υπέροχα τικ καταστρώματα του.

Κρουαζιέρα για νέους : Πρόκειται για μια πολύ νέα τάση στο χώρο της κρουαζιεροπλοΐας. Αυτός ο τύπος κρουαζιέρας απευθύνεται αυστηρά σε νέους, με πλοία «προσκοπικών» ανέσεων και λογική που δείχνει κυριότερο ενδιαφέρον για τους προορισμούς παρά για τις απολαύσεις εν πλω. Μέχρι στιγμής, ο πρώτος και μοναδικός εκπρόσωπος αυτού του τύπου κρουαζιέρας είναι η εταιρία EasyCruise. Τα EasyCruise

<sup>26</sup> Μοίρα Π., Μυλωνόπουλος Δ. e-Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας, Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία. Κοινωνιολογική προσέγγιση, σελ 36-37

1 και 2, πάνουν στα λιμάνια της Κυανής Ακτής, της Καραϊβικής και πρόσφατα και στα νησιά του Αιγαίου.

Action cruise : Το action cruise ή κρουαζιέρα περιπέτειας, απευθύνεται σε όσους διψούν για περιπέτεια και επιθυμούν να πραγματοποιήσουν ταξίδια σε ασυνήθιστους και λιγότερο εύκολους προορισμούς όπου δεν πάει ο οποιοσδήποτε. Πρόταση – πρόκληση αποτελεί μια κρουαζιέρα – αποστολή στην Ανταρκτική ή τον Βόρειο Πόλο, όπου το ταξίδι πραγματοποιείται σε παγοθραυστικό που κομματιάζει πάγους και οργώνει τις παγωμένες θάλασσες. Η Quark Expeditions είναι η πιο γνωστή εταιρία που ασχολείται με αυτό το ομολογουμένως δύσκολο τύπο κρουαζιέρας.

Wellness cruise : Πρόκειται για έναν αρκετά δημοφιλή τύπο κρουαζιέρας με πολλούς θαυμαστές και πιστούς πελάτες. Αυτός ο τύπος συνδυάζει την ηρεμία και την διασκέδαση πάνω στο κρουαζιερόπλοιο με μοναδικές θεραπείες spa που αποσκοπούν στην ευεξία και τη τόνωση μυαλού και σώματος. Κρουαζιερόπλοια όπως το AquaSpa της Celebrity Cruises, διαθέτουν χαμάμ, υδρομασάζ, καμπίνες για θεραπείες, υπερσύγχρονα κέντρα spa και χώρους relax με θέα τον ωκεανό που συμβάλλουν σε ένα μοναδικό και αξέχαστο ταξίδι.

Κρουαζιέρα για φυσιολάτρες : Κρουαζιερόπλοια σαν το Celebrity Xpedition της Celebrity Cruises υπόσχονται στους λάτρεις της φύσης παράθυρο με θέα στο θαυμαστό κόσμο και τα μοναδικά ζωικά είδη των νησιών Γκαλαπάγκος, σε ένα περιβάλλον προσεγμένο και φιλικό, μόλις για 100 επισκέπτες<sup>27</sup>.

## **5.5 Οι προσφερόμενες υπηρεσίες κατά τη διάρκεια μιας κρουαζιέρας**

Η αγορά ενός πακέτου κρουαζιέρας από τον πελάτη συνεπάγεται ένα σύνολο προσφερόμενων υπηρεσιών που περιλαμβάνουν σίτιση, διαμονή και μεταφορά. Στην τιμή του πακέτου πάντα συμπεριλαμβάνεται η διαμονή σε καμπίνα, τα γεύματα, κάποια συγκεκριμένα ποτά, η συμμετοχή σε διάφορες δραστηριότητες μέσα στο πλοίο

<sup>27</sup> <http://www.athinorama.gr/travel/guide/cruises/> (15/01/2010)



κατά την διάρκεια του ταξιδιού, καθώς και η είσοδος στα διάφορα αθλητικά τμήματα του πλοίου και τέλος η απασχόληση των παιδιών και η συμμετοχή τους σε διάφορα προγράμματα.

Στην τιμή του πακέτου επίσης αναφέρονται ξεχωριστά οι φόροι των αεροδρομίων, οι φόροι των λιμανιών, οι προαιρετικές εκδρομές και η μεταφορά από το αεροδρόμιο στο λιμάνι, ποσά τα οποία προστίθενται στη τιμή του πακέτου και βγαίνει έτσι η τελική τιμή που καλείται να πληρώσει ο πελάτης – καταναλωτής .

Ανάλογα με το είδος της κρουαζιέρας και την κατηγορία της υπάρχουν και άλλες υπηρεσίες που μπορεί να συνυπολογίζονται στην τιμή. Έτσι στις κρουαζιέρες πολυτελείας, που το κόστος της είναι πολύ υψηλό, στην τιμή αγοράς περιλαμβάνονται επίσης συνδρομές στις χώρες που επισκέπτεται το πλοίο, όλα τα ποτά, καθώς και κάποιες ειδικές προσφορές.

Συνήθως πάντως στις περισσότερες κρουαζιέρες οι οποίες απευθύνονται σε άτομα μεσαίου εισοδήματος αυτές χρεώνονται extra, έτσι ώστε να κρατηθεί η τιμή σε χαμηλό επίπεδο. Η τιμή στην οποία αγοράζει ο καταναλωτής μια κρουαζιέρα εξαρτάται και από την εποχή, αφού η αγορά αυτή παρουσιάζει έντονες διακυμάνσεις και εποχικότητα.

Η κατάλληλη εποχή βέβαια διαφέρει από περιοχή σε περιοχή και έτσι για την Μεσόγειο το καλοκαίρι οι τιμές στις κρουαζιέρες είναι πολύ υψηλές γιατί είναι high season, την άνοιξη και το φθινόπωρο οι τιμές είναι αρκετά χαμηλότερες, ενώ το χειμώνα είναι πολύ χαμηλές, αφού ο καιρός της Μεσογείου το χειμώνα δεν προσφέρεται για ταξίδι στην θάλασσα. Ανάλογες διαφοροποιήσεις στην τιμή ως προς την εποχή πραγματοποίησης του ταξιδιού παρουσιάζουν όλες οι περιοχές άλλες σε μεγαλύτερο και σε άλλες μικρότερο βαθμό.

Το dress code της κρουαζιέρας δεν είναι πια τόσο επίσημο όπως παλιά. Σε όλα τα κρουαζιερόπλοια, τα πρωινά είναι πάντα casual. Για τα βράδια όμως, σε κάποιες πιο σοφιστικέ εταιρείες (όπως π.χ. η Silversea) ή για πιο ειδικές περιστάσεις (π.χ. δείπνο σε γκουρμέ εστιατόριο) ακόμη και στα πιο μαζικά κρουαζιερόπλοια οι πελάτες χρειάζονται σίγουρα κάτι πιο επίσημο. Οι κρουαζιέρες περιλαμβάνουν διάφορους

προορισμούς άρα σε ορισμένες περιοχές έχουν τροπικό κλίμα και πιθανόν βροχοπτώσεις, ενώ σε άλλες περιοχές, όπως η Αλάσκα, η θερμοκρασία είναι πολύ χαμηλή.

Γενικά, τις υπηρεσίες που προσφέρει ένα κρουαζιερόπλοιο είναι:

α. Γεύματα εν πλω - ειδική διατροφή

Με την άφιξη στο κρουαζιερόπλοιο πρέπει οι πελάτες να κάνουν έγκαιρη κράτηση για να εξασφαλίσουν την ώρα που επιθυμούν να δειπνήσουν. Αντίθετα, το πρόγευμα και το γεύμα σερβίρονται σε ελεύθερη σειρά. Οι επιβάτες έχουν την επιλογή από δύο έως τέσσερις σειρές σερβιρίσματος για το δείπνο τους. Συνήθως σερβίρεται από τις 18:30 έως τις 20:30, ώρες που ενδεχομένως να αλλάζουν ανάλογα με τους προορισμούς, την εταιρία και το καθημερινό πρόγραμμα. Σε περιπτώσεις επιβατών με ειδικές διατροφικές ανάγκες, όπως διαβητικοί, χορτοφάγοι κ.ά., πρέπει να υπάρχει ειδοποίηση δύο εβδομάδων πριν την ημερομηνία αναχώρησης.

β. Ιατρικές υπηρεσίες

Όλα τα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν γιατρό. Οι ώρες λειτουργίας του ιατρείου κοινοποιούνται από το ημερήσιο πρόγραμμα του κρουαζιερόπλοιου, ενώ σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης οι επιβάτες λαμβάνουν άμεση περίθαλψη. Η κάθε ιατρική υπηρεσία και φαρμακευτική αγωγή που ενδεχομένως παρασχεθεί, συνεπάγεται την ανάλογη χρέωση. Επιβάτες που λαμβάνουν συγκεκριμένη φαρμακευτική αγωγή, θα πρέπει να προνοήσουν να έχουν την ανάλογη ποσότητα φαρμάκων μαζί τους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

γ. Επιβάτες με ιδιαίτερες ανάγκες και εγκυμοσύνη

Οποιαδήποτε ιδιαίτερη ανάγκη ή ασθένεια που χρειάζεται προσοχή ή θεραπεία, πρέπει να γίνεται γνωστή κατά την κράτηση. Η φροντίδα και η ευθύνη των επιβατών με ιδιαίτερες ανάγκες ανήκει αποκλειστικά στους συνοδούς τους. Οι περισσότερες σύγχρονες εταιρίες κρουαζιέρας διαθέτουν μικρό αριθμό καμπίνων ειδικά σχεδιασμένων για πελάτες με ιδιαίτερες ανάγκες. Όσες γυναίκες βρίσκονται σε κατάσταση εγκυμοσύνης δε θα πρέπει να έχουν περάσει τον έκτο μήνα της κύησης

τους και είναι απαραίτητο να προσκομίσουν πιστοποιητικό από το γιατρό τους που να βεβαιώνει ότι επιτρέπεται να ταξιδέψουν.

#### δ. Ηλεκτρικό ρεύμα

Το ηλεκτρικό ρεύμα στα περισσότερα κρουαζιερόπλοια είναι 110/220 Βολτ. Επιτρέπεται να χρησιμοποιήσετε ξυριστική μηχανή και στεγνωτήρα μαλλιών εφόσον λειτουργούν στα ανάλογα βολτ της πρίζας. Απαγορεύεται η χρήση ηλεκτρικού σίδερου στην καμπίνα σας.

#### ε. Πλυντήριο-Σιδερωτήριο

Διατίθενται υπηρεσίες πλυντηρίου και σιδερωτηρίου σε όλα τα κρουαζιερόπλοια. Οι τιμές διαφέρουν ανάλογα με το είδος των ρούχων. Μπορείτε να πάρετε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες από το θαλαμηπόλο σας ή θα βρείτε το αντίστοιχο έντυπο στην καμπίνα σας.

#### στ. Τηλεφωνική επικοινωνία κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας

Όλα τα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν δορυφορικά συστήματα επικοινωνίας οπότε οι επιβάτες μπορούν να στέλνουν και να λαμβάνουν τηλεφωνήματα και φαξ με αυτόματη κλήση και με την ανάλογη χρέωση. Επίσης υπάρχει η δυνατότητα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Για τη χρήση κινητού τηλεφώνου συνιστούμε να επικοινωνήσετε με την εταιρία σύνδεσης της συσκευής σας.

#### ζ. Σαλόνι Ομορφιάς-Κομμωτήριο

Όλα τα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν σαλόνι ομορφιάς και κομμωτήριο, οι υπηρεσίες των οποίων έχουν επιπλέον επιβάρυνση.

#### η. Καταστήματα duty free

Σε όλα τα κρουαζιερόπλοια υπάρχουν καταστήματα όπου οι επιβάτες μπορούν να βρουν αξεσουάρ και ρούχα, είδη δώρων, αναμνηστικά, κοσμήματα, αρώματα, καλλυντικά, τσιγάρα κ.ά.

#### θ. Γυμναστήριο-Κέντρα αναζωογόνησης (Spa)

Σε όλα τα κρουαζιερόπλοια υπάρχει γυμναστήριο. Με επιπλέον χρέωση μπορείτε να κάνετε σάουνα και υδρομασάζ ή να απολαύσετε προγράμματα αναζωογόνησης (spa).

#### ι. Κινηματογράφος & Καζίνο

Αίθουσα προβολών κινηματογραφικών ταινιών υπάρχει στο κατάστρωμα και επίσης σε κάθε καμπίνα υπάρχει τηλεόραση με δορυφορικά κανάλια. Επίσης, ένα κρουαζιερόπλοιο είναι δυνατόν να διαθέτει περισσότερα από ένα καζίνο και αίθουσες τυχερών παιχνιδιών.

#### ια. Φωτογραφείο

Βρίσκονται αναρτημένες σε πίνακα οι φωτογραφίες επιβατών κατά τη διάρκεια εκδηλώσεων επάνω στο πλοίο ή σε διάφορα άλλα στιγμιότυπα.

#### ιβ. Disco / Night Club

Για την ψυχαγωγία των επιβατών κατά τις βραδινές ώρες λειτουργούν μπαρ και νυχτερινά κέντρα.

#### ιγ. Εκδηλώσεις

Διοργανώνονται ειδικές βραδιές, gala dinner προς τιμήν των επιβατών, καθώς επίσης show στο σαλόνι του πλοίου, βραδιές με ορχήστρα, παράσταση με ταχυδακτυλουργούς, βραδιές bingo και διαγωνισμούς.

#### ιδ. Αθλητικές δραστηριότητες

Τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια είναι δυνατόν να φιλοξενήσουν γήπεδο μπάσκετ, τένις, ποδοσφαίρου και μίνι-γκολφ.

#### ιε. Δραστηριότητες για παιδιά

Για τα μικρά παιδιά λειτουργεί παιδότοπος και διοργανώνονται παιχνίδια, μίνι θεατρικές παραστάσεις και κυνήγι του θησαυρού.

#### ιστ. Γραφείο εκδρομών

Σε κάθε τόπο που επισκέπτεται το πλοίο διοργανώνονται περιηγήσεις στις οποίες η συμμετοχή των επιβατών είναι προαιρετική.

#### ιζ. Ημερήσιο πρόγραμμα

Κάθε βράδυ αποστέλλεται σε όλες τις καμπίνες το πρόγραμμα της επόμενης ημέρας με τις δραστηριότητες που θα πραγματοποιηθούν στο πλοίο ή στον τόπο προσέγγισης<sup>28</sup>.

<sup>28</sup> [http://www.cruiseplan.gr/showpage.asp?page\\_id=383](http://www.cruiseplan.gr/showpage.asp?page_id=383) (15/01/2010)

## **5.6 Δημοφιλή λιμάνια προσέγγισης**

Για να επιλεγθεί ένας τόπος ως προορισμός κρουαζιέρας πρέπει αυτός να προσελκύει με κάποιο τρόπο το τουριστικό ενδιαφέρον. Έτσι επιλέγονται μέρη γνωστά και φημισμένα, αρχαιολογικοί χώροι, όμορφα τοπία και γενικά μέρη που θα ήθελε ο καθένας να επισκεφτεί.

Το δρομολόγιο της κρουαζιέρας σχεδιάζεται με προσοχή έτσι ώστε να εξυπηρετείται και η πλοιοκτήτρια εταιρία και ο πελάτης να μείνει ευχαριστημένος. Επιλέγονται συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές που μπορεί να επεκτείνονται σε



μία, δύο ή και περισσότερες χώρες, αλλά σε κοντινή πάντα απόσταση μεταξύ τους ώστε να μην κουράζεται ο επιβάτης με μεγάλα ταξίδια, να έχει την ευκαιρία να επισκεφτεί πολλά μέρη και το κόστος των καυσίμων να

μην είναι πολύ μεγάλο. Ωστόσο προβλέπεται ο ταξιδιώτης να περάσει κάποιες ώρες εν πλω ώστε να γευτεί την εμπειρία της θαλάσσιας περιήγησης αλλά και να αποκομίσει η εταιρία έσοδα από την παραμονή του στο πλοίο και από τις καταναλώσεις που θα κάνει.

Οι αφίξεις στα λιμάνια των προορισμών γίνονται κατά τη διάρκεια της ημέρας για να έχουν το χρόνο οι επιβάτες να θαυμάσουν τα αξιοθέατα. Η θαλάσσια πλεύση γίνεται τη νύχτα και σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να υπάρξει διανυκτέρευση σε κάποιο λιμάνι εάν το επιβάλλει το πρόγραμμα.

Οι πιο γνωστοί προορισμοί ανά τον κόσμο είναι οι εξής:

**Καραϊβική** : Η εκκίνηση γίνεται από τη Φλόριδα (Μαϊάμι και Φορτ Λότερντεϊλ) ή από τη Νέα Υόρκη και πραγματοποιούνται επισκέψεις στις Μπαχάμες, Μεξικό, Δομινικανή Δημοκρατία, Αντίλλες, Βερμούδες. Πολύ γνωστά είναι τα λιμάνια Σαιντ Τόμας, Σαιντ Μάρτεν και Πρίνσες Καις. Η Καραϊβική αποτελεί και τον πιο δημοφιλή προορισμό ανά τον κόσμο.

Αλάσκα και ΚαναδάςΝότιος Αμερική

Υπερατλαντικά ταξίδια : Πρόκειται για την πλεύση του Ατλαντικού ωκεανού με υπερπολυτελή κρουαζιερόπλοιο με λιμένα εκκίνησης το Σαουθάμπτον της Αγγλίας και τερματισμό στη Νέα Υόρκη.

Μεσόγειος : Στη Μεσόγειο Θάλασσα οι κρουαζιέρες διαχωρίζονται σε αυτές που γίνονται στην Ανατολική Μεσόγειο και σε αυτές που πραγματοποιούνται στη Δυτική Μεσόγειο. Η Ανατολική Μεσόγειος συμπεριλαμβάνει τα Ελληνικά Νησιά, την Τουρκία, την Κύπρο, την Αίγυπτο και τη Λιβύη. Γνωστότερα λιμάνια είναι αυτά του Πειραιά, του Ηρακλείου, το Κουσάντασι της Τουρκίας, της Αλεξάνδρειας, της Λεμεσού, της Τρίπολης στη Λιβύη και της Μυκόνου. Στη Δυτική Μεσόγειο πιο γνωστά είναι τα λιμάνια της Ιταλίας (Νάπολη, Γένοβα, Λιβόρνο, Φλωρεντία ), της Βαρκελώνης, της Μάλαγας, της Ίμπιζα στην Ισπανία, της Μασσαλίας στη Γαλλία.

Μαύρη Θάλασσα

Βόρεια Ευρώπη : Κύριους τόπους έλξης τουριστών στη Βόρειο Ευρώπη αποτελούν οι χώρες της Βαλτικής Θάλασσας, τα Νορβηγικά Φιόρντ και η Ισλανδία. Στη Βαλτική οι πιο γνωστοί προορισμοί είναι η Στοκχόλμη (Σουηδία), Κοπεγχάγη (Δανία), Τάλλιν (Εσθονία), Ελσίνκι (Φιλανδία), Αγία Πετρούπολη (Ρωσία), Γκτάνσκ (Πολωνία), Όσλο (Νορβηγία) και Βάρνεμουντε (Γερμανία). Τα γνωστότερα Νορβηγικά Φιόρντ είναι το Σταβάνγκερ, το Φλάαμ, το Χέλλεσουλτ, το Γκειράνγκερ, το Αάλεσουλντ και το Μπέργκεν. Πολλές από τις κρουαζιέρες στη Βόρειο Ευρώπη ξεκινούν από το Σαουθάμπτον της Αγγλίας, καθώς η πλειοψηφία των επιβατών είναι Άγγλοι. Άλλοι τόποι επίσκεψης είναι η Χάβρη στη Γαλλία και το Ρέικιαβικ, το Ακουρέιρι και το Ισαφιοντούρ στην Ισλανδία.

Νότιος ΑσίαΑυστραλία,Ινδονησία,

Νησιά Ειρηνικού : Χονολουλού, Μπόρα-Μπόρα, Φίτζι, Νήσοι Σαμόα , Γαλλική Πολυνησία<sup>29</sup>.

### **5.7 Η Κρουαζιέρα σε παγκόσμιο επίπεδο**

Στη σύγχρονη εποχή, πάνω από 13 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο πραγματοποιούν κρουαζιέρα. Υπάρχουν ανά τον κόσμο πάνω από 250 κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν πολυήμερες κρουαζιέρες ολόκληρο το χρόνο, αριθμοί που στο μέλλον αναμένεται να αυξηθούν κατά πολύ. Τα πλοία αυτά τα διαχειρίζονται 40 περίπου πλοιοκτήτριες εταιρίες ενώ υπάρχουν και αρκετές μικρότερες. Η επαφή των επιβατών με τις πλοιοκτήτριες εταιρίες πραγματοποιείται κυρίως μέσω τουριστικών πρακτορείων και tour operators ενώ σε πολύ μικρό ποσοστό γίνεται απευθείας.

Οι μεγαλύτερες αγορές στον τομέα της κρουαζιέρας παγκοσμίως είναι αυτές της Αμερικής και της Ευρώπης που σχεδόν μονοπωλούν το ενδιαφέρον. Η κρουαζιέρα αποτελεί μια πολύ ενδιαφέρουσα τουριστική δραστηριότητα που τροφοδοτεί τοπικές οικονομίες και δημιουργεί θέσεις εργασίας. Αποτελεί μία ολοκληρωμένη πρόταση για τον ταξιδιώτη που του προσφέρει πολλές επιλογές χωρίς αυτός να χρειάζεται να ανησυχεί για τίποτα που να αφορά την οργάνωση του ταξιδιού.

Η κρουαζιέρα αποτελεί ένα πολύ σημαντικό φαινόμενο επιλεκτικού τουρισμού υψηλής στάθμης. Η αγορά της, αν και υψηλού εισοδήματος, είναι αγορά μαζική αφού τα τελευταία χρόνια προσφέρει εκτός από την κρουαζιέρα και φθηνά αεροπορικά εισιτήρια από και προς τον τόπο αφετηρίας και προορισμού. Προσφέρει πολυτελείς διακοπές σε ολοένα ευρύτερες και νεότερες μάζες πληθυσμών.

Η αγορά της κρουαζιέρας δεν έχει ούτε σταθερή δομή ούτε σχεδιασμό - προγραμματισμό και χαρακτηρίζεται από έναν έντονο ανταγωνισμό, ανοιχτό σε όλα

<sup>29</sup> <http://www.mayer.gr/index.html?id=120> ( 22/02/2010)

τα ρεύματα της διεθνούς προσφοράς και ζήτησης, ως προς τις τιμές, τα σκάφη, τα προγράμματα κ.λ.π.

Ο ρυθμός της μέσης αύξησης της από τη δεκαετία του '60 ήταν 8% με μια σταθεροποίηση προς το 4% στα τέλη της δεκαετίας '70, αρχές '80. Από το 1984 - 85 σημείωσε Βανάκαμψη με μια αύξηση της ζήτησης 15% <sup>30</sup>.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4 : ΡΥΘΜΟΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

ΔΕΚΑΕΤΙΑ	%
1960	8 %
1970	4 %
1980	15 %

Αυτή η αύξηση της αγοράς κρουαζιέρας οφείλεται κυρίως στο άνοιγμα της αγοράς της Καραϊβικής και αργότερα άλλων νέων αγορών, ενώ η παλαιότερη αγορά κρουαζιέρας, η Μεσογειακή, παρέμεινε στάσιμη. Κύριοι λόγοι στασιμότητας της μεσογειακής αγοράς ήταν: η διολίσθηση του δολαρίου, που αύξησε το κόστος της μεσογειακής κρουαζιέρας για τους Αμερικανούς, κύρια πελατεία της, κάνοντας παράλληλα πιο προσιτή και πιο ελκυστική την κρουαζιέρα της Καραϊβικής για την Ευρωπαϊκή πελατεία. Ο δεύτερος σημαντικός λόγος ήταν οι πληροφορίες για ανασφάλεια των ταξιδιών και τρομοκρατικές ενέργειες στην Ευρώπη - Μεσόγειο, που μείωσε σημαντικά έως ολικά την Αμερικανική πελατεία στην Μεσόγειο.

Η Καραϊβική, με 3,5 εκατομμύρια επιβάτες το 1989, θεωρείται η μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας στον κόσμο και καλύπτει το 80% της παγκόσμιας αγοράς.

Η Μεσόγειος, δεύτερη αγορά κρουαζιέρας μετά την Καραϊβική, καλύπτει μόλις το 15% της παγκόσμιας αγοράς. Σημείωσε μεγάλη πτώση με τις αμερικανικές ταξιδιωτικές οδηγίες το 1985-86, δεδομένου ότι η κύρια πελατεία της είναι η Αμερικανική.

<sup>30</sup> CHAMBERS, E., Native Tours: The anthropology of Travel and Tourism, Editions Waveland Press, Ιλλινόις ΗΠΑ 2000, σελ.



Στην Καραϊβική γίνονται κρουαζιέρες όλο το χρόνο λόγω εξαιρετικών κλιματολογικών συνθηκών. Στη Μεσόγειο οι κρουαζιέρες διαρκούν συνήθως από Μάρτιο μέχρι Νοέμβριο.

Άλλες αγορές κρουαζιέρας σε άλλες περιοχές του κόσμου υπάρχουν στις θάλασσες της Κίνας, Ινδονησίας, Αυστραλίας, Πολυνησίας, Αλάσκας. Στη Ν. Αμερική (Βραζιλία, Αργεντινή) η περίοδος κρουαζιέρας διαρκεί από Δεκέμβριο έως Φεβρουάριο. Στις θάλασσες του Βορρά περιορίζονται τον Ιούνιο, Ιούλιο και Αύγουστο.

Από πλευράς ζήτησης, είναι χαρακτηριστικό ότι η παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας από 500.000 επιβάτες το 1972, έφθασε τα 3.000.000 το 1987. Η Αμερικανική αγορά είναι από πλευράς ζήτησης η μεγαλύτερη με εξαιρετικές προοπτικές. Με 2 εκατομμύρια επιβάτες το 1987 σημείωσε αύξηση 23% από το 1986. Υπολογίζεται ότι 24 εκατομμύρια Αμερικανοί νέοι κρουαζιεριστές θα προστεθούν ως επιβάτες τα προσεχή χρόνια.

### **5.8 Η Κρουαζιέρα στην ελληνική επικράτεια**

Η ναυτιλία της χώρας μας βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στον τομέα της κρουαζιέρας καθότι η κρουαζιέρα δεν είναι μόνον ένας οικονομικός τομέας που βοηθά απλά στην παραγωγή, στα εισοδήματα, στην απασχόληση, στον τουρισμό και στην οικονομία της χώρας. Είναι σημαντικός διότι σχετίζεται με άλλους τομείς και κλάδους της οικονομίας και της κοινωνίας με αποτέλεσμα την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα του. Επίσης ασκεί ισχυρές επιδράσεις και σε άλλες οικονομικές δραστηριότητες, βοηθώντας με αυτό τον τρόπο στην συνολική οικονομική και κοινωνική πρόοδο της χώρας.

Στον τομέα του τουρισμού και της ναυτιλίας χρειάζεται να προσελκυστούν και να παραμείνουν στο ελληνικό νηολόγιο ποιοτικά περιηγητικά πλοία και κρουαζιερόπλοια τόσο για την ανάπτυξη του τουρισμού όσο και για την ενίσχυση της απασχόλησης, λόγω του σημαντικού αριθμού θέσεων εργασίας που προσφέρουν τα

πλοία αυτής της κατηγορίας. Η δραστηριοποίηση κρουαζιερόπλοιων έχει πολλές θετικές επιδράσεις και σε άλλες οικονομικές δραστηριότητες όπως είναι η τροφοδοσία των πλοίων, η παροχή λιμενικών υπηρεσιών, οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης πλοίων που έχουν αναβαθμιστεί με την υποδομή που αναπτύχθηκε για τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας.

Το 2006 επιδιώχθηκε γενικότερη ενίσχυση του κλάδου της κρουαζιέρας στο Ελληνικό νηολόγιο και εγγράφηκαν στο ελληνικό νηολόγιο τέσσερα νέα κρουαζιερόπλοια που δραστηριοποιούνται στις ελληνικές θάλασσες. Επίσης εντάθηκαν οι προσπάθειες ανάδειξης της Ελλάδας ως κατεξοχήν τόπου παροχής υπηρεσιών κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, με πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη και ουσιαστική στήριξη του τομέα.

Τα πρώτα αποτελέσματα της προσπάθειας αυτής είναι πλέον ορατά με τους επιβάτες της κρουαζιέρας να παρουσιάζουν αύξηση κατά 22% το 2006 σε σχέση με το 2005 αφού ανήλθαν σε 925.000 περίπου παρουσιάζοντας μία ακόμη πιο επιτυχημένη χρονιά για την κρουαζιέρα στη χώρα μας<sup>31</sup>.

Η ελληνική κρουαζιέρα αναμένεται μελλοντικά να καταφέρει να αναγεννηθεί και να αποτελέσει πόλο έλξης όλων των μεγάλων εταιριών του κόσμου για κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά, προσφέροντας αναπτυξιακή προοπτική στη νησιωτική Ελλάδα και πολλά οφέλη στην ελληνική οικονομία.

Η χώρα μας θα πρέπει να αναδείξει τον τουρισμό κρουαζιέρας, να προωθήσει τις κρυφές δυνατότητες που υπάρχουν στη νησιωτική Ελλάδα, και στα νησιά των Κυκλάδων, τα Δωδεκάνησα, το Ιόνιο, και την Κρήτη.

Ο τομέας των κρουαζιερόπλοιων βασίζεται κατά ένα μεγάλο μέρος στην ιδιωτική πρωτοβουλία και το θεσμικό πλαίσιο υποβοηθά τη συγκεκριμένη δραστηριότητα να αναπτυχθεί. Επιδίωξη της Ελλάδος είναι να καταφέρει να υιοθετήσει τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα τα οποία θα οδηγήσουν μαζί με τις αποδοτικές ιδιωτικές πρωτοβουλίες τον κλάδο της κρουαζιέρας σε ανάπτυξη.

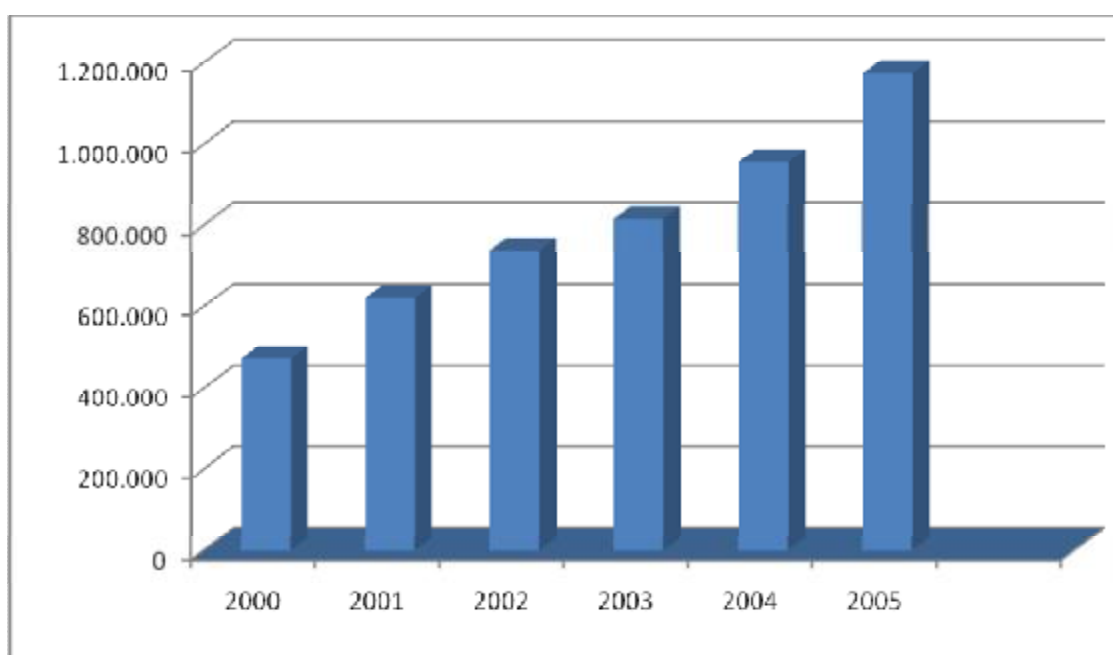
---

<sup>31</sup> Γεωργάνου, Υ., 2006, «Η αγορά της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, Στρατηγική ανάλυση του κλάδου», Πανεπιστήμιο Πειραιά

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

ΕΤΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ
2000	471.908	
2001	621.357	+24%
2002	738.778	+15,8%
2003	815.167	+10,3%
2004	954.791	+17,1%
2005	1.172.668	+18,5%

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε



### **5.9 Η Κρουαζιέρα στη Μεσόγειο Θάλασσα**

Η αγορά της Μεσογείου διακρίνεται στην Ανατολική και την Δυτική με σύνορο την Ιταλική Χερσόνησο. Στην Ανατολική Μεσόγειο, εντοπίζονται συγκεκριμένες τοπικές αγορές:

- Αιγαίο Πέλαγος – Μικρασιατικά Παράλια
- Έυξεινος Πόντος – Μαύρη Θάλασσα
- Λεβάντε (Κύπρος, Άγιοι Τόποι, Αίγυπτος)

- Βενετία, Αδριατική – Δαλματικές Ακτές, Ιόνιο Πέλαγος

Η ανάλυση των πλέον πρόσφατων δεδομένων των τοπικών αγορών επιβεβαιώνει τον πρωταγωνιστικό ρόλο του Αιγαίου, το σημαντικό μερίδιο της Αδριατικής και το δυναμικό για ανάπτυξη της περιοχής του Εύξεινου Πόντου. Ενδεικτικό του μεριδίου της μεσογειακής προσφοράς είναι ο σταθερά πρωταγωνιστικός ρόλος στην Ευρώπη, με ποσοστά που κυμαίνονται μεταξύ 7.5 και 9.5% κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας.

Σήμερα στη Μεσόγειο, περιηγούνται 108 κρουαζιερόπλοια, συγκρινόμενα με τα 104 του έτους 1999 και τα 95 του έτους 1998. Με αντίστοιχες χωρητικότητες 76.238 κλίνες, το 2000 δεδομένης της χωρητικότητας, του αριθμού των ταξιδιών και της διάρκειας της περιήγησης, η προσφερόμενη χωρητικότητα αφορούσε 1.5 εκατομμύριους επιβάτες.

Σημαντική αλλαγή στα δεδομένα της προσφερόμενης χωρητικότητας δημιούργησε η προσφορά σύντομων κρουαζιέρων από πλοία Κυπριακών συμφερόντων με αφετηρία το λιμάνι της Λεμεσού. Οι γραμμές κρουαζιερόπλοιων της Ανατολικής Μεσογείου δεν διαθέτουν χαρακτηριστικά μαζικού τουρισμού, ούτε μπορούν να θεωρηθούν κορεσμένες. Αντίθετα, έχουν σαφή περιθώρια ανάπτυξης, εντοπίζοντας τις προσπάθειες προσέλκυσης νέων πελατών, στην προσφορά υπηρεσιών «ειδικού ενδιαφέροντος», ενσωματώνοντας στην θαλάσσια περιήγηση διαστάσεις όπως ο πολιτισμός, η φύση, οι αθλοπαιδιές και τα ατομικά ενδιαφέροντα.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου 1983- 1998, ο αριθμός των επισκεπτών κρουαζιεροπλοΐας στην Ελλάδα παρουσίασε διακυμάνσεις, αλλά σε μέση ετήσια βάση κυμάνθηκε γύρω στο 5.5% επί του συνόλου των αφίξεων τουριστών, δεν διαφοροποιούνται από την παγκόσμια εικόνα. Όμως και μόνο η γεωγραφική διαμόρφωση της χώρας και ειδικότερα στο Αιγαίο παρέχει περιθώρια περαιτέρω αύξησης. Οι διακυμάνσεις αφίξεων είναι ενδεικτικές της επίδρασης που ασκούν στη ζήτηση εξωγενείς παράγοντες. Γενικά, αλλά και ειδικότερα για συγκεκριμένης προέλευσης τουρίστες (όπως από Η.Π.Α.) σημαντικές επιπτώσεις στη ζήτηση κρουαζιεροποΐας σε μια περιοχή έχουν και οι γειτονικές προς αυτή πολεμικές

διενέξεις και κοινωνικό-πολιτικές αστάθειες, όπως ο πόλεμος στον Κόλπο το 1991 και η πρόσφατη κρίση στα Βαλκάνια.

Στη Μεσόγειο, η πιο δημοφιλής χώρα με φιλικά προς τις κρουαζιέρες λιμάνια, είναι η Ιταλία, η οποία καλωσόρισε 3,4 εκατ. επιβάτες σε Νάπολη, Τσιβιταβέκια και Λιβόρνο το 2006 (στοιχεία MedCruise, 2008). Τα ισπανικά λιμάνια (συμπεριλαμβανομένων αυτά των Καναρίων Νήσων) υποδέχθηκαν 2,8 εκατ. επιβάτες. Η Ελλάδα έχει τον τρίτο μεγαλύτερο αριθμό επιβατών κρουαζιέρας στην Ευρώπη (2,5 εκατ. επιβάτες), σε Πειραιά, Κέρκυρα, Κατάκολο, Σαντορίνη, Ρόδο, Μύκονο και Ηράκλειο. Ακολουθούν η Γαλλία με 1,39 εκατ. και η Νορβηγία με 1.13 εκατ. επιβάτες.

### **5.10 Οφέλη της Ελλάδας από την ανάπτυξη της Κρουαζιέρας**

Οι κρουαζιέρες αποτελούν την «κότα με τα χρυσά αυγά» για πολλές χώρες ανά τον κόσμο, οι οποίες βρίσκουν οικονομική και εργασιακή στήριξη από το χώρο αυτό του τουρισμού. Από την άλλη πλευρά, ο μύθος ότι οι ταξιδιώτες των κρουαζιερόπλοιων ανήκουν στα υψηλά εισοδήματα και σε υψηλό ηλικιακό γκρουπ δεν υπάρχει πλέον - η κρουαζιέρα απευθύνεται στο μέσο ταξιδιώτη και ο μέσος όρος ηλικίας των επιβατών έχει μειωθεί.

Τα οφέλη για τον ελληνικό τουρισμό θα μπορούσαν να είναι τεράστια, αν η χώρα κατόρθωνε να προσελκύσει κρουαζιερόπλοια 2.000-3.000 επιβατών (και με 1.000-1.300 άτομα πλήρωμα), καθώς εκτός των άμεσα ωφελούμενων, τονώνονται οικονομικά και μια σειρά άλλων επιχειρήσεων και επαγγελματιών όπως, ξενοδοχεία, ταξί, εστιατόρια, αεροδρόμια, αρχαιολογικοί χώροι, εταιρείες catering, κ.λπ.

Ποιο αναλυτικά, τα οφέλη που έχει να αποκομίσει η Ελλάδα από την μεγαλύτερη ανάπτυξη της κρουαζιέρας είναι :

- Σημαντική αύξηση δραστηριότητας transit και homeporting.
- Επενδύσεις και συμμετοχή μεγάλων εταιρειών σε τοπικά έργα υποδομής.

- Σημαντικά οφέλη για πολλούς κλάδους που ασχολούνται με την τεχνική υποστήριξη πλοίων, παροχή τουριστικών υπηρεσιών, προμήθεια υλικών και τροφοδοσίας, ναυπηγεία, κ.λπ.
- Επιμήκυνση της σεζόν με την ανάπτυξη χειμερινής κρουαζιέρας (αντί να χρησιμοποιείται η Βαρκελώνη ή η Ιταλία ή η Κωνσταντινούπολη σαν αφετηρίες για κρουαζιέρες στην Ανατολική Μεσόγειο).
- Ανάπτυξη νέων ελληνικών προορισμών για την κρουαζιέρα και καλύτερη κατανομή των εσόδων στην περιφέρεια.
- Σημαντική αύξηση εσόδων για τον ξενοδοχειακό κλάδο της Αθήνας από προγράμματα πριν και μετά την κρουαζιέρα τύπου city break (από το home porting), αλλά και στη Θεσσαλονίκη και Κρήτη (Ηράκλειο).
- Νέες θέσεις εργασίας στην ξηρά και την θάλασσα (βλ. Ιταλία, Ισπανία, κ.λπ.).
- Σημαντική προβολή της Ελλάδας με έξοδα των εταιρειών που χρησιμοποιούν την χώρα ως κόμβο (λιμάνι εκκίνησης)<sup>32</sup>.

---

<sup>32</sup> [http://www.traveldailynews.gr/makeof2.asp?subpage\\_id=2733](http://www.traveldailynews.gr/makeof2.asp?subpage_id=2733) (17/01/2010)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### ΥΑΧΤ - ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

#### 6.1 Το yachting στην Ελλάδα

Οι ελληνικές θάλασσες και ακτές, με τα πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα που προσφέρουν, κατέστησαν το γιάτινγκ πολύ δημοφιλή δραστηριότητα, τόσο μεταξύ των Ελλήνων, όσο και μεταξύ των ξένων επισκεπτών της χώρας. Ένα ταξίδι στα ήρεμα ελληνικά νερά, με ιδιόκτητο ή ναυλωμένο σκάφος αναψυχής, προσφέρει τη δυνατότητα πλεύσης ανάμεσα σε πανέμορφα συμπλέγματα νησιών, την αγκυροβόληση σε φυσικούς προστατευμένους όρμους σπάνιας ομορφιάς, την επίσκεψη απρόσιτων παραλιών και κολύμβηση με ασφάλεια σε νερά με μοναδική καθαρότητα και διαύγεια<sup>33</sup>.

Αύξηση άνω του 50% σημειώθηκε το 2004 ειδικότερα στον τομέα του yachting εξαιτίας της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων<sup>58</sup>, ενώ πτώση αντίστοιχα υπήρξε το 2003 που φτάνει το 50% στα επανδρωμένα και το 15% περίπου στα μη επανδρωμένα σκάφη συγκριτικά με το 2003 - ποσοστό αντίστοιχο της πορείας των ξενοδοχείων - ενώ μετά τον πόλεμο στο Ιράκ η επιδημία του ιού της άτυπης πνευμονίας στάθηκε ως ο μεγαλύτερος ανασταλτικός παράγοντας αναφορικά με την πορεία του θαλάσσιου τουρισμού.

Προτού όμως καταπλεύσει κανείς στην Ελλάδα με ιδιόκτητο σκάφος που φέρει ξένη σημαία, σκόπιμο είναι να ενημερωθεί για τους βασικούς κανονισμούς εισόδου και εξόδου που ισχύουν, καθώς και για τις διατυπώσεις που απαιτούνται.

Συγκεκριμένα, τα πλοία αναψυχής εισερχόμενα στον πρώτο ελληνικό λιμένα κατάπλου γίνονται δεκτά βάσει της αρχής της ελευθεροκοινωνίας υψώνοντας την

<sup>33</sup> <http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=159&langID=1> ( 27/12/2009)

κίτρινη σημαία (Q) (ως δείγμα, ότι το σκάφος είναι υγιές και ζητά ελεύθερο κατάπλου) και ερχόμενα σε επικοινωνία με τις τοπικές Λιμενικές Αρχές<sup>34</sup>.

Ο έλεγχος, τον οποίο ασκούν οι Λιμενικές Αρχές (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας) κατά τον κατάπλου σκάφους αναψυχής υπό ξένη σημαία, αφορά σκάφη προερχόμενα από χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αρχίζοντας από την 1η Ιανουαρίου 1993, όταν τα φορολογικά σύνορα μεταξύ των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης έπαυσαν να υπάρχουν και οι τελωνειακοί έλεγχοι κατά τη διέλευση προσώπων και αγαθών από τα ενδοκοινοτικά σύνορα καταργήθηκαν, η ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και αγαθών μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επετράπη χωρίς ιδιαίτερες διοικητικές διατυπώσεις<sup>35</sup>.

Ο Υγειονομικός έλεγχος κατά τον κατάπλου του πλοίου ασκείται από τις αρμόδιες υγειονομικές αρχές (Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας) βάσει του Διεθνούς Υγειονομικού Κανονισμού. Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, κάθε υγιές σκάφος, ακόμα και αν προέρχεται από μολυσμένη περιοχή, δύναται να εισέλθει στα ελληνικά ύδατα σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες ελευθεροκοινωνίας, ενώ οι Υγειονομικές Αρχές του λιμένα, εάν το κρίνουν αναγκαίο, έχουν το δικαίωμα να το υποβάλουν σε ιατρική επίσκεψη κατά την άφιξη κάθε σκάφος και κάθε άτομο που εκτελεί διεθνές ταξίδι. Δεν εισπράττονται τέλη από τις υγειονομικές αρχές για ιατρική επίσκεψη ή εμβολιασμό ή εκδιδόμενο πιστοποιητικό, ενώ σε κάθε άλλη περίπτωση εισπράττεται τέλος, βάσει σχετικού τιμολογίου<sup>36</sup>.

Μετά τον έλεγχο του σκάφους από τις Λιμενικές και Αστυνομικές Αρχές και μετά τον έλεγχο των Υγειονομικών Αρχών, όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο, επιλαμβάνονται οι Τελωνειακές Αρχές (Υπουργείο Οικονομικών). Αυτές ασκούν Τελωνειακό Έλεγχο στα σκάφη, τα οποία προέρχονται από χώρες μη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι Τελωνειακές Αρχές κατά την άσκηση των

<sup>34</sup> <http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=163&langID=1> (27/12/2009)

<sup>35</sup> <http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=165&langID=1> (27/12/2009)

<sup>36</sup> <http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=167&langID=1> (27/12/2009)



καθηκόντων τους σε συνεργασία με τις Λιμενικές Αρχές εκδίδουν για τα σκάφη αναψυχής, που φέρουν σημαία χώρας εκτός Ε.Ε. το *Δελτίο Κίνησης Θαλαμηγού*<sup>37</sup>.

Το Δελτίο Κίνησης Θαλαμηγού είναι τίτλος προσωρινής εισόδου για την προσωρινή ελεύθερη κυκλοφορία και παραμονή ξένου σκάφους στα ελληνικά χωρικά ύδατα, με αποκλειστικό σκοπό την εκτέλεση ταξιδιού αναψυχής και περιήγησης των επιβατών, που έρχονται από την αλλοδαπή για τουρισμό ή διέρχονται transit. Αρμοδιότητα έκδοσης ή ανανέωσης του Δελτίου Κίνησης έχουν τα Τελωνειακά Γραφεία, στα λιμάνια τα οποία έχουν χαρακτηριστεί ως λιμάνια εισόδου.

Το Δελτίο Κίνησης απαιτείται μόνο για τα σκάφη με σημαία χώρας εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το Δελτίο Κίνησης είναι υποχρεωτικό για τα ακόλουθα σκάφη:

1. Ιδιωτικά θαλαμηγά με ξένη σημαία, χώρας εκτός Ε.Ε. που κινούνται αυτοδύναμα στη θάλασσα, έχουν δύο τουλάχιστον θαλάμους για διανυκτέρευση και ενδιαίτηση, βοηθητικούς χώρους και κατάλληλο εξοπλισμό και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για αναψυχή. Τα υπόλοιπα σκάφη αναψυχής με οποιοδήποτε τρόπο κομιζόμενα στην Ελλάδα (λέμβοι, κρις κράφτ, πλοιάρια) παραδίδονται στο καθεστώς της ελεύθερης χρήσης.

2. Στην περίπτωση, κατά την οποία ο φέρων το σκάφος (ανεξάρτητα αν είναι ή όχι ο πλοιοκτήτης) είναι πολίτης ή μόνιμος κάτοικος χώρας εκτός Ε.Ε., γεγονός το οποίο αποδεικνύεται από το διαβατήριό του ή οποιοδήποτε άλλο επίσημο έγγραφο. Στο διαβατήριό του φέροντος καταχωρείται σχετική πράξη χορήγησης του Δελτίου Κίνησης καθώς και η διάρκεια ισχύος του.

Οι ίδιες διατυπώσεις ισχύουν και για τα σκάφη αναψυχής με ξένη σημαία που φθάνουν στην Ελλάδα οδικά, ρυμουλκούμενα με όχημα και για τα σκάφη που κομίζονται από το εξωτερικό σαν φορτίο, με άλλο μεταφορικό μέσο, με την προϋπόθεση ότι ο παραλήπτης του σκάφους είναι μόνιμος κάτοικος αλλοδαπής χώρας, έρχεται δε στην Ελλάδα για τουρισμό.

<sup>37</sup> <http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=168&langID=1> (27/12/2009)

Η διάρκεια ισχύος του Δελτίου Κίνησης είναι 6 μήνες από την ημέρα έκδοσής του. Παράταση μπορεί να χορηγείται από την αρμόδια Τελωνειακή Αρχή για ένα χρόνο, κάθε φορά που ζητείται παράταση (χωρίς χρονικό περιορισμό) καταχωρώντας τη σχετική πράξη στο Δελτίο Κίνησης και το διαβατήριο του ενδιαφερομένου προσώπου, που θα ζητήσει την παράταση, με αίτησή του ή άλλου εξουσιοδοτημένου προσώπου, εφόσον και αυτό πληροί τις νόμιμες προϋποθέσεις.

Εάν το πρόσωπο, που καταπλέει με ιδιωτικό σκάφος αναψυχής με ξένη σημαία, δεν είναι μόνιμος κάτοικος αλλοδαπής, εφοδιάζεται με Δελτίο Κίνησης, μηνιαίας κατ' ανώτατο όριο ισχύος, για τη διακίνησή του και επανεξαγωγή του μέσα στην προκαθορισμένη προθεσμία, ενώ η σχετική πράξη αναγράφεται στο διαβατήριό του.

Σε περίπτωση που το πρόσωπο, στο όνομα του οποίου εκδόθηκε το Δελτίο Κίνησης, αναχωρήσει για το εξωτερικό χωρίς το σκάφος, για το χρονικό διάστημα που το Δελτίο Κίνησης είναι σε ισχύ, πρέπει να κατατεθεί στην Τελωνειακή Αρχή του λιμένα ή σταθμού όπου αφέθηκε το σκάφος για ελλιμενισμό. Η Τελωνειακή Αρχή, αφού επιβεβαιώσει αυτό το γεγονός και ελέγξει την ύπαρξη εντός του σκάφους όλων των αναγραφομένων στο Δελτίο Κίνησης αντικειμένων, προβαίνει σε σχετική εγγραφή στο διαβατήριο του παραπάνω προσώπου, για να είναι σε θέση να αναχωρήσει για το εξωτερικό. Το Δελτίο Κίνησης φυλάσσεται για να παραδοθεί ξανά στον ενδιαφερόμενο ή σε άλλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο, που θα έρθει στη χώρα.

Στο Δελτίο Κίνησης αναγράφονται τα στοιχεία του ιδιοκτήτη, του κυβερνήτη και του πληρώματος, της μηχανής του σκάφους, τα στοιχεία του κατάπλου από το εξωτερικό ή το λιμένα διαχείμασης στην Ελλάδα, η κατάσταση πληρώματος και επιβατών, που επισυνάπτονται, τα καύσιμα και οι άλλες προμήθειες, καθώς επίσης και κατάσταση απογραφής των ειδών εξοπλισμού του σκάφους, που υπόκεινται σε τελωνειακό έλεγχο και βρίσκονται στο πλοίο, η οποία και επισυνάπτεται στο Δελτίο Κίνησης.

Στο Δελτίο Κίνησης πρέπει να αναγράφονται προκειμένου να επανεξαχθούν τα μεγάλα φορητά αντικείμενα αξίας, όπως ηλεκτρονικά, εξοπλισμός καταδύσεων κλπ, διαφορετικά εκτελωνίζονται. Προνομιακά τελωνειακά δικαιώματα αφορούν μόνο τον

μόνιμα εγκατεστημένο εξοπλισμό του σκάφους, που είναι απαραίτητος για τη ναυσιπλοΐα και την ασφάλεια του σκάφους, καθώς επίσης και τα προσωπικά είδη πληρώματος και επιβατών. Εξαιρούνται του τελωνειακού ελέγχου όσα αντικείμενα προορίζονται για προσωπική χρήση και ειδικότερα: Μία φωτογραφική μηχανή με ορισμένο αριθμό φίλμς - Μία κάμερα με προτζέκτορα - Μία φορητή μηχανή βίντεο - Ένα ζευγάρι κιάλια - Ένα φορητό ραδιόφωνο - Ένα φορητό πικάπ με 20 δίσκους - Ένα μαγνητόφωνο - Μία γραφομηχανή ταξιδιού - Μία εγκατάσταση camping - Είδη σπορ (εξοπλισμός για καταδύσεις σκι, ιστιοσανίδα κλπ) - Ένα ποδήλατο.

Επί πλέον επιτρέπεται η περιορισμένη εισαγωγή και η αφορολόγητη εξαγωγή, ανά ενήλικο άτομο, των παρακάτω ειδών σε περιορισμένες ποσότητες ως εξής:

(200) τσιγάρα ή (100) πουράκια ή (50) πούρα ή (250) γρ. καπνού

(1) λίτρου οινοπνευματώδους ποτού πάνω από 22 βαθμούς οινοπνεύματος ή

(2) λίτρων οινοπνευματώδους ποτού με λιγότερο από 22 βαθμούς

οινοπνεύματος

(3) λίτρων κρασιού, (50) γρ. αρώματος, 1/4 λίτρου κολώνιας

90

Για τους πολίτες της Ε. Ε. οι αφορολόγητες αγορές δεν μπορούν να ξεπερνούν τα 90 ECU.

Σχετικά με την *είσοδο όπλων*, καθορίζονται τα ακόλουθα:

Οι κυβερνήτες πλοίων με ξένη σημαία, που φέρουν οπλισμό για την προστασία των επιβατών, υποχρεούνται να το δηλώνουν στην Τελωνειακή Αρχή του πρώτου λιμένα εισόδου, η οποία ενημερώνει αμέσως την αρμόδια Λιμενική Αρχή. Τα όπλα σφραγίζονται σε ειδικό ασφαλή χώρο (Transit) του πλοίου και παραμένουν σφραγισμένα μέχρι τον απόπλου του, οπότε η Τελωνειακή Αρχή αποσφραγίζει τον ως άνω χώρο. Όπλα σκοπευτικά (που φέρονται σε πλοία περιηγητικά ή επιβατηγά διεθνών πλόων με ξένη σημαία και δηλώνονται όπως παραπάνω) δεν σφραγίζονται, αλλά παραμένουν μέσα στο πλοίο με ευθύνη του κυβερνήτη ενώ η Τελωνειακή Αρχή ελέγχει κατά τον απόπλου την ύπαρξή τους. Τα όπλα δεν επιτρέπεται να φέρονται εκτός του πλοίου.

Η χορήγηση του Δελτίου Κίνησης γίνεται ατελώς. Στην περίπτωση, όμως, κατά την οποία οι τελωνειακοί υπάλληλοι, που είναι αρμόδιοι για τη χορήγησή του, παρέχουν τις υπηρεσίες τους κατά τον κατάπλου σκάφους, σε εξαιρεσιμες ημέρες και ώρες πέραν του ωραρίου εργασίας τους, υπάρχει για την έκδοσή του μία μικρή οικονομική επιβάρυνση των συναλλασσομένων που ποικίλει ανάλογα με το χρόνο απασχόλησης τους και το γεωγραφικό χώρο του κατάπλου .

Τέλος, για να είναι δυνατή η παραμονή και κίνηση των σκαφών στα ελληνικά ύδατα που έχουν εκτελωνιστεί στην Ελλάδα διατηρώντας την ξένη σημαία, είναι απαραίτητη η έκδοση ενός *Δελτίου Κίνησης αόριστης χρονικής ισχύος*. Σε αυτό συμπληρώνονται κανονικά τα πλήρη στοιχεία του σκάφους και του εξοπλισμού του καθώς και τα στοιχεία του προσώπου, στο όνομα του οποίου έγινε ο τελωνισμός. Επίσης αναγράφεται, ότι το Δελτίο Κίνησης είναι αορίστου ισχύος και ότι το σκάφος τελωνίστηκε με την καταβολή των αναλογούντων φόρων και δασμών με αναφορά του αριθμού και της ημερομηνίας της διασάφησης εισαγωγής. Εάν το σκάφος αναχωρήσει για το εξωτερικό, το τελωνείο εξόδου καταχωρεί σχετική πράξη στο Δελτίο Κίνησης, το οποίο παραμένει στο σκάφος. Σε περίπτωση επιστροφής στη χώρα μέσα σε προθεσμία το πολύ 3 χρόνων, το τελωνείο εισόδου καταχωρεί τα σχετικά στοιχεία στο Δελτίο Κίνησης ενώ σε αυτή την περίπτωση τα μη αναγραφόμενα στο Δελτίο Κίνησης είδη, που υπάρχουν στο σκάφος κατά την επιστροφή του υποβάλλονται σε δασμολόγηση.

### **Θαλάσσια κυκλοφορία μεταξύ λιμένων**

Η κυκλοφορία ιδιωτικών σκαφών με ξένη σημαία στα ελληνικά χωρικά ύδατα είναι ελεύθερη εφόσον ικανοποιούνται οι απαιτούμενες νομικές προϋποθέσεις. Στους λιμένες, που δεν έχουν χαρακτηριστεί "λιμένες εισόδου-εξόδου", δεν πραγματοποιείται κανένας διαβατηριακός έλεγχος, εφόσον δεν έχει επέλθει μεταβολή στους επιβάτες ή στο πλήρωμα του σκάφους. Για την κυκλοφορία μεταξύ των Ελληνικών λιμένων απαιτούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. Πριν αποχωρήσει από τον πρώτο λιμένα εισόδου ή οποιοδήποτε άλλο ελληνικό λιμένα, ο κυβερνήτης πρέπει να καταθέσει στις αρμόδιες λιμενικές αρχές κατάλογο των επιβατών, αντίγραφο του οποίου κρατάει μαζί με τα άλλα έγγραφα του πλοίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.
2. Ο πρώτος λιμένας εισόδου είναι το ελληνικό λιμάνι από το οποίο αρχίζει το ταξίδι ή το οποίο προσεγγίζει κατά πρώτον το σκάφος, εάν το ταξίδι αρχίζει από το εξωτερικό.
3. Το σκάφος πρέπει κάθε φορά να δηλώνει τον κατάπλου και απόπλου. Αυτός είναι ο μόνος τρόπος να αποδείξει κανείς την παρουσία του σε περίπτωση, που κάποιος του προξενήσει ζημιά, σε συγκεκριμένο σημείο. Ο κατάπλους και απόπλους μπορούν να αποδείξουν τα μίλια της διαδρομής του σκάφους.
4. Όλα τα έγγραφα του σκάφους πρέπει να είναι εν ισχύϊ και να επιδεικνύονται σε κάθε ζήτηση των λιμενικών αρχών.
5. Το Δελτίο Κίνησης πρέπει να υπάρχει στο πλοίο ενόσω που αυτό πλέει στα Ελληνικά ύδατα και να είναι στη διάθεση των Λιμενικών και Τελωνειακών Αρχών σε κάθε ζήτηση, ενώ παράλληλα θα πρέπει να ενημερώνεται για τις τυχόν αλλαγές στο πλήρωμα και στους επιβάτες.
6. Το πρόσωπο στο όνομα του οποίου εκδόθηκε το Δελτίο Κίνησης ή άλλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο πρέπει να επιβαίνει στο πλοίο.
7. Το φυλλάδιο θαλάσσιας κυκλοφορίας για σκάφη αναψυχής πρέπει να σφραγίζεται από τις λιμενικές αρχές κάθε φορά, που το σκάφος προσεγγίζει σε ένα λιμένα. Το ίδιο εφαρμόζεται κάθε φορά που το σκάφος αποπλέει από τον λιμένα.
8. Παραβίαση των προαναφερομένων διατάξεων τιμωρείται με πρόστιμο. Ο απόπλους του σκάφους μπορεί να απαγορευθεί μέχρι την πληρωμή του προστίμου<sup>38</sup>.

---

<sup>38</sup> <http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=172&langID=1> (27/12/2009)

Όσον αφορά τη μόνιμη αγκυροβολία ενός ιδιωτικού σκάφους στα ελληνικά λιμάνια, πληροφορίες μπορεί να αντλήσει κανείς από τη *Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού και Τουριστικών Λιμένων* του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης και από τη *Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού* του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

### **Οικονομικές Υποχρεώσεις για Αλλοδαπά Σκάφη**

Στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής που φέρουν ξένη σημαία επιβάλλεται ειδική ανταποδοτική εισφορά υπέρ Δημοσίου, για τρίμηνη διάρκεια παραμονής, έναντι διευκολύνσεων που τους παρέχονται. Η εισφορά αυτή καθορίζεται σε 14,67 ευρώ για κάθε μέτρο ολικού μήκους του πλοίου (άρθρο 10 Ν. 2743/99).

Η εισφορά αυτή δεν επιβάλλεται στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής που φέρουν σημαία Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε) των χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ) εκτός Ελβετίας με την προϋπόθεση ότι στο έδαφος του Κράτους που τηρούνται τα νηολόγια στα οποία είναι νηολογημένα τα πλοία αυτά εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Για τα ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας που δεν ελλιμενίζονται μόνιμα σε ελληνικούς λιμένες καταβάλλονται για διευκολύνσεις που τους παρέχονται κατά το χρόνο παραμονής τους στη χώρα, τέλη κυκλοφορίας που ανέρχονται σε 5,87 ευρώ και οφείλονται κάθε φορά που το πλοίο εισέρχεται στη χώρα και προσεγγίζει σε ελληνικούς λιμένες, όρμους ή ακτές, καταβάλλονται στη λιμενική αρχή του πρώτου από τα ανωτέρω σημεία προσέγγισης και ισχύουν για όλους τους λιμένες όρμους ή ακτές της χώρας. Τα πλοία αναψυχής που συμμετέχουν σε αγώνες ή εκπαιδευτικά ταξίδια ναυταθλητικών ομίλων και σχολών ιστιοπλοΐας ή ακόμα και σε εκπαιδευτικά προγράμματα Υπουργείων άλλων χωρών, απαλλάσσονται της καταβολής των πιο πάνω τελών μετά από (άρθρο 34 Ν.2932/01)<sup>39</sup>.

<sup>39</sup> <http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=172&langID=1> (27/12/2009)

### **6.1.1 Ιστορική Αναδρομή**

Από τα αρχαία χρόνια οι άνθρωποι χρησιμοποιούσαν πλοία με απολαυστικές ανέσεις και χλιδή για τα ταξίδια των ηγεμόνων και των πλούσιων ιδιωτών, εντούτοις, η ανάπτυξη του yachting ξεκίνησε τον 16<sup>ο</sup> αιώνα.

Η αγγλική λέξη yacht προέρχεται από την ολλανδική jacht-jagt που σημαίνει ταχυκίνητο. Το yachting καθιερώθηκε και απέκτησε παράδοση αρχικά στις χώρες της Ευρώπης (Ολλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Αγγλία, Σκανδιναβία) και αργότερα στη Κεντρική Αμερική και τη Μεσόγειο .

Σε διάφορες χώρες του κόσμου συνηθίζονταν ετήσιοι αγώνες θαλαμηγών ή yachts, όπως στο Κίελο και στην Αγγλία και από το 1854 καθιερώθηκαν αγώνες yachting και στην Αμερική, συμβολικοί των αγώνων των Άγγλων αποίκων με έπαθλο το Κύπελλο Αμερικής. Οι ετήσιοι αυτοί αγώνες συνεχίζονται μέχρι σήμερα και αποτελούν το τρίτο παγκόσμιο γεγονός μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες και το Παγκόσμιο Κύπελλο Ποδοσφαίρου.

Οι διάφοροι αγώνες (Διάπλους Ατλαντικού, Κύπελλο Αμερικής κ .λ. π.) κυρίως ήταν η αιτία που από τη δεκαετία του '60 προσέλκυσε πολλούς νέους καταναλωτές στο χώρο αυτό καθώς επίσης και η καθιέρωση όλο και πιο πολλών ναυτικών αθλημάτων στους Ολυμπιακούς Αγώνες.

### **6.1.2 Η κατάσταση σήμερα**

Ο ανταγωνισμός για τους ελληνικούς λιμένες σκαφών αναψυχής οποιασδήποτε μορφής, τόσο τους υπάρχοντες όσο και αυτούς που πρόκειται να κατασκευαστούν στο άμεσο μέλλον, προέρχονται από τους λιμένες των χωρών της Βορειοδυτικής Μεσογείου. Το Αιγαίο θεωρείται ο απόλυτος προορισμός yachting. Πουθενά αλλού στον κόσμο δεν βρίσκει κανείς συγκεντρωμένα 3,500 νησιά, εντελώς διαφορετικά το ένα με 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.

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

Σύμφωνα με πρόσφατες έρευνες, η δυναμική της Τουρκίας όσον αφορά στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι τέτοια που αναμένεται, στο απώτερο μέλλον, να ξεπεράσει ακόμα και την Ισπανία, η οποία μέχρι πρότινος διατηρούσε τον πρωταγωνιστικό ρόλο στον κλάδο, στην περιοχή της Μεσογείου. Παρόλα αυτά, ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός έχει καταφέρει να αποσπάσει μερίδια της τάξεως του 19,4% και του 17,1% της συνολικής αγοράς της Μεγάλης Βρετανίας τα έτη 2003 και 2004 αντίστοιχα, την ίδια χρονική στιγμή που ο Τουρκικός θαλάσσιος τουρισμός διεκδικεί το 6% της Βρετανικής τουριστικής αγοράς, ενώ κατά τη διάρκεια του 2005 αναμένεται να αποσπάσει μερίδιο της τάξεως του 10%.

Η Γαλλία, η Ιταλία και η Ισπανία έχουν περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις υψηλών προδιαγραφών, που όμως είναι πολύ ακριβότερες από τις ελληνικές. Η Γαλλία διαθέτει 64.000 περίπου θέσεις ελλιμενισμού υψηλού επιπέδου, η Ιταλία 45.000 θέσεις όπως και η Ισπανία. Οι μαρίνες της Βορειοδυτικής Μεσογείου εκτιμάται ότι απορροφούν το 80% της συνολικής ζήτησης υπηρεσιών μαρίνων στην Μεσόγειο. Θεωρούνται όμως κορεσμένες χωρίς δυνατότητες περαιτέρω αύξησης της δυναμικότητάς τους.

Η Βορειοανατολική ζώνη της Μεσογείου εξυπηρετεί το 17% της συνολικής ζήτησης. Η Κροατία διαθέτει αξιόλογη υποδομή μαρίνων και αναμένεται να αποτελέσει και πάλι σημαντικό ανταγωνιστή κατά τα προσεχή χρόνια. Ο κορεσμός των μαρίνων της Βορειοδυτικής Μεσογείου ευνοεί την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Βορειοανατολική Μεσόγειο καθώς εκτιμάται ότι θα μεταφερθεί μέρος του θαλάσσιου τουρισμού από την Βορειοδυτική Μεσόγειο προς την Βορειοανατολική, με την προϋπόθεση βέβαια, ότι θα κατασκευαστεί ικανός αριθμός θέσεων σε μαρίνες υψηλών προδιαγραφών. Σημαντικό ρόλο για την μετακίνηση του θαλάσσιου τουρισμού προς το Αιγαίο έχουν οι ζεστές θάλασσες, οι καλές καιρικές συνθήκες, οι μικρές αποστάσεις, το χαμηλό κόστος και το πυκνό αεροπορικό δίκτυο, μικρές αποστάσεις, το χαμηλό κόστος και το πυκνό αεροπορικό δίκτυο.



Η Νοτιοανατολική Μεσόγειος, απορροφά μόνο το 9% της ζήτησης υπηρεσιών θαλάσσιου τουρισμού και μπορεί τα τελευταία χρόνια να εξελίσσεται, όμως δεν εκτιμάται ότι θα προσελκύσει σημαντικό μέρος της τουριστικής κίνησης που αναμένεται να μετακινηθεί από την Βορειοδυτική Μεσόγειο. Αυτό το στοιχείο έχει σημασία για το αναμενόμενο δίκτυο μαρίνων της Ελλάδας.

Η κίνηση των θαλαμηγών σκαφών στο Αιγαίο είναι στενότατα συνδεδεμένη με την κίνηση θαλαμηγών σκαφών της Τουρκίας, καθώς αρκετές ελληνικής ιδιοκτησίας εταιρίες μίσθωσης γιοτ λειτουργούν και με βάση στην Τουρκία όπου βρίσκουν προσφορότερο φορολογικό περιβάλλον. Μάλιστα αναφέρεται χαρακτηριστικά σε αρκετά διαφημιστικά έντυπα ότι για να γνωρίσει κανείς τις ελληνικές θάλασσες πρέπει να ξεκινήσει από την θάλασσα του Μαρμαρά. Επίσης πολλά γιοτ που μισθώνονται φέρουν τούρκικη σημαία, αν και ελληνικής ιδιοκτησίας, και έτσι εξηγείται σε μεγάλο βαθμό το γεγονός ότι κυκλοφορούν στο Αιγαίο πολλά σκάφη με τουρκική σημαία.

Πέρα όμως από την μετακίνηση θαλάσσιου τουρισμού από την Βορειοδυτική στην Βορειοανατολική Μεσόγειο, η αναμενόμενη αύξηση του εισοδήματος και του ελεύθερου χρόνου θα αυξήσει την ζήτηση υπηρεσιών θαλάσσιου τουρισμού γενικά. Πάντως το γεγονός και μόνο της αύξησης του θαλάσσιου τουρισμού από την Βορειοδυτική στην Βορειοανατολική Μεσόγειο ειδικότερα, δεν αρκούν από μόνα τους να αυξήσουν την ζήτηση υπηρεσιών του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα αν δεν συνοδευτούν από την κατάλληλη διαφήμιση. Σημαντικό επίσης είναι να αναφέρεται η ύπαρξη των μαρίνων στους ναυτικούς χάρτες, μαζί με την υπάρχουσα υποδομή.

## **6.2 Η Έννοια του yachting**

*Θαλαμηγός* ή *yacht* είναι πλοίο ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, με θαλάμους για ανάπαυση και ύπνο. Ειδικότερα δε θαλαμηγός θεωρείται, το πολυτελές και με κάθε άνεση διασκευασμένο πλοίο για μακρά ταξίδια αναψυχής.

Ο όρος *yacht* αναφέρεται συνήθως σε μεσαία και μεγαλύτερα σκάφη δηλαδή άνω των 6 μέτρων. Υπάρχουν όμως και μεγαλύτερα θαλάσσια σκάφη αναψυχής με περισσότερες εξυπηρετήσεις καθώς και πολύ μεγάλα ποντοπόρα σκάφη με μηχανή και μόνιμα πληρώματα. Ενώ τα μικρότερα των 6 μέτρων μπορούν εύκολα να ανελκυσθούν από το νερό και να μεταφερθούν με τρέιλερ από αυτοκίνητα.

Σαν *τουριστικά πλοία* ή *πλοιάρια* χαρακτηρίζονται τα σκάφη που διαθέτουν αυτοδύναμη κίνηση στη θάλασσα και τα οποία μπορούν να εκτελέσουν θαλάσσιους πλόες, για θαλάσσια αναψυχή ή περιήγηση, είτε με τη καταβολή αντιτίμου είτε χωρίς.

Όσα από τα σκάφη αυτά διαθέτουν καμπίνες για τους επιβάτες, πέραν από αυτές του πληρώματος, ονομάζονται *τουριστικά θαλαμηγά πλοία*. Όσα δεν διαθέτουν, ονομάζονται *τουριστικά πλοιάρια*. Το στοιχείο, λοιπόν, που διαφοροποιεί ένα τουριστικό πλοίο από ένα τουριστικό πλοιάριο, πέραν των διαστάσεων, είναι η ύπαρξη ή όχι καμπινών για τους επιβάτες.

Τα τουριστικά σκάφη, που από κατασκευής προορίζονται για συμμετοχή σε ναυτικούς αγώνες, χαρακτηρίζονται σαν *ναυταθλητικά*, με την προϋπόθεση όμως να είναι γραμμένα στα μητρώα αναγνωρισμένων ναυτικών ομίλων.

Τα πλοία και τα πλοιάρια χωρίζονται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες ως εξής:

- Ημερόπλοια, στα οποία θα μπορούσαμε να κατατάξουμε όλα τα πλοία της γραμμής, τα δελφίνια(υδατοπτέρυγα),τα καταμαράν και τα ferry boats.
- Κρουαζιερόπλοια
- Yachts

### **6.2.1 Οι μορφές του yachting**

Αυτό το είδος θαλάσσιου τουρισμού μπορεί να μην έχει να επιδείξει τα τεράστια μεγέθη μετακίνησης σε σχέση με τις κρουαζιέρες, δραστηριοποιείται όμως πιο τοπικά και επομένως ο επισκέπτης επικεντρώνεται περισσότερο σε Ελληνικούς προορισμούς. Η κατηγορία αυτή είναι πολύ σημαντική για το κτίσιμο μιας καλύτερης εικόνας για την Ελλάδα, αλλά και για την ευημερία ενός ολόκληρου κλάδου που εξαρτάται από

αυτήν. Ένα από τα κυριότερα προβλήματα της κατηγορίας αυτής είναι οι υποδομές και οι υπηρεσίες γιώτινγκ της χώρας μας. Η Τουρκία αντιμετώπισε πολύ πιο έγκαιρα αυτό το ζήτημα και άρχισε να αναπτύσσει και να εκσυγχρονίζει τις σχετικές υποδομές της πολύ νωρίτερα από εμάς. Η κατηγορία αυτή υποδιαιρείται ως εξής:

**Επαγγελματικό yachting:** είναι ένας κλάδος με αρκετά μεγάλη επιτυχία και παράδοση στην Ελλάδα. Τα σκάφη είναι διαφόρων μεγεθών, ειδών και ποιοτικού επιπέδου, ενώ εμπορικά λειτουργούν με ναυλώσεις (charter). Σε αυτή την υποδιαίρεση εμπίπτουν από μικρά ιστιοφόρα μέχρι mega yachts. Το επαγγελματικό yachting συμβάλλει πολύ στην προσέλκυση επισκεπτών καλύτερου ποιοτικού επιπέδου ή ειδικών ενδιαφερόντων στη χώρα μας και πρέπει να υποστηριχθεί. Στην Ελλάδα υπάρχουν περίπου 3000 επαγγελματικά τουριστικά yachts.

**Ιδιωτικό yachting:** υποφέρει από τα ίδια προβλήματα με τα υπόλοιπα είδη yachting όσον αφορά υπηρεσίες, μαρίνες, κ.λ.π. Με την βελτίωση των υποδομών γιώτινγκ που συντελούντε ήδη, θα χρειαστεί παράλληλα και μία πολύ δυναμική ενημερωτική καμπάνια προώθησης για να προβληθούν οι νέες εξελίξεις.

**Super yachts:** ο κλάδος αυτός αφορά πολυτελέστατα σκάφη μέσου μεγέθους 120 μέτρων, αν και η τάση είναι προς τα πάνω. Είναι ένα καινούργιο υβρίδιο ανάμεσα στο γιώτινγκ και την κρουαζιέρα και προσφέρει κυρίως προγραμματισμένα δρομολόγια διαφοροποιούμενο κατά αυτή την έννοια από τα mega yacht που λειτουργούν με ναυλώσεις. Η γρήγορη ανάπτυξη του κλάδου αυτού και τα μεγάλα μεγέθη των super yachts έχουν δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα προσφοράς στις μαρίνες όλου του κόσμου και αυτό είναι μια μεγάλη ευκαιρία για την Ελλάδα, που έχει ακόμα τη δυνατότητα, να προβλέψει στο σχεδιασμό των λιμενικών της υποδομών την ικανοποίηση αυτής της αυξανόμενης ζήτησης.

**V.I.P. yachting:** πρόκειται για έναν ιδιαίτερο τομέα 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 χαρακτηρίσει 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 .

### **6.3 Ο κλάδος των yachts τα τελευταία χρόνια**

Το 2004, ο κλάδος του yachting στην Ελλάδα εμφανίστηκε βελτιωμένος σε σχέση με το 2003, ενώ πραγματοποίησε συνολικά κύκλο εργασιών ύψους 31,51 εκατ. ευρώ, σύμφωνα με τα αποτελέσματα έρευνας, που διεξήγαγε η εταιρία Hellastat. Ειδικότερα, ο κλάδος παρουσιάζει ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια, με τα έτη 2002 και 2003 να παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες αυξήσεις στα συνολικά έσοδα των εταιριών που εξετάστηκαν στην έρευνα, 16% και 44% αντίστοιχα, ενώ συνολικά για την περίοδο 2001-2004 επιτυγχάνεται ρυθμός ανάπτυξης του κύκλου εργασιών κατά 71%.

Συγκεκριμένα, θετικά επέδρασε στην επιτάχυνση των ρυθμών ανάπτυξης για τον κλάδο των σκαφών αναψυχής η κατάργηση του τεκμηρίου για σκάφη μέχρι 10μ., η απλούστευση της διαδικασίας λεμβολόγησης, καθώς και η απαλλαγή των ιδιοκτητών σκαφών μέχρι 10μ. από την υποχρέωση να θεωρούν κατά τακτά χρονικά διαστήματα τα ναυτιλιακά τους έγγραφα και να λαμβάνουν άδεια απόπλου. Με αποτέλεσμα, την πενταετία 2000-2004 το μέγεθος της εγχώριας αγοράς σκαφών αναψυχής να παρουσιάζει σε γενικές γραμμές άνοδο (βάσει ποσότητας) με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 14,6%.

Ακόμα, το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης καλύπτεται από εγχώρια παραγόμενα προϊόντα, καθώς η εισαγωγική διείσδυση το 2004 διαμορφώθηκε στο 38% περίπου.

Οι εξαγωγές σκαφών εκτιμάται ότι αντιπροσώπευσαν το ίδιο έτος το 24% της παραγωγής.

Με βάση τα αποτελέσματα της μελέτης, τα πολυεστερικά σκάφη κάλυψαν το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς (55,7%) και ακολούθησαν τα φουσκωτά σκάφη με ποσοστό 38,5%. Τα θαλάσσια jet και τα ιστιοπλοϊκά σκάφη κάλυψαν από κοινού το 5,8% της αγοράς σκαφών αναψυχής.

Σε ότι αφορά στις προοπτικές εξέλιξης του κλάδου, τα πολυεστερικά σκάφη εκτιμάται ότι θα παρουσιάσουν ρυθμό αύξησης της τάξης του 10%, ενώ η αγορά φουσκωτών σκαφών και θαλάσσιων jet προβλέπεται να εμφανίσει άνοδο μέχρι 5% ετησίως. Αντίθετα, δεν αναμένεται κάποια αξιόλογη μεταβολή στην αγορά των ιστιοπλοϊκών σκαφών για τη διετία 2006 - 2007.

Σχετικά με τις τάσεις, που επικρατούν στην αγορά, παρατηρείται σταδιακή στροφή των καταναλωτών προς τα πολυεστερικά σκάφη. Οι καταναλωτές οι οποίοι αποφασίζουν για πρώτη φορά να αποκτήσουν σκάφος αναψυχής, στρέφονται πλέον προς τα μικρά πολυεστερικά σκάφη (έως 7μ.), καθώς το κόστος αγοράς τους διαφέρει σημαντικά σε σχέση με το κόστος φουσκωτών σκαφών αντίστοιχου μεγέθους, αντίθετα οι κάτοχοι μικρού φουσκωτού σκάφους, προβαίνουν συνήθως στην αντικατάσταση του με φουσκωτό μεγαλύτερου μεγέθους.

Στον κλάδο δραστηριοποιείται ένας σχετικά μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων παραγωγής και εισαγωγής σκαφών. Ορισμένες από τις παραγωγικές επιχειρήσεις σκαφών αναψυχής συμμετέχουν σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας, ενώ αρκετές ειδικεύονται στην κατασκευή συγκεκριμένων μόνο τμημάτων του σκάφους. Η ύπαρξη πολυάριθμων κατασκευαστικών και εισαγωγικών επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής, σε συνδυασμό με το σχετικά περιορισμένο μέγεθος της ελληνικής αγοράς, οξύνει τον ανταγωνισμό και δεν επιτρέπει τη σημαντική αύξηση του μεριδίου, που κατέχουν οι υφιστάμενες εταιρίες, ενώ παράλληλα αποθαρρύνει την είσοδο νέων επιχειρήσεων στον κλάδο. Δεδομένου ότι, τα σκάφη αναψυχής δεν καλύπτουν βασικές ανάγκες, αλλά προορίζονται για ψυχαγωγία, η ζήτηση τους εμφανίζει υψηλή ελαστικότητα ως προς την τιμή διάθεσης. Η ζήτηση σχετίζεται επίσης, και με το

κόστος φύλαξης και συντήρησης, παράγοντες οι οποίοι συνδέονται άμεσα με το διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών.

Η φορολογία των σκαφών αναψυχής αποτελούσε για χρόνια ανασταλτικό παράγοντα στην ανάπτυξη της αγοράς, καθώς είχε δημιουργηθεί στους καταναλωτές η εντύπωση ότι τα συγκεκριμένα προϊόντα αποτελούν είδος πολυτελείας. Έτσι, η πρόσφατη κατάργηση του τεκμηρίου για σκάφη μέχρι 10μ. άνευ πληρώματος αποτελεί θετική εξέλιξη για τον κλάδο. Η δημιουργία τα τελευταία δύο χρόνια αρκετών parking σκαφών σε κοντινή απόσταση από τις ακτές έχει δώσει ως ένα βαθμό λύση στο πρόβλημα της έλλειψης χώρων φύλαξης. Στο πλαίσιο αυτό η περαιτέρω δημιουργία τουριστικών λιμένων και σημείων ανέλκυσης και καθέλκυσης σκαφών, θα συμβάλλει ακόμη περισσότερο στην άνοδο της ζήτησης για σκάφη αναψυχής.

Ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός και ο Έλληνας επαγγελματίας ναυτικός πουεπανδρώνει τα σκάφη γενικότερα, μπορεί και πρέπει να μεταμορφωθεί σε έναν δυναμικό πεδίο, που θα παράγει προϊόντα και υπηρεσίες που θα προάγουν θα βελτιώνουν και θα προβάλλουν τον Ελληνικό τουρισμό και όπου η έννοια καινοτομία, θα βρει τον ορισμό της.

#### **6.4 Η ανερχόμενη αγορά του yachting στην Ελλάδα**

Η Ελλάδα είναι από τις χώρες που αποτελούν σημαντικό πόλο έλξης σε διεθνές επίπεδο. Παράγοντες όπως το μεσογειακό κλίμα, η ποικιλία των θαλασσών, τα 3.000 νησιά συνολικά, οι θαλάσσιες περιοχές χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων, τα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και το εναλλασσόμενο τοπίο, την καθιστούν ως ένα ιδανικό μέρος για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και ειδικότερα των υπηρεσιών ενοικίασης σκαφών αναψυχής.

Τα Ελληνικά νησιά θεωρούνται παγκοσμίως ως ένας ασφαλής προορισμός για ευχάριστη διαμονή, διασκέδαση και, από την άλλη πλευρά, για την ανάπτυξη επιχειρηματικής δραστηριότητας, συνδεδεμένης κυρίως με το χώρο του τουρισμού.

Επιπρόσθετα, οι ευνοϊκές συνθήκες κλίματος εγγυώνται μια εξίσου αποδοτική δραστηριοποίηση όσον αφορά στην ανάπτυξη μαρίνων και υποδομών θαλάσσιου τουρισμού, αντάξιων εκείνων, άλλων χωρών με σημαντική προϊστορία σε αυτόν τον τομέα<sup>40</sup>.

Στον κλάδο του yachting στην Ελλάδα ανήκουν κυρίως εταιρίες μίσθωσης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, μη επανδρωμένων με πλήρωμα, με μήκος μέχρι 15 μέτρα περίπου. Ο Ελληνικός στόλος επαγγελματικών σκαφών αναψυχής αποτελείται από 4.800 περίπου ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα σκάφη, σύμφωνα με τα στοιχεία των νηολογίων που τηρούνται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.). Ο εν λόγω στόλος αποτελεί το μεγαλύτερο στόλο της Μεσογείου από πλευράς αριθμού σκαφών. Από το σύνολο του Ελληνικού στόλου, το 70% περίπου είναι ιστιοφόρα σκάφη, ενώ το υπόλοιπο 30% είναι μηχανοκίνητα. Τα σκάφη αυτά - τα οποία ανεξαρτήτως με το εάν επανδρώνονται ή μη, φέρουν υποχρεωτικά την Ελληνική σημαία - είναι σε θέση, στην πλειοψηφία τους, να φιλοξενήσουν από 6 έως 12 άτομα.

Στην Ελλάδα, ο Κλάδος του Θαλάσσιου Τουρισμού στην ευρύτερή του διάσταση αποτελείται από 100 περίπου επιχειρήσεις σκαφών αναψυχής και κρουαζιερόπλοιων, οι οποίες ασχολούνται αποκλειστικά με την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών θαλάσσιου τουρισμού, συμβάλλοντας καθοριστικά στην προώθηση και προβολή της Ελλάδας ως ενός άκρως ελκυστικού προορισμού. Από το σύνολο των επιχειρήσεων αυτών, λιγότερες από τις μισές (περίπου το 1/3) δραστηριοποιούνται στην αγορά της ενοικίασης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής χωρίς μόνιμο πλήρωμα και μήκους μέχρι 15 μέτρων.

Οι Ελληνικές εταιρίες σκαφών αναψυχής επενδύουν ένα μεγάλο μέρος των εσόδων τους στην αντικατάσταση των τουριστικών σκαφών τους ανά 4-5 χρόνια με νέα, υπερσύγχρονα μοντέλα, προκειμένου να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις υψηλές απαιτήσεις των πελατών τους, οι οποίοι στο μεγαλύτερο μέρος τους

---

<sup>40</sup> Γεωργιάδης Νικόλαος(2005),*Η ανερχόμενη αγορά yachting στην Ελλάδα*, Investment Research & Analysis Journal σελ.1

προέρχονται από το εξωτερικό. Επίσης, στην προσπάθεια προσέλκυσης υψηλής εισοδηματικής τάξης πελατείας, οι εν λόγω εταιρίες συμμετέχουν κάθε χρόνο σε διεθνή Ναυτικά Σαλόνια, δηλαδή σε εκθέσεις που παρουσιάζουν τις υπηρεσίες τους, καθώς και τα νέα προηγμένα μοντέλα σκαφών αναψυχής, και συνεπώς έρχονται σε αμεσότερη επαφή τόσο με τους υποψήφιους πελάτες, όσο και με άλλους επιχειρηματικούς φορείς. Οι κρατήσεις yachting από τα ενδιαφερόμενα μέρη αρχίζουν το φθινόπωρο κάθε έτους για το επόμενο καλοκαίρι, και ήδη από τις αρχές κάθε χρονιάς, οι Ελληνικές εταιρίες yachting γνωρίζουν σε σημαντικό βαθμό την προβλεπόμενη πορεία των εσόδων τους για τη συγκεκριμένη ετήσια περίοδο. Μερικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο του yachting της χώρας μας είναι: Κυριακουλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα, Βερνίκος Κότερα, Άλφα Γιώτικς, Ολύμπικ Κότερα, Κόσμος Γιώτιγκ Ελλάς, Aegean Business Yachts και Οδυσσεύς Ιστιοπλοϊκές Διακοπές.

Κατά τα τελευταία χρόνια, ο Κλάδος του Θαλάσσιου Τουρισμού στην ευρύτερη του διάσταση, παρουσιάζει μία καθοδική πορεία σε επίπεδο κερδοφορίας, λόγω, μεταξύ των άλλων, της γενικότερης οικονομικής δυστοκίας που παρατηρείται τόσο στην Ελλάδα όσο και στη Δυτική Ευρώπη, της μείωσης της πραγματικής αγοραστικής δύναμης στην εγχώρια οικονομία, και της αύξησης του κόστους ναυλώσεων. Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της Ελληνικής εταιρίας ερευνών ICAP, ο Κλάδος του Θαλάσσιου Τουρισμού στην Ελλάδα (δείγμα 100 εταιριών σκαφών αναψυχής και κρουαζιερόπλοιων) εμφάνισε μικτά κέρδη της τάξεως των 19,24 εκατ. ευρώ κατά την οικονομική χρήση του 2002, έναντι επιπέδου 21,96 εκατ. ευρώ το 2001 και 27,82 εκατ. ευρώ το έτος 2000. Το σύνολο του ενεργητικού του κλάδου ανήλθε σε 337,27 εκατ. ευρώ το 2002, έναντι 284,14 εκατ. ευρώ το 2001 και 232,28 εκατ. ευρώ το 2000. Κατά την οικονομική χρήση του 2002, η μεγαλύτερη εταιρία yachting στην Ελλάδα παρουσίασε ενεργητικό άνω των 40 εκατ. ευρώ και καθαρά κέρδη μεγαλύτερα των 2 εκατ. ευρώ.



## 6.5 Σκάφη αναψυχής

### **Κατηγορίες σκαφών**

Τα σκάφη αναψυχής που κυκλοφορούν στην Ελλάδα μπορούν να χωριστούν σε τρεις μεγάλες κατηγορίες:

- Το μέγεθος.
- Το υλικό κατασκευής.
- Το μέσο που κινούνται.

Από άποψη μεγέθους, τα σκάφη χωρίζονται:

- Στα μικρά σκάφη μήκους 7/8μ.(day boats)
- Στα μεσαίου μεγέθους σκάφη μήκους 7/15μ. (motor yachts)
- Στα μεγάλα σκάφη μήκους άνω των 15μ. (mega yachts) που μπορούν να φθάσουν τα 30μ.

104

Από άποψη κατασκευής, ταξινομούνται σε:

- Μεταλλικά.
- Ξύλινα με πλαστικοποιημένη γάστρα.
- Πλαστικά από ενισχυμένο Fiberglass.
- Φουσκωτό από ειδικό υλικό και ενισχυμένες πλαστικές μεμβράνες με ή χωρίς καρίνα.

Από άποψη μέσω κίνησης, κατατάσσονται σε:

- Μηχανοκίνητα και μηχανοκίνητα με μικρές έσω-εξωλέμβιες μηχανές.
- Ιστιοφόρα με μηχανή.
- Ιστιοφόρα με βοηθητική μηχανή.

## **Τύποι σκαφών**

Όσον αφορά τον τομέα των yachts, υπάρχουν τρεις τύποι σκαφών αναψυχής που περιγράφουν κυρίως τον τρόπο με τον οποίοι κινούνται αλλά και το συνολικές παροχές και ανέσεις τους. Έτσι έχουμε:

α. Sailing yachts (Ιστιοπλοϊκά): Σκάφη που σαν κύρια δύναμη πρόωσης έχουν τα πανιά, ενώ διαθέτουν και μια μικρή σχετικά μηχανή για περίπτωση ανάγκης. Είναι ο πιο οικονομικός τύπος yacht και μπορεί να είναι τόσο μικρό όσο μια καμπίνα για ένα ζεύγος και τόσο μεγάλο όσο 6 καμπίνες. Εάν κάποιος έχει τα απαιτούμενα προσόντα μπορεί να το οδηγήσει μόνος του αλλιώς πρέπει να προσλάβει έναν επαγγελματία πλοίαρχο. Υπάρχουν επίσης σκάφη πλήρως επανδρωμένα, με μάγειρα, γι' αυτούς που θέλουν να ζήσουν όλες τις συγκινήσεις της ναυσιπλοΐας χωρίς να κάνουν όλη τη δουλειά.

β. Motor sailors: Είναι σκάφη τα οποία για να κινηθούν χρησιμοποιούν τόσο τα πανιά όσο και τη μηχανή. Είναι πάντα πλήρως επανδρωμένα και προσφέρουν στους φιλοξενούμενους τη πολυτέλεια και τη παλαιά παγκόσμια γοητεία. Οι καμπίνες είναι μεγαλύτερες από τα κλασικά πλεούμενα yacht, με λουτρά και όλες τις ανέσεις του σπιτιού. Τα γεύματα παρασκευάζονται συνήθως εν πλω από πεπειραμένο μάγειρα και οι επαγγελματικές υπηρεσίες που προσφέρονται μπορούν να κακομάθουν και τους πιο απαιτητικούς.

γ. Motor yachts: Κατατάσσονται στο υψηλότερο σημείο όσον αφορά τη τιμή αν και υπάρχουν μερικά διαθέσιμα σκάφη σε ειδική τιμή. Αυτό το είδος των σκαφών ναυλώνονται από άτομα που θέλουν να έχουν ταχύτητα και πολυτέλεια με τον συνδυασμό ειδικών υπηρεσιών και ανώτερης ποιότητας.

## **Κατηγορίες σκαφών**

Τα σκάφη σήμερα διαθέτουν μια ευρεία γκάμα που μπορεί να καλύψει ανάγκες από αναψυχή μέχρι επαγγελματική χρήση. Ανάλογα με τη χρήση του αλλά και τις απαιτήσεις του υποψήφιου αγοραστή, μπορεί να πραγματοποιηθεί ένας εύστοχος τρόπος προσέγγισης.

Στην **πρώτη κατηγορία** συμπεριλαμβάνονται τα σκάφη που προορίζονται για βοηθητική χρήση εξυπηρετώντας τις ανάγκες των σκαφών αναψυχής-ιστιοπλοϊκών και μηχανοκίνητων. Στα μηχανοκίνητα τα βοηθητικά σκάφη αποτελούν μέρος του βασικού εξοπλισμού και διατίθενται από μικρά φουσκωτά μέχρι εξάμετρα ή και παραπάνω με μηχανές μάλιστα μεγάλης ισχύος σε μεγάλες θαλαμηγούς. Πέρα από την μεταφορά επιβατών και προσωπικού, εξυπηρετούν στην πραγματοποίηση θαλάσσιων χόμπι. Τα σκάφη αυτά έχουν ειδικές προδιαγραφές και διάταξη που δεν απευθύνεται σε ένα κοινό χρήστη. Το μήκος των σκαφών που ανήκει στην πρώτη κατηγορία ξεκινάει από τα 2 μέτρα και καταλήγει στα 6 ή και παραπάνω. Ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούνται εξωλέμβιες μηχανές ή υδροτζέτ.

Στη **δεύτερη κατηγορία** κατατάσσονται τα σκάφη που προορίζονται για το αγοραστικό κοινό που έρχεται για πρώτη φορά σε επαφή με το υγρό στοιχείο και με δυνατότητες μικρών παράκτιων ταξιδιών. Στην προκειμένη περίπτωση το σκάφος πρέπει να είναι ευκολόχρηστο και να μπορεί να μεταφερθεί και φυλαχτεί εύκολα και γρήγορα. Μπορεί να είναι κατασκευασμένα από πολλά υλικά, όπως για παράδειγμα, φουσκωτά, πολυεστερικά ακόμη και μεταλλικά από κράμα αλουμινίου, όταν πρόκειται για χρήση σε ήρεμα νερά που τα συναντά κανείς σε λίμνες. Τα σκάφη αυτής της κατηγορίας έχουν μήκος συνήθως από 2,5 έως 3.80 μέτρα μεταφορική ικανότητα τριών ατόμων με μια σχετική θα λέγαμε άνεση ενώ ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούνται εξωλέμβιες μηχανές μικρής ισχύος.

Στην **τρίτη κατηγορία** ανήκουν τα σκάφη των οποίων ο ιδιοκτήτης έχει-κατά 90%-περάσει από τη δεύτερη κατηγορία κι έχει αυξημένες απαιτήσεις σχετικά με τη διάνυση μεγαλύτερων αποστάσεων στη μεταφορά περισσοτέρων ατόμων καθώς και την πραγματοποίηση θαλάσσιων χόμπι όπως για παράδειγμα σκι, ψαροντούφεκο, ψάρεμα. Το μήκος των σκαφών αυτών κυμαίνεται συνήθως από τα 3.80 έως τα 5 μέτρα ενώ απαιτούνται μεγαλύτερες ιπποδυνάμεις κινητήρων.

Στην **τέταρτη κατηγορία**, κατατάσσονται τα σκάφη των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι ιδιαίτερα απαιτητικοί τόσο από άποψη χρήσης-όπως για παράδειγμα μεγάλα μακρινά ταξίδια – όσο και από άποψη εξοπλισμού του σκάφους. Τα σκάφη αυτά

διαθέτουν κάτω από το πιλοτήριο μικρή καμπίνα η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως ένας ιδανικός αποθηκευτικός χώρος δεδομένου ότι ο ιδιοκτήτης του δεν είναι ανάγκη να μεταφέρει διαρκώς όλα τα παρελκόμενα, αξεσουάρ, εργαλεία και εξοπλισμό μαζί του. Συνήθως αυτή η καμπίνα διαθέτει και μικρά στρώματα τα οποία βέβαια σε ένα σκάφος που διαθέτει μήκος 6 μέτρα είναι μεν βολικά για λίγη ξεκούραση και προστασία από τον ήλιο δεν είναι όμως ιδιαίτερα βολικά για διανυκτέρευση. Αυτή η κατηγορία είναι ίσως η δημοφιλέστερη στη χώρα μας αφού με ένα λογικό χρηματικό ποσό μπορεί κάποιος να αποκτήσει ένα σκάφος επαρκές σε χώρους και με ικανοποιητικές επιδόσεις. Το μήκος τους κυμαίνεται από 5 μέτρα έως 8 περίπου μέτρα, ενώ για την πρόωσή τους μπορούν να χρησιμοποιηθούν εξωλέμβιοι κινητήρες μεγάλης ισχύος ή εσωεξωλέμβιοι κινητήρες. Το υλικό κατασκευής τους είναι πολυεστερικό ή ακόμη και φουσκωτό.

Στην **πέμπτη κατηγορία** διατίθενται σκάφη με μεγαλύτερες ανέσεις και μπορεί να χρησιμοποιηθεί οποιοσδήποτε τύπος κινητήρα (εξωλέμβιος, εσωεξωλέμβιος, εσωλέμβιος). Τα σκάφη αυτά διαθέτουν υπερκατασκευή με σχετικά άνετους εσωτερικούς χώρους που περιλαμβάνουν καμπίνες σαλονάκι κουζίνα και λουτρό /w.c. Ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούν εσωεξωλέμβιους ή εσωλέμβιους κινητήρες με προτίμηση σε αυτούς του πετρελαίου για την οικονομικότερη κατανάλωση. Το μήκος τους κυμαίνεται από τα 9 περίπου μέτρα και καταλήγει στα 15 μέτρα. Στην έκτη κατηγορία κατατάσσονται τα σκάφη με μήκος επάνω από 15 μέτρα και απευθύνονται στο αγοραστικό κοινό που ενδιαφέρεται να έχει μια μικρή κατοικία με ανέσεις στη θάλασσα. Τα σκάφη αυτά πέρα από τους μεγάλους χώρους διαθέτουν πολύ καλές επιδόσεις πλεύσης και, αυτονομίας αφού είναι εξοπλισμένα με μεγάλες δεξαμενές καυσίμων και νερού.

Τελευταίες κατηγορίες σκαφών είναι αυτή των λεγόμενων super yachts, με μήκος μέχρι 30 μέτρα και αυτή των mega yachts, με μήκος μεγαλύτερο των 30 μέτρων.

## **Κατηγορίες σκαφών ως προς την ενοικίαση**

Η ενοικίαση των γιοτ έχει χωριστεί σε 3 μεγάλα μέρη :

- α. Ενοικίαση επανδρωμένων γιοτ (CREWED YACHTS)
- β. Ενοικίαση γιοτ χωρίς πλήρωμα (BAREBOATS)
- γ. Ενοικίαση στολίσκων (FLOTILES)

### **α. Ενοικίαση επανδρωμένων γιοτ (CREWED YACHTS)**

Τα επανδρωμένα γιοτ είναι κυρίως μεγαλύτερα από 50 πόδια (15 μ.) και περιλαμβάνουν : ιστιοφόρα, μηχανοκίνητα με ιστία και απλά μηχανοκίνητα γιοτ. Τα μεγαλύτερα γιοτ από κάθε κατηγορία είναι συνήθως εξοπλισμένα και επανδρωμένα για ειδικές εκμισθώσεις, με πολυτελή διαμονή και VIP σέρβις, περιλαμβάνει επίσης και ένα πολύ καλό σεφ. Όλα τα επανδρωμένα γιοτς άσχετα με το μήκος τους ή τα ναύλα τους είναι πλαισιωμένα από γλωσσομαθή πληρώματα που στόχο τους έχουν την τέλεια αναψυχή και ψυχαγωγία του πελάτη τους.

### **β. Ενοικίαση γιοτ χωρίς πλήρωμα (BAREBOATS)**

Τα σκάφη χωρίς πλήρωμα είναι μόνο βοηθητικά ιστιοφόρα μέχρι 50 πόδια (15μ.) και μπορούν να νοικιαστούν χωρίς ειδικευμένο προσωπικό απ' έξω με τη προϋπόθεση ότι δυο από τους εκμισθωτές πελάτες κατέχουν άδεια πλοιάρχου ή έχουν αποφοιτήσει με δίπλωμα από αναγνωρισμένο γιοτ - κλαμπ, αποδεικνύοντας για την εμπειρία στη διακυβέρνηση του σκάφους και στη θαλασσοπορία μακριά από την ακτή.

### **γ. Ενοικίαση στολίσκων (FLOTILES)**

Ένας σπουδαίος νεωτερισμός στην παρουσία του Ελληνικού γιοτ ήταν η ανάπτυξη της με στολίσκο. Αυτός ο νέος τύπος δραστηριότητας σχεδιάστηκε για να κόψει το κόστος της μίσθωσης του γιοτ και προγραμματίζει τιμές αερομεταφοράς, έτσι ώστε να γίνει η ιστιοπλοΐα στην Ελλάδα όσο πιο οικονομική γίνεται σε ένα ευρύ κοινό που αγαπά τη θάλασσα και την ιστιοπλοΐα. Συνήθως προσφέρεται πρόγραμμα

πλήρες 14 ημερών, χρησιμοποιούνται πτήσεις charter και γίνεται κρουαζιέρα 8-12 ημέρες με μικρά βοηθητικά σκάφη που το κάθε ένα έχει 4-6 θέσεις. Ο στολίσκος οδηγείται γύρω από ένα προκαθορισμένο πλάνο για την πορεία της κρουαζιέρας από ένα γιοτ που παίζει τον ρόλο οδηγού - αρχηγού και το οποίο χειρίζεται από ανθρώπους του προσωπικού της ιδιοκτήτριας εταιρίας, που συνήθως αποτελείται από αρχηγό κρουαζιέρας, ένα μηχανικό και ένα συνοδό.

Όλα τα σκάφη που προσφέρονται στην Ελλάδα πρέπει να είναι εκεί καταχωρημένα και υπό Ελληνική σημαία με βάση το νόμο 486/76. Αυτό θεωρείται ουσιώδες από την άποψη ότι ελέγχονται τα ύψη των τιμών που καθορίζει ο ιδιοκτήτης και το υψηλό επίπεδο του σέρβις που αποδίδεται. Όλα τα γιοτ πριν γίνει η καταχώρηση τους στην Ελλάδα με σκοπό την εκμίσθωση τους, υπόκεινται σε έλεγχο για την τήρηση των διεθνών κανόνων ασφαλείας. Η μίσθωση πλοίων με ξένη σημαία σε Ελληνικά λιμάνια είναι παράνομη και τιμωρείται με βαριές ποινές τόσο για τον κυβερνήτη του σκάφους όσο και για τους ιδιοκτήτες<sup>41</sup>.

### **Ονοματολογία σκαφών**

Όσον αφορά την ονοματολογία των σκαφών, επικρατεί ένας διεθνής κώδικας ονοματολογίας που περιγράφει τον τύπο των σκαφών ανάλογα με τη χρήση και τα γνωρίσματά τους. Έτσι έχουμε:

α. Day Cruiser: Σκάφος με ανοικτό κατάστρωμα ή ημικαμπινάτο με μικρό χώρο ενδιαίτησης με μήκος που κυμαίνεται από 6 έως 9 περίπου μέτρα.

β. Cruiser: Με καμπίνες και επαρκή αυτονομία για τη διάνυση μεσαίων υδάτινων δρομολογίων και μήκος από 9 έως 16 μέτρα.

γ. Sport / Offshore: Αναπτύσσουν πολύ υψηλές ταχύτητες και διαθέτουν λιτούς εσωτερικούς χώρους.

δ. Convertible / Fish: Είναι ειδικό για ψάρεμα και διαθέτει υπερυψωμένο πιλοτήριο. Μπορεί να είναι καμπινάτο ή ημικαμπινάτο.

<sup>41</sup> Περιοδικό γιώτινγκ, τεύχος Νοεμβρίου 2006, σελ. 24

ε. Flying Bridge: Μηχανοκίνητο με καμπίνες που διαθέτει γέφυρα και διπλό πιλοτήριο.

στ. Open: Σκάφος που αναπτύσσει υψηλές ταχύτητες. Χαρακτηριστικό γνώρισμα αυτού του σκάφους είναι η οροφή που ανοίγει.

ζ. Pilot: Προσδιορίζεται ως σκάφος αναψυχής με γάστρα εκτοπίσματος όμοια με τα επαγγελματικά σκάφη.

η. Super Yachts: Πολυτελή θαλαμηγά σκάφη των οποίων το μήκος εκτείνεται συνήθως μέχρι τα 30 μέτρα.

θ. Mega Yachts: Πολυτελείς θαλαμηγοί με μήκος επάνω από 30 μέτρα

## **6.6 Διαδικασία ναύλωσης ενός σκάφους αναψυχής**

Για όσους αποφασίζουν να χαρούν για πρώτη φορά την Ελληνική θάλασσα μέσω κρουαζιέρας με γιοτ, υπάρχουν ορισμένοι τρόποι στην προσέγγιση ενοικίασης σκάφους. Πιο συγκεκριμένα Προκειμένου να ναυλώσει κανείς ένα σκάφος αναψυχής, θα πρέπει προηγουμένως να γνωρίζει:

- ποιος τύπος σκάφους τον ενδιαφέρει
- εάν επιθυμεί να υπάρχει σ' αυτό πλήρωμα ή όχι
- πόσα άτομα θα φιλοξενηθούν στο σκάφος
- τον αριθμό των ημερών και τις ακριβείς ημερομηνίες του ταξιδιού
- από ποιο λιμάνι της χώρας θα αναχωρήσει.

Η ναυσιπλοΐα στις ελληνικές θάλασσες είναι σε γενικές γραμμές πιο εύκολη από ότι σε άλλα σημεία του πλανήτη, καθώς υπάρχουν πολλοί φάροι και σημεία αναφοράς, η ομίχλη είναι σπάνιο φαινόμενο και η ορατότητα είναι συνήθως εξαιρετική. Επιπλέον, τα σκάφη μπορούν να φιλοξενηθούν στα περισσότερα ελληνικά λιμάνια έχοντας τη βοήθεια ενός δικτύου ραδιοσυχνοτήτων. Βοήθεια προς τα σκάφη παρέχεται από το κέντρο διαχείρισης ερευνών και διάσωσης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) στον Πειραιά, το οποίο καταρτίζεται από στελέχη των λιμενικών αρχών.

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 :
  - 1) Όλες οι προμήθειες ασφαλείας του σκάφους τους είναι σε καλή κατάσταση.
  - 2) Η κυρίως και η εφεδρική μηχανή λειτουργούν κατάλληλα και ότι υπάρχουν επαρκή καύσιμα.
  - 3) 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 οδηγιών πρέπει να είναι άμεσα διαθέσιμοι.

Οι ελληνικές θάλασσες έχουν χαρτογραφηθεί λεπτομερειακά από τις Υδρογραφικές υπηρεσίες του Ελληνικού ναυτικού καθώς και από άλλες αρχές , παρέχοντας έτσι λεπτομερείς χάρτες. Παράλληλα υπάρχουν εξαιρετικά εγχειρίδια και άλλες εκδόσεις σε πολλές ξένες γλώσσες.

Όσον αφορά την διαδικασία ναύλωσης σκάφους αναψυχής, πρώτα παίρνονται βασικές αποφάσεις σχετικά με το επιθυμητό κόστος της κρουαζιέρας, τον τύπο του πλοίου που επιθυμούν να νοικιάσουν, με πλήρωμα ή χωρίς, τον αριθμό των ατόμων που θα συμμετάσχουν και τέλος την διάρκεια της κρουαζιέρας με καθορισμό της ημερομηνίας έναρξης. Όταν όλα αυτά τα σημεία έχουν καθοριστεί, η ενοικίαση



μπορεί να καθοριστεί είτε μέσω μεσιτείας, είτε με απευθείας επαφή με τους Έλληνες πλοιοκτήτες.

Και τα δυο μέρη (μεσίτες και πλοιοκτήτες), έχουν τους επαγγελματικούς συνδέσμους τους από όπου μπορούν να πάρουν πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι. Επιπλέον μέρος από τα γραφεία ενοικιάσεων γιου από την πλειοψηφία των ταξιδιωτικών πρακτορείων, προσφέρει πακέτο το οποίο περιλαμβάνει ταξίδι από και προς την Ελλάδα, την μίσθωση, τα σχέδια της κρουαζιέρας και οτιδήποτε άλλο κριθεί αναγκαίο.

### **Ναυλοσύμφωνο**

Για τη ναύλωση ενός σκάφους, είναι απαραίτητη η υπογραφή μιας σύμβασης-ναυλοσυμφώνου μεταξύ των συμβαλλομένων. Είναι ένα έντυπο εις τριπλούν, εγκεκριμένο από το ΥΕΝ, που αναφέρει τους όρους της ναύλωσης (ποσό ναύλωσης, ποσό εγγύησης, ημερομηνίες και λιμάνια αναχώρησης και επιστροφής). Υπογράφεται και από τις δυο πλευρές και δίδεται μια προκαταβολή στον πλοιοκτήτη ή στον αναγνωρισμένο αντιπρόσωπό του, ενώ το υπόλοιπο ποσό του ναύλου πρέπει να καταβάλλεται πριν από την αναχώρηση του σκάφους.

Μαζί με το ναυλοσύμφωνο υπογράφεται και το έντυπο παραλαβής εξοπλισμού (inventory list) σύμφωνα με το οποίο ο πλοιοκτήτης "χρεώνει" τον ναυλωτή με όλο τον εξοπλισμό, που αναφέρεται σ' αυτό.

Ο Φ.Π.Α. στα ναυλοσύμφωνα των επαγγελματικών τουριστικών σκαφών αναψυχής, καθορίζεται ως εξής:

(α) Τα τουριστικά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και πέραν των χωρικών μας υδάτων, όταν αποδεδειγμένα προσεγγίζουν ξένο λιμάνι, απαλλάσσονται από το Φ.Π.Α.

(β) Τα τουριστικά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και πέραν των χωρικών μας υδάτων χωρίς να αποδεικνύουν την προσέγγισή τους σε ξένο λιμένα, δικαιούνται ποσοστό έκπτωσης Φ.Π.Α. 60% (κατηγορία Ι).

(γ) Τα τουριστικά πλοία που αναχωρούν από ελληνικό λιμάνι και εκτελούν πλόες μεγάλης ακτοπλοΐας (π.χ. Πειραιάς, Κέρκυρα, Βόρεια Ελλάδα, Μυτιλήνη, Κρήτη και Δωδεκάνησα) υπόκεινται σε ποσοστό έκπτωσης ΦΠΑ 50% (Κατηγορία II).

(δ) Τα τουριστικά πλοία που αναχωρούν από ελληνικό λιμάνι και εκτελούν πλόες μικρής ακτοπλοΐας (π.χ. Πειραιάς προς Κυκλάδες, Β. Σποράδες, Ζάκυνθος, Κεφαλληνία, Κέρκυρα δικαιούνται ποσοστό έκπτωσης Φ.Π.Α. 40% (Κατηγορία III).

(ε) Τα τουριστικά πλοία που εκτελούν πλόες περιορισμένης έκτασης (π.χ. πλόες από Πειραιά προς λιμένες Σαρωνικού και Αργολικού ή από λιμένες Β. και Ν. Ευβοϊκού μέχρι το Βόλο ή μεταξύ λιμένων εντός του Κορινθιακού μέχρι Πάτρα) υπάγονται σε συντελεστή Φ.Π.Α. 8%<sup>42</sup>.

Το ναυλοσύμφωνο πρέπει να περιλαμβάνει πλήρη ασφαλιστική κάλυψη σκαφών και πληρώματος έναντι οποιουδήποτε ατυχήματος, που οφείλεται σε αμέλεια του ιδιοκτήτη ή του πληρώματος ή σε ελάττωμα του σκάφους. Οι ναυλωτές οφείλουν να κανονίσουν τη δική τους ασφαλιστική κάλυψη, όσον αφορά ασθένειες ή ατυχήματα που προέρχονται από δική τους αμέλεια ή επήλθαν κατά τύχη.

Εάν για οποιοδήποτε λόγο οι ενοικιαστές ακυρώσουν την κράτηση, η αρχική προκαταβολή κρατείται από τον ιδιοκτήτη του σκάφους. Στη περίπτωση όμως που ο πλοιοκτήτης μπορέσει να ενοικιάσει το σκάφος κάτω από τους ίδιους όρους και μέσα στις ίδιες ημερομηνίες, συνηθίζεται αυτός να επιστρέφει την προκαταβολή (εκτός των δαπανών στις οποίες υποβλήθηκε ο ιδιοκτήτης του σκάφους) αν και δεν είναι υποχρεωμένος κατά το νόμο, να το πράξει. Με κοινή συμφωνία, ο ενοικιαστής μπορεί να χρησιμοποιήσει το σκάφος αργότερα ή μέσα στην ίδια τουριστική περίοδο ή στην επόμενη, όποτε αυτό είναι διαθέσιμο.

### **Παρατηρήσεις για τη ναύλωση σκάφους αναψυχής**

Είναι προτιμότερο οι κρατήσεις να γίνονται μέσω των διαφόρων ναυλομεσιτών ή αναγνωρισμένων ταξιδιωτικών πρακτόρων. Για την προστασία των

<sup>42</sup> <http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=836&langID=1> (29/12/2009)

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

Μερικά από τα σημεία της Ελληνικής Νομοθεσίας για τη ναύλωση σκάφους αναψυχής είναι τα παρακάτω:

1. Δικαίωμα εκναυλώσεως αναγνωρισμένων επαγγελματικών σκαφών με ελληνική σημαία έχουν μόνο οι πλοιοκτήτες, οι εφοπλιστές, και οι ναυλομεσίτες.
2. Στα πλοία με ξένη σημαία, απαγορεύεται η εκκίνηση από Ελληνικά λιμάνια υπό καθεστώς ναύλωσης ή η παραλαβή επιβατών με ναύλο για θαλάσσια αναψυχή.
3. Εξαιρέση επιτρέπεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, κατόπιν ειδικής αδειάς που εκδίδεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και υπό ορισμένες προϋποθέσεις και με προϋπόθεση την καταβολή του 15% του συμφωνηθέντος ποσού της ναύλωσης στο Ταμείο Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων.
4. Για τις ναυλώσεις, που συνάπτονται στο εξωτερικό, πρώτος λιμένας εισόδου θεωρείται ο πρώτος ελληνικός λιμένας προσεγγίσεως του σκάφους.
5. Κάθε ναυλωμένο (αναγνωρισμένο επαγγελματικό σκάφος) προ του απόπλου από τον λιμένα αφετηρίας και καθ' έκαστο πλου, πρέπει να είναι εφοδιασμένο με αντίγραφο ναυλοσύμφωνου, θεωρημένο από την Λιμενική Αρχή, όπου θα κατατίθεται αντίγραφο για τις περαιτέρω διατυπώσεις.
6. Ο πλοίαρχος πριν από κάθε απόπλου οφείλει να καταθέσει στην οικεία Λιμενική Αρχή κατάσταση με πλήρη στοιχεία πληρώματος και επιβαινόντων (σύμφωνα με την άδεια του σκάφους) θεωρημένη (από τη Λιμενική Αρχή), αντίγραφο της οποίας πρέπει να φέρει μαζί με τα υπόλοιπα έγγραφα του σκάφους, καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού του<sup>43</sup>.

---

<sup>43</sup> <http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=839&langID=1> (29/12/2009)

## **6.7 Κόστος ναύλωσης ενός σκάφους αναψυχής**

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

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

Πρακτικά συνηθίζεται οι πλοιοκτήτες να κάνουν ξεχωριστή συμφωνία με τους ενοικιαστές για την προμήθεια τροφίμων σε κάποια ημερήσια τιμή κατ' άτομο που συμφωνείται μεταξύ των μερών. Για τα σκάφη χωρίς πλήρωμα οι όροι ενοικίασης είναι διαφορετικοί απ' αυτούς των επανδρωμένων σκαφών. Η τιμή ναύλωσης περιλαμβάνει αποκλειστικά 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 βρίσκεται στην αρχική του κατάσταση.

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

ώστε να προμηθεύσει το σκάφος με τρόφιμα σε τοπικές τιμές, πριν την αναχώρησή του<sup>44</sup>.

## **6.8 Προβλήματα και λύσεις που αφορούν το yachting στην Ελλάδα**

Τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός, αφορούν κυρίως σε θέματα υποδομής και οργάνωσης των συνολικών υπηρεσιών του. Σύμφωνα με τους εκπροσώπους των εταιριών σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, εφόσον τα προβλήματα αυτά επιλυθούν στο κοντινό μέλλον, οι δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου καθίστανται αναμφισβήτητα μεγάλες, ιδιαίτερα μετά την ανεπανάληπτη προβολή της Ελλάδας με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας.

Ένα πρώτο σημαντικό πεδίο προβληματισμού για την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού Κλάδου Yachting έγκειται στις μαρίνες σκαφών, και ειδικότερα στην πληρότητα, τον εκσυγχρονισμό και την ασφάλεια αυτών, καθώς σύμφωνα με τις απόψεις που έχουν κατά καιρούς εκφρασθεί δημοσίως από αρκετούς παράγοντες του κλάδου, παρουσιάζεται μία σημαντική έλλειψη επαρκούς αριθμού θέσεων ελλιμενισμού. Όσον αφορά στην υποδομή που έχει δημιουργηθεί μέχρι σήμερα στην Ελλάδα, εκτιμάται ότι υπάρχουν 15.850 περίπου θέσεις σκαφών αναψυχής, εκ των οποίων οι 14.400 θέσεις ανήκουν σε μαρίνες, οι 1.360 περίπου θέσεις ανήκουν σε καταφύγια τουριστικών σκαφών, και οι υπόλοιπες 90 περίπου θέσεις σε ξενοδοχειακούς λιμένες.

Ένα άλλο καίριο πρόβλημα για τον Ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό αποτελεί ο σχετικά περιορισμένος αριθμός εταιριών επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό το γεγονός ότι στην Ελληνική Αγορά υπάρχουν 100 περίπου εταιρίες εκμεταλλεύσεως σκαφών και συναφών πλοίων, εκ των οποίων όμως, μόνον το 1/3 περίπου ασχολούνται αμιγώς με την εκμετάλλευση και ναύλωση σκαφών κάτω των 15 μέτρων και χωρίς μόνιμο πλήρωμα. Κατά το παρελθόν, ο αριθμός των

<sup>44</sup> <http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=835&langID=1> (29/12/2009)

εταιριών αυτών μεταβαλλόταν είτε ανοδικά είτε καθοδικά, αναλόγως με το μέγεθος της ναυλαγοράς, ενώ σε δύσκολες συγκυρίες, κάποιες από τις επιχειρήσεις αυτές αναγκάστηκαν να αποχωρήσουν από τον κλάδο.

Επίσης, τα τελευταία χρόνια, ο αριθμός των απασχολουμένων στις επιχειρήσεις του κλάδου παρουσιάζει μία έντονη διακύμανση, έχοντας ανέλθει κατά καιρούς έως και το επίπεδο των 50.000 ατόμων. Στο πλαίσιο αυτό, οι κλαδικές εταιρίες αρχίζουν να καταβάλουν συστηματικότερες προσπάθειες βελτίωσης του τεχνολογικού εξοπλισμού τους, προκειμένου να καλύψουν το πρόβλημα του ελλειπούς – κυρίως τεχνικού - προσωπικού. Επισημαίνεται ότι για τον υπολογισμό του πραγματικού αριθμού των απασχολουμένων στον κλάδο, θα πρέπει να συμπεριληφθούν και οι διάφοροι επαγγελματίες, το αντικείμενο εργασίας των οποίων έχει άμεση ή έμμεση σχέση με την υποστήριξη του yachting. Σε αυτούς περιλαμβάνονται οι τεχνικοί ναυαγοσωστικών μονάδων, βιοτεχνιών εξοπλισμού, επιχειρήσεων ανεφοδιασμού, κ.λ.π. Συνοπτικά, τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα ο κλάδος της ενοικίασης σκαφών αναψυχής είναι τα εξής:

- Σημαντική αύξηση των τελών των μαρίνων
- Οργανωτικές ελλείψεις στις Ελληνικές μαρίνες
- Ελλιπή κίνητρα για την ανανέωση του στόλου των επιχειρήσεων
- Έλλειψη εξειδικευμένων ομάδων για την παροχή τεχνικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου
- Ανεπαρκής εξυπηρέτηση των σκαφών<sup>45</sup>

<sup>45</sup> Γεωργιάδης Νικόλαος(2005),*Η ανερχόμενη αγορά yachting στην Ελλάδα*, Investment Research & Analysis Journal σελ 4

## Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 7

## Μ Α Ρ Ι Ν Ε Σ

**7.1 Οι μαρίνες στην Ελλάδα**

Στην Ελλάδα λειτουργούν, σήμερα, 19 μαρίνες που διαθέτουν 6.661 θέσεις ελλιμενισμού, προσφέροντας συγχρόνως υπηρεσίες υψηλού επιπέδου. Αρκετές από αυτές τις μαρίνες,

είναι βραβευμένες από το πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης». Τα τελευταία χρόνια, ο Ε.Ο.Τ. και ορισμένες από τις 13 διοικητικές περιφέρειες της χώρας έχουν θέσει σε εφαρμογή πρόγραμμα δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου δικτύου αγκυροβολίας και συναφών υπηρεσιών για σκάφη, κατά μήκος των ελληνικών ακτών, πρόγραμμα που βρίσκεται σε φάση ολοκλήρωσης. Νέες σύγχρονες μαρίνες, ξενοδοχειακοί λιμένες και αγκυροβόλια για τον ασφαλή ελλιμενισμό σκαφών λειτουργούν ήδη ή τίθενται σταδιακά σε λειτουργία, προκειμένου να καλύψουν με τον πιο ικανοποιητικό τρόπο και υπό τις ασφαλέστερες συνθήκες τις ανάγκες των τουριστών, που φθάνουν στην Ελλάδα από τη θάλασσα<sup>46</sup>.

Στο Μεσογειακό χώρο, η μεγάλη ζήτηση για λιμάνια αναψυχής, που συμβάδισε με τη μεγάλη αύξηση του τουρισμού στη δεκαετία του 1960, οδήγησε στην κατασκευή μεγάλων σε μέγεθος και χωρητικότητα μαρίνων. Σήμερα, η κατασκευή μαρίνων θεωρείται βιώσιμη και αποδοτική δραστηριότητα κάτω από ορισμένες τεχνικές και οικονομικές προϋποθέσεις, εκείνο που παρατηρείται είναι<sup>47</sup>:

<sup>46</sup> <http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=185&langID=1> (5/2/2010)

<sup>47</sup> Β.Ε. Ρομπογιαννάκης, Θαλάσσιος τουρισμός - μαρίνες, πρακτικά συνεδρίου τουρισμός και περιβάλλον στις νησιωτικές περιφέρειες, Ηράκλειο Κρήτης 1995, σελ. 224

α) η τάση για κατασκευή μαρίνων μεσαίου μεγέθους (500-600 θέσεων) με τον πιο σύγχρονο εξοπλισμό εξυπηρέτησης, καθώς και η τάση κατασκευής μαρίνων σε θέσεις, όπου υπάρχουν λιμενικά έργα, (έστω και υποτυπώδη), για την αποφυγή του υψηλού κόστους που συνεπάγεται η κατασκευή μαρίνας σε νέα θέση.

β) ότι σε περιπτώσεις κατασκευής μεγάλων μαρίνων με χωρητικότητα πάνω από 1000 θέσεις, μία τέτοια επιχείρηση συνδυάζεται με ταυτόχρονη οικιστική ανάπτυξη και ακόμη ανάπτυξη ενός μεγάλου φάσματος τουριστικών υπηρεσιών και έργων υποδομής.

Είναι φανερό ότι μια τέτοιας έκτασης ανάπτυξης οφείλει να συνδέεται και να εντάσσεται στο γενικότερο αναπτυξιακό περιφερειακό πλαίσιο ως στόχος και επιδίωξη της περιφερειακής και χωροταξικής πολιτικής, με κατεύθυνση την υποστήριξη τοπικών αναπτυξιακών προγραμμάτων.

Η ανάπτυξη λιμένων αναψυχής, η χωροθέτηση και ο σχεδιασμός τους απαιτούν την μελέτη πολλών επιστημόνων και ειδικών ώστε να διασφαλίζεται η ισορροπία ανάμεσα στην προστασία του περιβάλλοντος από την μια και στην ικανοποίηση της αυξανόμενης ζήτησης από την άλλη, επιδιώκοντας την ανάπτυξη λιμένων αναψυχής που να ταιριάζουν στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος της προτεινόμενης περιοχής. Μια τέτοια ανάπτυξη είναι αναγκαία κυρίως σε εκείνα τα μέρη των ακτών όπου εξυπηρετούνται μεγάλες τοπικές και περιφερειακές ζητήσεις, συνήθως κοντά σε μεγάλα αστικά κέντρα ή παραθεριστικά θέρετρα (όπως π.χ. στα νησιά του Αιγαίου, Ιονίου, Κρήτη κλπ.).

Εφόσον υπολογιστεί η μεγάλη ανάπτυξη των μεγάλων αστικών και τουριστικών κέντρων και τα συναφή περιβαλλοντικά προβλήματα που δημιουργούνται, γίνεται φανερό ότι το πρόβλημα της διαχείρισης του περιβάλλοντος των ακτών για βιώσιμη ανάπτυξη, βρίσκεται σήμερα στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος για την άρση αρνητικών επιπτώσεων από την άναρχη και μη ισόρροπη τουριστική ανάπτυξη.

Στα πλαίσια αυτά οι σύγχρονες τάσεις ανάπτυξης των λιμένων αναψυχής προσανατολίζονται στην ανάπτυξη νέων διαμορφώσεων των ακτών για χρήσεις αναψυχής, στη βελτίωση και ένταση των υπάρχουσών χρήσεων αναψυχής, στην



επιμήκυνση της περιόδου εκμετάλλευσης, στην αύξηση αγκυροβολιών με την παροχή παράλληλα όλων των απαιτούμενων χερσαίων και θαλάσσιων υπηρεσιών, με παράλληλη προσπάθεια σχεδιασμού δραστηριοτήτων για τον έλεγχο της ρύπανσης του περιβάλλοντος θαλάσσιου και χερσαίου χώρου.

Έτσι στα προγράμματα ανάδειξης και προστασίας του περιβάλλοντος (φυσικού και ανθρωπογενούς), και των τουριστικών πόρων, ιδιαίτερη σημασία για την ισόρροπη ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού αλλά και της υπαίθριας αναψυχής, έχουν έρευνες σχετικές με την εκτίμηση των επιπτώσεων από νέες χρήσεις αλλά και των μέτρων που πρέπει να ληφθούν. Μια μέθοδος για την εκτίμηση περιοχών για εγκατάσταση μαρίνων είναι η εκτίμηση της "χωρητικότητας", (φέρουσα ικανότητα, carrying capacity), του χώρου να "δεχθεί" τις επιπλέον χρήσεις. Η φέρουσα ικανότητα θα μπορούσε να οριστεί σαν ο μέγιστος αριθμός ανθρώπων που είναι δυνατόν να "χρησιμοποιήσουν" μια περιοχή χωρίς καμία αλλαγή αυτής στην ποιότητα του περιβάλλοντος της<sup>48</sup>.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6 : ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΑΡΙΝΩΝ ΜΕ «ΓΑΛΑΖΙΑ ΣΗΜΑΙΑ»

<b>ΠΕΡΙΟΧΗ-ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ- ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΑΡΙΝΩΝ</b>	<b>ΔΗΜΟΣ - ΜΑΡΙΝΕΣ</b>
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ - ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ - 2	1)ΔΗΜΟΣ ΣΗΘΩΝΙΑΣ(ΜΑΡΙΝΑ ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ) 2)ΔΗΜΟΣ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ-ΜΑΡΙΝΑ ΣΑΝΗ
ΑΤΤΙΚΗ - 1	ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ – OLYMPIC MARINE
ΚΟΡΙΝΘΙΑ - ΠΕΛΟΠΟΝΗΣΟΣ - 1	ΔΗΜΟΣ ΕΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ-ΜΑΡΙΝΑ ΕΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ
ΚΩΣ – ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ -1	ΔΗΜΟΣ ΚΩ – ΜΑΡΙΝΑ ΚΩ

<sup>48</sup> Β.Ε. Ρομπογιαννάκης, Θαλάσσιος τουρισμός - μαρίνες, πρακτικά συνεδρίου τουρισμός και περιβάλλον στις νησιωτικές περιφέρειες, Ηράκλειο Κρήτης 17-18-19 ΜΑΪΟΥ 1995, σελ. 224

## **7.2 Αγκυροβόλια**

Εκτός από τις θέσεις ελλιμενισμού που παρέχουν οι δημόσιες ή ιδιωτικές μαρίνες, 3.000 περίπου σκάφη αναψυχής μπορούν να φιλοξενηθούν στους ελληνικούς λιμένες. Σε πολλούς λιμένες της Ελλάδας εκτός των μεγάλων εμπορικών λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, έχουν κατάλληλα διαμορφωθεί και εξοπλιστεί μικρά και γραφικά αγκυροβόλια. Με τη κατασκευή προβλητών και κυματοθραυστών έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς χώροι, στους οποίους ελλιμενίζονται τουριστικά σκάφη, καταβάλλοντας τα αναλογούντα λιμενικά τέλη.

Στα περισσότερα από αυτά τα λιμάνια παρέχονται βασικές ευκολίες και στοιχειώδεις εξυπηρετήσεις προς τα ελλιμενιζόμενα σκάφη. Τέτοια λιμάνια έχουν δημιουργηθεί στο Μικρολίμανο του Πειραιά, στην Αίγινα, στον Πόρο, στην Ύδρα, στις Σπέτσες, στο Ναύπλιο, στο Γύθειο, στην Πύλο, στη Ζάκυνθο, στην Ιθάκη, στην Κεφαλονιά, στη Λευκάδα, στους Παξούς, στην Ίο, στη Μύκονο, στην Πάτμο, στη Σύμη, στη Σάμο, στο Πλωμάρι Λέσβου, στη Χίο και αλλού<sup>49</sup>.

## **7.3 Πλωτές προβλήτες**

Εκεί που τα σκάφη είναι πολυάριθμα και όταν ο σεβασμός στο περιβάλλον έρχεται σε πρώτη μοίρα (π.χ. ΗΠΑ, Β. Ευρώπη) η θάλασσα έχει αρχίσει να δέχεται το νέο αυτό σύστημα κατασκευής χώρων ελλιμενισμού. Ένα σύστημα που εξασφαλίζει:

- Κατασκευή σε πολύ πιο σύντομο χρόνο από ότι απαιτεί μια συμβατική μαρίνα κλασσικού τύπου.
- Προστασία της θάλασσας, αφού το νερό μπορεί και περνά μέσα από τα «θεμέλια» της μαρίνας και ανανεώνεται. Με το σύστημα των πλωτών προβλητών, που δεν απαιτούν το «τσιμεντάρισμα» της θάλασσας, επιτυγχάνεται η ανανέωση των υδάτων και αποφεύγεται το «βουρκάρισμα» των χωρών ελλιμενισμού.

<sup>49</sup> <http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=185&langID=1> (5/2/2010)

- Δυνατότητα προσθαφαίρεσης μήκους και πλάτους της μαρίνας, χωρίς να απαιτείται ιδιαίτερη χωροταξική μελέτη και απώλεια χρόνου<sup>50</sup>.

Οι προβλήτες κατασκευάζονται σε κομμάτια, τα οποία στη συνέχεια συναρμολογούνται μεταξύ τους. Κάθε κομμάτι ζυγίζει από 8,2-14 τόνους και έχει μήκος 15X3,05 ή 10X2,65 μέτρα.

Το μίγμα που χρησιμοποιείται έχει ως βάση το σίδηρο και το τσιμέντο. Τα κομμάτια μεταφέρονται με πλωτά μέσα στο χώρο, που επιλέγεται για την κατασκευή της μαρίνας και η συναρμολόγηση γίνεται από τους ειδικούς σε πολύ σύντομο χρόνο.

Για την Ελλάδα που πολλές φορές η κατασκευή μαρίνων απαιτεί ειδικές άδειες και χρονοβόρες διαδικασίες λόγω υπάρξεως αρχαιοτήτων, η πλωτή μαρίνα αποτελεί σίγουρα λύση αφού δεν ταρασσεται σε καμία περίπτωση η ηρεμία του βυθού ούτε δημιουργείται βούρκος, που καταστρέφει τυχόν υπάρχοντα ευρήματα.

Οι πλωτές προβλήτες είναι εύκολο να δεχτούν ηλεκτροφωτιστικά σώματα, σωλήνες υδροδοτήσεως, καλώδια τηλεπικοινωνίας κτλ. Κάθε κομμάτι μπορεί να "σηκώσει" βάρος πολλών τόνων. Συνεπώς είναι δυνατόν να δεχτούν οχήματα, τα οποία χρησιμοποιούνται για τον εφοδιασμό των σκαφών (τρόφιμα, καύσιμα κτλ.).

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι οι πλωτές προβλήτες είναι μια λύση που αξίζει να προωθηθεί και να αναπτυχθεί και στον Ελλαδικό θαλάσσιο χώρο αφού σέβεται και το περιβάλλον και συμφέρει τεχνικά τη χώρα μας.

#### **7.4 Κατηγορίες μαρίνων**

Στη διεθνή πρακτική οι μαρίνες συνηθίζεται να κατατάσσονται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες:

- α) τις δημόσιες
- β ) τις ιδιωτικές
- γ ) τα συγκροτήματα εμπορικών μαρίνων.

<sup>50</sup> Μάριος Βερέτας, Η ιστοπλοΐα και η τέχνη της, εκδόσεις Χρηστάκη, σελ.47

Όπως δηλώνει η καταγραφή αυτή η κατάταξη βασίζεται σε οικονομικά κριτήρια και στον τρόπο διαχείρισης. Τα όρια διαχωρισμού μεταξύ των ιδιωτικών Μαρίνων και των συγκροτημάτων Εμπορικών Μαρίνων είναι χαλαρά γεγονός που επιτρέπει την ύπαρξη ενδιάμεσων μικτών κατηγοριών ανάλογα με την χωρητικότητα των λιμενικών εγκαταστάσεων και το μέγεθος των οικισμών. Ειδικότερα ισχύουν τα ακόλουθα<sup>51</sup>:

### **α) Δημόσιες Μαρίνες**

Δημόσιες Μαρίνες θεωρούνται οι λιμενικές εγκαταστάσεις σκαφών αναψυχής που σχεδιάζονται, χρηματοδοτούνται, κατασκευάζονται και συντηρούνται από το Δημόσιο, τους Δημόσιους Οργανισμούς ή την Τοπική Αυτοδιοίκηση και εξυπηρετούν το κοινωνικό σύνολο και τους κατοίκους ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής της περιοχής. Οι χώροι υποδοχής και παραβολής των σκαφών είναι χαμηλών προδιαγραφών και μειωμένων παροχών γενικά δε εξυπηρετούν μικρά σκάφη μήκους 6 έως 8 μ. Τα δικαιώματα παραμονής είναι συνήθως χαμηλά ανάλογα με τις παρεχόμενες υπηρεσίες και την ασφάλεια των σκαφών.

### **β) Ιδιωτικές Μαρίνες**

Στις ΗΠΑ και τις χώρες της Ε.Ε. έχουν κατασκευασθεί και λειτουργούν μαρίνες από ιδιώτες που τις εκμεταλλεύονται προς ίδιον όφελος. Είναι σωστά σχεδιασμένες και έντεχνα κατασκευασμένες συντηρούνται καλά και είναι συγκροτήματα υψηλών προδιαγραφών με ευχάριστο περιβάλλον. Εξυπηρετούν κυρίως μεγάλα σκάφη.

Ορισμένες μαρίνες είναι γνωστές στους κοσμικούς κύκλους για την ενεργό κοινωνική τους ζωή, τις μεγάλες και καλά οργανωμένες λέσχες και άλλες σχετικές δραστηριότητες. Τα μέλη των λεσχών αυτών μαζί με τις παρέες τους που τα

<sup>51</sup> Β.Ε. Ρομπογιαννάκης, Θαλάσσιος τουρισμός - μαρίνες, πρακτικά συνεδρίου τουρισμός και περιβάλλον στις νησιωτικές περιφέρειες, Ηράκλειο Κρήτης 17-18-19 ΜΑΪΟΥ 1995, σελ. 84

ακολουθούν, τους διερχόμενους ταξιδιώτες κ.λ.π. αποτελούν την πελατεία των ιδιωτικών μαρίνων.

Με τα σημερινά δεδομένα στις ανεπτυγμένες χώρες οι ιδιωτικές μαρίνες είναι οικονομικά εύρωστες επιχειρήσεις. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται και στη χώρα μας η τάση να ενοικιάζονται μαρίνες σε ιδιώτες για κάποιο διάστημα.

### **γ) Εμπορικές Μαρίνες**

Τα συγκροτήματα αυτά δημιουργήθηκαν στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ σε περιοχές προστατευμένες από την φυσική διαμόρφωση των ακτών ή από τεχνικά έργα προκειμένου μαζί με εμπορικά κέντρα και κέντρα αναψυχής, να συμβάλλουν στην ανάπτυξη των παραθαλάσσιων οικισμών κατοικίας.

Οι προστατευμένες από τους κυματισμούς θαλάσσιες εκτάσεις διαμορφώνονται σε λιμενολεκάνες σύγχρονων μαρίνων για την εξυπηρέτηση των σκαφών των κατοίκων των οικισμών και των διερχομένων σκαφών. Οι χώροι προσδέσεως είναι ιδιόκτητοι ή ενοικιαζόμενοι με μακροχρόνιες συμβάσεις.

Στις εμπορικές Μαρίνες αναπτύσσονται παράλληλες δραστηριότητες όπως προμήθειες εφοδίων, αγοραπωλησίες συντηρήσεις, επισκευές, ανακατασκευές, ναυπηγήσεις, και ναυλώσεις σκαφών όπως και η λειτουργία ιδιόκτητων ξενοδοχειακών συγκροτημάτων και κέντρων αναψυχής.

### **7.5 Οι υπηρεσίες που προσφέρουν οι μαρίνες**

Εκτός από τον ελλιμενισμό των σκαφών, οι μαρίνες προσφέρουν και άλλες χρήσιμες υπηρεσίες που στοχεύουν την εξυπηρέτηση των σκαφών και των ιδιοκτητών τους. Αυτές είναι<sup>52</sup>:

**Καύσιμα:** Τα diesel καύσιμα διατίθενται στα σκάφη αναψυχής σε πολλά λιμάνια της χώρας κυρίως με βυτιοφόρα οχήματα, με μέριμνα των κατά τόπους λιμεναρχείων. Οι

<sup>52</sup> <http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=185&langID=1> (5/2/2010)

περισσότερες εταιρείες πετρελαιοειδών διαθέτουν σήμερα οργανωμένο παράκτιο δίκτυο σταθμών πετρελαίου, εγκατεστημένων στα νησιά και στα ηπειρωτικά παράλια της χώρας, ικανών να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες ανεφοδιασμού των σκαφών σε καύσιμα σε κάθε γεωγραφική περιοχή.

Επιπλέον, ορισμένες απ' αυτές τις εταιρείες έχουν κατασκευάσει ειδικά μικρά δεξαμενόπλοια, ικανά να μεταφέρουν μαζί με τα καύσιμα και βυτιοφόρο, δημιουργώντας κατ' αυτό το τρόπο πλωτές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των σκαφών.

Στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας τα καύσιμα χρεώνονται στις τρέχουσες τιμές. Στις πιο απομακρυσμένες περιοχές στην τιμή προστίθεται μια μικρή επιβάρυνση, προκειμένου να καλυφθεί το επιπλέον κόστος μεταφοράς.

Τα σκάφη δεν δικαιούνται πλέον καύσιμα transit. Όλα ανεξαιρέτως είναι υποχρεωμένα να προμηθεύονται diesel κίνησης, το οποίο έχει το φυσικό υποκίτρινο χρώμα του πετρελαίου (αχρωμάτιστο).

**Βενζίνη:** Συνήθως διατίθεται από πρατήρια καυσίμων και όχι από αντλίες πλησίον της προκυμαίας. 125

**Λιπαντικά:** Αν και στην Ελλάδα διατίθενται όλοι οι τύποι λιπαντικών, η προμήθεια τους μπορεί να μην είναι δυνατή σε ορισμένα απομακρυσμένα νησιά. Για το λόγο αυτό, τα σκάφη αναψυχής, που πραγματοποιούν εκτεταμένες πλόες, θα πρέπει να μεταφέρουν μαζί τους αποθέματα των λιπαντικών που χρειάζονται.

**Νερό:** Όσον αφορά τη προμήθεια πόσιμου νερού, στις μαρίνες του Ε.Ο.Τ. υπάρχει μια πρόσθετη επιβάρυνση της τάξης του 80% στα τέλη της αστικής κατανάλωσης. Στα λιμάνια, το νερό διατίθεται στην προκυμαία ή μεταφέρεται οδικά με όχημα. Συνιστάται η εξακρίβωση της τιμής χρέωσης μέσω των κατά τόπους λιμενικών αρχών. Επειδή σε μερικά νησιά κατά τους θερινούς μήνες υπάρχει έλλειψη νερού και ίσως είναι δυσχερής ο ανεφοδιασμός του σκάφους, συνιστάται στους κυβερνήτες των σκαφών αναψυχής να διατηρούν αποθέματα νερού στο σκάφος

**Λοιποί ανεφοδιασμοί - τροφοδοσίες - εξοπλισμοί:** Όσον αφορά τους ανεφοδιασμούς σε τροφοφόδια, πάγο, υγραέριο και άλλα αγαθά, αυτά προμηθεύονται από τα περισσότερα λιμάνια της χώρας από ιδιώτες ή μέσω των οργανωμένων δικτύων των εταιρειών πετρελαιοειδών.

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

### **7.6 Απαιτήσεις για την κατασκευή μιας μαρίνας**

Τελευταία παρακολουθείται η εξέλιξη<sup>53</sup> των λιμένων αναψυχής (μαρίνων) τόσο από πλευράς οργάνωσης της μονάδας όσο και από πλευράς χωροταξικής και περιβαλλοντολογικής ένταξης αυτής. Λόγω του ιδιαίτερου ενδιαφέροντος που επιδεικνύεται για την ανάπτυξη των έργων αυτών, παρουσιάζεται μια θεώρηση πάνω σ' αυτά τα θέματα που πιθανόν να ενδιαφέρει τόσο τους επιχειρηματίες όσο και τους προγραμματιστές και σχεδιαστές μαρίνων.

Έγινε προσπάθεια να αξιοποιηθεί η γνώση και η εμπειρία των τελευταίων είκοσι ετών σε επίπεδο διεθνές και εθνικό. Τα μεσογειακά μοντέλα μαρίνων εμφανίζονται ως πιο αναπτυγμένα και επιδεχόμενα ανάπτυξης για τρεις σημαντικούς λόγους:

**α)** Η Μεσόγειος είναι χώρος που γεννηθήκαμε και ευτυχούμε να διαπιστώνουμε ότι ο ρόλος της είναι πρωταρχικός στον τομέα των διακοπών σε παγκόσμιο επίπεδο.

**β)** Μια μαρίνα σήμερα είναι σημαντική επέμβαση στο φυσικό ή ανθρωπογενές περιβάλλον και η επιβάρυνση που προκύπτει αξίζει να εξουδετερωθεί και να αντιμετωπισθεί κατάλληλα με τις αναγκαίες μελέτες ώστε να έχουμε το βέλτιστο αποτέλεσμα μεταξύ επέμβασης, λειτουργίας και απόδοσης επενδεδυμένου κεφαλαίου. Είναι ξεκάθαρο ότι στην Ελλάδα διαθέτουμε άριστη πρώτη ύλη για το

<sup>53</sup> Μάριος Βερέτας, Η ιστοπλοΐα και η τέχνη της, εκδόσεις Χρηστάκη, σελ.46

είδος, δηλαδή τα φυσικά, ποσοτικά και ποιοτικά δεδομένα για να κατασκευαστούν θαυμάσιες μαρίνες. Οι μαρίνες αυτές όμως αν δεν ικανοποιήσουν το σκοπό τους, εκτός των άλλων δεν θα είναι ανταγωνιστικές, όπως αυτές που συναντάμε στις ανταγωνίστριες χώρες τουριστικά.

γ) Μια μαρίνα σήμερα θα είναι μάλλον αποτυχημένη αν δεν είναι ανταγωνιστική σε σύγκριση με τις κατασκευασμένες ή κατασκευαζόμενες μαρίνες της Μεσογείου. Σήμερα μια μαρίνα δεν αντιμετωπίζεται πια σαν απλό έργο τουριστικής υποδομής, όπως παλιά, αλλά (από τον Ιουλίου του 1990) ανήκει στα έργα που μπορούν να επιχορηγηθούν, πράγμα που σημαίνει ότι θα εξετάζονται πλέον με νέα κριτήρια όπως η οικονομική βιωσιμότητα της μονάδας πέρα από τα γνωστά κριτήρια σκοπιμότητας και τεχνικής αρτιότητας.

### **7.7 Προβλήματα που αφορούν τις μαρίνες**

Τη στιγμή που τα πολυτελή ταχύπλοα και ιστιοπλοϊκά που διασχίζουν τις ελληνικές θάλασσες πολλαπλασιάζονται χρόνο με τον χρόνο, στις μαρίνες της χώρας μας δεν υπάρχουν πλέον διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης. Το πρόβλημα είναι εντονότερο στην Αττική, όπου εντοπίζεται ο κύριος όγκος των σκαφών, ωστόσο η απουσία οργανωμένων μαρίνων είναι αισθητή και σε ορισμένους από τους πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς της χώρας όπως για παράδειγμα η Μύκονος. Ενδεικτικό της κατάστασης είναι ότι στις μαρίνες ολόκληρης της χώρας μπορούν να φιλοξενηθούν περίπου 7.500 σκάφη, τη στιγμή που κατά τη περίοδο του καλοκαιριού διέρχονται μόνο από τη Κέρκυρα έως και 8.000 σκάφη.

Αξίζει να σημειωθεί πως οι μαρίνες της Ελλάδας που πληρούν τις προϋπόθεσης να φιλοξενήσουν πολυτελή σκάφη αναψυχής είναι σήμερα λιγότερες από δέκα (μόνο πέντε βραβεύτηκαν φέτος με τη γαλάζια σημαία), ενώ αντίθετα η Τουρκία και η Κροατία, χώρες που εμφανίζονται ως βασικοί ανταγωνιστές της χώρας στον τομέα του yachting, διαθέτουν αντίστοιχα 25 και 22 μαρίνες Α' κατηγορίας.



Επιπλέον, μια σειρά από μέτρα που λαμβάνονται με πρωτοβουλία της κεντρικής διοίκησης προκαλούν ερωτήματα, καθώς αντί να βελτιώνουν επιδεινώνουν τη θέση της Ελλάδας έναντι των ανταγωνιστών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η απόφαση να υποχρεώνονται όσοι αλλοδαποί σταθμεύουν μόνιμα το σκάφος τους στην Ελλάδα, να βγάζουν ΑΦΜ προκειμένου να πληρώσουν φόρο για τις υπηρεσίες που τους παρέχονται. Μέτρο που προκάλεσε θύελλα αντιδράσεων ,με αποτέλεσμα να καταργηθεί πριν καν τεθεί σε εφαρμογή.

Πάντως παρά την έλλειψη επαρκών υποδομών, τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των ξένων σκαφών που σταθμεύουν μόνιμα στη χώρα έχει αυξηθεί κατακόρυφα. Είναι χαρακτηριστικό ότι σχεδόν τις 700 από τις 900 θέσεις της μαρίνας της Κέρκυρας καταλαμβάνουν σε μόνιμη βάση σκάφη που ανήκουν σε αλλοδαπούς ιδιοκτήτες. Αντίστοιχη είναι η κατάσταση και στη Λευκάδα, όπου έχει κατασκευαστεί μία από τις πιο σύγχρονες μαρίνες της χώρας.

Επιπλέον, η υποδομή των μαρίνων χαρακτηρίζεται από ελλιπής μέχρι απαράδεκτη. Ειδικά η μαρίνα Αλίμου που είναι ο υποδοχέας του μεγαλύτερου μέρους του θαλάσσιου Τουρισμού παρουσιάζει άσχημη εικόνα λόγω κακής συντήρησης, φύλαξης και καθαριότητας. Την αίσθηση προχειρότητας εντείνει η έλλειψη θέσεων και η εξυπηρέτηση των σκαφών σε “ντάνες”. Υπάρχει ακόμα έλλειψη επαρκών επισκευαστικών χώρων, δεν υπάρχει ιατρείο στις μεγάλες μαρίνες όπως δεν υπάρχει επίσης επαρκής συγκοινωνιακή κάλυψη. Η βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών είναι το ζητούμενο. Η καθαριότητα, η τάξη, η λειτουργικότητα, η ασφάλεια και η σωστή συντήρηση είναι τα κλειδιά. Ας διευκρινίσουμε ότι έργα και παροχές πολυτελείας δεν είναι το ζητούμενο στις μαρίνες που ελλιμενίζονται μόνιμα τα επαγγελματικά σκάφη, αν αυτό γίνει αιτία ή πρόφαση για να ανέβει το κόστος ελλιμενισμού. Σε όλες τις μαρίνες πρέπει να υπάρχουν επαρκείς επισκευαστικοί χώροι και οι ανάλογες εξυπηρετήσεις. Στις μεγάλες μαρίνες να υπάρχει ιατρείο έστω τις ημέρες αιχμής. Όλες οι μαρίνες πρέπει να εξυπηρετούνται από τακτική συγκοινωνία με λεωφορεία. Ακόμα και οι μικρές μαρίνες θα πρέπει να έχουν το ανάλογο μόνιμο προσωπικό, ώστε να συντηρούνται και να καθαρίζονται κανονικά.

Πρέπει ακόμα να επιταχυνθεί η διαδικασία εγκατάστασης των συστημάτων συλλογής αποβλήτων σε όλες στις μαρίνες ώστε να προστατεύετε και το οικοσύστημα μας. Η παροχή νερού και καυσίμων στα περισσότερα λιμάνια είναι προβληματική έως και ανύπαρκτη σε ποσότητα και σε ποιότητα.

Όλα τα λιμάνια και καταφύγια πρέπει να έχουν παροχή νερού για τα σκάφη, καυσίμου ελεγχόμενης ποιότητας καθώς και εύκολη πρόσβαση σε γενικές προμήθειες.

Για τον σωστό σχεδιασμό της στρατηγικής και της προώθησης των επιχειρήσεων μας, βασικό ρόλο έχουν τα σωστά και ενήμερα στατιστικά στοιχεία. Είναι βασικό να γνωρίζουμε πόσοι τουρίστες έρχονται από κάθε χώρα, πόσες διανυκτερεύσεις κάνουν, πόσες ημέρες ναύλου έγιναν ανά κατηγορία σκάφους, ανά χώρα, ανά μήνα κλπ. Τα στοιχεία αυτά συλλέγονται μεν στο YEN, αλλά λόγω έλλειψης προσωπικού ή μηχανοργάνωσης παραμένουν ανεκμετάλλευτα.

Χρειάζεται λοιπόν μηχανοργάνωση και επάνδρωση του τμήματος του YEN για την άμεση και πλήρη αξιοποίηση των στατιστικών στοιχείων, στα οποία να υπάρχει εύκολη πρόσβαση όλων των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων. Η σωστή εκμετάλλευση της στατιστικής πληροφορίας θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων.

Επιπλέον δεν υπάρχει ενιαίος φορέας για την αντιμετώπιση των προβλημάτων τα οποία προκύπτουν στον Θαλάσσιο Τουρισμό, με αποτέλεσμα να καταναλώνεται τεράστια ενέργεια λόγω γραφειοκρατίας και πολυδιάσπασης των εμπλεκόμενων φορέων. Δημιουργείται ανασφάλεια και αποτρέπονται οι επενδύσεις, ενώ παράλληλα έχει μεγάλο κόστος για εμάς και για το κράτος χωρίς να ωφελείται κανείς. Όλες οι υπηρεσίες οι σχετικές με τον Θαλάσσιο Τουρισμό πρέπει να ενωθούν κάτω από έναν ενιαίο φορέα και οι απαραίτητες διαδικασίες θα εκτελούνται γρήγορα και αποδοτικά.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

### Θ Α Λ Α Σ Σ Ι Ε Σ Δ Ρ Α Σ Τ Η Ρ Ι Ο Τ Η Τ Ε Σ Α Ν Α Ψ Υ Χ Η Σ

#### 8.1 Οι Θαλάσσιες Δραστηριότητες Αναψυχής στην Ελλάδα

Η μοναδική θάλασσα του Αιγαίου και του Ιονίου σε συνδυασμό με το μεσογειακό κλίμα δημιουργούν τις κατάλληλες συνθήκες για κάθε είδους θαλάσσια δραστηριότητα. Τα περισσότερα νησιά των Κυκλάδων προσφέρουν ειδικές διευκολύνσεις, οργανωμένες εγκαταστάσεις αλλά και σχολές εκμάθησης με εξειδικευμένους επαγγελματίες για πολλά θαλάσσια σπορ.

Τα περισσότερα νησιά των Κυκλάδων προσφέρουν ειδικές διευκολύνσεις, οργανωμένες εγκαταστάσεις αλλά και σχολές εκμάθησης με εξειδικευμένους επαγγελματίες για πολλά θαλάσσια αθλήματα. Οι οργανωμένες καταδύσεις είναι δυνατές στα νησιά, όπου υπάρχουν τα κατάλληλα καταδυτικά κέντρα και σχολές και οι επαγγελματίες εκπαιδευτές, ενώ στα μεγαλύτερα νησιά είναι δυνατόν να μάθει και να χαρεί κανείς θαλάσσιο σκι, ιστιοσανίδα ή ιστιοπλοία με μικρά σκάφη (σκάφη τριγώνου, ελαφρά καταμαράν κλπ).

Το **κολύμπι** είναι μια μεγάλη, η μεγαλύτερη ίσως, απόλαυση στα πεντακάθαρα νερά όλων των νησιών, που διατηρούν, χάρη στη διαμόρφωση του βυθού, το μοναδικό τους απίστευτο χρώμα, ενώ σε όλα τα νησιά, μπορεί κανείς να ξεχαστεί παρατηρώντας το τοπίο και τη δραστηριότητα του βυθού, κάνοντας δηλαδή **παρατήρηση βυθού** (snorkeling). Τέλος, υπάρχει άφθονο ψάρι και το **ψάρεμα** υπήρξε μέχρι πριν από μερικές 10ετίες η βασική παραγωγική ασχολία των κατοίκων, υπάρχει λοιπόν μια μεγάλη αλιευτική παράδοση στα νησιά. Το ψάρεμα είναι δυνατό, ή σωστότερα επιβάλλεται, να το δοκιμάσει κανείς με καλάμι σε όλα τα νησιά ή και με άλλα μέσα, εφόσον φυσικά τηρεί τους όρους που επιβάλλει η λιμενική αρχή για την προστασία των αλιευμάτων, των βιοτόπων κλπ .

## **8.2 Θαλάσσιο Σκι**

Το θαλάσσιο σκι «γεννήθηκε» γύρω στο 1900, από μια παρέα νεαρών που διασκεδάζε στα νερά μιας λίμνης των Η.Π.Α. Γρήγορα η μόδα εξαπλώθηκε, ενώ με την εμφάνιση όλο και πιο δυνατών μηχανών στα σκάφη, αυξήθηκε η ταχύτητα, η δυσκολία αλλά και η δημοτικότητα του αθλήματος.

Στην Ελλάδα, ο Ναυτικός Όμιλος Βουλιαγμένης (στην περιοχή της Αττικής) ήταν το πρώτο σωματείο, που το 1957 ίδρυσε τμήμα θαλάσσιου σκι, ενώ το 1963 ιδρύθηκε η Ελληνική Ομοσπονδία θαλάσσιου Σκι, με στόχο τη διάδοση του αθλήματος στη χώρα. Το θαλάσσιο σκι είναι πλέον από τα πιο διαδεδομένα σύγχρονα σπορ του νερού και δεν χρειάζεται ιδιαίτερη εξάσκηση όταν γίνεται ερασιτεχνικά. Σε όλη την Ελλάδα υπάρχουν ιδιωτικές σχολές εκπαίδευσης, οι οποίες λειτουργούν σε οργανωμένες παραλίες ή στις εγκαταστάσεις μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων<sup>54</sup>.

Το θαλάσσιο σκι είναι αναμφίβολα μια από τις πιο αξιόλογες καλοκαιρινές δραστηριότητες και ήδη στη χώρα μας που ο αθλητής μπορεί να απολαύσει το φυσικό κάλος των ελληνικών ακτών με την αδρεναλίνη και τον ενθουσιασμό στα ύψη και στηριζόμενος στην ελάχιστη μικρή βρεχόμενη επιφάνεια των πέδιλων σκι.

Η αλήθεια είναι πως εάν και φαινομενικά εύκολο κρύβει τεχνική κατάρτιση ενώ απαιτείται και κάποια φυσική κατάσταση για την άνετη πραγματοποίησή του.

Ένας βασικός λόγος που δρα αρνητικά στην εξάπλωση του είναι η υψηλή τιμή αφού για μια βόλτα χρονικής διάρκειας περίπου δέκα λεπτών απαιτούνται σε πολλές παραλίες της χώρας μας. Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε πως το μηχανοκίνητο σκάφος έλξης σκι είναι ακριβό ενώ καταναλώνει καύσιμα που στις μέρες μας είναι ακριβά, παρόλα αυτά το οικονομικό παραμένει ένα ζήτημα.

Το θαλάσσιο σκι δεν εντυπωσιάζει μόνο αυτούς που το κάνουν αλλά και τους θεατές, αφού πραγματοποιούνται φιγούρες και άλματα με υψηλές ταχύτητες, ποιος δεν έχει θαυμάσει άλλωστε το θέαμα που προσφέρει ένας σκιερ όταν ίπταται μετά την

<sup>54</sup> <http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=733&langID=1> (15/2/2010)

εκτόξευση του από την ειδική ράμπα. Το θαλάσσιο σκι, πέρα από τη διασκέδαση γυμνάζει και όλο σχεδόν το μυϊκό σύστημα και απευθύνεται σε όλη την οικογένεια.

### **8.3 Ιστιοπλοΐα**

Η ιστιοπλοΐα είναι ένα άθλημα που συνδέεται άρρηκτα τον ελληνικό λαό, μέσα από τη μακρόχρονη ιστορία της χώρας και τη μακραίωνη θαλασσινή παράδοση της. Σήμερα, είναι ένα από τα δημοφιλέστερα αθλήματα και χιλιάδες Έλληνες ασκούνται συστηματικά (ως πρωταθλητές ή απλοί αθλητές) σε όλους τους τύπους ιστιοπλοϊκών σκαφών<sup>55</sup>.

Στην Ελλάδα, η ίδρυση έγινε πρώτα στην Αθήνα το 1963 και στο Πειραιά. Αργότερα ιστιοπλοϊκοί όμιλοι ιδρύθηκαν σε όλες τις μεγάλες παραλιακές πόλεις της χώρας. Στους αγώνες ιστιοπλοΐας συναγωνίζονται συνήθως σκάφη του ίδιου τύπου. Πολλές φορές όμως παίρνουν μέρος σκάφη διάφορων τύπων. Στην περίπτωση αυτή τα πιο ευκίνητα και ταχυκίνητα σκάφη χαρίζουν χρόνο στα πιο μεγάλα και δυσκίνητα. Έτσι μπορεί να συμβεί το εξής παράδοξο φαινομενικά: ένα σκάφος ταχυκίνητο να καλύψει πρώτο την απόσταση αλλά να βγει δεύτερο, τρίτο ή ακόμη και τελευταίο και αντίθετα ένα δυσκίνητο να φτάσει τελευταίο στο τερματισμό αλλά να βαθμολογηθεί ως πρώτο επειδή στη βαθμολόγηση εκείνο που λαμβάνεται υπόψη δεν είναι η θέση που έλαβε το σκάφος αλλά ο χρόνος στον οποίο κάλυψε την απόσταση το πλοiάριο. Οι πιο μεγάλοι και επίσημοι αγώνες είναι όσοι διοργανώνονται κατά το δύθυσμα των Ολυμπιακών Αγώνων.

Μέρη που μπορεί κανείς να κάνει ιστιοπλοΐα είναι οι Σποράδες, το Ιόνιο Πέλαγος και η Χαλκιδική.

Η ιστιοπλοΐα είναι ένα άθλημα που έχει πολλούς οπαδούς στη χώρα μας. Οι κατηγορίες είναι πολλές με άκρως ενδιαφέρουσα την αγωνιστική η οποία πραγματοποιείται σε στίβους τριγώνου και οι αθλητές προπονούνται καθημερινά τόσο

<sup>55</sup> [http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=733&langID=1\(15/2/2010\)](http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=733&langID=1(15/2/2010))

σωματικά όσο και σε θέματα που άπτονται της τακτικής για να μπορέσουν να αντεπεξέλθουν στο σκληρό ανταγωνισμό.

Υπάρχει και η αγωνιστική ιστιοπλοΐα με σκάφη κρουαζιέρας που δεν είναι βέβαια άθλημα αλλά ένα συναρπαστικό χόμπι με φανατικούς φίλους που οργανώνουν τις ελληνικές θάλασσες, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες που διοργανώνονται τα αντίστοιχα ράλι.

Η ιστιοπλοΐα απευθύνεται σε όλες τις ηλικίες και προσφέρει μοναδικές συγκινήσεις. Για όσους θέλουν να απολαύσουν το συγκεκριμένο χόμπι μπορούν κατά τη διάρκεια των διακοπών τους να επισκεφτούν οργανωμένες παραλίες που έχουν μικρά ιστιοπλοϊκά σκάφη προς ενοικίαση.

#### **8.4 Ενοικίαση σκαφών αναψυχής**



Ο θαλάσσιος τουρισμός με σκάφος αποτελεί ένα ιδιαίτερα διαδεδομένο τρόπο ψυχαγωγίας σε όλο τον κόσμο ενώ τα σκάφη αναψυχής κερδίζουν ένα διαρκώς αυξανόμενο κοινό. Οι διακοπές με σκάφος είναι ωραίες, έχουν glamour και προσφέρουν μοναδικές συγκινήσεις. Η ελληνική πολυνησία με την μοναδική

παράκτια ζώνη της και οι αμέτρητοι προορισμοί, κάνουν ιδανική τη χρήση σκάφους ανοίγοντας διάπλατα τους θαλάσσιους δρόμους για ποικίλες δραστηριότητες όπως ψάρεμα, καταδύσεις, σκι, προσέγγιση σε παρθένες παραλίες, κά

Η γκάμα των σκαφών αναψυχής που διατίθεται για ενοικίαση και περιλαμβάνει τόσο τα μηχανοκίνητα όσο και τα ιστιοπλοϊκά σκάφη είναι πολύ μεγάλη τόσο από άποψη μεγέθους όσο και εξοπλισμού.

Το εβδομαδιαίο κόστος για την ενοικίαση ενός 12 μέτρου ιστιοπλοϊκού σκάφους σε πολύ καλή κατάσταση με τρεις καμπίνες και δύο μπάνια, ανέρχεται ενδεικτικά στα 2200€ Τα καύσιμα ανέρχονται κατά μέσο όρο περίπου στα 200€

Για τη διατροφή τους στο σκάφος, με δεδομένη την ύπαρξη κουζίνας και ψυγείου, οι επιβάτες μπορούν να προμηθευτούν τρόφιμα και ποτά ώστε να διατηρηθεί σε χαμηλά επίπεδα. Ενδεικτικά αναφέρεται το χρηματικό ποσό των 150€ για κάθε άτομο και για μία εβδομάδα. Στην περίπτωση που τη διακυβέρνηση του σκάφους αναλάβει επαγγελματίας καπετάνιος το κόστος ανεβαίνει κατά 130€ ημερησίως, δηλαδή 910€εβδομαδιαία.

Υπολογίζονται ως προσωπικά έξοδα επιπλέον 200€για κάθε άτομο.

Το άθροισμα όλων των παραπάνω εξόδων για μία εβδομάδα διακοπών με σκάφος ανέρχεται στο συνολικό ποσό των 5.410€ Εάν το σκάφος νοικιαστεί από έξι άτομα αντιστοιχεί στο καθένα 900€ συμπεριλαμβανομένων όλων των εξόδων.

Το κόστος ναύλωσης εάν το σκάφος δεν ενοικιαστεί τους μήνες αιχμής, δηλαδή από 23 Ιουλίου έως και 10 Σεπτεμβρίου, μειώνεται από 10%-25%. Στην περίπτωση που δεν απαιτηθεί επαγγελματίας καπετάνιος, το κόστος μειώνεται ακόμα περισσότερο.

Για την ενοικίαση ενός ιστιοπλοϊκού σκάφους απαιτείται δύο τουλάχιστον από τους επιβαίνοντες να είναι κάτοχοι διπλωμάτων ιστιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης. Διαφορετικά μπορείτε να προσλάβετε έναν επαγγελματία καπετάνιο ο οποίος επιβαρύνει κατά 130€ περίπου την ημέρα το κόστος. Για την ενοικίαση μηχανοκίνητου σκάφους, απαιτούνται επίσης δύο διπλώματα.

Οι ενοικιάσεις των σκαφών αρχίζουν και τελειώνουν συνήθως Σάββατο. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα κατά την περίοδο υψηλής ζήτησης. Την περίοδο χαμηλής ζήτησης και ανάλογα με τη διαθεσιμότητα των σκαφών είναι δυνατόν να διαφοροποιηθεί η ημέρα αναχώρησης και ο αριθμός ημερών.

Τα σκάφη συνήθως παραδίδονται από την ενοικιάστρια εταιρεία στις 17:00 την ημέρα της αναχώρησης και τυπικά επιστρέφονται στις 9:00 την ημέρα λήξης της ναύλωσης.

Όσο πιο έγκαιρα πραγματοποιηθεί η κράτηση, τόσο περισσότερο αυξάνονται οι πιθανότητες εύρεσης του σκάφους της αρεσκείας σας, στη χρονική περίοδο, στην περιοχή που το θέλετε από τη βάση παραλαβής που επιθυμείτε.

Για την ενοικίαση του σκάφους προκαταβάλλεται συνήθως ένα ποσό ως εγγύηση, το οποίο μετά το πέρας των διακοπών και αφού το σκάφος ελεγχθεί, επιστρέφεται. Μερικές από τις εταιρείες ενοικιάσεως σκαφών διαθέτουν έδρες σε διάφορα σημεία της Ελλάδας και προσφέρουν την δυνατότητα ενοικίασης και παράδοσης του σκάφους από διάφορες βάσεις.

Το τυχόν επιπρόσθετο κόστος της ενοικίασης αφορά στα καύσιμα, αφού τα σκάφη πρέπει να παραδίδονται με γεμάτες δεξαμενές όπως ακριβώς παρελήφθησαν, τυχόν τέλη μαρίνας ή λιμενικά τέλη και τα προαιρετικά extras, σχετικά με τον εξοπλισμό του σκάφους, όπως για παράδειγμα το τέντερ και η εξωλέμβια που το συνοδεύει.

Σε περίπτωση ακύρωσης ναύλωσης εκ μέρους του ενοικιαστή, καταβάλλετε ένα ποσοστό του ναύλου που κυμαίνεται από 30% έως 100% του πλήρους τιμήματος ενοικίασης και καθορίζεται ανάλογα με το χρόνο που γίνεται η ακύρωση.

135

Το ενοικιαζόμενο σκάφη πρέπει να είναι πλήρως εξοπλισμένα και να διαθέτουν στο βασικό εξοπλισμό τους: GPS, αυτόματο πιλότο, πλήρη ηλεκτρονικά όργανα ναυσιπλοΐας, ηλεκτρικό εργάτη, sprayhood, bimini, tender με εξωλέμβια, και παροχή ζεστού νερού. Επίσης, πρέπει να υπάρχουν χάρτες ναυσιπλοΐας και οπωσδήποτε σωστικά, να διαθέτουν πλήρως εξοπλισμένη κουζίνα, ιματισμό, φαρμακείο για τις πρώτες βοήθειες.

### **8.5 Ενοικίαση φουσκωτών σκαφών**

Τα φουσκωτά παρουσιάζουν στατιστικά, στη χώρα μας, πολύ μεγάλη ζήτηση επιλογή αναμενόμενη αφού αποτελούν μια λύση με λογικό κόστος χωρίς να υστερούν στην ποιότητα και τη λειτουργικότητα ενώ παράλληλα είναι πολύ πρακτικά και ασφαλή.



Τα φουσκωτά σκάφη διαθέτουν μια ευρεία γκάμα που μπορεί να καλύψει ανάγκες από αναψυχή μέχρι επαγγελματική χρήση. Ανάλογα με τη χρήση του αλλά και τις απαιτήσεις του υποψήφιου αγοραστή, μπορεί να πραγματοποιηθεί ένας καταρχήν τρόπος προσέγγισης με την βοήθεια κατηγοριοποίησης των σκαφών.

Στην πρώτη κατηγορία συμπεριλαμβάνονται τα φουσκωτά σκάφη που προορίζονται για βοηθητική χρήση εξυπηρετώντας τις ανάγκες των σκαφών αναψυχής ιστιοπλοϊκών και μηχανοκίνητων. Το μήκος τους ξεκινάει από τα 2 μέτρα όταν εξυπηρετούν για παράδειγμα τις ανάγκες ενός ιστιοπλοϊκού σκάφους και καταλήγει στα 6 ή και παραπάνω εάν είναι βοηθητικό σκάφος σε θαλαμηγό. Ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούνται εξωλέμβιες μηχανές ή μηχανές αντενέργειας (υδροτζέτ).

Στην δεύτερη κατηγορία κατατάσσονται τα σκάφη που προορίζονται για το αγοραστικό κοινό που για πρώτη φορά σε επαφή με το υγρό στοιχείο και με δυνατότητες μικρών παράκτιων ταξιδιών. Στην προκειμένη περίπτωση το σκάφος πρέπει να είναι ευκολόχρηστο και να μπορεί να μεταφερθεί και φυλαχτεί εύκολα και γρήγορα. Τα σκάφη αυτής της κατηγορίας έχουν μήκος συνήθως από 3 έως 3,80 μέτρα ενώ ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούνται εξωλέμβιες μηχανές μικρής ισχύος.

Στην τρίτη κατηγορία ανήκουν τα σκάφη των οποίων ο ιδιοκτήτης έχει- κατά 90% περάσει από τη δεύτερη κατηγορία κι έχει αυξημένες απαιτήσεις σχετικά με τη διάνυση μεγαλύτερων αποστάσεων στην μεταφορά περισσότερων ανθρώπων καθώς και την πραγματοποίηση θαλάσσιων χόμπι όπως για παράδειγμα σκι, ψαροντούφεκο, ψάρεμα. Το μήκος των σκαφών αυτών κυμαίνεται συνήθως από τα 3.80 έως τα 5 μέτρα ενώ απαιτούνται μεγαλύτερες ιπποδυνάμεις κινητήρων.

Στην τέταρτη κατηγορία, κατατάσσονται τα σκάφη των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι ιδιαίτερα απαιτητικοί τόσο από άποψη χρήσης όπως για παράδειγμα μεγάλα μακρινά ταξίδια όσο και από άποψη εξοπλισμού του σκάφους. Το μήκος τους κυμαίνεται από 5 μέτρα και πάνω, ενώ για την πρόωση τους μπορούν να χρησιμοποιηθούν εξωλέμβιοι κινητήρες μεγάλης ισχύος ή εσωεξωλέμβιοι κινητήρες.

Τέλος, στην πέμπτη κατηγορία, διατίθενται σκάφη που αποτελούν ειδικές εκδόσεις σκαφών αναψυχής και επαγγελματικής χρήσης και μπορεί να

χρησιμοποιηθεί οποιοσδήποτε τύπος κινητήρα (εξωλέμβιος, εσωεξωλέμβιος, εσωλέμβιος). Τα σκάφη αυτά διαθέτουν πολλές φορές και υπερκατασκευή. Με βάση τις παραπάνω κατηγορίες ο υποψήφιος αγοραστής μπορεί να επιλέξει αυτή που αρμόζει στις απαιτήσεις του ούτως ώστε να πραγματοποιήσει την ιδανική επιλογή.

## **8.6 Ιστιοσανίδα**



Η ιστιοσανίδα, surfing (κυματοδρομία), πρωτοεμφανίστηκε χιλιάδες χρόνια πριν, στις νότιες θάλασσες του Ειρηνικού Ωκεανού. Οι ιθαγενείς της Πολυνησίας μάθαιναν να γλιστρούν πάνω στα ψηλά κύματα μέχρι την ακτή, χρησιμοποιώντας ξύλινες σανίδες.

Η πρώτη σανίδα surfing έγινε από τον James Cook, το 1777. Ο Cook ενθουσιάστηκε από τον τρόπο με τον οποίο οι ιθαγενείς στα νησιά Ταϊτή και Οάχου (Χαβάη) επιδίδονταν στο surfing χρησιμοποιώντας σανίδες και κανό. Αυτή η εξάσκηση του θαλάσσιου σπόρ γινόταν για λόγους διασκέδασης. Το surfing όμως κινδύνεψε να εξαφανιστεί γιατί οι χριστιανοί ιεραπόστολοι που έφταναν στην περιοχή στις αρχές του 19ου αιώνα θεώρησαν ηδονιστική την δραστηριότητα αυτή και την απαγόρευσαν. Η αναβίωση του surfing και η διάδοση του σε όλο τον κόσμο οφείλεται στον Duke Kahanamoku, έναν περίφημο κολυμβητή και σερφίστα, που διέδωσε το surfing στην Αυστραλία το 1915 και ίδρυσε το πρώτο σύλλογο surfing στο Waikiki τη δεκαετία του 1920. Τα χρόνια του 1960 έγινε τρόπος ζωής για πολλούς Αμερικάνους, ιδιαίτερα στη Καλιφορνία υμνήθηκε από μουσικά συγκροτήματα και έγινε θέμα πολλών κινηματογραφικών ταινιών<sup>56</sup>.

Η ιστιοσανίδα είναι η απλούστερη μορφή ενός ιστιοφόρου σκάφους. Είναι πολύ

<sup>56</sup> <http://www.e-paideia.net/Reviews/article.asp?lngReviewID=28705&lngChapterID=29163&lngItemID=29164> (15/2/2010)

Είναι πολύ ευέλικτη στη θάλασσα και εύκολη στη μεταφορά της. Αποτελείται από το board (σανίδα- σκάφος) και το rig (άλμπουρο, πανί, μάτσα και σύνδεσμος μαζί). Τα πρώτα μοντέλα Windsurfer του Hoyle Schweizer είχαν μήκος τρισήμισι μέτρα και ζύγιζαν γύρω στα τριάντα κιλά.

Σήμερα οι ιστιοσανίδες έχουν μήκος από δύομισι έως τέσσερα μέτρα και βάρος από επτά έως είκοσι κιλά. Στο μπροστινό μέρος της σανίδας υπάρχει μια υποδοχή στην οποία μπορεί να δεθεί σχοινί για ρυμούλκηση. Στο πίσω μέρος της σανίδας υπάρχει ένα μικρό πτερύγιο (fin). Επιπλέον, οι σανίδες με μήκος πάνω από τρία μέτρα έχουν μία μικρή καρίνα (πτερύγιο) στο κέντρο τους, όπως και τα ιστιοφόρα. Η καρίνα αυτή τοποθετείται μέσω μιας σχισμής στο κέντρο της σανίδας και ασφαρίζεται κατά τη διάρκεια του windsurfing, ενώ μετά αφαιρείται.

Όλες οι σχολές windsurfing έχουν τον κατάλληλο εξοπλισμό. Ο αρχάριος πρέπει να ξεκινήσει με μία μεγάλη σε μήκος και χωρητικότητα σανίδα με ελαφρύ rig. Μπορεί να φαίνεται άβολη λόγω μεγέθους, αλλά μια τέτοια σανίδα προσφέρει σταθερότητα, ταξιδεύει με άνεμο μικρής έντασης και είναι εύκολη στους χειρισμούς. Το ελαφρύ rig στρίβει και τραβιέται εύκολα από το νερό, αφήνοντας τον αθλητή να συγκεντρωθεί στην εκμάθηση<sup>57</sup>.

Υπάρχουν πέντε διαφορετικές κατηγορίες ιστιοσανίδας<sup>58</sup>:

- COURSE: είναι μεγαλύτερες τόσο σε μήκος όσο και σε χωρητικότητα (περισσότερα από 100 λίτρα). Όσο μεγαλύτερος είναι ο όγκος μιας ιστιοσανίδας, τόσο καλύτερα ταξιδεύει με λίγο αέρα. Τέτοιου τύπου σανίδες είναι εύκολες στο χειρισμό και απευθύνονται σε όσους ξεκινούν το άθλημα.
- SLALOM: είναι οι σανίδες που επιτυγχάνουν μεγάλες ταχύτητες σε ήρεμη θάλασσα.
- WAVE: είναι μικρότερες και ανθεκτικότερες σανίδες και χρησιμοποιούνται σε θάλασσα με ψηλό κυματισμό και άλματα σε συνθήκες δυνατών ανέμων.

<sup>57</sup> <http://www.e-paideia.net/Reviews/article.asp?lngReviewID=28705&lngChapterID=29163&lngItemID=29166> (15/2/2010)

<sup>58</sup> <http://www.e-paideia.net/Reviews/article.asp?lngReviewID=28705&lngChapterID=29163&lngItemID=29166> (15/2/2010)

- **SPEED:** είναι οι σανίδες που, λόγω κατασκευής είναι λεπτές και επιμήκεις. Χρησιμοποιούνται σε ήρεμη θάλασσα και μπορούν να πετύχουν πολύ μεγάλες ταχύτητες.
- **ΤΥΠΟΥ M, MISTRAL:** οι οποίες χρησιμοποιούν από τους αθλητές στους Ολυμπιακούς αγώνες. Μερικές εταιρείες δέχονται να κατασκευάσουν και ειδικές παραγγελίες.

Πολύ σημαντικό ρόλο παίζει και ο εξοπλισμός που πρέπει να διαθέτει όποιος κάνει ιστιοσανίδα μιας και είναι απαραίτητος για όχι μόνο για την προστασία αλλά και την καλύτερη απόδοση του αθλητή. Ο εξοπλισμός αποτελείται από<sup>59</sup>:

- **ΓΑΝΤΙΑ:** Τα γάντια δεν πρέπει να επηρεάζουν τη λαβή (αίσθηση) των χεριών στημάτσα. Ο ρόλος τους είναι να τα προστατεύουν από τις φουσκάλες και τα κοψίματα και να τα κρατούν ζεστά. Υπάρχουν γάντια τύπου ιστιοπλοΐας, είναι κομμένα στα δάχτυλα για την ευκολία των χειρισμών και κανονικά κλειστά. Τα δεύτερα χρησιμοποιούνται κυρίως τις μέρες που κάνει κρύο.
- **ΚΟΥΚΟΥΛΑ:** Είναι φτιαγμένη από συνθετικό ελαστικό (νεοπρένιο) και φοριέται κυρίως τις ημέρες που έχει κρύο. Υπάρχουν στο εμπόριο και ειδικά, πολύ ελαφριά προστατευτικά κράνη από ελαστικό, για καλύτερη προστασία.
- **ΠΑΠΟΥΤΣΙΑ:** Ο αθλητής πρέπει να πατά σταθερά στη σανίδα. Ειδικά για το windsurfing, υπάρχουν πολύ ελαφριά παπούτσια με αντιολισθητικές σόλες, που, επιπλέον, προστατεύουν τα πόδια από μικροκοψίματα. Για τις πιο κρύες ημέρες, υπάρχουν ελαφριά μποτάκια από νεοπρένιο που κρατούν τα πόδια ζεστά.
- **ΣΤΟΛΗ:** Οι στολές επιτρέπουν στους αθλητές να ασκούνται στο αγαπημένο τους σπορ ακόμα και τις κρύες μέρες του χειμώνα. Φτιαγμένες από σχεδόν αδιάβροχα υλικά, προστατεύουν τον αθλητή και τον κρατούν ζεστό. Πρέπει να εφαρμόζουν καλά στο σώμα, χωρίς όμως να εμποδίζουν τις κινήσεις του. Συνήθως έχουν ζωηρά

<sup>59</sup> <http://www.e-paideia.net/Reviews/article.asp?lngReviewID=28705&lngChapterID=29163&lngItemID=29167>

χρώματα και σχέδια. Εκτός από τις ολόσωμες στολές υπάρχουν και παρόμοιου τύπου γιλέκα για ζεστότερα κλίματα.

- **ΖΩΝΕΣ** (δέστρες): Οι ζώνες αυτές φοριούνται στη μέση και δένονται με σχοινιά πάνω στο άλμπουρο. Βοηθούν στο να γίνει ο χειρισμός ευκολότερος και λιγότερο κουραστικός, γιατί μεταφέρουν μέρος της δύναμης του αέρα από τα χέρια στο σώμα του αθλητή.
- **ΓΙΑΚΟ-ΣΩΣΙΒΙΟ**: Είναι ένα βοήθημα που ξεκουράζει τον αθλητή στο νερό και όταν βρίσκεται πάνω στην ιστιοσανίδα του, τον προστατεύει από το κρύο.
- **ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**: Για περιπτώσεις κινδύνου, όσοι κάνουν windsurfing πρέπει να έχουν μαζί τους φωτοβολίδες, σφυρίχτρα και σημαιούλα κινδύνου. Έτσι, μπορούν να ειδοποιήσουν από απόσταση και να καλέσουν βοήθεια. Αυτά μεταφέρονται σε ένα τσαντάκι ζώνης, που μπορεί ακόμα να περιέχει ένα σουγιαδάκι, μία πένσα, λίγο σχοινί, αδιάβροχη κολλητική ταινία και μερικά ανταλλακτικά για μικροεπισκευές, σε περίπτωση που χρειαστεί να γίνουν στη θάλασσα.

## **8.7 Kiteboarding ή Kitesurfing**



Το kiteboarding προέρχεται από το συνδυασμό πολλών άλλων αθλημάτων (windsurfing, waterski, wakeboard, paragliding) και από μία άποψη θα μπορούσε να θεωρηθεί η φυσική εξέλιξη του windsurfing, αφού η χρήση ελαφρύτερου εξοπλισμού προσφέρει απεριόριστες δυνατότητες στον αναβάτη. Ο αναβάτης χρησιμοποιεί ένα μικρό σκάφος, το οποίο οδηγεί ενώ κρατά τη μάτσα, που τον συνδέει με μακριά σχοινιά με τον αετό<sup>60</sup>.

Το βασικό χαρακτηριστικό, που διακρίνει το kiteboarding, είναι η δύναμη της άντωσης, η τρίτη δηλαδή δύναμη, που έχει προστεθεί, με την οποία ο αναβάτης

<sup>60</sup> <http://www.kykladesnews.gr/hobbies/57-hobbies/54746-2010-01-29%2006-06-05.html> (15/02.2010)

μπορεί να χρησιμοποιήσει την έλξη του αετού προς τα πάνω, για να πραγματοποιήσει πολύ ψηλά άλματα και, κατά συνέπεια, εντυπωσιακότετους ελιγμούς. Αυτή η δύναμη είναι και το στοιχείο, που διαφοροποιεί το kiteboarding από τα υπόλοιπα θαλάσσια αθλήματα, όπου ο αναβάτης χρησιμοποιεί μεν τη δύναμη της έλξης (είτε του σκάφους όπως στο wakeboard ή το water ski) είτε του πανιού (όπως στο windsurf), με τα οποία, όμως, αποτελεί ένα ενιαίο σύνολο και έχει περιορισμένες δυνατότητες αλμάτων, αφού η έλξη αυτή δεν τον ωθεί προς τα πάνω και, άρα, δεν έχει τα προτερήματα, που του προσφέρουν τα μακρυνά σχοινιά (20–30μ) του αετού σε συνδυασμό, πάντοτε, με τη δύναμη της άντωσης.

Τα απαραίτητα για να ασχοληθεί κανείς με το kite είναι πολλά, αν και οι περισσότεροι πιστεύουν πως είναι μόνο ο αετός και το σκάφος. Στην πραγματικότητα όμως είναι τα:

- wetsuit, ισοθερμική φόρμα: Σίγουρα στην αρχή θα ξεκινάτε από την παραλία, αλλά θα απομακρύνεστε από αυτή. Κι επειδή οι ικανότητές σας δεν θα είναι τέτοιες για να επιστρέψετε στο αρχικό σημείο, συχνά θα χρειασθεί να παραμείνετε ώρα στο νερό, αλλά και να κολυπήσετε. Η φόρμα θα διατηρήσει τη θερμοκρασία του σώματός σας σταθερή, έτσι ώστε να εξοικονομήσετε δυνάμεις, για να μπορέσετε να επιστρέψετε. Επίσης, θα σας προφυλάξει από μικροχτυπήματα και από την αυξημένη υπεριώδη ακτινοβολία.
- Life vest, impact vest, σωσίβιο: Απαραίτητο εξάρτημα τόσο στον αρχάριο όσο και στον προχωρημένο. Από το πρώτο body dragging θα αισθανθείτε την αναγκαιότητα της χρήσης του, γιατί ο αετός όταν θα σας τραβά απότομα και περίεργα δεν υπολογίζει αν το κεφάλι σας είναι μέσα ή έξω από το νερό κι αν εσείς μπορείτε να αναπνεύσετε ή όχι. Όσο για τους προχωρημένους, ρωτήστε τους για την ασφάλεια που προσφέρει κατά τις πτώσεις μετά από ψηλά άλματα. Σίγουρα απαραίτητο βοήθημα για όσες φορές θα χρειασθεί να κάνετε κάποιες προσπάθειες για water start του αετού ή να τον τυλίξετε και να κολυπήσετε για να επιστρέψετε στην παραλία.
- Helmet or protection hat, Κράνος: Αν και στη μοτοσικλέτα σας μπορεί να μην το χρησιμοποιείτε παρά τα αυστηρά πρόστιμα και την αναγκαιότητα της χρήσης του για

τη σωματική σας ακεραιότητα, εδώ οι όροι αλλάζουν γιατί αντίπαλος γίνεται το ίδιο σας το σκάφος, το οποίο λόγω του leash που το συνδέει με σας, ύστερα από οποιαδήποτε πτώση σας ακολουθεί και έρχεται να χτυπήσει το μοναδικό μέρος του σώματος σας, που βρίσκεται έξω από το νερό: Δηλαδή, το κεφάλι σας. Και να 'στε σίγουροι ότι δεν αστοχεί ποτέ.

- Shoe, Παπούτσια: Μπορεί να μην τα έχετε συνηθίσει, να τα αποφεύγετε στο windsurf, να τα κατακρίνετε σας ιδέα ή να ανήκετε στους αναστενάρηδες, που περπατούν σε αναμμένα κάρβουνα. Οι αχινοί, όμως, τα σπασμένα μπουκάλια, οι κοφτερές πέτρες, τα αγκάθια, τα ξύλα με σκουριασμένα καρφιά έχουν αντίθετη άποψη για τα αισθήματά σας και για τις θρησκευτικές σας πεποιθήσεις. Και σας περιμένουν εκεί που δεν φαντάζεστε, ανεξαρτήτως επιπέδου, για τον κύριο λόγο ότι έχετε το βλέμμα πάντοτε στον ουρανό για τον έλεγχο του αετού. Από το πρώτο σας ξεκίνημα στην παραλία, που σας ανασηκώνει και σας τραβά ανεξέλεγκτα ο αετός, μέχρι και την απρόσμενη έξοδό σας στη γειτονική και άγνωστη παραλία παραμονεύουν κάθε λογής κίνδυνοι, που το μόνο μέσο για να τους αποφύγετε είναι να φοράτε τα ειδικά παπούτσια.

- Harness, γάντζος: Όσοι ασχολούνται με το windsurf γνωρίζουν το τρίτο χέρι, δηλαδή γάντζο τους, που τους ξεκουράζει σε όλες τις διαδικασίες μεταφέροντας το σύνολο των δυνάμεων στο γάντζο και όχι στα χέρια του αναβάτη. Οι διαφορές όμως ανάμεσα στους γάντζους του windsurf, που μπορεί κάποιος να έχουν με τους πραγματικά σχεδιασμένους γάντζους για kite είναι πολύ μεγάλες: Οι ενισχύσεις στα επιλεγμένα σημεία, η ανατομία με το μεγαλύτερο κάθισμα, οι διαφορετικοί μάντες και το spreader bar δεν επιτρέπουν το ανασήκωμα του γάντζου, το τράβηγμα ανάμεσα στα πόδια, την μη σωστή στήριξη στη μέση, γιατί τώρα οι δυνάμεις, που ασκούνται από τον αετό στον αναβάτη δεν έχουν την ίδια φορά όπως στο windsurf, αλλά τον τραβούν και προς τα πάνω δημιουργώντας σοβαρά προβλήματα σε όσους χρησιμοποιούν γάντζους του windsurf. Τα καινούρια spreader bar είναι διαφορετικά σχεδιασμένα, γιατί ανασηκώνονται προς τα πάνω κι έχουν ειδικές θέσεις ανάρτησης των συστημάτων πρόσδεσης και ασφαλείας του αετού.

• **Leash :** Οι συνδετικοί μάντες που ενώνουν τον αετό και το σκάφος με τον αναβάτη. Όσον αφορά στο σύστημα της σύνδεσής σας με τον αετό, το safety leash είναι απαραίτητο σε κάθε αετό. Μερικές εταιρείες δεν το προσφέρουν όχι γιατί δεν το κρίνουν αναγκαίο αλλά γιατί είναι μια από τις κατοχυρωμένες πατέντες της πρωτοπόρου στο χώρο εταιρείας WIPIKA και είναι αναγκασμένες να πληρώσουν δικαιώματα για την αντιγραφή και του συστήματος αυτού. Εσείς, όμως, μπορείτε να το ζητήσετε ως έξτρα, να το προσαρμόσετε στο δικό σας αετό και να το χρησιμοποιήσετε όποτε υπάρξει κίνδυνος. Για το leash του σκάφους υπάρχουν διάφοροι τύποι όπως αυτό που χρησιμοποιούν οι surfers στην Χαβάη, που συνδέει το σκάφος με το πόδι, αλλά και οι εξελιγμένοι τύποι για το kiteboard, όπως τα reel leashes, τα οποία μοιάζουν με τα αυξομειούμενου μήκους λουριά που δένουν τους σκύλους. Το πλεονέκτημα των συγκεκριμένων leashes είναι ότι το σκάφος απομακρύνεται κατά την πτώση, δεν έρχεται κοντά στον αναβάτη απότομα και γρήγορα και δεν μπλέκεται ανάμεσα στα πόδια του.

• **Γυαλιά:** Η υπεριώδης ακτινοβολία, που πολλαπλασιάζεται από την αντανάκλασή της στην επιφάνεια της θάλασσας, αλλά και το γεγονός ότι το βλέμμα του αναβάτη είναι συνεχώς στραμμένο προς τον ήλιο και τον ουρανό καθιστούν την χρήση ειδικών γυαλιών ή, έστω, κοινών γυαλιών ηλίου, απαραίτητη.

## **8.8 Jet Ski**



Το τζετ σκι ανήκει αναμφίβολα στα χόμπι που εκτοξεύουν την αδρεναλίνη στα ύψη. Οι 50 τουλάχιστον κόμβοι που μπορεί να αναπτύξει με μεγάλη ευκολία είναι υπέρ αρκετοί ενώ είναι η διπλάσια ταχύτητα από αυτή που μπορεί να αναπτύξει ένα εντυπωσιακό ταχύπλοο.

Τεχνολογικά είναι άρτιο, αφού στην κατασκευή του εφαρμόζεται η αιχμή της τεχνολογίας τόσο στο ναυπηγικό

μέρος που αφορά τη γάστρα και το πλαίσιο του όσο βέβαια και το μηχανολογικό με



προηγμένους κινητήρες οι οποίοι δεν σβήνουν ούτε όταν τα απίθανα αυτά οχήματα κάνουν βαθιές βουτιές μέσα στο νερό, στερώντας το απαραίτητο οξυγόνο για τη διαρκή λειτουργία της μηχανής. Αυτοί οι λόγοι άλλωστε έχουν κάνει αυτά τα μικρά θαύματα, δεν θα λέγαμε ακριβά, πάντως όχι φθηνά.

Για να μπορέσει κάποιος να αντεπεξέλθει με απαιτήσεις στο άθλημα πρέπει να είναι γυμνασμένος και να διαθέτει ένα καλό μυϊκό σύστημα που θα του επιτρέψει να αντέξει στους κλυδωνισμούς του σκάφους με υψηλή μάλιστα ταχύτητα. Βέβαια υπάρχει και η δυνατότητα να απολαύσει κανείς το υδάτινο δρομολόγιο του χωρίς υψηλές ταχύτητες και ακροβατικά. Ο ενθουσιασμός πάντως που σκορπάει το εν λόγω όχημα είναι μεγάλος, ανεξαρτήτου τρόπου χρησιμοποίησης του.

Για να το οδηγήσει κάποιος πρέπει να διαθέτει απαραίτητως άδεια οδήγησης μηχανοκίνητου σκάφους, καλά αντανακλαστικά και μεγάλη προσοχή, αφού κινείται και σε χώρους που ενδέχεται να υπάρχουν λουόμενοι.

Υπάρχουν δύο κύριοι τύποι του καθιστού και του όρθιου. Από εκεί και πέρα προσφέρονται τζετ σκι καθιστού τύπου με μεταφορική ικανότητα ακόμη και τεσσάρων ατόμων, καλύπτοντας τις ανάγκες μιας οικογένειας ενώ υπάρχει αντίστοιχα και κλιμακούμενο εύρος ιπποδύναμης<sup>61</sup>.

## **8.9 Canoe – Kayak**



Τα κανό και τα καγιάκ ήταν εργαλεία επιβίωσης για τους Ινδιάνους και τους Εσκιμώους, απολύτως προσαρμοσμένα στον τρόπο ζωής τους. Οι Εσκιμώοι κατασκεύαζαν τα kayak τους από δέρμα φώκιας ή άλλων ζώων σε ξύλινο

σκελετό και κατόπιν τα άλειφαν με λίπος ζώων για να τα προστατέψουν από το νερό κάνοντας τα με αυτό τον τρόπο αδιάβροχα. Με την κυριολεκτική της έννοια η λέξη kayak σημαίνει βάρκα κυνηγιού.

<sup>61</sup> <http://www.in.gr/Reviews/imagegallery.asp?lngReviewID=12770&lngChapterID=-1&lngItemID=13546> (25/2/2010)

Στην Ευρώπη έγιναν γνωστά το 19ο αιώνα, όταν ένας Βρετανός δικηγόρος, ο John MacGregor, μελέτησε τα σκάφη αυτά, σχεδίασε ένα δικό του και άρχισε να γυρίζει στα ποτάμια και τις λίμνες της Ευρώπης. Ο MacGregor ίδρυσε το Royal Canoe Club το 1865 και σε λίγο χρόνο άρχισαν τα οργανωμένα ταξίδια με κανό από φυσιολάτρεις.

Ενώ τα καγιάκ είναι μικρότερα σε μέγεθος από τα κανό, με σουβλερές πλήρη και πρύμνη και συνήθως με ένα μόνο άνοιγμα. Εκεί κάθεται ο κωπηλάτης που χρησιμοποιεί διπλό μονοκόμματο κουπί, με τα πόδια απλωμένα και χωμένα στο μπροστινό μέρος. Έτσι, το κορμί του από τη μέση και πάνω φαίνεται να αποτελεί προέκταση του σκάφους. Οι Εσκιμώοι κατασκεύαζαν τα καγιάκ τους από δέρματα φώκιας ή άλλων ζώων σε ξύλινο, ή από μπανέλες φαλαινών, σκελετό και κατόπιν τα άλειφαν με λίπος ζώων για να τα αδιαβροχοποιήσουν. Στην κυριολεξία καγιάκ σημαίνει 'βάρκα κυνηγιού'. Ο κωπηλάτης φορά ένα αδιάβροχο κάλυμμα γύρω από τη μέση του (spray skirt) το οποίο στερεώνεται στο καγιάκ, καλύπτοντας το άνοιγμα και εμποδίζοντας τα νερά να μπουν στο σκάφος. Το καγιάκ λόγω κατασκευής είναι πολύ ελαφρύ και ευέλικτο και τουμπάρει εύκολα. Ο κωπηλάτης σε αυτή την περίπτωση έχει δύο επιλογές: μπορεί να κάνει μια περιστροφή μέσα στο νερό, χρησιμοποιώντας τους γοφούς και το κουπί και να ξαναβγεί στην επιφάνεια ή να βγει από το καγιάκ και να το γυρίσει στην κανονική του θέση, να το αδειάσει από τα νερά και να ξαναμπει.

Το Κανό-Καγιάκ ξεκίνησε την παρουσία του ως ολυμπιακό άθλημα στους αγώνες του 1924 με σπριντ. Ωστόσο, επίσημο ολυμπιακό άθλημα έγινε από τους αγώνες του 1936. Είναι ιδιαίτερα αγαπητό στην Ευρώπη. Οι χώρες που πρωταγωνιστούν παραδοσιακά είναι η Γερμανία, η Σουηδία και η Ρωσία. Οι αγώνες γίνονται σε ήρεμα νερά και κάθε λέμβος κινείται σε ξεχωριστή λουρίδα.

## **8.10 Κωπηλασία**



Η κωπηλασία είναι τρόπος κίνησης σκαφών πάνω στο νερό με κουπιά. Ανάλογα με τον τύπο των σκαφών, διαιρείται σε 4 βασικά είδη: κλασική, λαϊκή, με κανό και με μονόξυλο.

Η κλασική κωπηλασία γίνεται με ειδικά σκάφη, που έχουν κινητούς πάγκους και φορητούς σκαρμούς που στερεώνονται στα πλευρά. Η λαϊκή κωπηλασία εκτελείται με σκάφη που έχουν σταθερούς πάγκους και σταθερούς σκαρμούς στερεωμένους στα πλευρά. Η κωπηλασία με κανό γίνεται με σκάφη ειδικού τύπου (κανό), όπου ο κωπηλάτης χειρίζεται δίπλατο, αστερέωτο κουπί. Στην κωπηλασία με μονόξυλο, κωπηλατούν με μονόπλατο κουπί και στέκονται γονατιστοί στο ένα πόδι. Η συστηματική άσκηση στην κωπηλασία αναπτύσσει το μυϊκό σύστημα, δυναμώνει την καρδιά, τους πνεύμονες και το νευρικό σύστημα<sup>62</sup>.

Η κωπηλασία είναι ένα άθλημα που προσφέρει μεγάλη σωματική ευεξία στον αθλητή, αλλά και απολαυστικό θέαμα στους θεατές. Διεξάγεται πάντοτε σε ένα όμορφα διαμορφωμένο φυσικό περιβάλλον όπως για παράδειγμα μια λίμνη ή ένα ήσυχο θαλασσινό κόλπο.

Στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, το άθλημα της κωπηλασίας διεξάγεται στις εγκαταστάσεις του Ολυμπιακού Κωπηλατοδρομίου του Σχοινιά. Οι αγώνες διαρκούν εννέα ημέρες από τις 14 έως τις 22 Αυγούστου.

Το επίκεντρο του ενδιαφέροντος στο εντυπωσιακό άθλημα της κωπηλασίας είναι οι μακρόστενες βάρκες με τους συγχρονισμένους αθλητές και τα πολύχρωμα κουπιά που λειτουργούν άψογα σαν να έχουν τεθεί σε έναν ηλεκτροκίνητο μηχανισμό. Ανάλογα με την υποκατηγορία του αθλήματος, κάθε σκάφος έχει πλήρωμα από έναν

<sup>62</sup><http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CF%89%CF%80%CE%B7%CE%BB%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1>

έως οκτώ κωπηλάτες, όπως ακριβώς συνέβαινε και στην αρχαιότητα.

### **8.11 Ψάρεμα με ψαροντούφεκο**

Το ψαροντούφεκο είναι ένα ιδιαίτερο δημοφιλές χόμπι στη χώρα μας με φανατικούς μάλιστα οπαδούς οι οποίοι ψαρεύουν όλο το χρόνο. Το περιβάλλον της θάλασσας είναι ελκυστικό και φανταχτερό αφού κυριαρχεί η πολυχρωμία, οι φαντασμαγορικές διαδρομές τα χιλιάδες παράξενα φυτά και φυσικά η πολύ μεγάλη ποικιλία ψαριών και οργανισμών. Ένας βασικός λόγος που το χόμπι του ψαροντούφεκου έχει λατρευτεί είναι ότι απελευθερώνονται τα πρωτόγονα ένστικτα του κυνηγού κάνοντας το άκρως συναρπαστικό<sup>63</sup>.

Η στολή διατίθεται σε διαφορετικά πάχη και η επιλογή σχετίζεται με την εποχή την οποία θα βουτήξουμε. Ανεξαρτήτως όμως από το πάχος της καλό θα είναι να χρησιμοποιηθεί στολή με ξυρισμένο neoprene. Ωστόσο, αν το ψάρεμα βασίζεται σε παθητικό τρόπο όπως για παράδειγμα το καρτέρι, κατά το οποίο δεν κινούμαστε πάρα

πολύ, χρειαζόμαστε μια πιο χοντρή στολή. Αναφορικά με τη μάσκα, μια μικρού ή μεσαίου όγκου είναι ιδανική, αρκεί βέβαια να εξασφαλίζει επαρκές οπτικό πεδίο αφού εξυπηρετεί συν τοις άλλοις στα πολύ θολά τα νερά. Η μάσκα πρέπει να εφαρμόζει σωστά στο πρόσωπο και να το καλύπτει στεγανά. Καλό θα είναι πριν την αγορά της να δοκιμαστεί. Για όσους έχουν κάποια πάθηση στα μάτια, υπάρχουν μάσκες με ενσωματωμένους διορθωτικούς φακούς.

Για τον αναπνευστήρα, προτιμήστε κάποιον με μαλακό επιστόμιο που να εφαρμόζει βολικά στο στόμα για να μην πληγώνει τα ούλα. Θα πρέπει επίσης να είναι πάντα στερεωμένος στο λουρί της μάσκας.

Τα πέδιλα, αποτελούν την προωστήρια μας δύναμη και θα πρέπει να ταιριάζουν σωστά στο πέλμα γιατί εάν είναι στενά παρουσιάζονται κράμπες ενώ εάν είναι φαρδιά

<sup>63</sup> <http://www.in.gr/Reviews/imagegallery.asp?IngItemID=13547&IngReviewID=12770&IngChapterID=-1> (25/02/2010)

πληγώνουν το πόδι. Μεσαίο μέγεθος πτερυγίων σε συνδυασμό με μαλακό και ελαφρύ υλικό κατασκευής είναι η ιδανική επιλογή.

Τα ψαροντούφεκα που χρησιμοποιούνται είναι κατά μέσο όρο μικρού μεγέθους αεροβόλα και λειτουργούν με συμπιεσμένο αέρα. Υπάρχουν βέβαια και οι οπαδοί των λαστιχοβόλων. Το ζητούμενο ανεξαρτήτως τύπου ψαροντούφεκου είναι να μην βραχώνει η βέργα εύκολα και να μην κάνει πολλή φασαρία. Ενδεικτικά προτείνονται τα μεγέθη πάνω από 60 εκατοστά και μέχρι 90 εκατοστά.

Τέλος, τη ζώνη με τα βαρίδια καλό θα είναι να τη βάλουμε όσο πιο χαμηλά γίνεται, ώστε να ρυθμίσει αποτελεσματικά την πλευστότητα που επιθυμούμε.

Καλό θα είναι οι αρχάριοι να δοκιμάσουν στα ρηχά νερά γιατί είναι πιο ακίνδυνο, ενώ οι απανωτές βουτιές μας ζεσταίνουν με αποτέλεσμα να μην κρυώνουμε. Θα πρέπει να έχουμε υπόψη μας πως όταν βρισκόμαστε μέσα στη θάλασσα, επειδή είμαστε σε ένα ξένο περιβάλλον, θα πρέπει ανά πάσα στιγμή να είμαστε να αντιμετωπίσουμε τον κίνδυνο. Για αυτό, θα πρέπει να τηρούμε όλα τα μέτρα ασφαλείας και να είμαστε πολύ προσεκτικοί. Το βασικότερο μέτρο ασφαλείας είναι να μην είμαστε μόνοι, αλλά να ψαρεύουμε με παρέα και να εναλλάσσουμε βουτιές ή να υπάρχει πάντα κάποιο σκάφος σε μια λογική απόσταση. Δεν πρέπει ποτέ να αφήνουμε κάτι στην τύχη, γιατί, σύμφωνα με τον νόμο του Murphy, όλα θα μας συμβούν, όταν δεν πρέπει.

## **8.12 Κατάδυσεις**



Η ιδιαίτερη καθαρότητα των Ελληνικών θαλασσών και ο τεράστιος πλούτος του βυθού αποτελούν πόλο έλξης για όσους αναζητούν τη μαγεία της υποβρύχιας εξερεύνησης. Με μάσκα επιτρέπεται παντού η ελεύθερη κατάδυση, αλλά η κατάδυση με τη χρήση φιαλών ατμοσφαιρικού αέρα απαγορεύεται σε περιοχές με υποθαλάσσιες αρχαιότητες.

Η κατάδυση χωρίζεται σε :

- Ελεύθερη κατάδυση: Ο δύτης βουτά στο νερό χωρίς βοηθητική συσκευή, μόνο με τον αέρα που έχει στα πνευμόνια του. Αποτελεί πολύ καλή εξάσκηση για να περάσει κανείς στην αυτόνομη κατάδυση (με μπουκάλες). Σε ορισμένα μέρη του κόσμου γίνεται για εμπορικούς σκοπούς, όπως είναι η συλλογή μαργαριταριών και σφουγγαριών, η αλιεία αστακών κ.ά
- Κατάδυση με αέρα συμπιεσμένο από την επιφάνεια: Ο αέρας στέλνεται συμπιεσμένος μέ σωλήνα από σκάφος επιφάνεια.
- Αυτόνομη κατάδυση (Scuba Diving): Ο δύτης μεταφέρει ο ίδιος σε φιάλες τον απαραίτητο αέρα υπό πίεση και είναι ελεύθερος να κινηθεί όπως θέλει κάτω από το νερό. Τα αρχικά Scuba σημαίνουν: Self Contained Underwater Breathing Apparatus, δηλαδή αυτόνομη υποβρύχια αναπνευστική συσκευή.
- Κατάδυση με διάφορα σκάφη: Στα σκάφη είναι απαραίτητη η ύπαρξη συστήματος τροφοδοσίας φρέσκου αέρα (συνήθως με εμπλουτισμό οξυγόνου) και συστήματος αφαίρεσης του διοξειδίου του άνθρακα<sup>64</sup>.

---

<sup>64</sup> <http://www.visitgreece.gr/pages.php?pageID=976&langID=1> (25/02/2010)

## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι η δημιουργία της κατάλληλης υποδομής και ανωδομής, το κόστος της οποίας κάθε άλλο παρά χαμηλό είναι, ιδιαίτερα δε σε ότι αφορά στην κατασκευή σύγχρονων και άρτια εξοπλισμένων μαρίνων για τον ελλιμενισμό, τον ανεφοδιασμό και γενικά την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής, των επιβατών και των πληρωμάτων τους άσχετα αν αυτά είναι ενοικιαζόμενα ή ιδιωτικής χρήσης και στη συμπλήρωση ή και ανανέωση του στόλου των σκαφών αναψυχής και των κρουαζιερόπλοιων όπου χρειάζεται.

Επίσης η άρση του cabotage θα ωφελήσει τον ελλαδικό χώρο καθώς οι εταιρείες κρουαζιέρων θα εισέλθουν σε πιο πολλά ελληνικά νησιά με αποτέλεσμα περισσότερους επισκέπτες στα νησιά αυτά άρα και περισσότερα οικονομικά οφέλη για τους κατοίκους. Η Ελλάδα λόγω του συμπλέγματος της, της ποικιλομορφίας των νησιών της και τις δυνατότητες που έχει θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως η Καραϊβική της Μεσογείου. Απομένει πολιτεία και φορείς θαλάσσιου τουρισμού να συνειδητοποιήσουν τα τεράστια οικονομικά οφέλη που μπορεί η Ελλάδα να προσκομίσει από τη συγκεκριμένη μορφή τουρισμού και να δράσουν αναλόγως.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **ΕΛΛΗΝΙΚΗ**

- Ηγουμενάκης,, Κραβαράκης, Λύτρας, *Εισαγωγή στον Τουρισμό*
- Στέλιος Βαρβαρέσος, *Τουρισμός-Οικονομικές Προσεγγίσεις*, εκδόσεις προπομπός
- Κομίλης Π., *Τουριστικές δραστηριότητες*, Κ.Ε.Π.Ε., Αθήνα 1986
- Μιχαλόπουλος Ν., *Τουρισμός και Οικονομία*
- Νίκος Γ. Ηγουμενάκης, Κώστας Ν. Κραβαρίτης, Περικλής Ν. Λύτρας, *Εισαγωγή στον τουρισμό*, Interbooks
- Μοίρα Π., Μυλωνόπουλος Δ. e-Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας, *Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία. Κοινωνιολογική προσέγγιση*
- Γεωργάνου, Υ., 2006, «*Η αγορά της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, Στρατηγική ανάλυση του κλάδου*», Πανεπιστήμιο Πειραιά
- Β.Ε. Ρομπογιαννάκης, *Θαλάσσιος τουρισμός - μαρίνες*, πρακτικά συνεδρίου τουρισμός και περιβάλλον στις νησιωτικές περιφέρειες, Ηράκλειο Κρήτης 1995
- Μάριος Βερέτας, *Η ιστιοπλοΐα και η τέχνη της*, εκδόσεις Χρηστάκη
- Μάριος Βερέτας, *Η ιστιοπλοΐα και η τέχνη της*, εκδόσεις Χρηστάκη
- Περιοδικό Τουρισμός & Οικονομία*, τεύχος Απριλίου 2006
- Περιοδικό: Γιώτινγκ και θάλασσα*, τεύχος Ιουνίου 2006
- Περιοδικό: Τουρισμός και οικονομία*, τεύχος Νοεμβρίου 2006
- Περιοδικό Γιώτινγκ*, τεύχος Νοεμβρίου 2006
- Γεωργιάδης Νικόλαος(2005),*Η ανερχόμενη αγορά yachting στην Ελλάδα*, Investment Research & Analysis Journal σελ1

### **ΞΕΝΗ**

- Ο.Ε.С.Д, *The Impact of Tourism on the Environment*, General Report, Παρίσι 1995,
- CHAMBERS, E., *Native Tours: The anthropology of Travel and Tourism*, Editions Waveland Press, Ιλλινόις ΗΠΑ 2000



## ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

[http://www.traveldailynews.gr/new.asp?newid=23579&subcategory\\_id=6\(26-01-10\)](http://www.traveldailynews.gr/new.asp?newid=23579&subcategory_id=6(26-01-10))  
[http://www.traveldailynews.gr/new.asp?newid=23570&subcategory\\_id=6\(26-01-10\)](http://www.traveldailynews.gr/new.asp?newid=23570&subcategory_id=6(26-01-10))  
[http://www.www.traveldaily.news.gr/new.asp?newid=33712&subcategory\\_id=7](http://www.www.traveldaily.news.gr/new.asp?newid=33712&subcategory_id=7) (20/11/09)  
[http://www.traveldaily.news.gr/new.asp?newid=33700&subcategory\\_id=7\(20/11/09\)](http://www.traveldaily.news.gr/new.asp?newid=33700&subcategory_id=7(20/11/09))  
[http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=24958\(05/12/09\)](http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=24958(05/12/09))  
[http://www.olp.gr/n/statistika/NEOI\\_PINAKES\\_STATISTIKON\\_GIA\\_INTERNET\\_EL.pdf](http://www.olp.gr/n/statistika/NEOI_PINAKES_STATISTIKON_GIA_INTERNET_EL.pdf) (15-12-09)  
[http://www.olp.gr/n/statistika/NEOI\\_PINAKES\\_STATISTIKON\\_GIA\\_INTERNET\\_EL.pdf](http://www.olp.gr/n/statistika/NEOI_PINAKES_STATISTIKON_GIA_INTERNET_EL.pdf) (15-12-09)  
[http://www.olth.gr/gr/plirofories/parousiasi/stoixeia.htm\(12-01-10\)](http://www.olth.gr/gr/plirofories/parousiasi/stoixeia.htm(12-01-10))  
[http://www.olp.gr/INDEX.htm\(12/01/10\) http://www.traveldailynews.gr/makeof.asp?central\\_id=1244&permanent\\_id=1](http://www.olp.gr/INDEX.htm(12/01/10) http://www.traveldailynews.gr/makeof.asp?central_id=1244&permanent_id=1)  
 (7/1/2010)  
[http://www.nee.gr/default.asp?t=newsDetails&id=22\(06/01/2010\)](http://www.nee.gr/default.asp?t=newsDetails&id=22(06/01/2010))  
[http://www.inout.gr/showthread.php?t=12118\(07/01/10\)](http://www.inout.gr/showthread.php?t=12118(07/01/10))  
[http://kostasxainas.blogspot.com/2009/10/blog-post\\_13.html\(06/01/2010\)](http://kostasxainas.blogspot.com/2009/10/blog-post_13.html(06/01/2010))  
[http://www.inout.gr/showthread.php?t=12118\(07/01/2010\)](http://www.inout.gr/showthread.php?t=12118(07/01/2010))  
[http://www.inout.gr/showthread.php?t=12118\(07/01/2010\)](http://www.inout.gr/showthread.php?t=12118(07/01/2010))  
[http://www.ship.gr/news/var5.htm\(11/11/2009\)](http://www.ship.gr/news/var5.htm(11/11/2009))  
<http://www.athinorama.gr/travel/guide/cruises/> (15/01/2010)  
[http://www.cruiseplan.gr/showpage.asp?page\\_id=383](http://www.cruiseplan.gr/showpage.asp?page_id=383) (15/01/2010)  
<http://www.mayer.gr/index.html?id=120> ( 22/02/2010)  
[http://www.traveldailynews.gr/makeof2.asp?subpage\\_id=2733](http://www.traveldailynews.gr/makeof2.asp?subpage_id=2733) (17/01/2010)  
<http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=159&langID=1> ( 27/12/2009)  
<http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=163&langID=1> (27/12/2009)  
<http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=165&langID=1> (27/12/2009)  
<http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=167&langID=1> (27/12/2009)  
<http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=168&langID=1> (27/12/2009)  
<http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=172&langID=1> (27/12/2009)  
<http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=172&langID=1> (27/12/2009)  
<http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=836&langID=1> (29/12/2009)  
<http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=839&langID=1> (29/12)  
<http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=835&langID=1> (29/12/2009)  
<http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=185&langID=1> (5/2/2010)  
<http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=185&langID=1> (5/2/2010)  
<http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=185&langID=1> (5/2/2010)  
<http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=733&langID=1> (15/2/2010)  
<http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=733&langID=1> (15/2/2010)  
<http://www.e-paideia.net/Reviews/article.asp?lngReviewID=28705&lngChapterID=29163&lngItemID=29164>  
 (15/2/2010)

<http://www.e-paideia.net/Reviews/article.asp?lngReviewID=28705&lngChapterID=29163&lngItemID=29166>  
(15/2/2010)

<http://www.e-paideia.net/Reviews/article.asp?lngReviewID=28705&lngChapterID=29163&lngItemID=29166>  
(15/2/2010)

<http://www.e-paideia.net/Reviews/article.asp?lngReviewID=28705&lngChapterID=29163&lngItemID=29167>  
(15/02/2010)

<http://www.kykladesnews.gr/hobbies/57-hobbies/54746-2010-01-29%2006-06-05.html> (15/02.2010)

<http://www.in.gr/Reviews/imagegallery.asp?lngReviewID=12770&lngChapterID=-1&lngItemID=13546> (25/2/2010)

<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CF%89%CF%80%CE%B7%CE%BB%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1>  
(25/02/2010)

<http://www.in.gr/Reviews/imagegallery.asp?lngItemID=13547&lngReviewID=12770&lngChapterID=-1> (25/02/2010)

<http://www.visitgreece.gr/pages.php?pageID=976&langID=1> (25/02/2010)

## **ΠΙΝΑΚΕΣ**

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ Ι.Χ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ-ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΡΥΘΜΟΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 5:ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 6:ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΑΡΙΝΩΝ ΜΕ «ΓΑΛΑΖΙΑ ΣΗΜΑΙΑ»