

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ  
ΙΔΡΥΜΑ ΗΠΕΙΡΟΥ



ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ &  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

*ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ*

*Η ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΚΑΙ ΟΙ  
ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ .*



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΔΙΑΚΟΜΙΧΑΛΗΣ, Ν. ΜΙΧΑΗΛ  
ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΓΙΑΚΚΑ ΜΑΡΙΑ

**ΠΡΕΒΕΖΑ 2003**

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

## **Πρόλογος**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

Γενικά για τον Τουρισμό .....	Σελ.1
Ο Κλάδος του τουρισμού στην Ελλάδα.....	Σελ.5
1.1 Η τουριστική κίνηση.....	Σελ.6
1.2 Υποστηρικτική τουριστική υποδομή.....	Σελ.7

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

Ο Θαλάσσιος Τουρισμός στον Ελληνικό χώρο.....	Σελ.8
2.1 Τα Χαρακτηριστικά του κλάδου.....	Σελ.10
2.2 Υποδομές.....	Σελ.13
2.2.1 Τουριστικά Λιμάνια – Μαρίνες.....	Σελ.13
2.2.2 Σκάλες.....	Σελ.14
2.2.3 Καταφύγια – Αγκυροβόλια στα εμπορικά λιμάνια.....	Σελ.14
2.2.4 Υφιστάμενες μαρίνες – Υπηρεσίες που προσφέρουν.....	Σελ.15
2.2.5 Ξενοδοχειακά Λιμάνια και Καταφύγια.....	Σελ.18

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

Η Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση.....	Σελ.26
3.1 Τα πλεονεκτήματα και Τύποι σκαφών.....	Σελ.26
3.2 Η Ελληνική Αγορά .....	Σελ.28
3.3 Ναύλωση Yacht και Ιστιοπλοΐα στην Ελλάδα.....	Σελ.30
3.3.1 Ναυλοσύμφωνο.....	Σελ.32
3.3.2 Φ.Π.Α Ναυλοσυμφώνων.....	Σελ.33
3.3.3 Οικονομικές υποχρεώσεις για τα αλλοδαπά σκάφη.....	Σελ.35
3.3.4 Κόστος Ναύλωσης σκάφους.....	Σελ.36
3.3.5 Ασφάλιση σκαφών αναψυχής.....	Σελ.37
3.3.6 Φ.Π.Α για τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής .....	Σελ.39
3.3.7 Παράδοση – Παραλαβή σκαφών.....	Σελ.40
3.3.8 Παροχές και Υπηρεσίες στους Ναυλωτές.....	Σελ.41

3.4 Προβλήματα και Προοπτικές του κλάδου.....	Σελ.43
3.4.1 Οικονομικά στοιχεία επιχειρήσεων του κλάδου.....	Σελ.44
3.4.2 Προβλήματα της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης στην Ελλάδα..	Σελ.47
3.4.3 Τα πλεονεκτήματα των ελληνικών επιχειρήσεων στη διαχείριση μαρίνων.....	Σελ.49
3.4.4 Προτάσεις για τα προβλήματα του ελληνικού yachting .....	Σελ.50

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

Επιλογές Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης στο Ιόνιο.....	Σελ.52
4.1 Η περιοχή της έρευνας:Λευκάδα–Γενικά στοιχεία.....	Σελ.52
4.1.1 Η Τουριστική Κίνηση.....	Σελ.53
4.1.2 Θαλάσσιος Τουρισμός.....	Σελ.56
4.1.3 Ιστορική αναδρομή της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης στο νομό Λευκάδας.....	Σελ.59
4.2 Μεθοδολογία Έρευνας.....	Σελ.61

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**

Επιδράσεις στην τοπική οικονομία-Συμπεράσματα.....	Σελ.68
--	--------

<b>Βιβλιογραφία</b> .....	Σελ.71
---------------------------	--------

## **Παράρτημα**

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

### ΙΟΝΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ

Θάλασσα ταξιδιάρικη πέλαγο του νησιού μας  
 Πού τάχα να γλυκοφιλεί του ουρανού το γέρμα  
 Την απλωσιά του κόρφου σου την ώρα της γαλήνης;  
 Χαμόγελο η ρυτίδα σου, το γέλιο σου αφρός,  
 Σαν ξεψυχάει το κύμα σου εκεί στο ακροπελάγι.  
 Γαλάζιο βάφεις το φτερό του κάτασπρου του γλάρου  
 Ως γυροφέρνει απάνω σου σαν να 'ταν εραστής σου.

Λιγώνεσαι, παθιάζεις

Σκαλεύοντας τον κόρφο σου θαλασσοπούλια μύρια.

Την ώρα του μεσημεριού το άγιο μαϊστράλι

Σε συνεπαίρνει ακούραστα σε ξέφρενο χορό.

Βραδιάζοντας η ανάσα σου σύννεφα ανασηκώνει,

Τα χρωματίζει ο βασιλιάς του δειλινού ο ήλιος.

Ανάμεσα τους προχωρεί ο κουρασμένος ρήγας,

Χαρίζοντας σε σένανε βασιλικές πορφύρες.

Μα τη γλυκιά την όψη σου, υγρή μου πεδιάδα,

Την αυλακώνουν κάποτε κινούμενα βουνά,

-Κύματα που βυθίζονται σε βάραθρου αγκαλιά,-

Για να ξαναπροβάλλουνε αφροστεφανωμένα

Και να ριχτούνε ξέφρενα στους αγλυμένους βράχους,

Στολίζοντας τις αμμουδιές με χίλια δυο συντρίμμια

Σε παραστέκουν τότενε πουλιά της καταιγίδας

Εμείς αναστενάζουμε θερμά παρακαλώντας,

Μη μας χαρίσεις ορφανά μήδε και χήρες μάνες.

Όποια κι αν είναι η όψη σου θάλασσα του νησιού μας,

Ότι κι αν φέρεις άθελα, χαρές ή συμφορές,

Πάντα θα 'σαι λατρευτή και πάντα εμείς θα λέμε:

«Μακάριο Ιόνιο Πέλαγος, θάλασσα του νησιού μας».

Γιάννης Αθηνιώτης

Λυρικά ποιήματα , Λευκάδα 1989

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

## Γενικά για τον Τουρισμό

Χρονική αφετηρία των περιηγήσεων με τη μορφή του ταξιδιού αποτελεί η τρίτη χιλιετία π.χ. Μέχρι και το (1500 π.Χ) πραγματοποιούνται μετακινήσεις για εμπορικούς λόγους, που ενισχύονται με την εξέλιξη των τροχοφόρων, τη δημιουργία οδικών δικτύων και την πρόοδο της ναυπηγικής.

Ταξίδια αποκλειστικά για περιήγηση και αναψυχή εμφανίζονται μετά το (1500 π.Χ.).Αιγύπτιοι δημόσιοι υπάλληλοι και επίσημοι αγγελιοφόροι μετακινούνται στην επικράτειά; τους πραγματοποιώντας κατά κάποιο τρόπο επαγγελματικό τουρισμό.

Στην αρχαία Ελλάδα και στην αρχαία Ρώμη η ανάπτυξη της τουριστικής κίνησης στηρίχτηκε στον ελεύθερο χρόνο και στην φιλοξενία. Ελεύθερο χρόνο διέθεταν αυτοί που ανήκαν κυρίως στα ανώτερα κοινωνικά στρώματα και είχαν την δυνατότητα να συμμετέχουν σε διάφορους τύπους ταξιδιωτικών μετακινήσεων. Μπορούμε να αναφέρουμε, για παράδειγμα, τις διεθνείς ταξιδιωτικές μετακινήσεις για λόγους αναψυχής των αρχαίων Ελλήνων και Ρωμαίων στην Αίγυπτο, καθώς και τις εσωτερικές μετακινήσεις για θρησκευτικούς λόγους σε μαντεία ή ιερά, για λόγους υγείας σε ιαματικές πηγές, για αθλητικούς λόγους με την παρακολούθηση ή την συμμετοχή σε οργανωμένες αθλητικές δραστηριότητες όπως οι πανελλήνιοι Ολυμπιακοί Αγώνες τα Πύθια, τα Νέμεα, τα Ίσθμια κ.τ.λ.

Αυτή την χρονική περίοδο το αίσθημα της φιλοξενίας ήταν έντονα ανεπτυγμένο και έχει την ισχύ του νόμου. Η ιδιωτική φιλοξενία γίνεται δημόσια και προσφέρεται αφιλοκερδώς από την πολιτεία μέσω των ξενώνων και των καταγωγίων. Γνωστό καταφύγιο της περιοχής είναι το «Λεωνίδιο» στην Αρχαία Ολυμπία. Παράλληλα με την δημόσια φιλοξενία η ιδιωτική πρωτοβουλία αναλαμβάνει την κερδοσκοπική εκμετάλλευση της φιλοξενίας με την λειτουργία των πανδοχείων.

Στο Μεσαίωνα επικρατούν δύο μορφές τουρισμού:

α) Ο πανεπιστημιακός τουρισμός, ο οποίος εμφανίζεται ιδιαίτερα ανεπτυγμένος γύρω από τα πανεπιστημιακά κέντρα της Ευρώπης, όπως το Παρίσι, το Μον Πελιέ, την Οξφόρδη, το Κέιμπριτζ κ.α.

β) Ο τουρισμός των μεγάλων θρησκευτικών γεγονότων και εορτών.

Στα τέλη του Μεσαίωνα, η Ελβετική και η Γερμανική ξενοδοχία έχει αποκτήσει μεγάλη φήμη χάρις στην ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών, ενώ στην Γαλλία η γαστρονομία συμβάλλει στην περαιτέρω εξειδίκευση του ξενοδοχειακού προϊόντος, συνδέοντας κατ'αυτό το τρόπο την παραμονή με την ψυχαγωγία.

Κατά την διάρκεια της Αναγέννησης, ο τουρισμός εμπλουτίζεται με νέα κίνητρα. Οι άνθρωποι ταξιδεύουν με κύριο σκοπό την ευχαρίστηση, καθώς και από «διανοουμενίστικη περιέργεια». Μεταξύ 1840-1860, τα χαρακτηριστικά του τουρισμού και η κινητικότητα των τουριστών μεταβάλλονται με την ανακάλυψη και την εξάπλωση του σιδηροδρόμου που υπήρξε και το πρώτο μέσο μαζικής μεταφοράς. Παράλληλα στα τέλη του αιώνα παρατηρείται μια χωρίς προηγούμενο ανάπτυξη των ξενοδοχείων πολυτελείας (Grand Hotel της Ρώμης 1983, του Παρισιού το 1898 κ.α).

Ο 19ος αιώνας αποτελεί την χρονική περίοδο–σταθμό για την μεταγενέστερη εξέλιξη του τουριστικού φαινομένου. Την περίοδο αυτή παρατηρούνται τεχνολογικές και επιστημονικές ανακαλύψεις που σχετίζονται με τα μεταφορικά μέσα και τα μέσα επικοινωνίας. Ο απόηχος της βιομηχανικής επανάστασης ανασυντάσσει τις οικονομίες και την παραδοσιακή δομή τους. Στα αστικά κέντρα που έχουν ήδη αρχίσει να αυξάνονται σε πληθυσμό οργανώνονται οι πρώτες εμπορικές εκθέσεις και πλήθος τουριστών μετακινούνται για να τις παρακολουθήσουν.

Η ιδιωτική πρωτοβουλία στον τουρισμό εκφράζεται με την μορφή επιχειρήσεων, η συμβολή των οποίων συντέλεσε στη διεθνοποίηση των ταξιδιών και έθεσε οργανωτικές δομές στον κρατικό και ιδιωτικό τουριστικό τομέα. Η μεσαία τάξη διευρύνεται συνεχώς και τα ταξίδια παύουν να αποτελούν κατάκτηση μικρών αλλά ιδιαίτερα προνομιούχων ομάδων.

Ο τουρισμός αποτελεί πλέον πολυδιάστατο φαινόμενο που αναπτύσσεται δυναμικά κυρίως από το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου και μετά. Ο τουρισμός διαχείμασης–αναψυχής των αριστοκρατών και των εισοδηματιών, αντικαθίσταται από τον καλοκαιρινό παραθεριστικό τουρισμό.

Η χρονική αυτή περίοδος σηματοδοτεί την απαρχή του «εκδημοκρατισμού» των διακοπών που αρχικά εκδηλώνεται με μια διευρυμένη δυνατότητα των ατόμων να συμμετέχουν στις τουριστικές μετακινήσεις και δίνει την ευκαιρία σε κοινωνικές κατηγορίες που πριν χαρακτηρίζονταν αποκλεισμένες των διακοπών να καταναλώσουν τουριστικά αγαθά και υπηρεσίες στους υπάρχοντες τόπους υποδοχής των τουριστών. Η εντυπωσιακή εξελικτική πορεία του τουρισμού θα πρέπει να αποδοθεί κατά κύριο λόγο στους εξής παράγοντες :

- α) στην αύξηση του εισοδήματος και του ελεύθερου χρόνου,
- β) στις διακοπές με τ' αποδοχών,
- γ) στην τεχνολογική εξέλιξη—«λαιοποίηση»των μεταφορικών μέσων.

Ολοκληρώνοντας αξίζει να σημειωθεί ότι ο «εκδημοκρατισμός» των διακοπών συνέβαλε στη μαζικοποίηση του τουριστικού φαινομένου και στην μεταγενέστερη οικονομική ανάπτυξη του τουρισμού.

Από ετυμολογική άποψη η λέξη « τουρισμός» προέρχεται από την Αγγλική λέξη TOURING η οποία σημαίνει περιέρχομαι από διάφορους τόπους για επίσκεψη αξιοθέατων και για αναψυχή. Ο Αγγλικός αυτός όρος έχει την προέλευση του στο Γαλλικό TOUR ή το Λατινικό TORNUS που ως γενική έννοια σημαίνει «περιστροφική, κυκλική κίνηση».

Ο όρος TOURING μεταφράστηκε στην Ελληνική ως ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ ή ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΣΜΟΣ και χρησιμοποιήθηκε από τους αρχαίους Έλληνες με την σημασία της μετάβασης σε διάφορους τόπους για παρατήρηση αξιοθέατων. Τελικά επικράτησε η καθιερωμένη πλέον διεθνώς λέξη ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ και αντί του όρου ΠΕΡΙΗΓΗΤΗΣ χρησιμοποιείται ο όρος ΤΟΥΡΙΣΤΑΣ.

Σε ότι αφορά την εννοιολογία του Τουρισμού κατά καιρούς επιχειρήθηκε να δοθούν διάφοροι ορισμοί πλην όμως κανένας τους δεν απέδιδε απόλυτα το εννοιολογικό του περιεχόμενο, για το λόγο ότι ο Τουρισμός ως ένα πολυδιάστατο φαινόμενο με οικονομικές, κοινωνικές, πολιτιστικές και περιβαντολογικές διαστάσεις, εμφανίζεται με διάφορες μορφές.

Σύμφωνα με ένα απλοποιημένο ορισμό Τουρισμός είναι :

**« Η πρόσκαιρη μετακίνηση ατόμων από τον τόπο της μόνιμης διαμονής τους για ψυχαγωγία και η οργανωμένη προσπάθεια για την προσέλκυση και εξυπηρέτηση τους».**

Ένας άλλος ορισμός που αναφέρεται στο βιβλίο του Ν.ΑΙΓΙΝΗΤΗ <sup>1</sup>, σχετικά με τον τουρισμό είναι ο παρακάτω:

**«Τουρισμός καλείται η εκ του γεωγραφικού περιβάλλοντος της μόνιμου διαμονής εις έτερον πρόσκαιρος διακινήσεις ατόμων μεμονωμένος η συλλογικός , η οποία αποσκοπεί εις την δια τέρψεως ικανοποίησιν ψυχικής επιθυμίας ή πνευματικής περιεργείας εν γένει και η οποία προκαλεί την δημιουργίαν οικονομικών δραστηριοτήτων».**

Μια πρώτη επιστημονική προσέγγιση του Τουρισμού, όπου η τουριστική παραγωγή τείνει να ικανοποιήσει τις τουριστικές ανάγκες, δόθηκε από τους Hunziker και Krapf το 1942. Σύμφωνα με αυτούς:

**«Τουρισμός είναι το σύνολο των ενεργοποιημένων σχέσεων και γεγονότων κατά την διάρκεια της μετακίνησης και παραμονής των ατόμων εκτός του τόπου της συνήθους κατοικίας τους, υπό των περιορισμό ότι τόσο η μετακίνηση όσο και η παραμονή τους δεν έχουν ως κίνητρο την άσκηση οποιασδήποτε κερδοσκοπικής δραστηριότητας».**

Οι πιο γνωστές και ευρύτερα διαδομένες εναλλακτικές μορφές τουρισμού δίνονται από τον (Πίνακα 1.1) <sup>2</sup>.

**Πίνακας 1.1: Οι κυριότερες εναλλακτικές μορφές τουρισμού**

<b>ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ</b>	
ΓΕΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	ΟΡΕΙΝΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΜΟΡΦΩΤΙΚΟΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΕΚΘΕΣΕΩΝ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΥΓΕΙΑΣ	ΧΡΟΝΟΜΕΡΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΣΗΣ	ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΟΛΗΣ	ΕΠΙΛΕΚΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

<sup>1</sup> ΑΙΓΙΝΗΤΗΣ, Ν. *Γενικά Αρχαία Τουριστικής Επιστήμης*, Αθήνα 1929.

<sup>2</sup> ΗΓΟΥΜΕΝΑΚΗΣ ΝΙΚΟΣ, *Τουριστική Οικονομία*, Τόμος Α΄, Έκδοση Β΄, Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα 1997, σελ. 157.

<b>ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ</b>	
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑΣ	ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΤΡΩΝ
ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	ΛΑΪΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΤΡΙΤΗΣ ΗΛΙΚΙΑΣ	ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΧΕΙΜΕΡΙΝΩΝ ΣΠΟΡ	ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΑΡΑΧΕΙΜΑΣΗΣ	ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΗΡΩΝ

### **Ο Κλάδος του τουρισμού στην Ελλάδα**

Ο τουρισμός αποτελεί σήμερα μια γιγάντια οικονομική δραστηριότητα. Είναι η πρώτη σε παγκόσμιο επίπεδο, έχοντας υποσκελίσει την αυτοκινητοβιομηχανία, ενώ βρίσκεται πολύ ψηλότερα από τις βιομηχανίες χημικών, τροφίμων ή καυσίμων. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της ακόμη, είναι ότι αποτελεί τη μόνη ίσως δραστηριότητα που έχει πραγματικά παγκόσμια διάσταση.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (ΠΟΤ), η δραστηριότητα αυτή αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά μέσα στα επόμενα χρόνια, φθάνοντας το 2020 τα 1.6 δισεκατομμύρια αφίξεις από 665 εκατομμύρια που ήταν το 1999, καταγράφοντας δηλαδή μια εντυπωσιακή μέση ετήσια αύξηση 4,3%. Η Ευρώπη είχε πάντοτε τη μερίδα του λέοντος στην παγκόσμια τουριστική κίνηση με ποσοστό γύρω στο 64%, το οποίο προβλέπεται να διατηρήσει, έστω και ελαφρά μειωμένο, τα επόμενα χρόνια.

Μέσα στο έντονα αυτό ανταγωνιστικό περιβάλλον, η Ελλάδα κατέχει μια εξαιρετικά προνομιούχα θέση με μοναδικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Τα κυριότερα από αυτά είναι:

- ✚ Μια πολύ υψηλή και θετική αναγνωρισιμότητα. Η ΕΛΛΑΔΑ ως χώρα είναι γνωστή και ευμενώς αποδεκτή σε μεγάλο ποσοστό κατοίκων του πλανήτη.
- ✚ Οι μοναδικές ιστορικές και πολιτισμικές καταβολές της, που ασκούν παγκόσμια γοητεία.
- ✚ Οι εξαιρετικές φυσικές ομορφιές και το ήπιο, φιλικό στον άνθρωπο, μεσογειακό κλίμα.
- ✚ Τέλος η παρουσία της μέσα στην Ευρώπη, τον κύριο προορισμό του παγκόσμιου τουρισμού, και η άμεση γειτνίασή της με άλλες χώρες ιδιαίτερου τουριστικού ενδιαφέροντος.

Σήμερα, υπάρχουν νέες ευκαιρίες για τον ελληνικό τουρισμό, οι οποίες μπορούν να αξιοποιηθούν, με τα κατάλληλα βήματα. Για παράδειγμα η προσέλκυση ξένων επενδύσεων, ο διαρκής εκσυγχρονισμός όλων των τουριστικών επιχειρήσεων και η ανάπτυξη μιας σειράς υποστηρικτικών τουριστικών υποδομών θα ευνοήσουν την εξέλιξη ειδικών μορφών τουρισμού και θα αμβλύνουν την έντονη εποχικότητα που χαρακτηρίζει τη ζήτηση για τη χώρα. Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας από τους σημαντικότερους τομείς του τουρισμού, γεγονός που δεν οφείλεται αποκλειστικά στην ύπαρξη χιλιάδων νησιών στην Ελλάδα.

## 1.1 Η τουριστική κίνηση

Ο ελληνικός τουρισμός, είναι ένας από τους δυναμικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, ο οποίος συνεισφέρει περίπου το 18% στο ΑΕΠ και απασχολεί περίπου 700.000 εργαζομένους σε πολύ μεγάλο αριθμό μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, ιδιαίτερα στην περιφέρεια.

Ακολουθώντας, έναν εντυπωσιακό ρυθμό ανάπτυξης κατά τις δεκαετίες 1960 και 1970, και μια σταθερά ανοδική πορεία τις δεκαετίες 1980 και 1990 (Πίνακας 1.2), ο ελληνικός τουρισμός αποτελεί σήμερα μια από τις βασικότερες πηγές εσόδων για την ελληνική οικονομία.

Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της ΕΣΥΕ και τα στοιχεία του ΠΟΤ για τις αφίξεις αλλοδαπών τουριστών κατά το έτος 2001, η Ελλάδα καταλαμβάνει την 15<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια κατάταξη των χωρών υποδοχής. Η αύξηση του συνόλου των αφίξεων αλλοδαπών κατά το διάστημα

Ιανουαρίου – Δεκεμβρίου 2001, σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2000, έφθασε το +7,16% με 14.033.378 αφίξεις.

Οι εισπράξεις από τουριστικές υπηρεσίες κατά το 2001 έφθασαν τα 10.248 εκατ. ευρώ, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 1,9% έναντι του 2000, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος. Με βάση τον σχετικό πίνακα του ΠΟΤ, η Ελλάδα κατατάσσεται στην 10<sup>η</sup> θέση από άποψη τουριστικών εισπράξεων.

**Πίνακας 1.2 Αφίξεις σε Ελλάδα, Ευρώπη, παγκόσμια :(1950-2000)**

Έτη	Παγκόσμι α(σε εκατ.)	Μεταβολή ανά δεκαετία	Ευρώπη (σε εκατ.)	Μεταβολ ή ανά δεκαετία	Ελλάδα (σε χιλ.)	Μεταβολ ή ανά δεκαετία
1950	25,3		16,8		33,3	
1960	69,3	174,11%	50,4	199,70%	399,4	1098,33%
1970	165,8	139,25%	117,3	133,01%	1609,2	302,87%
1980	286,0	72,50%	188,3	60,50%	5271,1	227,56%
1990	457,2	59,86%	287,7	50,13%	8.873,0	68,33%
2000	698,8	52,84%	403,3	42,66%	12500,0	40,88%

Πηγή:ΠΟΤ, ΕΟΤ

Την τελευταία δεκαετία, περισσότεροι από δέκα εκατομμύρια τουρίστες επισκέπτονται την Ελλάδα κάθε χρόνο, κυρίως την περίοδο από το Μάιο μέχρι τον Οκτώβριο. Κύριοι προορισμοί είναι η Κρήτη, η Ρόδος, η Κέρκυρα και η Κώς·σχεδόν 75% των τουριστών, επισκέπτονται τα νησιά του Αιγαίου (36%), την Κρήτη (26%), και τα Επτάνησα (13%). Βασικές χώρες προέλευσης τουριστών είναι η Αγγλία και η Γερμανία, που αποτελούν το 40% των συνολικών τουριστών.

Το αεροπλάνο αποτελεί το κύριο μέσο προσέγγισης της χώρας (79%) με διαρκή διεύρυνση των περιφερειακών προορισμών .

**1.2 Υποστηρικτική τουριστική υποδομή**

Είναι γεγονός ότι τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει η Ελλάδα (αρχαιοελληνικός πολιτισμός, φυσικές καλλονές κλπ) δεν έχουν αξιοποιηθεί πλήρως. Με εξαίρεση τα ξενοδοχειακά συγκροτήματα, σημαντικές διαφορές-ποσοτικές και ποιοτικές-παρατηρούνται στο επίπεδο της υποστηρικτικής τουριστικής υποδομής δηλαδή στις μαρίνες, στα συνεδριακά κέντρα, στα

γήπεδα γκολφ, στα κέντρα θαλασσοθεραπείας κλπ, έναντι των ανταγωνιστριών χωρών.

Στην Ελλάδα, ο αριθμός των ξενοδοχειακών μονάδων είναι περίπου 7950, με μια συνολική διαθεσιμότητα 500.000 κλινών. Εκτιμάται ότι ο αριθμός των μη δηλωμένων κλινών είναι περίπου ίσος με αυτό των δηλωμένων.

Από το συνολικό αριθμό ξενοδοχείων, το 30% ανήκει στα πολυτελή και την πρώτη κατηγορία, το 33% στην τρίτη κατηγορία και το 10% σε εκείνα που δεν έχουν επιβεβαιωθεί, αλλά εάν συμπεριληφθούν και οι μη δηλωμένες κλίνες, τότε υπολογίζεται ότι η κατηγορία χαμηλού επιπέδου εξυπηρέτησης κυριαρχεί.

Μόνο το 5% των αλλοδαπών τουριστών φτάνει στην Ελλάδα κάνοντας κρουαζιέρες στις ελληνικές θάλασσες και ακόμη ένας πολύ μικρότερος αριθμός έρχεται με σκάφη αναψυχής-κατεύθυνσή τους είναι η Ρόδος, Κέρκυρα και Κως, οι οποίες απορροφούν σχεδόν το 50% του συνόλου. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι παρά τα σημαντικά βήματα των τελευταίων ετών, οι βασικές υποδομές υπολείπονται των πραγματικών απαιτήσεων. Ο χαμηλός βαθμός οργάνωσης των ακτοπλοϊκών και αεροπορικών συγκοινωνιών σε συνδυασμό με το χαμηλό επίπεδο παροχής υπηρεσιών, επηρεάζουν αρνητικά τον αριθμό και την ποιότητα του συνολικού τουριστικού προϊόντος. Στα πλαίσια αυτά εντάσσεται και η απουσία δικτύου οργανωμένων μαρίνων και αυτό συντελεί στην συγκράτηση των αφίξεων σκαφών αναψυχής σε χαμηλά επίπεδα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### **Ο Θαλάσσιος Τουρισμός στον Ελληνικό χώρο**

Ο M.Hall αναφέρει ότι: «**Ο Θαλάσσιος Τουρισμός είναι στενά συνδεδεμένος με τον παράκτιο τουρισμό, αλλά ταυτόχρονα περιλαμβάνει κάθε τουριστική δραστηριότητα που πηγάζει από την θάλασσα, όπως το ψάρεμα ανοιχτής θαλάσσης και τις κρουαζιέρες**».

Ο M.Orams ορίζει ότι, ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει «**εκείνες τις δραστηριότητες αναψυχής ή κατανάλωσης**» η χρήση των οποίων προϋποθέτει να ταξιδέψει ο καταναλωτής μακριά από τον τόπο

**διαμονής του, και οι οποίες έχουν ως βάση ή επικεντρώνονται στο θαλάσσιο περιβάλλον.** Ο ορισμός αυτός έχει ιδιαίτερη σημασία διότι εκτός των βασικών στοιχείων που προσδιορίζουν των καταναλωτή και τις δραστηριότητες αναψυχής δίνει έμφαση στο γεγονός ότι ο Θαλάσσιος Τουρισμός περιλαμβάνει παράκτιες δραστηριότητες, όπως παρακολούθηση θεαμάτων με θαλάσσια θηλαστικά (φάλαινες, δελφίνια, φώκιες), παραθαλάσσιους περιπάτους, προσέγγιση Κρουαζιερόπλοιων και δραστηριότητες Γιώτινγκ.

Ο προσφερόμενος με τη χρήση πλοίων τουρισμός (θαλάσσιος τουρισμός) αποτελεί μία από τις κύριες πηγές συναλλάγματος στη χώρα και θεωρείται κατ' εξοχήν αναπτυξιακός, αφού, πέραν των άλλων, παρέχει δυνατότητες ανάπτυξης βιομηχανιών και βιοτεχνιών υποστήριξης πλοίων και δημιουργεί προϋποθέσεις για την απασχόληση ανθρώπινου δυναμικού. Ο θαλάσσιος τουρισμός διακρίνεται στους παρακάτω τομείς ανάλογα με την κατηγορία/κατάταξη των δραστηριοποιούμενων πλοίων:

-  **Τον τομέα των κρουαζιερόπλοιων.**
-  **Τον τομέα των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής.**
-  **Τον τομέα των πλοίων που εκτελούν κυκλικά περιηγητικά ταξίδια.**

Η Ελλάδα με τα 15.000 χμ των ακτών, τα κατοικημένα νησιά και τις βραχονησίδες της, τις προστατευμένες θαλάσσιες περιοχές χιλιάδων τετραγωνικών χιλιομέτρων, το ήπιο κλίμα, τα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και το ενδιαφέρον και εναλλασσόμενο τοπίο της, έχει ένα σαφές και αναμφισβήτητο προτέρημα στο θαλάσσιο τουρισμό (κρουαζιέρες και γιώτινγκ). Το πλεονέκτημα αυτό ενισχύεται από μια ναυτική παράδοση χιλιετηρίδων.

Ο θαλάσσιος τουρισμός άρχισε να αναπτύσσεται τη δεκαετία του 1960 και ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια εξελίσσεται με γρήγορους ρυθμούς Ωστόσο είναι στενά δεμένος με την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, αποφέροντας το 7% του τουριστικού συναλλάγματος.

Για την εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού στην περιοχή της Μεσογείου έχουν διαμορφωθεί δύο πρότυπα, το Γαλλικό και το Ελληνικό. Το πρώτο βασίστηκε στην ιδέα ότι, η ευημερία και η ανάπτυξη έρχεται μέσα από τη δημιουργία και κατασκευή πλήρως οργανωμένων μαρίνων που προσφέρουν μια ευρεία ποικιλία υπηρεσιών. Οι γαλλικές μαρίνες, έχουν ήδη δώσει την

τρίτη και τέταρτη γενεά των μαρίνων το πρότυπο αυτό υιοθετήθηκε από τους Ισπανούς και τους Ιταλούς.

Το Ελληνικό πρότυπο, από την άλλη πλευρά, βασίστηκε κυρίως στο νόμο 438/76 που αναφερόταν στις επαγγελματικές βάρκες ναύλωσης και την ιδέα ότι η ευημερία θα επέλθει από την κατοχή του μεγαλύτερου-αριθμητικά-στόλου σε τουριστικές βάρκες ναύλωσης-ο ελληνικός στόλος είναι τρεις φορές μεγαλύτερος από το συνολικό στόλο των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Αν και το σημαντικότερο θεμέλιο, πάνω στο οποίο στηρίζεται η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, είναι η ύπαρξη των οργανωμένων μαρίνων, οι ελληνικές μαρίνες χαρακτηρίζονται ως χαμηλής ποιότητας και αναγνωρισιμότητας. Η θαλάσσια κίνηση στο νομό Λευκάδας συγκεντρώνεται στην ανατολική πλευρά του νησιού, η οποία και προστατεύεται πολύ καλά από τα καιρικά φαινόμενα και αποτελεί την βασική θαλάσσια διαδρομή από το βόρειο προς το νότιο Ιόνιο.

## 2.1 Τα Χαρακτηριστικά του κλάδου

Η Ελλάδα είναι η χώρα που έχει τα περισσότερα πλεονεκτήματα στον τομέα θαλάσσιου τουρισμού έναντι των άλλων μεσογειακών χωρών λόγω:

- ✚ **Των δύο μεγάλων συμπλεγμάτων των νησιών του Αιγαίου και του Ιονίου**
- ✚ **Των εκτεταμένων ακτών της και του ευνοϊκού κλίματος των ελληνικών θαλασσών**
- ✚ **Κορεσμός των μαρίνων στη Νότια Ευρώπη**
- ✚ **Των γενικότερων οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών που επικρατούν και οι οποίες ευνοούν τα θαλάσσια ταξίδια.**

Ο κλάδος του θαλάσσιου τουρισμού, προσελκύει γενικά τουρίστες υψηλής εισοδηματικής στάθμης και έχει τη δυνατότητα, λόγω του ευνοϊκού κλίματος να προσφέρει οφέλη για μεγάλο τμήμα του χρόνου.

Ο θαλάσσιος τουρισμός (Yachting) στην Ελλάδα καλύπτει το 0.9% περίπου της ετήσιας τουριστικής κίνησης δηλ. από τους 10.712.145 τουρίστες που επισκέφτηκαν τη χώρα το 1995, οι 93.000 αγόρασαν υπηρεσίες Yachting. Η τουριστική περίοδος έχει επτάμηνη διάρκεια (Απρίλιος-Οκτώβριος). Η αγορά ναυλώσεων, μικρών και μεγάλων σκαφών, παρουσιάζει τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης. Ο συνολικός αριθμός των ναυλώσεων παρουσίασε

σταθερή ανοδική πορεία καθ' όλη την πενταετία 1991-1995 με συνολική αύξηση 42%. Ο κλάδος αποτελεί σημαντική πηγή εσόδων σε συνάλλαγμα, καθώς 95% των ναυλώσεων πραγματοποιείται από αλλοδαπούς τουρίστες.

Σύμφωνα με στοιχεία του ΕΟΤ (Πίνακας 2.1) οι προσεγγίσεις σκαφών στην Ελλάδα το 1998 έφτασαν τις 58.217, εκ των οποίων το 53% με Ελληνική σημαία και το 47% με ξένη, σημειώνοντας αύξηση της τάξεως του 4,9% από το 1996. Οι προσεγγίσεις των σκαφών επικεντρώνονται σε τρεις κυρίως περιόδους από Ιούνιο μέχρι Αύγουστο που αντιστοιχεί στο 54% του συνόλου των προσεγγίσεων, από Απρίλιο μέχρι Μάιο και Σεπτέμβριο μέχρι Οκτώβριο που αντιστοιχεί στο 40%. Ωστόσο ο τομέας του θαλάσσιου τουρισμού αντιμετωπίζει προβλήματα που στέκονται εμπόδιο στην απρόσκοπτη ανάπτυξη του. Τα προβλήματα εντοπίζονται στην απουσία δημιουργίας έργων υποδομής μαρίνων και αποτελεσματικότερης διαχείρισης τους. Οι προσφερόμενες θέσεις ελλιμενισμού των μαρίνων είναι λίγες, οι υπηρεσίες που παρέχουν είναι χαμηλής ποιότητας, ενώ δεν είναι αμελητέα τα προβλήματα ασφάλειας, καθαριότητας και οργάνωσης που τις διακρίνουν.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1 ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

(Πηγή: ΕΟΤ, Στατιστική Υπηρεσία)

ΜΗΝΕΣ	1996						1997						1998					
	ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ			ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ			ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ			ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ			ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ			ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ		
	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΗΜΕΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΗΜΕΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΗΜΕΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΗΜΕΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΗΜΕΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΗΜΕΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ	ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ	ΕΠΙΒΑΤΩΝ+ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ	ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ	ΕΠΙΒΑΤΩΝ+ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ	ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ	ΕΠΙΒΑΤΩΝ+ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ	ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ	ΕΠΙΒΑΤΩΝ+ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ	ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ	ΕΠΙΒΑΤΩΝ+ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ	ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ	ΕΠΙΒΑΤΩΝ+ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	191	2.290	611	100	1.225	369	172	2.310	610	85	1.235	425	165	2.117	554	63	1.023	409
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	140	1.620	487	101	1.420	352	135	1.720	488	211	1.469	379	123	1.455	431	177	1.372	330
ΜΑΡΤΙΟΣ	351	3.100	1.655	311	2.811	2.150	289	3.250	1.575	308	2.540	2.116	279	3.330	1.507	320	2.780	2.131
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	1.210	4.602	4.311	1.602	5.422	9.326	1.320	4.702	4.653	1.588	6.250	10.343	1.420	4.720	4.910	1.607	6.550	11.523
ΜΑΙΟΣ	2.713	12.780	10.301	2.890	18.899	19.203	2.680	13.115	10.558	2.910	19.164	18.094	2.850	13.955	11.518	3.320	19.811	19.551
ΙΟΥΝΙΟΣ	4.306	32.100	20.902	3.999	22.133	22.989	5.203	33.240	21.457	3.782	23.105	24.362	5.318	34.201	23.422	4.105	24.201	26.207
ΙΟΥΛΙΟΣ	5.910	28.456	28.302	4.750	22.045	25.157	6.150	27.996	30.133	4.367	22.501	26.452	6.166	28.411	32.010	4.987	23.212	27.657
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	5.444	31.225	30.508	5.120	19.988	25.889	5.780	33.514	33.305	4.936	20.666	26.300	6.002	35.520	35.898	5.133	21.402	27.216
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	2.610	19.451	14.835	3.250	17.590	17.111	2.850	20.300	15.829	6.135	16.891	18.304	2.980	23.001	17.214	6.203	17.777	20.323
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	1.320	19.447	9.313	1.516	13.070	11.707	1.294	19.556	8.329	3.255	14.254	11.805	1.315	21.507	8.895	3.766	14.803	13.423
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	570	2.289	1.432	155	3.327	809	522	3.147	1.592	1.239	3.061	773	433	2.850	1.520	1.123	2.888	795
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	149	2.114	536	119	900	467	159	2.354	647	108	1.025	712	171	2.444	674	191	1.125	951
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>24.914</b>	<b>159.474</b>	<b>123.193</b>	<b>23.913</b>	<b>128.830</b>	<b>135.529</b>	<b>26.554</b>	<b>165.204</b>	<b>129.176</b>	<b>28.924</b>	<b>132.161</b>	<b>140.065</b>	<b>27.222</b>	<b>173.511</b>	<b>138.553</b>	<b>30.995</b>	<b>136.944</b>	<b>150.516</b>

## 2.2 ΥΠΟΔΟΜΕΣ

### 2.2.1 Τουριστικά Λιμάνια – Μαρίνες

Πολύ σημαντικές εγκαταστάσεις για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού θεωρούνται και οι μαρίνες. Μαρίνες ονομάζονται συνήθως τα μεγάλα λιμάνια αναψυχής τα οποία είναι ειδικά κατασκευασμένα για να δέχονται περίπου από 500 έως 2000 σκάφη αναψυχής. Μεταξύ των άλλων προσφέρουν καλά εξοπλισμένες θέσεις παραβολής, υπηρεσίας φυλάξεως, χερσαίους χώρους για φύλαξη σκαφών, θέσεις για πάρκιγκ στους ιδιοκτήτες σκαφών ή τους επισκέπτες, δυνατότητες επισκευής σκαφών, εμπορικό κέντρο (είδη διατροφής, ναυτιλιακά είδη κλπ.)

Φυσικά, όπως και τα μεγάλα λιμάνια, μία μαρίνα διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες για συντήρηση και επισκευή των σκαφών αναψυχής. Μια μαρίνα εκτός από σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων πρέπει να έχει οργανωμένη αποκομιδή σκουπιδιών και βιολογικό καθαρισμό, είναι σαφές ότι πρέπει να φροντίζουμε για την προστασία τόσο του χερσαίου όσο και του θαλάσσιου χώρου από τη ρύπανση. Άλλες εξίσου σημαντικές υπηρεσίες που πρέπει να προσφέρονται στους κατόχους των σκαφών αναψυχής είναι χώροι υγιεινής, ντους, εστιατόρια, ταβέρνες, ένα σταθμό διοικήσεως και υποδοχής (Τελωνείο, Λιμενική αστυνομία, Μετεωρολογική Υπηρεσία κλπ).

Η τοποθεσία όπου θα δημιουργηθεί μια Μαρίνα πρέπει να επιλεγεί προσεχτικά, εάν είναι δυνατόν σε έναν προστατευμένο κόλπο, για να αποφευχθεί το υπερβολικό κόστος των εξωτερικών λιμενικών έργων, καθώς επίσης και κοντά σε ένα διεθνές αεροδρόμιο ή οδικό άξονα. Τέλος, για την ολοκληρωμένη λειτουργία της είναι απαραίτητο να περιλαμβάνει και μια μονάδα ιατρικής περίθαλψης. Ακόμη χρήσιμη θα ήταν και η λειτουργία μιας τράπεζας για τυχόν ανάγκες των ατόμων που μένουν στα σκάφη. Επίσης, σημαντικό θα ήταν να υπάρχουν ξενοδοχειακά συγκροτήματα κοντά στο χώρο της μαρίνας.

### 2.2.2 Σκάλες

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

### 2.2.3 Καταφύγια-Αγκυροβόλια στα εμπορικά λιμάνια

Καταφύγιο θεωρείται ένα φυσικό λιμάνι που είναι καλά προστατευμένο από τους ανέμους και τις άσχημες γενικά καιρικές συνθήκες. Εκεί ένα σκάφος μπορεί να εφοδιαστεί με νερό, τρόφιμα και καύσιμα.

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 την 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, στο Πόρο, στην Ύδρα, στις Σπέτσες, στο Ναύπλιο, στο Γύθειο, στην Πύλο, στη Ζάκυνθο, στην Ιθάκη, στη Κεφαλονιά, στη Λευκάδα, στους Παξούς, στην Ίο, στη Μύκονο, στη Πάτμο, στη Σύμη, στη Σάμο, στο Πλωμάρι Λέσβου, στη Χίο και αλλού.<sup>3</sup> Σύμφωνα με τη Μελέτη του Εθνικού Συστήματος Λιμένων αναψυχής, η Ελλάδα διαιρέθηκε σε οχτώ υποσυστήματα ή ζώνες ναυσιπλοΐας όπως φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα:

---

<sup>3</sup> Eot .gr /Ταξιδιωτικός Οδηγός /Εγκαταστάσεις ελλιμενισμού και αγκυροβολίας ( EOT, 2002)

Πίνακας 2.2 Θέσεις κατάλληλες για τη δημιουργία Μαρίνας, Σκάλας, Καταφυγίου.

Θέσεις κατάλληλες για τη δημιουργία Μαρίνας, Σκάλας, Καταφυγίου (ΕΟΤ,1982)				
ΖΩΝΗ	ΟΝΟΜΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΠΕΛΕΓΗΣΑΝ ΓΙΑ		
		ΜΑΡΙΝΕΣ	ΣΚΑΛΕΣ	ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ
1	ΙΟΝΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ	5	14	36
2	ΘΡΑΚΙΚΟ ΠΕΛΑΓΟΣ – ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ	4	11	31
3	ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΑΙΓΑΙΟ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	4	22	30
4	ΝΗΣΟΣ ΚΡΗΤΗ	3	13	21
5	Ν. ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	4	9	17
6	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ-ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ	2	18	59
7	Ν. ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ Ν. ΑΙΓΑΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ	2	18	59
8	Β. ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΚΑΙ ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ, ΣΠΟΡΑΔΕΣ	1	11	29
	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>25</b>	<b>106</b>	<b>242</b>

Πηγή: ΕΟΤ,1982

#### 2.2.4 Υφιστάμενες μαρίνες- Υπηρεσίες που προσφέρουν

Όταν το 1965 εγκαινιάσθηκε η πρώτη μαρίνα στη Βουλιαγμένη ήταν η πρώτη του είδους της σε ολόκληρη την ανατολική Μεσόγειο. Ακολούθησε η μαρίνα της Ζέας η οποία έχει περίπου 950 θέσεις, μετά η μαρίνα του Αλίμου που έχει περίπου 1000 θέσεις, η μαρίνα του Φλοίσβου με 370 θέσεις. Επίσης, κοντά στο διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας υπάρχει η μαρίνα της Γλυφάδας με 780 θέσεις και η Ολυμπιακή Μαρίνα κοντά στο Λαύριο με 50 θέσεις.

Εκτός από τις παραπάνω μαρίνες που βρίσκονται στην περιοχή της Ν. Αττικής υπάρχουν πέντε ακόμα. Μια από αυτές είναι η Μαρίνα της Αρεστούς, του Δήμου Καλαμαριάς στη Θεσσαλονίκη με 300 θέσεις. Επίσης, στο δεύτερο πόδι της Χαλκιδικής, στη Σιθωνία υπάρχει η μαρίνα του Πόρτο Καρρά με 150 θέσεις, υψηλής ποιότητας που παρέχει όλες τις ανέσεις.

Στην Πάτρα υπάρχει επίσης μαρίνα με 400 θέσεις, στην Κέρκυρα υπάρχει η μαρίνα των Γουβιών που έχει 450 θέσεις. Τέλος, η μαρίνα στο Μανδράκι της Ρόδου έχει 115 θέσεις.

Ο Νόμος 2160/1993, αποτελεί σήμερα τον ειδικό νόμο που ρυθμίζει στο Κεφάλαιο Γ΄ αποκλειστικά την χωροθέτηση, λειτουργία και εκμετάλλευση των τουριστικών λιμένων κάθε μορφής.

### **Οργάνωση Μαρίνων**

#### **A) Τουριστικό λιμάνι σκαφών αναψυχής**

Πρόκειται για ανεπτυγμένα τουριστικά λιμάνια που περιλαμβάνουν λιμενικές και χερσαίες εγκαταστάσεις οι οποίες πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

-  Εγκαταστάσεις για την διοίκηση του λιμανιού, συμπεριλαμβανομένων του λιμενικού σταθμού, τελωνείου και άλλων συναφών αρχών
-  Σταθμό ανεφοδιασμού σκαφών
-  Εγκαταστάσεις τεχνικής εξυπηρέτησης σκαφών
-  Δίκτυο παροχής νερού, ηλεκτρικού ρεύματος και παροχές τηλεφωνικών γραμμών
-  Εγκαταστάσεις υποδοχής λυμάτων και επεξεργασίας αυτών
-  Χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων / ρυμουλκών σκαφών αναψυχής
-  Συγκροτήματα αποχωρητηρίων και ντους
-  Συστήματα ασφαλείας
-  Εγκαταστάσεις αποθηκών
-  Καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης

✚ Ιατρείο και θέσεις πρόσδεσης σκαφών του λιμενικού σώματος και άλλων αρχών

### **B) Τουριστικό λιμάνι εκτός ζώνης υφιστάμενου εμπορικού λιμανιού**

Στην περίπτωση αυτή, απαιτείται η γνωμοδότηση του Υ.Ε.Ν., προς το οποίο αποστέλλεται ο σχετικός φάκελος της αιτούμενης χωροθέτησης, κατά πόσον με τη δημιουργία τουριστικού λιμανιού παρακωλύεται η λειτουργία ή η ασφάλεια του εμπορικού λιμανιού.

### **Γ) Ζώνη αγκυροβολίου**

Δημιουργείται εντός προστατευόμενων όρμων, με κύριο χαρακτηριστικό τον ελαφρύ εξοπλισμό που δεν δημιουργεί κίνδυνο προσβολής και αλλοίωσης του περιβάλλοντος.

### **Δ) Καταφύγιο τουριστικών σκαφών**

Δημιουργείται εντός προστατευόμενων όρμων ή λιμανιών και οι ελάχιστες απαιτούμενες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες αφορούν στην παροχή νερού, ηλεκτρικής ενέργειας, τηλεπικοινωνιών, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων, συλλογής απορριμμάτων, πυρόσβεσης και ενδιαιήσεων υγιεινής.

Τόσο οι ζώνες αγκυροβολίου όσο και τα καταφύγια τουριστικών σκαφών, αποτελούν είδη τουριστικού λιμανιού που διαφοροποιούνται από το κυρίως τουριστικό λιμάνι ως προς το μέγεθος, τη δυναμικότητα, τις εγκαταστάσεις (λιμενικές–χερσαίες) και τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και οι προϋποθέσεις είναι σχετικά απλούστερες σε σχέση με αυτά για ένα εμπορικό λιμάνι.

### **Ε) Λιμάνια ξενοδοχειακών μονάδων**

Πρόκειται για λιμάνια που δημιουργούνται μπροστά από τις ξενοδοχειακές μονάδες για την αποκλειστική εξυπηρέτηση της πελατείας τους. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η δυναμικότητα του ξενοδοχείου να είναι πάνω από 200 δωμάτια και να απέχει περισσότερο από ένα (1) χμ, από υφιστάμενο τουριστικό λιμάνι αναψυχής. Η δυναμικότητα του λιμανιού δεν μπορεί να ξεπερνά το 10% του αριθμού των δωματίων της ξενοδοχειακής μονάδας.

Βασικό στοιχείο της δημιουργίας τουριστικών λιμανιών κάθε μορφής είναι η συμβατότητα με το χωροταξικό σχεδιασμό και τις ζώνες περιβαλλοντικής προστασίας. Για το σκοπό αυτό απαραίτητη προϋπόθεση για την υλοποίηση των τουριστικών λιμανιών είναι η έγκριση της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων ή του προβλεπόμενου ερωτηματολογίου για έργα μικρής κλίμακας. Για την παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης της ζώνης του τουριστικού λιμανιού καταρτίζεται σύμβαση μεταξύ Υπουργείου Ανάπτυξης και φορέα διαχείρισης, στην οποία μεταξύ άλλων ορίζεται το καταβλητέο στο Δημόσιο αντάλλαγμα και η διάρκεια παραχώρησης που σύμφωνα με τον νόμο δεν μπορεί να υπερβεί τα 99 χρόνια. Η Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων έχει προβεί μέχρι σήμερα στη χωροθέτηση 24 τουριστικών λιμανιών, 22 καταφυγίων και αγκυροβολίων και 4 ξενοδοχειακών λιμανιών.

### **2.2.5 Ξενοδοχειακά Λιμάνια και Καταφύγια**

Εκτός από τις οργανωμένες μαρίνες υπάρχουν ορισμένες περιοχές ελλιμενισμού σκαφών που προσφέρονται από ξενοδοχειακά συγκροτήματα, τα λεγόμενα Ξενοδοχειακά λιμάνια. Τέτοια λιμάνια υπάρχουν και λειτουργούν στην Κω, στην Πάρο, και στην Κρήτη. Επίσης στο φυσικό λιμάνι Λακκί της Λέρου υπάρχει οργανωμένο καταφύγιο για σκάφη και προσφέρει υπηρεσίες ελλιμενισμού και συντήρησης και επισκευών.

**Πίνακας 2.3 Ξενοδοχειακά Λιμάνια και Καταφύγια**

<b><u>Ξενοδοχειακά Λιμάνια και Καταφύγια</u></b>	
<b>ΚΡΗΤΗ</b>	
<b>ΛΑΣΗΘΙ</b>	"ELOUDA MARE" Ξενοδοχειακό λιμάνι, Κρητικό πέλαγος
<b>ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ</b>	
<b>ΚΩΣ</b>	"PORTO BELLO BEACH" Ξενοδοχειακό λιμάνι, Ν.Α.Αιγαίο
<b>ΛΕΡΟΣ</b>	"LAKKI MARINA" Καταφύγιο, Ν.Α.Αιγαίο

## Ξενοδοχειακά Λιμάνια και Καταφύγια

<b>ΚΥΚΛΑΔΕΣ</b>	
<b>ΠΑΡΟΣ</b>	"PORTO PAROS" Ξενοδοχειακό λιμάνι, Ν.Α. Αιγαίο

Η συνολική δυναμικότητα των προαναφερομένων τουριστικών λιμανιών που μέσα στην προσεχή διετία αναμένεται να έχουν τεθεί σε λειτουργία, ανέρχεται σε 6.500 περίπου θέσεις ελλιμενισμού. Ο αριθμός αυτός έρχεται να προστεθεί στις 4.500 θέσεις που διαθέτουν σήμερα οι υπάρχουσες Μαρίνες της χώρας.

Στόχος είναι η οργάνωση ενός πλέγματος Μαρίνων, καταφυγίων και ξενοδοχειακών λιμανιών που θα καλύπτουν την υπάρχουσα ζήτηση και τις σύγχρονες ανάγκες του Yachting. Ο ανταγωνισμός για τα ελληνικά λιμάνια σκαφών αναψυχής προέρχεται από τις χώρες της Βορειοδυτικής Μεσογείου (Γαλλία, Ιταλία, Ισπανία) αλλά και της Βορειοανατολικής Μεσογείου (Τουρκία, Κροατία). Οι μαρίνες της Βορειοδυτικής Μεσογείου, εκτιμάται ότι απορροφούν το 80% της συνολικής ζήτησης υπηρεσιών στη Μεσόγειο. Η Βορειοανατολική ζώνη της Μεσογείου (Ελλάδα, Κροατία, Τουρκία) εξυπηρετεί το 14% της συνολικής ζήτησης.

Ο κορεσμός των μαρίνων της Γαλλίας, Ισπανίας και Ιταλίας, το άνοιγμα των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης, η αύξηση εισοδήματος και του ελεύθερου χρόνου, αλλά κυρίως η κατασκευή ικανού αριθμού θέσεων σε μαρίνες υψηλών προδιαγραφών αναμένεται ότι θα ενισχύσουν τη ζήτηση υπηρεσιών θαλασσίου τουρισμού στη χώρα μας. Προκειμένου να υπάρξει σωστός χωροταξικός και οικονομικός σχεδιασμός για τη δημιουργία δικτύου μαρίνων στη χώρα μας, έχει ανατεθεί η εκπόνηση μελέτης «Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής» η οποία μεταξύ άλλων θα καταγράψει τις υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις κάθε είδους, ώστε να εξεταστεί η δυνατότητα αξιοποίησης και μετατροπής τους εν όλω ή εν μέρει σε λιμάνια για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής. Ο στόχος είναι, την προσεχή δεκαετία, ο αριθμός των θέσεων ελλιμενισμού στη χώρα μας να φτάσει τις 20.000 θέσεις.

Πίνακας 2.4 Καταφύγια Σκαφών υπό Κατασκευή

Καταφύγια Σκαφών υπό Κατασκευή		
ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΒΟΝΙΤΣΑ	Βόνιτσα Αιτωλοακαρνανία	97
ΚΟΚΚΑΛΑ	Κοκκάλα Λακωνίας	60
ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ	Μπενίτσες Κέρκυρα	80
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	Αγία Ευφημία, Κεφαλονιά	53
ΛΕΓΚΑΤΑ	Λεγκάτα, Ληξούρι, Κεφαλονιά	84
ΠΛΩΜΑΡΙ	Πλωμάρι, Λέσβος	62
ΜΟΥΝΔΡΟΣ	Μούνδρος, Λήμνος	43
ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ	Καρλόβασι, Σάμος	30
ΟΡΝΟΣ	Ορνός, Μύκονος	21
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	Σκάλα, Αστυπάλαια	40
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	Κάλυμνος	80
ΠΑΛΟΙ	Πάλοι, Νίσυρος	50
ΤΗΛΟΣ	Τήλος	35
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	Πηγάδια, Κάρπαθος	60
ΤΣΟΥΤΣΟΥΡΑΣ	Τσούτσουρας. Ηράκλειο	45
ΣΥΝΟΛΟ		840

Πηγή: Greek National Tourism Organization/Travel Guide/Activities/Anchorage facilities

### ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ

Οι Εμπορικοί λιμένες εποπτεύονται από ένστολους λιμενικούς, που είναι μέλη του Λιμενικού Σώματος. Τα σκάφη αναψυχής, που χρησιμοποιούν τα λιμάνια της χώρας υποχρεώνονται στη καταβολή λιμενικών τελών, που καθορίζονται με κανονιστικές πράξεις του αρμόδιου Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Τα

τέλη ελλιμενισμού καταβάλλονται στα κατά τόπους Λιμεναρχεία υπέρ του Λιμενικού Ταμείου και υπολογίζονται με βάση:

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

#### **ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ**

**Καύσιμα:** Τα diesel καύσιμα διατίθενται στα σκάφη αναψυχής σε πολλά λιμάνια της χώρας κυρίως με βυτιοφόρα οχήματα, με μέρη των κατά τόπους λιμεναρχείων (πληροφορίες VHF, κανάλι 12). Οι 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 εγκατεστημένες στην περιοχή.

**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 εκτεταμένους πλόες θα πρέπει να μεταφέρουν μαζί τους αποθέματα των λιπαντικών που χρειάζονται.

**Νερό:** Όσον αφορά τη προμήθεια πόσιμου νερού, στις μαρίνες του ΕΟΤ υπάρχει μία 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 τροφοεφόδια, πάγο, υγραέριο και άλλα αγαθά, αυτά μπορείτε να τα προμηθευτείτε στα περισσότερα λιμάνια της χώρας από ιδιώτες ή μέσω των οργανωμένων δικτύων των εταιρειών πετρελαιοειδών (Πληροφορίες μέσω των λιμεναρχείων/VHF Κανάλι).<sup>4</sup>

### **ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ**

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 εξυπηρητήσεις σκαφών. Στα μικρότερα λιμάνια και στα πιο απομακρυσμένα μικρά νησιά υπάρχουν δυνατότητες επισκευής μερικών ειδών μέτριας ή μικρής έκτασης.

Τα σημεία που πρέπει να προσεχθούν με βάση την ελληνική νομοθεσία είναι τα εξής:

1. Τα σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, είτε υπό ελληνική είτε υπό ξένη σημαία ΔΕΝ ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΑΙ να παραλαμβάνουν ατελώς αγαθά εξοπλισμού και εφοδιασμού, όπως καύσιμα, λιπαντικά, τροφοεφόδια και λοιπά είδη διατροφής.
2. Τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΑΙ να παραλαμβάνουν ατελώς μόνο καύσιμα, μέσα από τις διαδικασίες επιστροφής του ειδικού φόρου κατανάλωσης πετρελαιοειδών, που αποδεδειγμένα χρησιμοποιήθηκαν σαν καύσιμα για επαγγελματική χρήση. Τα ίδια σκάφη δεν δικαιούνται να παραλαμβάνουν ατελώς τροφοεφόδια και λοιπά αγαθά.

**Σημείωση:** Η σχετική νομοθεσία που διαμορφώθηκε πρόσφατα στα πλαίσια εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας με την ευρωπαϊκή κοινοτική πολιτική ενδέχεται να υποστεί διαφοροποιήσεις στα θέματα αυτά.

---

4 eot.gr/Ταξιδιωτικός Οδηγός/Εγκαταστάσεις ελλιμενισμού και αγκυροβολίας

**Προβληματισμοί:** Η υποδομή των μαρίνων είναι από ελλιπής μέχρι απaráδεκτη. 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. Δεν υπάρχει επαρκής συγκοινωνιακή κάλυψη. Το Υ.Ε.Ν. έχει θεσμοθετήσει holding tanks στα πλοία αναψυχής. Εάν το μέτρο αυτό δεν συνοδευτεί με την αντίστοιχη υποδομή σε όλες τις μαρίνες, το μέτρο όχι μόνο δεν θα είναι αποτελεσματικό, αλλά θα καταστρέψει και τα σκάφη (εφόσον δεν θα εκκενώνονται και δεν θα πλένονται κατάλληλα τα holding tanks).

**Προτάσεις:**

Η βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών είναι το ζητούμενο. Η καθαριότητα, η τάξη, η λειτουργικότητα, η ασφάλεια και η σωστή συντήρηση είναι τα κλειδιά. Διευκρινίζεται ότι έργα και παροχές πολυτελείας δεν είναι το ζητούμενο στις μαρίνες που ελλιμενίζονται μόνιμα τα επαγγελματικά σκάφη, αν αυτό θα ανεβάσει το κόστος ελλιμενισμού. Σε όλες τις μαρίνες θα υπάρχουν επαρκείς επισκευαστικοί χώροι και οι ανάλογες εξυπηρετήσεις. Στις μεγάλες μαρίνες θα υπάρχει ιατρείο έστω τις ημέρες αιχμής. Όλες οι μαρίνες θα 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. Να επιταχυνθεί η διαδικασία εγκατάστασης των συστημάτων συλλογής αποβλήτων σε όλες τις μαρίνες.

ΜΑΡΙΝΑ	ΘΕΣΗ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ		ΚΟΣΤΟΣ Σε εκατομ. Δραχμές
		Θέσεις μετά την ολοκλήρωση		
<b>ΟΝΟΜΑ</b>	<b>ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ</b>	<b>ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ</b>	<b>ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ</b>	
ΑΧΙΛΛΙ	Ακυρρός	150		
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Αγία Ιαλίνη, Ρέθυμνο	112 250	150 ΔΗΜΟΣ	500
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	Αλεξανδρούπολη	250		1000
ΑΛΙΜΟΣ	Άλιμος, Αττικής	950	ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ Α.Ε.	1000
ΑΡΕΤΣΟΥ	Καλαμάρας	250	ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ Α.Ε.	2500
ΧΙΟΣ	Θεσσαλονίκη, Χίος	300 274		
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (ΑΚΤΙΩΝ)	Ακτιώνας, Φωκίδα	250 130	ΙΔΙΩΤΗΣ - ΝΑΥΤΗΓΟΠΛΑΣΤΙΚΗ Α.Ε.	2200
ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΔΑ	Κως, Δωδεκανήσου	146		
ΚΑΤΑΚΟΛΟ	Αθήνα, Αττικής	250	ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ Α.Ε.	1000
ΚΥΛΛΗΝΗ	Κυλλίνη, Ηλεία	150		
ΓΛΥΦΑΔΑ	Γλυφάδα, Αττικής	780		
ΔΕΥΚΑΔΑ	Δευκάδα	482		
ΦΟΥΡΙΑ	Κέρκυρα, Ιονίων	850	ΙΔΙΩΤΗΣ - Ι.Κ.Ε.	800
ΚΕΡΚΥΡΑ	Μάλια, Ηράκλειο	300		
ΚΑΛΑΜΑΚΙ	Κελαράκι, Αγ. Νικόλαος	300	ΙΔΙΩΤΗΣ - ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ	200
ΚΑΛΑΜΟΣ	Μεσσηνίας	200		800
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	Μυτιλήνη, Λέσβος	150		
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	Μανδρακι, Λακωνίας	1140	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ	
ΡΑΛΟΥ	Ραλού, Χανιά			
ΜΕΘΑΝΑ	Μεθάνα, Αττικής	150	ΔΗΜΟΣ	1200
ΟΛΥΜΠΙΑ	Πάτρα, Αχαιας	250	ΙΔΙΩΤΗΣ - ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕ S.A.	500
MARINE ΠΑΤΡΑΣ	Ελληνικό, Αττικής	625		
ΠΑΤΡΑΣ	Πάτρα, Αχαιας	450	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ	1000
ΠΟΡΤΟ ΤΟΥΒΕΣ	Πόρτο Καρράς, Ηράκλειο	72		
ΠΟΡΤΟ ΣΑΝΗ	Χολκιδική Τρέβεζα	100	ΙΔΙΩΤΗΣ	500
ΠΡΕΒΕΖΑ	Πρέβεζα	150	261	
ΠΥΛΟΣ	Βουλιαγμένη, Πύλος		ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ Α.Ε.	
ΠΥΘΑΓΟΡΙΟ (ΣΑΜΟΣ)	Αττικής	115		
ΡΕΘΥΜΝΟ	Βούρλα, Ρέθυμνο	500	ΙΔΙΩΤΗΣ - ΣΤΑΧΤΙΑΡΗΣ	2000
ΒΟΥΡΛΑΚΙ	Βούρλα, Ρέθυμνο	70		
ΡΟΔΟΣ	Αιτωλοακαρνανίας, Ρόδος	500	ΑΧΕΙΜΑΣΤΟΣ Α.Ε.	5000
ΘΑΣΟΣ	Αγίος Ιωάννης, Θάσος	280		
ΞΥΔΟΚΑΣΤΡΟ	Κορυθάλος, Μύκονος	220	ΔΗΜΟΣ	
ΤΟΥΡΛΟΣ	Κορυθάλος, Μύκονος			
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	Πειραιάς, Αττικής	150 650	ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ Α.Ε.	
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>		<b>6.486</b>		

### Πίνακας 2.5 Μαρίνες

Πηγή: ΕΟΤ, 2002

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### Η ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ

Με τον όρο **ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση** που προσφέρει η **Χρήση Σκαφών Αναψυχής (Yachting)**, εννοούμε την εκμίσθωση ενός σκάφους για να χρησιμοποιηθεί τόσο ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας όσο και ως μέσο μετακίνησης, από μία ομάδα ατόμων τα οποία έχουν την δυνατότητα να επιλέξουν και να διαμορφώσουν από κοινού το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησής τους, με σκοπό την αναψυχή τους

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

#### 3.1 Τα Πλεονεκτήματα και Τύποι σκαφών

Γιώτιγκ (Yachting) είναι η ενοικίαση διαφόρων κατηγοριών επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής ή γιωτ ή θαλαμηγοί είναι τα μέσα που χρησιμοποιεί μία μερίδα τουριστών για να πραγματοποιήσει ταξίδι αναψυχής στη θάλασσα, ενδεχομένως με σταθμούς σε λιμάνια.

Οι διακοπές με ενοικιαζόμενο σκάφος αν και θεωρούνται ακριβές, έχουν τόσα πλεονεκτήματα που συχνά αποσβένουν τη φαινομενικά υψηλή του τιμή, ιδίως όταν οι διακοπές σε σκάφος γίνονται από ολόκληρη συντροφιά. Για παράδειγμα όταν μια παρέα από έξι, οκτώ ή και δώδεκα άτομα αποφασίσει να περάσει τις καλοκαιρινές διακοπές της σε σκάφος θα έχει όλη την άνεση χρόνου για να οργανώσει τις ανάγκες της, όπως απόλυτη ελευθερία κινήσεων, δεν θα περιμένουν σε ουρές και δεν θα υφίστανται τις συνηθισμένες ταλαιπωρίες, θα αποφύγουν ακόμα και τη φροντίδα για κρατήσεις θέσεων και δωματίων και θα απαλλαγούν από το βάσανο να αδειάζουν και να ξαναφτιάχνουν τις βαλίτσες τους.

Προπάντων, όμως, το σκάφος αναψυχής χαρίζει στους επιβάτες του μεγάλη ελευθερία, γιατί τους πηγαίνει εκεί όπου θέλουν εκείνοι. Τους δίνει τη δυνατότητα να αλλάξουν το πρόγραμμα τους και τον προορισμό τους, να επισκέπτονται πολλούς χώρους, να κολυμπούν και να κάνουν βουτιές όπου και όποτε το επιθυμούν στα καθαρότερα νερά. Άλλωστε το χαρακτηριστικότερο πλεονέκτημα των διακοπών με σκάφος αναψυχής είναι η συνεχής μετακίνηση σε τόπους που δύσκολα πλησιάζονται με άλλο μέσο, η ανακάλυψη γραφικών νησιών, λιμανιών και ακτών και η γεύση μιας αλλιώςτικής ζωής, μακριά από την καθημερινότητα και τη ρουτίνα.

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

**Οι τύποι σκαφών διακρίνονται στις παρακάτω κατηγορίες:**

1. **Ιστιοπλοϊκά σκάφη** που κινούνται μόνο με πανιά και νοικιάζονται με πλήρωμα. Γνωστά και ως **Sailing yachts**.
2. **Ιστιοπλοϊκά χωρίς πλήρωμα το λεγόμενο Bare boats**, για όσους κατέχουν τα μυστικά της ιστιοπλοΐας.
3. **Παραδοσιακά καϊκάκια ή Motor Sailers**
4. **Πολυτελή καϊκία ή Luxury Motor Sailers** που συνδυάζουν πανιά και μηχανές.
5. **Μηχανοκίνητα μικρά δηλ. τα Motor Yachts**.
6. **Μηχανοκίνητα πολυτελείας ή Mega Yachts** που κινούνται με μηχανή και νοικιάζονται με πλήρωμα.
7. **Μεγάλα καϊκία ή μεγάλα μηχανοκίνητα** (γκρουπάδικα) που εξυπηρετούν πολλούς επιβάτες και συνήθως εκτελούν προκαθορισμένες κρουαζιέρες.

Οι δύο κύριες κατηγορίες σκαφών είναι τα ιστιοπλοϊκά (sail boats) και τα μηχανοκίνητα (motor boats). Τα αμιγώς ιστιοπλοϊκά αποτελούν το 90% του επαγγελματικού στόλου αναψυχής και από αυτά τα άνευ πληρώματος (bare boats) είναι 9 στα 10. Το υπόλοιπο 10% του συνόλου μηχανοκίνητα και

ιστιοφόρα-μηχανοκίνητα.<sup>5</sup> Στην κατηγορία των μηχανοκίνητων ανήκουν τα μετασκευασμένα αλιευτικά σκάφη και εμπορικά καΐκια τα οποία είναι περισσότερο ευρύχωρα, φθηνότερα και αξιόπλοα. Μια τρίτη κατηγορία είναι αυτή των Θαλαμηγών σκαφών, μεγάλος αριθμός των οποίων αφορά ιδιωτική και όχι επαγγελματική χρήση.

Ένα φαινόμενο ιδιαίτερα δημοφιλές στη Μεσόγειο είναι η ιστιοπλοΐα σε σχηματισμό στολίσκου (flotilla sailing) το οποίο αποτελεί μια παραλλαγή του συστήματος ναύλωσης «γυμνού» πλοίου. Αναφέρεται στην ομαδική (μέχρι 12 σκάφη) κίνηση των ιστιοπλοϊκών σκαφών με καθοδήγηση επαγγελματιών κυβερνητών. Αποτελεί την ιδανική επιλογή για όσους έχουν επιθυμία ή μακρινό όνειρο το ταξίδι σε μακρινές περιοχές. Το σκάφος-οδηγός, με κυβερνήτη και πλήρωμα, μερικές φορές έχει και μηχανικό, αναλαμβάνει την καθοδήγηση και βοηθά σχετικά με την ναυσιπλοΐα, τις οδηγίες αγκυροβολίας και ελλιμενισμού, αλλά κυρίως για ζητήματα σχετικά με την συγκεκριμένη περιοχή, από τα αξιοθέατά της, μέχρι τα καλύτερα εστιατόρια και καταστήματα. Η γνωριμία μεταξύ πελατών που συμμετέχουν σε προγράμματα flotillas οδηγεί σε φιλίες και συμμετοχές από κοινού σε μελλοντικά προγράμματα θαλάσσιας περιήγησης.

Η ζήτηση σκαφών αναψυχής έχει αλλοδαπή προέλευση σε ποσοστό περίπου 95%. Οι Ευρωπαίοι (κυρίως Γερμανοί και Γάλλοι) προτιμούν τα ιστιοπλοϊκά, ενώ οι Αμερικανοί τα μηχανοκίνητα. Οι Έλληνες τουρίστες, απαιτητικοί πελάτες και συνήθως υψηλής εισοδηματικής στάθμης μισθώνουν ιστιοφόρα χωρίς πλήρωμα (bare -boats) αλλά και σκάφη με πλήρωμα όπως motor yachts και motor sailers.

### **3.2 Η Ελληνική Αγορά**

Η Ελληνική αγορά **επαγγελματικών σκαφών αναψυχής** (Ιστιοπλοϊκά) άρχισε να δημιουργείται τη δεκαετία του '70. Μέχρι τη δεκαετία του '60, ο Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος, ήταν ο μοναδικός ναυτικός όμιλος με υποδομή για τη φιλοξενία σκαφών αναψυχής, ο οποίος μάλιστα μέχρι το 1968 είχε αναλάβει την τήρηση

---

5 Λεκάκου Μ. Τζαννάτος Ε. «Ένα ολοκληρωμένο προϊόν Θαλάσσιας περιήγησης για το Αιγαίο Πέλαγος» σελ. 11-12

στατιστικών στοιχείων κίνησης των σκαφών αναψυχής σε όλη τη χώρα, όπως και την προβολή του Ελληνικού Yachting, με διεθνείς διοργανώσεις και αγωνιστικές εκδηλώσεις. Η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα στον κόσμο που έθεσε το νομικό πλαίσιο για τη λειτουργία εταιριών εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής. Συγκεκριμένα, το 1976 με το Νόμο 438, ο οποίος βρίσκεται σε ισχύ μέχρι σήμερα, και προωθείται από το Υ.Ε.Ν. ο εκσυγχρονισμός του, αρχίζει η οργάνωση του επαγγελματικού yachting, με στόχο την δραχμοποίηση των πραγματοποιούμενων από τα Ελληνικά σκάφη ναύλων και την παροχή κινήτρων για τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη. Η αγορά αυτή ξεκίνησε με 25 σκάφη που αρχικά ύψωσαν την Ελληνική σημαία και σήμερα η Ιστιοπλοΐα στην Ελλάδα προσφέρεται από ένα μεγάλο αριθμό σκαφών, τον μεγαλύτερο στον κόσμο, με περίπου 4.500 σκάφη που πραγματοποιούν περίπου 30.000 ναυλώσεις ετησίως από 80 εταιρίες ναυλώσεων, με μέση διάρκεια ναύλωσης τις 9 ημέρες.<sup>6</sup>

Τα ελληνικά σκάφη αναψυχής είναι σήμερα ιδιαίτερα ανταγωνιστικά σε διεθνές επίπεδο και φημίζονται για την αντοχή, την ποιότητα κατασκευής, το σωστό σχεδιασμό, την αξιοπιστία και το άψογο φινίρισμα τους.

Η χώρα μας διαθέτει περίπου 120 κατασκευαστικές μονάδες πλαστικών σκαφών αναψυχής, οι οποίες απασχολούν συνολικά 7000 άτομα εργατοτεχνικό προσωπικό. Το 40% της παραγωγής στηρίζεται στη χειρωνακτική εργασία. Οι επιχειρήσεις του κλάδου είναι μονάδες εντάσεως εργασίας, με προστιθέμενη αξία, χωρίς βέβαια να παραγνωρίζεται η συμμετοχή των σύγχρονων μέσων και του μηχανολογικού εξοπλισμού που συντελούν περισσότερο στη βελτίωση της ποιότητας και την αύξηση της παραγωγικότητας, παρά στην καθεαυτή κατασκευή του σκάφους.

Η προβολή των σκαφών γίνεται με διάφορους τρόπους, αλλά η κυριότερη διοργάνωση είναι το «Ναυτικό Σαλόνι», ένας από τους κυριότερους πλέον θεσμούς του κλάδου που φέτος συμπληρώνει, ήδη, 19 έτη συνεχούς δραστηριότητας.

Η ύπαρξη μιας τέτοιας έκθεσης είναι ιδιαίτερα σημαντική, για να μπορεί ο επισκέπτης να βλέπει και να συγκρίνει τις δυνατότητες των διάφορων μοντέλων. Στην Αθήνα δεν υπάρχει δυστυχώς ένας εκθεσιακός χώρος με κατάλληλη υποδομή για έναν τέτοιο σκοπό. Είναι επόμενο να γίνονται συχνά ατυχείς επιλογές, ως προς το χώρο εγκατάστασης της παραπάνω έκθεσης.

---

<sup>6</sup> ΕΟΤ, Διεύθυνση Έρευνας και Ανάπτυξης

Ευτυχώς, η σωστή και οργανωμένη συμμετοχή του κλάδου στα μεγαλύτερα «Ναυτικά Σαλόνια» του εσωτερικού και εξωτερικού δίνει την ευκαιρία στον καταναλωτή να γνωρίσει όλα τα πλεονεκτήματα που προσφέρει το κάθε είδος καθώς και τις διευκολύνσεις που-παρέχουν οι εταιρίες μετά την πώληση των σκαφών.

Υπάρχουν τεράστια περιθώρια ανάπτυξης της αγοράς σκαφών τα οποία οι έλληνες κατασκευαστές θα εκμεταλλευθούν, εφόσον αρθούν οι ανασταλτικοί παράγοντες της αναπτυξιακής πορείας του κλάδου.

Οι επιλογές για τους ναυλωτές είναι πολλές εξαιτίας της μεγάλης ποικιλίας σκαφών και των αντίστοιχων τιμών ενοικίασης. **Ενδεικτικά οι τιμές ενοικίασης είναι:**

1. **Ιστιοπλοϊκά σκάφη**: Από 750,00-1.900,00 € την ημέρα.
2. **Ιστιοπλοϊκά χωρίς πλήρωμα το λεγόμενο Bare-boats**: Από 150,00-750,00 € την ημέρα.
3. **Παραδοσιακά καϊκάκια ή Motor Sailer**s: Από 350,00-1.500,00 € την ημέρα.
4. **Πολυτελή καϊκια ή Luxury Motor Sailer**s: Από 750,00-3.850,00 € την ημέρα.
5. **Μηχανοκίνητα μικρά δηλ, τα Motor Yachts**:Από 350,00-4.400,00 € την ημέρα.
6. **Μηχανοκίνητα πολυτελείας ή Mega Yachts**:Από 1.500,00 - 6.000,00 € την ημέρα.
7. **Μεγάλα καϊκια ή μεγάλα μηχανοκίνητα (γκρουπάδικα)**: Από 60,00 €-150,00 € ανά ημέρα ανά άτομο.

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

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

### **3.3 Ναύλωση Yacht και Ιστιοπλοΐα στην Ελλάδα**

**Τι πρέπει να γνωρίζει ο υποψήφιος πελάτης για την ενοικίαση Ιστιοπλοϊκού;**

Η Πλοήγηση ή η Ναύλωση ενός Ιστιοπλοϊκού σκάφους δεν αποτελεί καθόλου πολύπλοκη ή μυστηριώδη διαδικασία για έναν πελάτη. Η Ναύλωση ενός Ιστιοπλοϊκού είναι το ίδιο εφικτή για έναν έμπειρο χειριστή όσο και για έναν που δεν έχει καμία προηγούμενη εμπειρία στη δραστηριότητα αυτή. Η νομοθεσία για την ναύλωση γυμνού σκάφους (Bareboat charter) στην Ελλάδα απαιτεί δύο άδειες/certificates χειριστού Ιστιοπλοϊκού. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει ανάλογος θεσμός για την έκδοση άδειας χειριστή Ιστιοπλοϊκού, ή για τη χρήση της σε κάποια χώρα, με αποτέλεσμα κανένας από το πλήρωμα που επιθυμεί να ναυλώσει το σκάφος να μην πληρεί την προϋπόθεση που απαιτείται, δίνεται η επιλογή σε δύο από τα μέλη του πληρώματος να δηλώσουν υπεύθυνα ότι είναι ικανά να αναλάβουν την διακυβέρνηση του σκάφους ως κυβερνήτης και βοηθός-κυβερνήτης. Απαραίτητη είναι η επίδειξη των ικανοτήτων των χειριστών του σκάφους ενώπιον του διευθυντή του γραφείου. Σε περίπτωση αποδεδειγμένης δυσκολίας χειρισμού του σκάφους, η εταιρία διατηρεί το δικαίωμα να ορίσει κατάλληλο πλήρωμα με επιβάρυνση των ναυλωτών.

Οι ναυλώσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν κατά τους ακόλουθους τρόπους:<sup>7</sup>

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

Αυτοί θα σας βοηθήσουν να επιλέξετε το καταλληλότερο σκάφος αναψυχής και θα σας εφοδιάσουν με όλες τις απαραίτητες πληροφορίες και οδηγίες. Τόσο οι ναυλομεσίτες όσο και οι πλοιοκτήτες έχουν τους επαγγελματικούς τους συνδέσμους στους οποίους μπορούν να απευθύνονται αιτήματα για παροχή πληροφοριών.

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

Παρακάτω παρατίθενται ορισμένα σημεία της ελληνικής νομοθεσίας σχετικά με τη ναύλωση επαγγελματικών σκαφών αναψυχής.

---

<sup>7</sup> [eot.gr/ταξιδιωτικός\\_οδηγός](http://eot.gr/ταξιδιωτικός_οδηγός)

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. Εξαίρεση επιτρέπεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, κατόπιν ειδικής αδείας 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.

### **3.3.1 Ναυλοσύμφωνο**

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

το υπόλοιπο ποσό του ναύλου πρέπει να καταβάλλεται πριν από την αναχώρηση του σκάφους<sup>8</sup>

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.

Παράλληλα, 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.

### **3.3.2 Φ.Π.Α.Ναυλοσύμφωνων**

Ο Φ.Π.Α. στα ναυλοσύμφωνα των επαγγελματικών τουριστικών σκαφών αναψυχής, καθορίζεται ως εξής: <sup>9</sup>

1. Τα τουριστικά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και πέραν των χωρικών μας υδάτων, όταν αποδεδειγμένα προσεγγίζουν ξένο λιμάνι, απαλλάσσονται από το Φ.Π.Α.
2. 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 I).
3. 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 Φ.Π.Α 50% (Κατηγορία II).
4. Τα τουριστικά πλοία που αναχωρούν από ελληνικό λιμάνι και εκτελούν πλόες μικρής ακτοπλοΐας (π.χ. Πειραιάς προς Κυκλάδες, Β. Σποράδες,

---

8 eot.gr/ταξιδιωτικός\_οδηγός/ναυλοσύμφωνο

9 ibid.

Ζάκυνθος, Κεφαλληνία, Κέρκυρα δικαιούνται ποσοστό έκπτωσης Φ.Π.Α.

**Πίνακας 3.1 Πίνακας τιμών για το καλοκαίρι 2002**

<b>Οι τιμές ισχύουν για τις παρακάτω περιοχές: Αθήνα-Λαύριο-Κως-Ρόδος-Κέρκυρα-Λευκάδα-Σκιάθος</b>								
<b>Οι τιμές που παρατίθενται είναι ΑΝΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑ σε ΕΥΡΩ</b>								
<b>ΕΠΟΧΗ ΝΑΥΛΩΣΗΣ</b>								
<b>Σαιζόν Α-(Υψηλή σαιζόν) 20 Ιουλίου-14 Σεπτεμ.</b>			<b>Σαιζόν Β-(Μέση σαιζόν) 04 Μαΐου-20 Ιουλίου &amp; 15 Σεπτ- 12 Οκτ.</b>			<b>Σαιζόν C-(Χαμηλή σαιζόν) 12 Οκτ.-04 Μαΐου</b>		
<b>ΤΥΠΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ</b>	<b>ΚΑΤΑ- ΣΚΕΥΗ</b>	<b>ΑΡΙΘΜ. ΚΡΕ- ΒΑΤΙΩΝ</b>	<b>Αριθμ. Καμπινών</b>	<b>Αριθμ. W.C. &amp; Λουτρό</b>	<b>Σαιζόν Α</b>	<b>Σαιζόν Β</b>	<b>Σαιζόν C</b>	<b>Απαιτού- μενη Εγγύηση</b>
Ocean star 56.1	2001- 2002	13	5+1	5+1	9,400	8,800	7,050	2,100
Ocean star 51.2	2001- 2002	11	5	4	5,780	5,350	3,800	2,100
Ocean star 51.2/3 cab	2001	6+1	3+1	3+1	6,100*	5,600*	4,000*	2,100
Ocean star 51.1	1999- 2000	11	5	4/5	5,350	5,000	3,500	2,100
Ocean star 49.5	1997- 1999	11	5	5	4,300	4,000	2,800	1,600
Ocean star 46.1	1999 2001	10	4	2	3,500	3,300	2,350	1,600
<b>* Στις τιμές περιλαμβάνονται Air-conditioning και Generator.</b>								
Τιμές για κατά παραγγελία παραδόσεις σκαφών σε άλλες περιοχές πλην των γνωστών Αθήνα – Λαύριο – Κως – Ρόδος – Κέρκυρα – Λευκάδα – Σκιάθος, θα διαμορφώνονται ανάλογα με την περιοχή, την απόσταση κλπ.								
<b>ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΑΝΩΤΕΡΩ ΤΙΜΕΣ</b>								
<b>Φ.Π.Α., Σεντόνια, λευκά είδη, πετσέτες, υγραέριο</b>								
<b>ΧΩΡΙΣ ΧΡΕΩΣΗ</b>								
<b>GPS, βοηθητική λέμβος με εξωλέμβια μηχανή μέχρι 3 HP, Αυτόματος πιλότος (ocean star 495 excepted), αδιάβροχη κουκούλα, mini, CD-player, εναέρια ηχεία, εντοιχισμένα ηχεία</b>								

40% (Κατηγορία III).

5. 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%.

## ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ

**5% για επαναλαμβανόμενους πελάτες**  
**5% στις Εκθέσεις σκαφών**  
**10% για έγκαιρες κρατήσεις, που θα γίνουν μέχρι 15/2/2002**  
**15% είναι η μέγιστη έκπτωση**  
**10% για ναύλωση 3 εβδομάδων\***  
**Για ναύλωση 4 εβδομάδων ή περισσότερο, μετά από συμφωνία**

Κυβερνήτης: 120 ΕΥΡΩ ημερησίως (συν διατροφή)

Πλήρωμα/Συνοδός (Hostess): 90 ΕΥΡΩ ημερησίως (συν διατροφή)

Αυτόματος Πιλότος: 125 ΕΥΡΩ εβδομαδιαίως

Καθαρισμός μετά το τέλος της Ναύλωσης: Για 4 καμπίνες 100 ΕΥΡΩ, για 5 καμπίνες και άνω: 120 ΕΥΡΩ

Τροφοδοσία-Εφόδια: Υπάρχει κατάλογος ανάλογα με τις προτιμήσεις.

### 3.3.3 Οικονομικές υποχρεώσεις για τα 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).

### **3.3.4 Κόστος Ναύλωσης σκάφους**

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. Αναλυτικότερα στην τιμή ναύλωσης γυμνού σκάφους περιλαμβάνονται τα είδη ιματισμού, το υγραέριο κουζίνας ,μια μικρή εξωλέμβια μηχανή για το φουσκωτό και GPS ,ενώ στα περισσότερα μοντέλα περιλαμβάνεται και ο αυτόματος πιλότος. Επιπλέον έξοδα ή κρυφές επιβαρύνσεις αφού δεν περιλαμβάνονται τα καύσιμα, το νερό

,το κόστος μεταφοράς (transfer) από το αεροδρόμιο στη βάση της εταιρίας και το αντίθετο, το καθάρισμα στο τέλος της ναύλωσης, τα λιμενικά τέλη και η τροφοδοσία. 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.

### **3.3.5 Ασφάλιση σκαφών αναψυχής**

Η ασφάλιση των σκαφών αναψυχής είναι από τα πιο σοβαρά θέματα και προβλήματα του κλάδου. Προκύπτουν τα ακόλουθα ερωτήματα: Τί πρέπει να ξέρει όποιος συμπληρώνει την πρόταση καλύψεως του σκάφους του, Σε ποιους κινδύνους ασφαρίζονται τα σκάφη και πώς διασφαλίζεται η περιουσία των ιδιοκτητών τους; Ποιος είναι ο ρόλος της ασφαλιστικής εταιρίας, του πράκτορα αλλά και του ίδιου του ενδιαφερόμενου μέσα στην αμφίδρομη σχέση που αναπτύσσεται μετά την υπογραφή ενός ασφαλιστηρίου συμβολαίου; Τί γίνεται με τις εταιρίες που λειτουργούν ως μεσίτες και ναυλώνουν σκάφη αναψυχής σε τουρίστες για λογαριασμό του ιδιοκτήτη τους;

Από την παραπάνω ανάλυση καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι το κλειδί για επιτυχημένα συμβόλαια και συνεργασίες βρίσκεται στην ανάπτυξη μιας ειλικρινούς και συνεχούς επικοινωνίας μεταξύ ασφαλιστικής εταιρίας, πράκτορα και πελάτη ιδιοκτήτη σκάφους αναψυχής. Η σωστή επαφή μπορεί να ενημερώσει σωστά τον ενδιαφερόμενο και να διευκολύνει σημαντικά τις τυπικού χαρακτήρα συναλλαγές και συμφωνίες. Παράλληλα, και έχοντας υπόψη μας τις πολλές παραμέτρους που λαμβάνει υπόψη της η ασφαλιστική οικογένεια για να εκδόσει τελικά τις όποιες αποζημιώσεις δικαιούμεθα, κατανοούμε πως πολλές φορές και με την υπογραφή ενός ασφαλιστηρίου συμβολαίου οφείλουμε να υποστούμε ένα επιμορφωτικό σεμινάριο γύρω από τα όσα μας αφορούν.

Στη σωστή και ολοκληρωμένη ενημέρωση του ενδιαφερόμενου συμβάλει η σωστή επικοινωνία, ενώ διευκολύνει σημαντικά στη σύναψη συμφωνιών και την πραγματοποίηση συναλλαγών. Δημιουργείται το ερώτημα: ποιούς κινδύνους καλύπτει ένα πακέτο ασφάλισης σκαφών αναψυχής; Σύμφωνα με το Institute Yacht Clauses καλύπτονται οι ακόλουθες περιπτώσεις:

- 1) Ολική απώλεια του σκάφους.**
- 2) Η τεκμαρτή ολική απώλεια (περίπτωση στην οποία το κόστος επισκευής του σκάφους υπερβαίνει την ασφαλιζόμενη αξία τους).**
- 3) Ολική κλοπή.**
- 4) Ολική και μερική απώλεια από φωτιά.**
- 5) Μερική κλοπή κατόπιν διαρρήξεως.**
- 6) Αστική ευθύνη από τρίτους.**
- 7) Η ρυμούλκηση του σκάφους σε περίπτωση ζημιών.**

Ένα κλασσικό ασφαλιστήριο δεν καλύπτει μηχανικές βλάβες ή ζημιές που προκλήθηκαν από σταθερά ή επιπλέοντα αντικείμενα ιδιαίτερα στον κλάδο των ταχύπλων σκαφών.

Επιπλέον σε περίπτωση που κάποιο σκάφος αφεθεί σε φυσικό λιμάνι και έχει ανάγκη ρυμούλκησης, η τελική έκβαση της διαδικασίας εξαρτάται από τη συμφωνία ανάμεσα στον ιδιοκτήτη του σκάφους και την εταιρεία που αναλαμβάνει να ρυμουλκήσει το σκάφος. Η κατάσταση του σκάφους, η ηλικία του, ο τύπος, οι διαστάσεις, το είδος των καυσίμων είναι βασικοί παράγοντες στον καθορισμό των περιπτώσεων τις οποίες καλύπτει, ένα ασφαλιστικό πακέτο, αλλά και στον προσδιορισμό του ύψους των ασφαλιστρών. Ακόμα το διάστημα απόκτησης διπλώματος, η εμπειρία του ιδιοκτήτη, ύπαρξη ατυχημάτων στο ενεργητικό του, η περιοχή πλεύσης, το χρονικό διάστημα πλεύσης του σκάφους είναι στοιχεία που συνθέτουν την εικόνα του ασφαλιζομένου. Το ασφαλιστήριο καθορίζεται από την πρόταση ασφαλίσεως και ο πράκτορας που έχει γνώση και εμπειρία στο χώρο, εξετάζοντας το φάκελο του πελάτη του, όπου είναι συγκεντρωμένα τα στοιχεία του πελάτη και του πλοίου, είναι σε θέση να εκτιμήσει σωστά τους κινδύνους και να προχωρήσει στη σύναψη του συμβολαίου ανάλογα με την περίπτωση. Η σύνταξη ενός επιπυχημένου ασφαλιστικού συμβολαίου δεν εξαρτάται μόνο από τη συνέπεια και την εμπειρία του ασφαλιστικού πράκτορα. Ο αγοραστής θα πρέπει να εξετάσει προσεκτικά την κατάσταση του σκάφους, την ασφαλιστική εταιρία, τον πράκτορα που θα τον ασφαλίσει και τις περιπτώσεις που τον καλύπτει η ασφαλιστική εταιρία.

### 3.3.6 ΦΠΑ για τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής

- ✓ περίπτωση εσόδων από είσπραξη ασφάλειας

ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΕΙΣ σχετικά με το αν οι πλοιοκτήτριες εταιρίες σκαφών αναψυχής απαλλάσσονται από Φ.Π.Α για τα έσοδά τους που προέρχονται από αποζημιώσεις ασφαλιστικών εταιριών και ειδικότερα οι αποζημιώσεις ένεκα ολικής απώλειας σκάφους ή αποκατάστασης ζημιών, λόγω θαλασσίου ατυχήματος, έδωσε η αρμόδια διεύθυνση του υπουργείου Οικονομικών, με αφορμή ερώτημα που είχε θέσει η Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού(ΕΠΕΣΤ).

Αναλυτικότερα, στο έγγραφο του υπουργείου Οικονομικών αναφέρονται τα εξής: Σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης β της παραγράφου 1 του άρθρου 26 του ν. 1642/86, όπως ερμηνεύτηκε με την αριθμ. 340/1989 γνωμοδότηση του ΝΣΚ, η οποία έγινε αποδεκτή από τον υπουργό Οικονομικών και κοινοποιήθηκε με την ΕΔΥΟ 1114485/5067/0014/ΠΟΛ. 1248/11-10-1989, ενεργείται διακανονισμός σε περιπτώσεις καταστροφής, απώλειας ή κλοπής που αποδεικνύονται ή δικαιολογούνται με επίσημα έγγραφα δημόσιας αρχής, κατά το μέρος που υπάρχει αναπλήρωση των ζημιών αυτών από αποζημίωση. Κατά συνέπεια, ο Φ.Π.Α, ο οποίος αναλογούσε στην αξία αγοράς του σκάφους ή των ειδών εξοπλισμού του, και του οποίου η αγοράστρια επιχείρηση απηλλάγη βάσει των ειδικών διατάξεων των περιπτώσεων α και δ της παραγράφου 1 του άρθρου 22 του ν. 1642/86 όπως ισχύει, κατά τον χρόνο της αγοράς τους διακανονίζεται, δηλαδή επιστρέφεται στο Δημόσιο.

Στην περίπτωση που η αποζημίωση υπερκαλύπτει το κόστος των καταστραφέντων αγαθών τότε, αποδίδεται ο φόρος που αναλογεί στο κόστος αυτών, ενώ στην περίπτωση που η αποζημίωση είναι μικρότερη ή ίση του κόστους των καταστραφέντων αγαθών, τότε αποδίδεται ο φόρος που αναλογεί στην αποζημίωση, έστω και αν κατά την απόκτησή του έτυχαν της

άμεσης απαλλαγής, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 22 του ν. 1642/86, όπως ισχύει.

Διευκρινίζεται ότι, όταν με το ποσό της καταβαλλόμενης αποζημίωσης καταβάλλεται χωριστά το Φ.Π.Α που αναλογεί, τότε ο διακανονισμός γίνεται με το ποσό του Φ.Π.Α αυτού, ενώ σε αντίθετη περίπτωση ο διακανονισμός του φόρου γίνεται με τη μέθοδο της εσωτερικής αφαίρεσης.

### 3.3.7 Παράδοση–Παραλαβή σκαφών

Όλοι οι παραδοσιακοί ναυλωτές γυμνού πλοίου προτιμούν το Σάββατο ως ημέρα επιβίβασης και αποβίβασης από το σκάφος, είναι όμως δυνατή η επιλογή και οποιαδήποτε άλλης μέρας μετά από αίτημα του πελάτη και την διαθεσιμότητα σκαφών. Το ναυλοσύμφωνο τίθεται σε ισχύ στις 17.00. Συνήθως η παράδοση του σκάφους γίνεται μέχρι τις 14.00 εκτός αν υπάρχει ζημιά που απαιτεί άμεση επισκευή από το προηγούμενο ταξίδι θα υπάρξει αναγκαστικά καθυστέρηση. Το ναυλοσύμφωνο λήγει στις 9.00. Προτείνεται στους ναυλωτές να προσεγγίζουν το λιμάνι αποβίβασης και παράδοσης του σκάφους το προηγούμενο βράδυ της ημέρας που λήγει το Ναυλοσύμφωνο.

Κάθε περιοχή ναυσιπλοΐας στην Ελλάδα είναι διαφορετική από τις άλλες. Για το λόγο αυτό οι εταιρίες ναύλωσης σκαφών προσφέρουν τη δυνατότητα επιλογής σημείων ανάληψης του σκάφους αναχώρησης και παράδοσης του άφιξης. Η καλύτερη προτεινόμενη διάρκεια για τη ναύλωση σκάφους είναι δυο εβδομάδες αλλά υπάρχουν προτεινόμενα προγράμματα για θαλάσσια περιήγηση διάρκειας μιας εβδομάδας ή δέκα ημερών, ανάλογα με το διαθέσιμο χρόνο του πελάτη. Αναλυτικότερα για ναύλωση λιγότερο από 1 εβδομάδα το κόστος της ανέρχεται για 3 ή 4 ημέρες σε 65% του εβδομαδιαίου ναύλου. Για 5 ή 6 ημέρες αναλογικός υπολογισμός της εβδομαδιαίας τιμής. Ενώ στο τέλος της εβδομάδας (Παρασκευή 4.00μ.μ έως Κυριακή 6.00 μ.μ το 50% του εβδομαδιαίου ναύλου. Όταν η ναύλωση είναι διάρκειας 2 εβδομάδων ή περισσότερη η παραλαβή και η παράδοση του σκάφους γίνεται σε βάσεις (σταθμούς) της ίδιας εταιρίας χωρίς χρέωση.

Όταν η ναύλωση του σκάφους είναι η για 13 μέρες ή λιγότερο η ναύλωση μιας κατεύθυνσης επιβαρύνεται ανάλογα με την απόσταση και την συμφωνία. Κατά την παράδοση του σκάφους, ο ναυλωτής οφείλει να διενεργήσει έλεγχο στα εξής:

- ✓ **STANCHIONS BENT** – Περιστρεφόμενο κάθισμα.

- ✓ **SCRATCHES ON HULL**- Μικρές φθορές / χτυπήματα στο κήτος.
- ✓ **SCRATCHES ON DECK** – Μικρές φθορές / χτυπήματα στο κατάστρωμα.
- ✓ **SCRATCHES ON RUBBER** – Μικρές φθορές /χτυπήματα στα πλαστικά μέρη του σκάφους.
- ✓ **LIGHTS WORKING** – Σωστή λειτουργία του φωτισμού.
- ✓ **TOILETS WORKING** – Σωστή λειτουργία WC.

Ο ναυλωτής δηλώνει ότι «Παρέλαβα σε καλή κατάσταση το σκάφος, με την μηχανή, τα βίντζια, και όλο τον εξοπλισμό να βρίσκονται σε καλή λειτουργία, και δεν έχω επιπλέον απαιτήσεις».

Ακολουθεί μια σειρά υπενθυμίσεων για τον Ναυλωτή:

- ✓ Το σκάφος πρέπει να ανεφοδιαστεί στη βάση μας μετά το τέλος του ταξιδιού.
- ✓ Η υπηρεσία καθαρισμού, στην οποία περιλαμβάνεται η συμπλήρωση νερού και η αναγόμωση μιας φιάλης αερίου, στοιχίζει € 60, για σκάφη δυναμικότητας μέχρι τριών καμπίνων και € 80 για σκάφη άνω των τριών καμπίνων.
- ✓ Για ευκολότερο έλεγχο κατά την παράδοση του σκάφους, παρακαλείται ο Ναυλωτής να συντάξει λίστα με τις ζημιές ή και τα απολεσθέντα αντικείμενα.
- ✓ Παράκληση για σχόλια και προτάσεις για τη βελτίωση της λειτουργίας του σκάφους.
- ✓ Για προτάσεις καταφυγίων, περιοχών για επίσκεψη και προμηθευτών τροφοδοσίας, συμβουλευέστε τον αντιπρόσωπο της βάσης.
- ✓ Είναι απαραίτητο να ενημερώνετε το γραφείο της βάσης για τη θέση του σκάφους μια φορά την εβδομάδα.

Σε περίπτωση σοβαρού προβλήματος, ζημιάς ή ατυχήματος επικοινωνήστε με τον αντιπρόσωπο της βάσης, διαφορετικά ο εκναυλωτής διατηρεί το δικαίωμα να μην αποδεχθεί τα παραπάνω.

### 3.3.8 Παροχές και Υπηρεσίες στους Ναυλωτές

Μια σειρά από παρεχόμενες υπηρεσίες συνοδεύουν τη ναύλωση σκαφών αναψυχής και χωρίζονται στις παρακάτω κατηγορίες:

1. **Αεροπορικά ή Ακτοπλοϊκά εισιτήρια:** Μπορούν να κρατηθούν εάν είναι απαραίτητα για την μετάβαση προς και από το σημείο επιβίβασης στο σκάφος.
2. **Ξενοδοχειακό Κατάλυμα:** Είναι δυνατή η διαμονή του ναυλωτή, πριν ή μετά τη ναύλωση του σκάφους σε ξενοδοχείο στην Αθήνα ή σε οποιοδήποτε άλλο Ελληνικό νησί .Εάν επιθυμεί ο πελάτης μπορεί να παρατείνει τη διαμονή του στο νησί της προτίμησής του για ορισμένες ημέρες.
3. **Μεταφορές:** Μεταφορά του ναυλωτή μπορεί να ρυθμιστεί από τον εκναυλωτή, για παράδειγμα με mini-bus, με ιδιωτική λιμουζίνα ή με ταξί από και προς την Μαρίνα από και προς το αεροδρόμιο ή το ξενοδοχείο που θα διανυκτερεύσει.
4. **Ενοικίαση Αυτοκινήτου:** Πραγματοποιείται όπου επιθυμεί ο πελάτης, (στο αεροδρόμιο ή στο ξενοδοχείο) χωρίς χρέωση.
5. **Τροφοδοσία:** Οι ναυλωτές μπορούν να αναλάβουν την αρχική τροφοδοσία είτε μόνοι τους είτε με την βοήθεια της εταιρίας εκμίσθωσης. Οι εταιρίες παρέχουν καταλόγους με είδη τροφοδοσίας, στους οποίους μπορούν να συμπληρωθούν τα είδη που επιθυμεί ο πελάτης και να ενημερωθεί η εταιρία με ταχυδρομείο ή με e-mail ή με άλλο τρόπο ,πριν την άφιξη των πελατών στην Ελλάδα ώστε η προμήθειά τους να γίνει έγκαιρα πριν την επιβίβαση στο σκάφος. Στα περισσότερα νησιά η τροφοδοσία είναι δυνατή από καταστήματα mini-markets ή παντοπωλεία πλησίον των μαρίνων και των λιμανιών. Η πληρωμή τους μπορεί να γίνει με την ανάληψη της διακυβέρνησης του σκάφους.
6. **Αγορά ή ενοικίαση Κινητού Τηλεφώνου:** Το σύστημα GSM network λειτουργεί στην Ελλάδα. Υπάρχουν συγκεκριμένες μικρές περιοχές στην ανοιχτή θάλασσα που δεν υπάρχει κάλυψη επικοινωνίας. Κινητά τηλέφωνα από τις Η.Π.Α δεν χρησιμοποιούνται στις Ελληνικές θάλασσες. Η ενοικίαση κινητού ή δορυφορικού τηλεφώνου είναι δυνατή από τις εταιρίες εκμίσθωσης σκαφών ώστε να είναι εφικτή η επικοινωνία με τον ναυλωτή οποιαδήποτε στιγμή. Τηλεφωνική υποστήριξη 24 Ωρών είναι διαθέσιμη σε όλους τους ναυλωτές πριν την αποβίβαση τους στο σκάφος.

7. **Περιήγηση στα Αξιοθέατα:** Μπορούν να προγραμματιστούν περιηγήσεις μιας, δύο, τριών ή και περισσότερων ημερών για την ολοκλήρωση των διακοπών που επιθυμεί ο πελάτης στην Ελλάδα.

### 3.4 Προβλήματα και Προοπτικές του κλάδου

Στον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού δραστηριοποιούνται περί τις 85 εταιρείες εκμεταλλεύσεως σκαφών από τις οποίες μόνο οι 35 περίπου ασχολούνται αμιγώς με την εκμετάλλευση και ναύλωση σκαφών κάτω των 15 μέτρων και χωρίς μόνιμο πλήρωμα, όπως η «ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Α.Ν.Ε.». Μεταξύ αυτών, η Εταιρεία και η «ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΚΟΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ & ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ Α.Ε.» διεκδικούν συνολικά το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς. Άλλωστε, είναι οι μοναδικές εταιρείες του κλάδου που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

Η Vernicos Yachts ιδρύθηκε το 1975. Το 1999 υπήρξε σημαντική χρονιά για την εταιρεία που την καθιέρωσε ακόμα περισσότερο στον κλάδο. Ο τομέας ναυλώσεων αναπτύχθηκε σημαντικά, οριοθετήθηκε η μαρίνα του Πόρτο-Ράφτη και προχώρησαν τα έργα στη μαρίνα της Σκιάθου. Επίσης στη διάρκεια του 1999, η εταιρεία αξιοποιώντας το επιχειρηματικό περιβάλλον που είχε δημιουργηθεί, εξήγγειλε αύξηση κεφαλαίου 5,35 δισ. δρχ. ποσό πρωτόγνωρο για τον κλάδο.

Οι τομείς δραστηριότητας της είναι οι εξής: χρηματοδότηση, πλοιοκτησία, ναυλώσεις, πωλήσεις και διαχείριση σκαφών, διαχείριση μαρινών (Μαρίνες Πόρτο-Ράφτη, Σκιάθου, Σάμου, Χίου, Πύλου), κρουαζιέρες 49 ατόμων, ξενοδοχείο σε συνδυασμό με σκάφος (πυλωτική μονάδα στο Βαθύ της Σίφνου). Ενδεικτικά, γίνεται αναφορά και στις ακόλουθες εταιρείες που αν και δραστηριοποιούνται στον τομέα των μαρινών, δεν είναι ο κύριος κλάδος απασχόλησής τους.

Η ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝ Α.Ε., ιδρύθηκε το 1969 στο Λαύριο. Η αρχική της ονομασία ήταν OLYMPIC YACHTS, και αποτέλεσε το Ελληνικό πρότυπο μονάδας ιστιοπλοϊκών και όχι μόνον σκαφών, από ενισχυμένο πλαστικό. Στα μέσα της δεκαετίας του 70' το ναυπηγείο έφτασε στο απόγειο της ανάπτυξης του. Το 1983 η ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝ, αγοράζεται από την ΠΥΡΚΑΛ και εκτείνει

τις δραστηριότητες της στις κατασκευές και άλλου τύπου σκαφών όπως Περιπολικά Αντιλαθρεμπορικά, Αλιευτικά, Σκάφη Εργασίας κλπ. για τις Κρατικές Υπηρεσίες και τις Ένοπλες Δυνάμεις. Μετά από μία σειρά ανεπιτυχών αλλαγών στο ιδιοκτησιακό καθεστώς της εταιρείας, το κύριο πακέτο των μετοχών περιέχεται σε γνωστούς επιτυχημένους επιχειρηματίες ενώ τη μετοχική σύνθεση κλείνουν ο Δήμος Λαυρεωτικής και το Σωματείο εργαζομένων. Η ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝ έχει αναλάβει τη διαχείριση της μαρίνας στο Ελληνικό και διαθέτει ιδιόκτητες εγκαταστάσεις για τη διαχείριση σκαφών, κατασκευή και επισκευή σκαφών. Η εταιρεία κατασκευάζει πολυεστερικά σκάφη όπως μηχανοκίνητα, ιστιοπλοϊκά, σωσίβιες λέμβους, αλιευτικά, περιπολικά, σκάφη εργασίας.

Η εταιρεία "ΜΑΡΙΝΑ ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ ΑΕ" ιδρύθηκε τον Δεκέμβριο του 2001 και έχει μισθώσει την μαρίνα που ανήκει στη θυγατρική του Ομίλου της Τεχνικής Ολυμπιακής, ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ ΑΕ. Στα άμεσα επενδυτικά σχέδια της εταιρείας περιλαμβάνονται τα έργα εκσυγχρονισμού της μαρίνας, συνολικού κόστους 5.473.638 ευρώ με ποσοστό επιχορήγησης 35% (Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, Ν. 2601/98).

### **3.4.1 Οικονομικά στοιχεία επιχειρήσεων του κλάδου**

Αύξηση 256% σημείωσε ο κύκλος εργασιών της Βερνίκος Κότερα. Με ανοδικούς ρυθμούς κινήθηκαν τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρείας Βερνίκος Κότερα Ναυτιλιακή το πρώτο εξάμηνο του 2001. Συγκεκριμένα, στον ενοποιημένο ισολογισμό, ο κύκλος εργασιών παρουσίασε αύξηση 256% και διαμορφώθηκε σε 2,7% δισ. δρχ. έναντι 762 εκατ. δρχ. το αντίστοιχο εξάμηνο του 2000. Παράλληλα, τα καθαρά αποτελέσματα μετά από φόρους διαμορφώθηκαν σε 554 εκατ. δρχ. έναντι 330 εκατ. δρχ. το αντίστοιχο εξάμηνο του 2000, παρουσιάζοντας αύξηση 68% <sup>10</sup>.

Στον Ισολογισμό της εταιρείας, τα έσοδα από ναυλώσεις διαμορφώθηκαν σε 432 εκατ. δρχ. έναντι 294 εκατ. δρχ. την αντίστοιχη περίοδο 2000, παρουσιάζοντας αύξηση 47%. Τα κέρδη διαμορφώθηκαν σε 421 εκατ. δρχ. έναντι 400 εκατ. δρχ. το αντίστοιχο διάστημα του προηγούμενου έτους,

---

<sup>10</sup> TravelDailyNews/Yachting/Βερνίκος, Θάνος Ξυδόπουλος, 31/8/2001

παρουσιάζοντας

αύξηση

5%.

**Δραστηριότητες:**

Στο μεταξύ, πρέπει να σημειώσουμε ότι η Βερνίκος Κότερα Ναυτιλιακή Α.Ε., με διακριτικό τίτλο Vernicos Yachts, μετατράπηκε σε Βερνίκος Κότερα Ναυτιλιακή και Συμμετοχών Α.Ε., με διακριτικό τίτλο Vernicos Yachts & Holdings, μία εταιρία συμμετοχών που περιλαμβάνει:

- ✓ Τον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού, που αποτελεί πάντα την πρώτη μας προτεραιότητα και σκοπεύουμε να συνεχίσουμε να είμαστε πρωτοπόροι. Η εμπορική επωνυμία Vernicos Yachts θα περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες και τις εταιρείες που έχουν σχέση με τα σκάφη, τις μαρίνες και τα ξενοδοχεία.
- ✓ Τον τομέα των επενδύσεων, με αιχμή την επενδυτική εταιρία Verinvest, που αποτελεί την πρώτη επώνυμη επενδυτική εταιρία που συστάθηκε από εισηγμένη εταιρία, που δεν ανήκει στον χρηματοοικονομικό κλάδο.
- ✓ Τον τομέα των μεταφορών, ο οποίος περιλαμβάνει δύο επί μέρους βασικούς τομείς, των αερομεταφορών, με τον διακριτικό τίτλο Ver-Avia και τον υπό διαμόρφωση τομέα των ποντοπόρων φορτηγών πλοίων, με τον διακριτικό τίτλο Ver-Marine.

Η Vernicos Yachts & Holdings, απόρροια ενός ισχυρού επενδυτικού προγράμματος και μίας σταθερά ανοδικής πορείας, που κέρδισε δικαιωματικά την εμπιστοσύνη του κοινού, έρχεται να θέσει μία νέα, δυναμική γραμμή πλεύσης, με όραμα αντάξιο του ονόματός της. Τέλος, η εν λόγω Ναυτιλιακή Εταιρία συμμετέχει σε ισχυρό Όμιλο, ο οποίος πλειοδότησε για τις Πλαζ:Α' Βούλας, Β' Βούλας και Βάρκιζας.

Αύξηση στα οικονομικά μεγέθη των επιχειρήσεων Κυριακούλη:

ΑΥΞΗΣΗ σε ποσοστό 10,39% εμφάνισαν για το πρώτο εξάμηνο του 2002 τα κέρδη προ φόρων της “Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε.” σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα πέρυσι. Ειδικότερα ανήλθαν στα 678.949,34 ευρώ από 615.065,75 ευρώ το πρώτο εξάμηνο του 2000.

Αύξηση σημείωσε επίσης, για το πρώτο εξάμηνο του 2002 σε ποσοστό 45,08%, έναντι του αντίστοιχου διαστήματος του 2001 και ο κύκλος εργασιών της εταιρείας φθάνοντας σε 2.217.362,14 από 1.528.422,54 ευρώ το

αντίστοιχο διάστημα πέρσι.  
Αντίστοιχα, αύξηση σε ποσοστό 75,75% παρουσίασαν τα κέρδη προ φόρων του Ομίλου Κυριακούλη το πρώτο εξάμηνο του έτους σε σχέση με την ίδια περίοδο του 2001, φθάνοντας σε 823.565,89 ευρώ από 468.588,83 ευρώ πέρυσι, ενώ και ο κύκλος εργασιών του Ομίλου σημείωσε αύξηση το πρώτο εξάμηνο του 2002 σε ποσοστό 76,32% εμφάνισε έναντι του πρώτου εξαμήνου της περσινής περιόδου, φθάνοντας σε 9.224.022,61 ευρώ από 5.231.389,68 ευρώ το 2001.<sup>11</sup>

Σύμφωνα με την οικονομική ανάλυση του Ομίλου, η σημαντική αύξηση στα οικονομικά μεγέθη της εταιρείας επετεύχθη στο πρώτο εξάμηνο του έτους, δηλαδή σε μία περίοδο που η τουριστική δραστηριότητα είναι περιορισμένη. Σύμφωνα με τα μέχρι τώρα στοιχεία η διοίκηση της "Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε." εκτιμά ότι και στο δεύτερο εξάμηνο θα εμφανίσει υψηλούς ρυθμούς αύξησης στα οικονομικά της αποτελέσματα. Τέλος με επιτυχία πραγματοποιήθηκε η παρουσίαση της ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. από στελέχη της εταιρείας. Ο αριθμός επενδυτών και εκπροσώπων χρηματιστηριακών εταιρειών που την παρακολούθησε ήταν πολύ μεγάλος, ενώ αντικείμενο της παρουσίασης ήταν οι δραστηριότητες, τα οικονομικά μεγέθη και οι προοπτικές της εταιρείας. Ιδιαίτερη αναφορά στα υπό εξέλιξη επενδυτικά σχέδια της εταιρείας έκανε ο ιδρυτής του Ομίλου κος Σταύρος Κυριακούλης. Αύξηση είχαν παρουσίασαν τα οικονομικά μεγέθη της "Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε." και γενικά του Ομίλου Κυριακούλη και το πρώτο εξάμηνο του 2001 σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2000. Συγκεκριμένα, τα κέρδη προ φόρων της εταιρείας εμφάνισαν αύξηση κατά 113,5% φθάνοντας σε 209,6 εκατ. δρχ. από 98,2 εκατ. δρχ. στο περυσινό εξάμηνο. Αύξηση σε ποσοστό 31% παρουσίασε και ο κύκλος εργασιών της εταιρείας φθάνοντας σε 520,8 εκατ. δρχ. από 397,4 εκατ. δρχ. το 2000. Αντίστοιχα, αύξηση σε ποσοστό 96,1% παρουσίασαν τα κέρδη προ φόρων του Ομίλου Κυριακούλη το πρώτο εξάμηνο του έτους σε σχέση με την ίδια περίοδο του 2000, φθάνοντας σε 159,7 εκατ. δρχ. από 81,4 εκατ. δρχ. πέρυσι. Αύξηση σε ποσοστό 46% εμφάνισε και ο κύκλος εργασιών του

---

<sup>11</sup> [traveling.gr/news/Αύξηση κερδών η «Κυριακούλης»](http://traveling.gr/news/Αύξηση κερδών η «Κυριακούλης»)

Ομίλου φθάνοντας σε 1,8 δισ. δρχ. από 1,2 δισ.δρχ., το 2000. <sup>12</sup>Αξίζει να επισημανθεί ότι η σημαντική αύξηση στα οικονομικά μεγέθη της εταιρίας επετεύχθη στο πρώτο εξάμηνο του έτους, δηλαδή σε μία περίοδο που η τουριστική δραστηριότητα είναι περιορισμένη. Σύμφωνα με τα μέχρι τώρα στοιχεία η διοίκηση της "Κυριακούλης Μεσογειακαί Κρουαζιέραι Ναυτιλιακή Α.Ε." εκτιμά ότι και στο δεύτερο εξάμηνο θα εμφανίσει υψηλούς ρυθμούς αύξησης στα οικονομικά της αποτελέσματα. Όπως δήλωσε ο Πρόεδρος της "Κυριακούλης Μεσογειακαί Κρουαζιέραι Ναυτιλιακή Α.Ε." κ. Θ. Κυριακούλης στόχος της εταιρίας είναι να συνεχίσει την επιθετική της επενδυτική πολιτική στον χώρο των μαρίνων, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, εδραιώνοντας περαιτέρω την θέση της στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού παγκοσμίως.

Οι επενδύσεις που πραγματοποιούνται στον κλάδο του yachting ακολουθούν ανοδική πορεία. Για το έτος 2002, η εταιρεία *Cosmos Yachting* σκοπεύει να εντάξει στον στόλο της 18 νέα σκάφη, έτους κατασκευής 2001, τα οποία θα προμηθευθούν από το γερμανικό ναυπηγείο *Bavaria Yachtbau GmbH* και είναι εξοπλισμένα με όλα τα μέσα διαβίωσης και πλοήγησης που απαιτεί η σύγχρονη ιστιοπλοΐα. Η *Cosmos Yachting GmbH*, με έδρα το Μόναχο της Γερμανίας, αποτελεί το μεγαλύτερο ναυλομεσιτικό γραφείο στη γερμανική αγορά με προορισμό την Ελλάδα και ένα από τα 3 μεγαλύτερα ναυλομεσιτικά γραφεία στη Γερμανία με άλλους προορισμούς και ιστιοπλοϊκές διακοπές όπως, Ιταλία, Κροατία, Γαλλία, Τουρκία, Ισπανία, Καραϊβική, Πολυνησία, νησιά του Ειρηνικού.

### **3.4.2 Προβλήματα της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης στην Ελλάδα**

Το yachting είναι μια μορφή θαλάσσιου τουρισμού που απευθύνεται όχι μονάχα σε έλληνες, αλλά κυρίως σε ξένους τουρίστες με υψηλό εισόδημα και είναι μια από τις πλέον συναλλαγατοφόρες πηγές. Αξίζει να σημειωθεί πως μόνο το ελληνικό yachting έφερε 11δισ. δρχ. συνάλλαγμα από τις 15.250 ναυλώσεις των 5.077 του στόλου του στο 1995.

Το 1996 κατά την άποψη των παραγόντων του κλάδου ήταν για το ελληνικό yachting χρονιά με προβλήματα, αφού τα ναυλοσύμφωνα ήταν πολύ λιγότερα συγκριτικά με το 1995, ενώ και το συνάλλαγμα που εισέρευσε στη

---

12 TravelDailyNews/Yachting/ Βίκυ Καρατζαβέλου 6/9/2001

χώρα ήταν μειωμένο σε σχέση με αυτό της προηγούμενης χρονιάς. Ακόμη αναφέρεται ενδεικτικά ότι η κίνηση το 1996 στο ελληνικό yachting ήταν μειωμένη κατά 20 έως 25% σε σχέση με το '95. Στα μεγαλύτερα επανδρωμένα σκάφη, όσο η αμερικάνικη αγορά που κυρίως κινεί την αγορά αυτή, δεν δραστηριοποιείται, η κίνηση παραμένει στα άσχημα επίπεδα των προηγούμενων ετών. Ο ανταγωνισμός στο χώρο, είτε αυτός είναι διεθνής, είτε εγχώριος, είναι έντονος και ιδιόμορφος γιατί το επαγγελματικό yachting είναι ευαίσθητο σε διεθνείς συγκυρίες-οικονομικές και πολιτικές. Από την άλλη πλευρά του Αιγαίου βρίσκεται ο κύριος ανταγωνιστής της χώρας μας, η Τουρκία, η οποία ξεκίνησε πολύ πιο χαμηλά από την Ελλάδα και αναπτύχθηκε θεαματικά κατά τη δεκαετία του '80. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο τουρκικός στόλος σε επαγγελματικά σκάφη φτάνει περίπου τα 4000, ενώ ο δικός μας έχει περίπου 5000 σκάφη.

Ένα επίσης σημαντικό πρόβλημα είναι η έλλειψη σωστής υποδομής και η έλλειψη οργανωμένων μαρινών. Η υπάρχουσα ζήτηση για υπηρεσίες ελλιμενισμού ξεπερνά τις 20.000 θέσεις, ενώ η προσφερόμενη βρίσκεται στα επίπεδα της δεκαετίας του 1970, δηλαδή σε περίπου 7.000 θέσεις. Στο γεγονός αυτό οφείλονται οι κωμικοτραγικές καταστάσεις που δημιουργούνται τα καλοκαίρια στις μαρίνες των νησιών με πολλαπλά δεσίματα στους ίδιους κάβους.

Σημαντικό πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ), είναι το πρόβλημα των ναυλώσεων με ξένη σημαία που είναι παράνομο. Η ελληνική σημαία στα ιδιωτικά σκάφη - με εξαίρεση ελάχιστες περιπτώσεις είναι ανύπαρκτη στα μεγάλα σκάφη. Οι λόγοι είναι οι αδικαιολόγητες επιβαρύνσεις και η αποτρεπτική πολιτική που δημιουργούν κλίμα φόβου στους ιδιοκτήτες. Η κατάσταση αυτή έχει σαν αποτέλεσμα τη νόθευση του εθνικού επαγγελματικού στόλου και την ενδυνάμωση των ξένων σημαιών.

Η επίλυση των παραπάνω προβλημάτων θα ενίσχυε τη δύναμη του κλάδου και φυσικά θα εξυπηρετούσε - άλλοτε έμμεσα άλλοτε άμεσα - και τους έλληνες τουρίστες οι οποίοι τα τελευταία χρόνια άρχισαν να ακολουθούν τις «χαρές της θάλασσας» με μεγαλύτερο ενδιαφέρον από παλαιότερα. Μέχρι σήμερα η ελληνική παράδοση στο θαλάσσιο τουρισμό, δεν συμβάδιζε, όχι μόνο με τις οικονομικές δυνατότητες των ελλήνων που ταξιδεύουν με

ιδιόκτητο ή ενοικιαζόμενο σκάφος, αλλά και με τις προτιμήσεις του. Οι επερχόμενες αλλαγές όμως γεννούν αισιοδοξία για το μέλλον.

### **3.4.3 Τα πλεονεκτήματα των ελληνικών επιχειρήσεων στη διαχείριση μαρίνων**

ΣΤΗ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΗ της διαχείρισης των μαρίνων οι ελληνικές επιχειρήσεις θαλάσσιου τουρισμού φαίνεται να έχουν σοβαρά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα έναντι των αλλοδαπών. Ενδεικτικά είναι τα όσα υποστηρίζει ο κ. Σταύρος Κυριακούλης, ιδιοκτήτης της φερώνυμης επιχείρησης: «Οι ελληνικές επιχειρήσεις κατέχουν υψηλές θέσεις στην παγκόσμια κατάταξη αυτών που δραστηριοποιούνται στον χώρο του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής, βάσει τον αριθμού σκαφών, του αριθμού των σταθμών εξυπηρέτησης σκαφών και πελατών, του μεριδίου αγοράς και της λειτουργικής κερδοφορίας τους». Στην πραγματικότητα οι ελληνικές επιχειρήσεις έχουν ήδη μεγάλη τεχνογνωσία στη διαχείριση μαρίνων η οποία συνεχώς διευρύνεται. Από τη μια πλευρά ο όμιλος Κυριακούλη με τα 320 σκάφη του και τους 20 σταθμούς εξυπηρέτησης τους ασχολείται με τη διαχείριση μαρίνων από το 1995 συμμετέχοντας στο μετοχικό κεφάλαιο των εταιρειών IKG Ελληνικές Μαρίνες Τουριστική Κατασκευαστική ΑΕ με ποσοστό 32,7%, Μαρίνα Λευκάδας ΑΕ με 25%, Μαρίνα Καλαμάτας ΑΕ με 60% και Κ&G Διαχείριση Μαρίνων Μεσογείου ΑΕ με 42,75%. Από την άλλη πλευρά ο όμιλος επιχειρήσεων του Γιώργου Βερνίκου-εκτός της μαρίνας Σκιάθου και των άλλων μαρίνων ετοιμάζεται με εντατικούς ρυθμούς για την έναρξη λειτουργίας της μαρίνας Σάμου που θα είναι σύντομα έτοιμη. Ο ίδιος όμιλος ανέλαβε προσφάτως ένα πολύ μεγάλο έργο από την ETA ΑΕ, που είναι η διαχείριση των οργανωμένων ακτών Α' Βούλας, Β' Βούλας και Βάρκιζας.

«Στα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των ελληνικών επιχειρήσεων» προσθέτει ο κ. Γιώργος Βερνίκος «είναι και το γεγονός ότι αυτές έχουν αφενός μια συνολική τουριστική αντίληψη και αφετέρου έχουν τη δυνατότητα να αντλήσουν σημαντικά κεφάλαια από το Χρηματιστήριο διότι και οι δύο εταιρείες έχουν εισάγει τις μετοχές τους στην Παράλληλη Αγορά».

Αξίζει πάντως να σημειωθεί ότι για τις επιχειρήσεις οι μαρίνες αποτελούν τον βασικότερο παράγοντα ο οποίος επηρεάζει το μέγεθος εσόδων-εξόδων τους. Συγκεκριμένα, η ύπαρξη σωστά οργανωμένων μαρίνων σε συνδυασμό με την ύπαρξη σύγχρονων και σωστά εξοπλισμένων σκαφών αποτελεί την εγγύηση για την ικανοποίηση του πελάτη. Αυτό αποτελεί και τον παράγοντα που κυρίως οδηγεί σε μεγέθυνση των εσόδων της επιχείρησης. Ταυτοχρόνως, οι μαρίνες μέσω της τιμολογιακής πολιτικής που εφαρμόζουν καθορίζουν και την εξέλιξη του λειτουργικού κόστους των επιχειρήσεων. Υπολογίζεται ότι κατά μέσο όρο τα έξοδα ελλιμενισμού ενός σκάφους αναψυχής αποτελούν το 25%-30% των συνολικών ετήσιων εξόδων του. Οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής είναι πλοιοκτήτριες εταιρείες άρα και η συμμετοχή των εξόδων που πληρώνουν για τον ελλιμενισμό των σκαφών τους στο σύνολο των ετήσιων λειτουργικών τους εξόδων είναι ιδιαίτερα υψηλή. Κατά συνέπεια μια ορθολογική τιμολογιακή πολιτική από πλευράς μαρίνας αποτελεί εκ των πραγμάτων παράγοντα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών επιχειρήσεων εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής.

#### **3.4.4 Προτάσεις για τα προβλήματα του ελληνικού yachting**

Ο θαλάσσιος Τουρισμός είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την Ελλάδα. Το yachting ως μορφή του θαλάσσιου τουρισμού αντιμετωπίζει αρκετά προβλήματα (όπως αναλύθηκαν σε προηγούμενη ενότητα). Οι προτάσεις που μπορούν να βοηθήσουν στην επίλυση των προβλημάτων του ελληνικού yachting, σύμφωνα με την άποψη του καθηγητή Τουρισμού του πανεπιστημίου Westminster Dr. Δ. Μπούχαλη, είναι:

- ✓ Η καταπολέμηση παράνομων ναυλώσεων (πρόκειται για ναυλώσεις σκαφών με ξένη σημαία). Αυστηρός έλεγχος της ελληνικότητας των σκαφών.
- ✓ Η διαφήμιση και η προβολή του ελληνικού yachting να γίνεται από την Πολιτεία.
- ✓ Η κοινή διαφήμιση των εταιριών, που είναι ανύπαρκτη σήμερα γιατί η κάθε εταιρία προτιμούσε μέχρι σήμερα να επιλέγει το δικό της τρόπο προβολής.
- ✓ Πιο ελεύθερη διακίνηση του συναλλάγματος κατά τη δραχμοποίηση.

- ✓ Κρίνεται απαραίτητο να εκσυγχρονιστούν οι μαρίνες που υπάρχουν, καθώς και να επιταχυνθούν οι ρυθμοί των έργων για τη δημιουργία νέων, για την ολοκλήρωση του συμπλέγματος των μαρίνων της χώρας.
- ✓ Εφαρμογή του θεσμού του Leasing στο χώρο.
- ✓ Εκπαίδευση των ελληνικών πληρωμάτων σε ξένα σκάφη αναψυχής, για να μπορέσουν να μάθουν τον τρόπο που λειτουργούν αυτά και να τον εφαρμόσουν στην Ελλάδα. Τότε ίσως θα μπορούμε να μιλήσουμε για υψηλή ποιότητα υπηρεσιών που σε συνδυασμό με την έμφυτη φιλοξενία των ελλήνων θα φέρει την επιτυχία.<sup>13</sup>

Συμπερασματικά, μπορεί να αναφερθεί ότι το yachting αξίζει της προσοχής και της μέριμνας του Κράτους, γιατί αποδεικνύεται κάθε χρόνο συναλλαγατοφόρο πηγή και πόλος προβολής της χώρας μας που είναι ιδανική για yachting. Πέρα όμως από το γενικό όφελος, προσφέρει τη μαγεία της θαλάσσιας περιπέτειας πάνω σε σκάφος αναψυχής.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗΣ ΣΤΟ ΙΟΝΙΟ<sup>14</sup>

<b>I. ΙΟΝΙΟ</b>
<b>Προτεινόμενη περιοδεία διάρκειας μιας (1) εβδομάδας (Αναχώρηση από Κέρκυρα και άφιξη(παράδοση σκάφους) στην Κέρκυρα</b>
<b>Σάββατο: Μαρίνα Γουβιών, Ανάληψη σκάφους -Check-in 5:00μ.μ.</b>
<b>Κυριακή: Γάιος (Παξοί)</b>
<b>Δευτέρα : Γάιος (Παξοί)</b>
<b>Τρίτη: Βαθύ (Μεγανήσι-Λευκάδας)</b>
<b>Τετάρτη: Λευκάδα</b>
<b>Πέμπτη: Μούρτος</b>
<b>Παρασκευή: Μαρίνα Γουβιών - Κέρκυρα</b>
<b>Σάββατο: Παράδοση σκάφους-Check-out 9:00 π.μ.</b>

<sup>13</sup> Στο αφιέρωμα για την Τουριστική Εκπαίδευση ο Dr.Δ.Μπούχαλης, καθηγητής Τουρισμού στο πανεπιστήμιο Westminster, επισημαίνει ότι «δεν υπάρχουν σπουδές με έμφαση στη στρατηγική, ούτε σχολές που να διδάσκουν σχεδιασμό και προγραμματισμό». Σημαντικό μειονέκτημα της εκπαίδευσης στην Ελλάδα, υπογράμμισε, είναι «ότι βλέπει μόνο την Ελληνική αγορά και δεν λαμβάνει υπόψη της τι γίνεται στο εξωτερικό» (ΕΠΙΛΟΓΗ 10/1998, σελ.76,77)

<sup>14</sup> [GreeceAD.com/sail areas](http://GreeceAD.com/sail_areas)

<b>Προτεινόμενη περιοδεία διάρκειας δύο (2) εβδομάδων (Αναχώρηση από Κέρκυρα και άφιξη(παράδοση σκάφους) στην Κέρκυρα</b>
<b>Σάββατο: Μαρίνα Γουβιά, Ανάληψη σκάφους-Check-in 5:00μ.μ.</b>
<b>Κυριακή: Γάιος (Παξοί)</b>
<b>Δευτέρα: Λευκάδα</b>
<b>Τρίτη:Νυδρί (Λευκάδα)</b>
<b>Τετάρτη: Σύβοτα (Λευκάδα)</b>
<b>Πέμπτη: Βαθύ (Ιθάκη)</b>
<b>Παρασκευή: Κιόνι (Ιθάκη)</b>
<b>Σάββατο: Αγία Ευθυμία (Κεφαλονιά)</b>
<b>Κυριακή: Φισκάρδο (Κεφαλονιά)</b>
<b>Δευτέρα : Βασιλική (Λευκάδα)</b>
<b>Τρίτη: Βαθύ (Μεγανήσι-Λευκάδας)</b>
<b>Τετάρτη: Πρέβεζα</b>
<b>Πέμπτη: Πάργα</b>
<b>Παρασκευή: Μαρίνα Γουβιών-Κέρκυρα</b>
<b>Σάββατο: Παράδοση σκάφους-Check-out 9:00 π.μ.</b>

Σήμερα στην περιοχή του Ιονίου λειτουργεί μόνο μια πλήρως οργανωμένη μαρίνα, στα Γουβιά της Κέρκυρας, δυναμικότητας 870 θέσεων. Η εξέλιξη της κίνησης σκαφών στην μαρίνα Γουβιών είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντική ,παρά τα γεγονότα στην Αλβανία και στο Κόσοβο τα οποία επηρέασαν αρνητικά την θαλάσσια τουριστική κίνηση στο Ιόνιο. Στην περιοχή της Πρέβεζας λειτουργεί υποτυπώδης χερσαίος χώρος διαχείμασης σκαφών δυναμικότητας 100 σκαφών περίπου. Στην ίδια περιοχή λειτουργούν 3 ναυπηγοεπισκευαστικά κέντρα τα οποία προσφέρουν και περιορισμένες δυνατότητες διαχείμασης σκαφών, ενώ τέλος ,σε κοντινή απόσταση από την μαρίνα λειτουργεί ιδιωτικό καρνάγιο δυναμικότητας 50 σκαφών περίπου.

#### **4.1 Η Περιοχή της Έρευνας:Λευκάδα-Γενικά στοιχεία.**

Η Λευκάδα βρίσκεται στο κέντρο των Επτανήσων κατά μήκος των δυτικών ακτών της ηπειρωτικής Ελλάδας. Η απόσταση του νησιού από την ηπειρωτική γη της Ακαρνανίας είναι 78 μέτρα. Ουσιαστικά την χωρίζει ο διάυλος της Λευκάδας που έχει πλάτος 25 μέτρα και συνδέεται με πλωτή γέφυρα.

Με έκταση 302,5 τ.χλμ είναι το τέταρτο σε μέγεθος νησί των Επτανήσων και διοικητικά αποτελεί μαζί με ακόμη εννέα γειτονικά μικρά νησιά

,τον μικρότερο σε έκταση και πληθυσμό νομό της Ελλάδας. Πρωτεύουσα του νομού είναι η ομώνυμη πόλη της Λευκάδας.

Ο νομός της Λευκάδας έχει πληθυσμό 23000 κατοίκους , ενώ η πόλη της Λευκάδας συγκεντρώνει περί τους 8000 κατοίκους.Το νησί είναι ορεινό και θεωρείται αρκετά φτωχό καθώς δεν διαθέτει τις μεγάλες πεδιάδες της Κεφαλλονιάς και της Κέρκυρας. Η μόνη συστηματική καλλιέργεια στο νησί είναι αυτή της ελιάς. Άλλες ασχολίες είναι η ιχθυοκαλλιέργεια, η αλιεία, η μικρή βιοτεχνία, η οικοτεχνία και φυσικά ο τουρισμός, ο οποίος παρά τις φυσικές ομορφιές του νησιού και τις μεγάλες αμμουδερές παραλίες δεν έχει ακόμη αναπτυχθεί στα επίπεδα των γειτονικών νησιών.

Ο καιρός στο νησί παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά του μεσογειακού κλίματος Έχει μεγάλη ηλιοφάνεια και μικρή νέφωση. Ο χειμώνας είναι ήπιος,η θερμοκρασία του αέρα μεγάλη , η βροχόπτωση αυξημένη και ο παγετός και το χιόνι σπάνια. Το καλοκαίρι είναι ζεστό και οι άνεμοι το κάνουν ξηρό και δροσερό.

Η σύνδεση με τις λοιπές περιοχές της Ελλάδας γίνεται οδικώς. Με την ολοκλήρωση των έργων υποδομής που εκτελούνται στην δυτική Ελλάδα (ζεύξη Ρίου –Αντιρρίου, Εγνατία οδός) καθώς και με την λειτουργία του έργου ζεύξης Ακτίου βελτιώνεται σημαντικά η πρόσβαση στο νησί , μειώνοντας τον χρόνο του ταξιδιού από τις διάφορες περιοχές της Ελλάδας.Το νησί δεν διαθέτει αεροδρόμιο, αλλά εξυπηρετείται από το αεροδρόμιο του Ακτίου στο οποίο προσγειώνονται τακτικές πτήσεις εσωτερικού (Ολυμπιακή Αεροπλοΐα) και πτήσεις charter από το εξωτερικό, κυρίως την θερινή περίοδο.

#### **4.1.1 Η Τουριστική Κίνηση**

Το 1998 διανυκτέρευσαν στην Λευκάδα 212.368 τουρίστες από τους οποίους το 51% ήταν αλλοδαποί και το 49% ημεδαποί. Ο αριθμός των διανυκτερεύσεων αν και έχει παρουσιάσει σημαντικές διακυμάνσεις, έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία έτη. Παρά ταύτα, παραμένει χαμηλός αποτελώντας μόλις το 3,5% περίπου του συνόλου των διανυκτερεύσεων στην περιοχή των Ιονίων νήσων και των ακτών της ηπειρωτικής Ελλάδας πλησίον

της Λευκάδας. Αντίστοιχα μικρό είναι το ποσοστό των διανυκτερεύσεων στη γειτονική περιοχή της Πρέβεζας.

Σημαντική αύξηση έχει παρατηρηθεί και στον συνολικό αριθμό των διαθέσιμων κλινών στην Λευκάδα οι οποίες αυξήθηκαν κατά 27% από το 1996 τις 2.950 κλίνες. Η ξενοδοχειακή υποδομή στηρίζεται κυρίως σε Γ' κατηγορίας καταλύματα τα οποία αποτελούν το 55% των συνολικών κλινών. Σημειώνεται ότι το 1998 η Λευκάδα απέκτησε το πρώτο ξενοδοχείο Α' κατηγορίας δυναμικότητας 40 κλινών.

Η μέση ετήσια πληρότητα, 58% περίπου παραμένει σε χαμηλά επίπεδα συγκρινόμενη με τον μέσο όρο πληρότητας των νησιών του Ιονίου. Οι μήνες Ιούλιος-Αύγουστος χαρακτηρίζονται ως οι μήνες αιχμής αφού συγκεντρώνουν άνω του 60% της ημεδαπής κίνησης. Όσον αφορά την κίνηση αλλοδαπών, το 78%-80% αυτής συγκεντρώνεται τους μήνες Ιούνιο-Σεπτέμβριο. (Ο Πίνακας 4.1) παρουσιάζει την διαχρονική εξέλιξη των βασικών μεγεθών τουριστικής κίνησης.

Πίνακας 4.1 Εξέλιξη Βασικών Μεγεθών Τουριστικής Κίνησης Λευκάδας (1990-98)									
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Διανυκτερεύσεις									
<b>Λευκάδα:</b>	<b>109.351</b>	<b>105.191</b>	<b>142.461</b>	<b>124.344</b>	<b>156.557</b>	<b>268.436</b>	<b>129.175</b>	<b>223.163</b>	<b>212.368</b>
αλλοδαπών	52.372	58.254	87.834	64.832	84.569	191.038	49.225	116.767	109.163
ημεδαπών	56.979	46.937	54.627	59.512	71.988	77.398	79.950	106.396	103.205
<b>Πρέβεζα</b>	<b>215.111</b>	<b>183.705</b>	<b>208.793</b>	<b>210.245</b>	<b>238.851</b>	<b>226.501</b>	<b>213.431</b>	<b>245.431</b>	<b>273.723</b>
<b>Σύνολο Περιοχής</b>	<b>4.311.282</b>	<b>4.261.080</b>	<b>4.732.060</b>	<b>4.447.603</b>	<b>4.834.450</b>	<b>4.936.889</b>	<b>4.159.420</b>	<b>4.804.555</b>	<b>6.191.397</b>
Μέση Ετήσια Πληρότητα Κλινών									
<b>Λευκάδας</b>	<b>53,8%</b>	<b>53,7%</b>	<b>60,1%</b>	<b>52,3%</b>	<b>52,2%</b>	<b>58,4%</b>	<b>47,1%</b>	<b>61,6%</b>	<b>58,2%</b>
<b>Σύνολο Περιοχής</b>	<b>66,0%</b>	<b>64,8%</b>	<b>65,9%</b>	<b>63,0%</b>	<b>66,4%</b>	<b>66,8%</b>	<b>58,5%</b>	<b>63,8%</b>	<b>72,9%</b>
Διαθέσιμες κλίνες									
<b>Λευκάδας:</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>2.315</b>	<b>2.833</b>	<b>2.942</b>
<b>Α' κατηγορίας</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>			<b>39</b>
<b>Β' και Γ' κατηγορίας</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>2.052</b>	<b>2.638</b>	<b>2.708</b>
<b>Δ' και Ε' κατηγορίας</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>μ.δ.</b>	<b>195</b>	<b>195</b>	<b>195</b>

Πηγή: ΕΣΥΕ

μ.δ.=μη διαθέσιμα στοιχεία

Σύνολο Περιοχής:Ιόνια νησιά και Πρέβεζα

Η πληρότητα έχει υπολογιστεί επί των λειτουργήσαντων κλινών

#### 4.1.2 Θαλάσσιος Τουρισμός

Παρά την χαμηλή κίνηση που παρουσιάζει το νησί σε διανυκτερεύσεις τουριστών, αντίθετα χαρακτηρίζεται από σημαντικό μέγεθος θαλάσσια τουριστική κίνηση. Ο αριθμός των επιβατών που προσέγγισαν το 1998 το λιμάνι της Λευκάδας και του Νυδριού με θαλαμηγό σκάφος ανήρθε σε 11.800. Ο αντίστοιχος αριθμός προσεγγίσεων σκαφών κυμαίνεται περί τις 3.000 (τα στατιστικά στοιχεία των ετών 1997-98 παρουσιάζουν κάποιες ατέλειες). Η θαλάσσια κίνηση της Λευκάδας είναι η υψηλότερη της περιοχής, με εξαίρεση την Κέρκυρα. Η θαλάσσια κίνηση συγκεντρώνεται στην ανατολική πλευρά του νησιού, η οποία και προστατεύεται πολύ καλά από τα καιρικά φαινόμενα και αποτελεί την βασική θαλάσσια διαδρομή από το βόρειο προς το νότιο Ιόνιο. (Ο Πίνακας 4.2) παρουσιάζει τα βασικά μεγέθη της θαλάσσιας κίνησης στην περιοχή.

Σημαντικός είναι και ο αριθμός των μισθώσεων θαλαμηγών σκαφών, όπου από το λιμάνι της Λευκάδας και του Νυδριού μισθώθηκαν το 1998, 3.437 σκάφη, αριθμός αυξημένος κατά 54% από το 1995. Τα μισθωμένα σκάφη από την Λευκάδα αποτελούν το 48% του αριθμού των σκαφών που μισθώθηκαν από τη θάλασσα του Ιονίου.

Ο (Πίνακας 4.3) παρουσιάζει τις μισθώσεις σκαφών στην περιοχή. Υπενθυμίζεται ότι λόγω της δυσκολίας καταγραφής όλων των σκαφών που ελλιμενίζονται, τα πραγματικά μεγέθη της θαλάσσιας κίνησης είναι πολύ μεγαλύτερα από αυτά που εμφανίζονται στα στατιστικά στοιχεία.

Πίνακας 4.2 Εξέλιξη Μεγεθών Θαλάσσιου Τουρισμού Περιοχής Λευκάδας (1990-98)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Προσεγγίσεις									
Λευκάδα/Νυδρί	μ.δ.	2.669	2.689	3.022	3.013	μ.δ.	3.283	1.766	1.882
Αργοστόλι	1.228	1.171	1.067	1.099	μ.δ.	1.003	μ.δ.	μ.δ.	μ.δ.
Αγ.Ευφημία	705	208	478	522	512	401	532	554	524
Ιθάκη	410	437	384	999	1.024	1.119	1.036	744	739
Ζάκυνθος	497	557	513	523	μ.δ.	484	μ.δ.	μ.δ.	μ.δ.
Αστακός	231	250	444	351	345	440	360	385	416
Αριθμός Επιβαίνοντων									
Λευκάδα / Νυδρί	μ.δ.	10.126	10.677	12.347	11.274	μ.δ.	11.453	10.354	11.828
Αργοστόλι	5.410	5.498	4.631	4.947	μ.δ.	4.435	μ.δ.	μ.δ.	μ.δ.
Αγ.Ευφημία	3.004	942	2.004	2.335	2.325	1.904	2.340	2.090	2.025
Ιθάκη	2.865	2.966	2.067	6.088	6.085	6.712	6.930	7.108	7.375
Ζάκυνθος	2.415	9.257	2.389	2.451	μ.δ.	2.194	μ.δ.	μ.δ.	μ.δ.
Αστακός	1.044	1.060	2.098	1.241	1.255	1.344	1.314	1.270	1.326
Αριθμός Ημερών Παραμονής									
Λευκάδα/Νυδρί	μ.δ.	4.553	3.972	μ.δ.	5.105	μ.δ.	3.342	3.446	3.623
Αργοστόλι	2.169	2.763	2.220	μ.δ.	μ.δ.	2.742	μ.δ.	μ.δ.	μ.δ.
Αγ.Ευφημία	856	346	594	μ.δ.	739	760	503	567	550
Ιθάκη	993	1.038	895	μ.δ.	2.624	2.390	2.569	2.666	2.662
Ζάκυνθος	1.189	17.276	5.998	μ.δ.	μ.δ.	31.051	μ.δ.	μ.δ.	μ.δ.
Αστακός	426	487	902	μ.δ.	629	875	1.162	1.262	1.373

Πηγή : ΕΣΥΕ / μ.δ = μη διαθέσιμα

**Πίνακας 4.3 Εξέλιξη Μεγεθών Θαλάσσιου Τουρισμού Περιοχής Λευκάδας (1990-98)**

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
<b>Λευκάδα:</b>									
<b>Μισθωμένα σκάφη</b>	221	411	399	409	570	573	2.039	2.225	2.241
<b>Αριθμός μισθώσεων</b>	640	457	426	463	609	608	2.198	2.304	2.489
<b>Νυδρί:</b>									
<b>Μισθωμένα σκάφη</b>	1.157	1.521	1.349	2.103	1.649	1.653	977	1.167	1.196
<b>Αριθμός μισθώσεων</b>	1.685	1.665	1.968	2.187	1.690	1.695	1.033	1.203	1.319
<b>Κέρκυρα:</b>									
<b>Μισθωμένα σκάφη</b>	1.126	2.016	2.501	2.511	2.994	2.999	3.159	3.488	3.510
<b>Αριθμός μισθώσεων</b>	1.565	2.162	2.542	2.546	3.094	3.122	3.406	3.819	3.927
<b>Ζάκυνθος:</b>									
<b>Μισθωμένα σκάφη</b>	μ.δ.	16	18	20	26	35	μ.δ.	μ.δ.	μ.δ.
<b>Αριθμός μισθώσεων</b>	μ.δ.	18	20	20	30	43	μ.δ.	μ.δ.	μ.δ.
<b>Πρέβεζα:</b>									
<b>Μισθωμένα σκάφη</b>	100	112	183	227	439	451	189	211	217
<b>Αριθμός μισθώσεων</b>	136	130	193	228	452	468	206	240	227

Πηγή ΕΣΥΕ, ΕΟΤ  
μ.δ.=μη διαθέσιμα

#### 4.1.3 Ιστορική αναδρομή της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης στο νομό Λευκάδας.

Η Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση εμφανίζεται στην περιφέρεια των Ιονίων Νήσων και ειδικότερα στο νομό Λευκάδας τη δεκαετία του 70' (1976) Με πτήσεις CHARTER από το αεροδρόμιο του Ακτίου οι καταναλωτές-τουρίστες παραμένουν στο νησί και στην ευρύτερη περιοχή του Ιονίου για μια ημέρα έως και δυο εβδομάδες. Επιπλέον με βάση την Κέρκυρα ιστιοπλοϊκά σκάφη πραγματοποιούν ημερήσιες και εβδομαδιαίες περιηγήσεις στο νησί της Λευκάδας, στο Μεγανήσι (Αμπελάκι) και στην Ιθάκη.

Οι πρώτες τέσσερις ιστιοπλοϊκές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο νομό της Λευκάδας κατά τα έτη 1976-1978, προέρχονταν από την Αγγλία και την Ολλανδία. Επί το πλείστον λοιπόν οι πελάτες της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης ,που επέλεγαν να γνωρίσουν τις ομορφιές του Ιονίου με ένα ιστιοπλοϊκό σκάφος είχαν αγγλική και ολλανδική καταγωγή.

Πρίν την κατασκευή των πρώτων ενοικιαζόμενων δωματίων οι καταναλωτές-τουρίστες διαμένουν στα ιστιοπλοϊκά σκάφη. Με την ολοκλήρωση της κατασκευής των πρώτων ενοικιαζόμενων δωματίων (Σεπτέμβρης 1979), οι εταιρίες τα χρησιμοποιούν για την παραμονή των πελατών τους, οι οποίοι χωρίζονταν σε δύο κατηγορίες.<sup>15</sup>

A) Οι λεγόμενοι μαθητευόμενοι, οι οποίοι πραγματοποιούσαν περιηγήσεις με τα ιστιοπλοϊκά σκάφη και έμεναν στα ενοικιαζόμενα δωμάτια.

B) Οι πελάτες-τουρίστες, οι οποίοι νοίκιαζαν ιστιοπλοϊκά σκάφη για ημερήσιες και εβδομαδιαίες περιηγήσεις και διέμεναν σε αυτά.

Στη δεκαετία του 80' και συγκεκριμένα κατά τα έτη 1981-1982 ο αριθμός των ιστιοπλοϊκών σκαφών φτάνει τα 38, συνολικής χωρητικότητας 100 περίπου ατόμων. Στο χωριό Νυδρί πριν την κατασκευή του λιμανιού (1985),τα ιστιοπλοϊκά σκάφη παρέμεναν δεμένα στον κόλπο της Αγ. Κυριακής και με πλοία της παράκτιας τουριστικής ναυσιπλοΐας οι τουρίστες που διέμεναν στα ιστιοπλοϊκά σκάφη μεταφέρονταν στο χωριό για να

προμηθευτούν τόσο από την τοπική αγορά, όσο και από την πόλη της Λευκάδας διάφορα είδη διατροφής, ποτά, φάρμακα και τοπικά παραδοσιακά προϊόντα.

Από το έτος 1985 και μετά ο αριθμός των εταιριών αυξάνεται και κατά συνέπεια και η τουριστική κίνηση. Το ίδιο έτος λειτουργούν τα πρώτα τουριστικά γραφεία στο Νυδρί, τα οποία εκπροσωπούν εταιρίες. Αξίζει να αναφερθεί το όνομα του πρώτου εκπροσώπου του κ. Γαζή Δαμιανού.

Ακολουθώντας αυξητική τάση ο αριθμός των εταιριών από τη δεκαετία του 90' μέχρι και σήμερα ανέρχεται σε 18 για το νομό Λευκάδας.<sup>15</sup> Στην πόλη της Λευκάδας οι εταιρίες αυτές, επι το πλείστον αλλοδαπής καταγωγής (Ολλανδία, Γερμανία, Αγγλία, Σουηδία), έχουν γραφεία εξυπηρέτησης στη Μαρίνα Λευκάδας όπως για παράδειγμα οι Κυριακούλης Μεσογειακές, Vernikos Yachts κ.α. Επιπλέον υπάρχουν γραφεία ναυλώσεων ιστιοπλοϊκών σκαφών που συνεργάζονται με εταιρίες στη Λευκάδα, στη Νικιάνα, στο Νυδρί και στα Σύβοτα.

Η οικονομία του νησιού ενισχύεται σημαντικά από τον τουρισμό και ειδικότερα από τους πελάτες της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης, με την κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών. Δαπανώνται χρηματικά ποσά για είδη διατροφής και ποτά, για είδη ένδυσης και υπόδησης, για εφημερίδες, περιοδικά και βιβλία, ενώ καταναλώνονται υπηρεσίες ιατρικές, φαρμακευτικές κ.α. Παράλληλα σημαντικό κομμάτι των διακοπών αποτελεί και η διασκέδαση όπως ο κινηματογράφος, το θέατρο κ.α.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, η συντήρηση και η επιδιόρθωση των ιστιοπλοϊκών σκαφών που παραμένουν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους στο νησί γίνεται στη Μαρίνα Λευκάδας, η οποία βρίσκεται μέσα στην πόλη και σε ιδιωτικό καρνάγιο απέναντι από την Μαρίνα. Τα ιστιοπλοϊκά σκάφη που υπάρχουν στο Νυδρί μεταφέρονται για συντήρηση στα τρία ιδιωτικά καρνάγια του χωριού Βλυχού που απέχει 3 χιλιόμετρα από το Νυδρί.

---

<sup>15</sup> Κτενάς Γεράσιμος, ιδιοκτήτης του πλοίου «Οδύσσεια», επαγγελματίας στη Λευκάδα από το 1974 (Συνέντευξη, 20-11-2003)

<sup>16</sup> Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λευκάδας, Τμήμα Τουρισμού & Ανάπτυξης, 2003

## 4.2 Μεθοδολογία Έρευνας

Κρίθηκε απαραίτητη η διεξαγωγή εμπειρικής έρευνας με τη μέθοδο των ερωτηματολογίων και των συνεντεύξεων, στις εταιρίες του κλάδου της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης που δραστηριοποιούνται στο Νομό Λευκάδας. Λόγω του περιορισμένου αριθμού των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση διενεργήθηκε ουσιαστικά απογραφή, αφού το δείγμα της έρευνας περιλαμβάνει το σύνολο των εταιριών που πραγματοποιούν θαλάσσιες περιηγήσεις με ιστιοπλοϊκά σκάφη. Τα ερωτηματολόγια συμπληρώθηκαν από τους υπεύθυνους των εταιριών. Οι συνεντεύξεις για επιπλέον πληροφορίες παραχωρήθηκαν από άτομα που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης. Επίσης έγινε επεξεργασία στοιχείων από πηγές όπως το Λιμεναρχείο, ο ΕΟΤ, το ΥΕΝ και η ΕΣΥΕ.

Το ερωτηματολόγιο που δόθηκε προς συμπλήρωση περιείχε ερωτήσεις οι οποίες αφορούσαν:

- A) Τεχνικά στοιχεία, όπως ο αριθμός και ο τύπος σκαφών, το υλικό και ο τύπος κατασκευής των σκαφών, κλπ.
- B) Οικονομικά στοιχεία, όπως το κόστος κατασκευής ή αγοράς σκάφους, τα διάφορα κόστη λειτουργίας του, τιμή ναύλωσης, κλπ.
- Γ) Στατιστικά στοιχεία, όπως το σύνολο των μισθώσεων, η Νομική μορφή και η κατηγορία Λογιστικών Βιβλίων των επιχειρήσεων, αριθμό επιβατών, καθώς και τον καταμερισμό των δαπανών των πελατών ανά ομάδα καταναλωτικών αγαθών και υπηρεσιών.

## ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΠΟΥ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΕΣΤΕ ΣΥΝΟΛΙΚΑ		
Πόσα είναι Α) Ιδιότητα		
B) Άλλων ιδιοκτητών (ενοικιασμένα)		
Τύποι σκαφών (ανάλογα με το μέγεθος, ή κατασκευή)	Αριθμός	
1)		
2)		
3)		
Υλικό Κατασκευής		
Κόστος Αγοράς (Σημερινή τιμή)		
Κόστος Κατασκευής (Νεότευκτο)		
Χώρα – Τόπος Κατασκευής σκαφών		
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΤΗΣΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ		100%
Κόστος Ετήσιας Συντήρησης		%
Πού γίνεται η Συντήρηση(Καρνάγιο)		%
Κόστος Στάθμευσης (παραχείμασης)		%
Άλλο Κόστος		%
<b>ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ</b>		
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΕΤΗΣΙΩΝ ΕΣΟΔΩΝ</u>		100%
<u>Χρηματοοικονομικό Κόστος (Τοκοχρεωλύσια)</u>		%
<u>Κόστος Ετήσιας Συντήρησης</u>		%
Κόστος Καυσίμων		%
Λιμενικά Έξοδα		%
SCIPPER		%
ESCORT		%
Λειτουργικά έξοδα Γραφείου		%
Αμοιβές και έξοδα Προσωπικού		%
Αριθμός Απασχολούμενου Προσωπικού		
Αμοιβές και έξοδα Τρίτων (Δικηγόροι, Λογιστές)		%
Ασφαλιστές		%
Άλλα- Διάφορα Έξοδα (Ετήσια)		%

ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ Ανάλογα με το Σκάφος και τη διάρκεια της Ναύλωσης		Τιμή
1. Σκάφος _____ Πρόγραμμα _____		
2. Σκάφος _____ Πρόγραμμα _____		
3. Σκάφος _____ Πρόγραμμα _____		
Επιπλέον Προφερόμενες Υπηρεσίες από το Γραφείο		Τιμή
Τροφοδοσία		
SCIPPER		
ESCORT		
Άλλο		
Ταξιδιωτικοί Προορισμοί Γεωγραφικές Περιοχές		
Ετήσιος Χρόνος Απασχόλησης		
Σύνολο Ναυλώσεων (συμβολαίων) ετησίως		
Σύνολο Επιβατών που επιλέγουν διακοπές σε Σκάφος		
Σύνολο Ημερών-Ναυλώσεων / έτος (ΝαυλώσειςΧΗμέρες/Ναύλωση)		
Ετήσια Ακαθάριστα Έσοδα		
Νομική Μορφή Επιχ/σης		
Λογιστικά Βιβλία		
Στη διάρκεια από Θαλάσσιας Περιήγησης με το Ιστιοφόρο ή τη Θαλαμηγό ποια από τα Προϊόντα και Υπηρεσίες καταναλώνουν οι Επιβάτες και πόσα ξοδεύουν για κάθε ένα από αυτά		Ποσό ή Ποσοστό %
1. Είδη Διατροφής και ποτά		
2. Τσιγάρα, είδη καπνιστού		
3. Είδη ένδυσης –Υπόδησης		
4. Είδη χρυσοχοείου, μπιζού		
5. Βιβλία- Εφημερίδες – Χάρτες- Ψιλικά		
6. Κεραμικά, είδη λαϊκής τέχνης, άνθη, σουβενιρ		
7. Υπηρεσίες ΟΤΕ, Τραπεζικές, Ταξιδιωτικών γραφείων		
8. Υπηρεσίες ιατρικές-φαρμακείου, νομικές, ελεύθερων επαγγελματιών		
9. Μεταφορές (ταξί, λεωφορεία, ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα-μοτοσυκλέτες-ποδήλατα)		
10. Διασκέδαση (κινηματογράφος, βίντεο, μουσική, Θέατρο)		

Πίνακας 4.1

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΝΑΥΛΩΣΗΣ	ΤΥΠΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ
ΜΕΧΡΙ 7 ΜΕΡΕΣ	8,80-10,30 μ.	€1.900
"	10,60-12 μ.	€1.900
"	12,20-13 μ.	€1.900
"	13,40-15 μ.	€2.350-2.500
"	CATAMARAN	€4.300-4.500
14 ΜΕΡΕΣ		
"	8,80-10,30 μ.	€3.200
"	10,60-12 μ.	€3.200
"	12,20-13 μ.	€3.200
"	13,40-15 μ.	€5.000-5.500
ΚΟΣΤΟΣ SKIPPER		€100-120/μέρα

Πίνακας 4.2

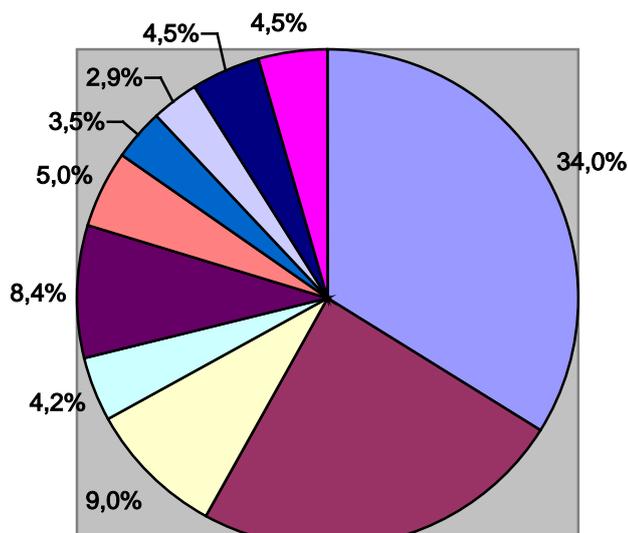
ΧΡΟΝΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ /ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ-ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ	ΕΤΗΣΙΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΗΜΕΡΩΝ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ/ ΕΤΟΣ /ΣΚΑΦΟΣ		Μ.Ο.ΗΜΕΡΩΝ ΝΑΥΛΩΣΗΣ/ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ/ ΣΚΑΦΟΣ
6 μήνες-42% (των σκαφών)	ΑΝΑ ΣΚΑΦΟΣ	30.600	max	min	8,80 μέρες
7 μήνες-58% (των σκαφών)	9,80		120	65	
Μ.Ο. ΧΡΟΝΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΚΑΦΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ		Μ.Ο. ΑΝΑ ΣΚΑΦΟΣ		
6,6 μήνες	5.406		86,25μέρες		

Πίνακας 4.3

ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ			ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΒΙΒΛΙΑ Γ' ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ
ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ (ΟΕ)	Ε.Π.Ε	Α.Ε	
40%	40%	20%	100%

**Πίνακας 4.4**

ΜΕΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΔΑΠΑΝΗΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΓΑΘΩΝ & ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ		
1	ΕΙΔΗ ΔΙΑΤΡΟΦΗΣ-ΠΟΤΑ	34,0 %
2	ΤΣΙΓΑΡΑ-ΕΙΔΗ ΚΑΠΝΙΣΤΟΥ	24,0 %
3	ΕΙΔΗ ΕΝΔΥΣΗΣ-ΥΠΟΔΗΣΗΣ	9,0 %
4	ΕΙΔΗ ΧΡΥΣΟΧΟΕΙΟΥ-ΜΠΙΖΟΥ	4,2 %
5	ΒΙΒΛΙΑ-ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ-ΕΝΤΥΠΑ-ΨΙΛΙΚΑ	8,4 %
6	ΚΕΡΑΜΙΚΑ-ΕΙΔΗ ΛΑΪΚΗΣ ΤΕΧΝΗΣ-ΑΝΘΗ-ΣΟΥΒΕΝΙΡ	5,0 %
7	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΟΤΕ-ΤΡΑΠΕΖΩΝ-ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ	3,5 %
8	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΙΑΤΡΙΚΕΣ-ΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΕΣ-ΝΟΜΙΚΕΣ-ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ	2,9 %
9	ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (ΤΑΞΙ,ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ,ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ-ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ-ΠΟΔΗΛΑΤΑ)	4,5 %
10	ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ (ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ,ΒΙΝΤΕΟ,ΜΟΥΣΙΚΗ,ΘΕΑΤΡΟ)	4,5%
11	ΣΥΝΟΛΟ	100 %



■	ΕΙΔΗ ΔΙΑΤΡΟΦΗΣ- ΠΟΤΑ
■	ΤΣΙΓΑΡΑ - ΕΙΔΗ ΚΑΠΝΙΣΤΟΥ
■	ΕΙΔΗ ΕΝΔΥΣΗΣ- ΥΠΟΔΗΣΗΣ
■	ΕΙΔΗ ΧΡΥΣΟΧΟΕΙΟΥ-ΜΠΙΖΟΥ
■	ΒΙΒΛΙΑ-ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ -ΕΝΤΥΠΑ-ΨΙΛΙΚΑ
■	ΚΕΡΑΜΙΚΑ-ΕΙΔΗ ΛΑΪΚΗΣ ΤΕΧΝΗΣ-ΑΝΘΗ-ΣΟΥΒΕΝΙΡ
■	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΟΤΕ- ΤΡΑΠΕΖΩΝ-ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ
■	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΙΑΤΡΙΚΕΣ- ΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΕΣ-ΝΟΜΙΚΕΣ- ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ
■	ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (ΤΑΞΙ, ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ, ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ-ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ-ΠΟΔΗΛΑΤΑ)
■	ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ (ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ,ΒΙΝΤΕΟ,ΜΟΥΣΙΚΗ,ΘΕΑΤΡΟ)

Πίνακας 4.5

Α) ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ (ΛΕΥΚΑΔΑ)			
ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΙΑ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ	ΑΛΛΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ
1	12	-	12
2	17	-	17
3	28	7	35
4	8	-	8
5	65	12	77
6	7	-	7
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>137</b>	<b>19</b>	<b>156</b>

Πίνακας 4.6

Β) ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ (ΝΥΔΡΙ)			
	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ	ΑΛΛΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ
1	150	-	150
2	100	-	100
3	20	-	20
4	10	-	10
5	10	-	10
6	10	-	0
7	114	-	114
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>414</b>	<b>0</b>	<b>414</b>
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΝΟΜΟΥ ΛΕΥΚΑΔΑΣ</b>	<b>551</b>	<b>19</b>	<b>570</b>

- ✓ Υπάρχουν επιπλέον 5 Επιχειρήσεις τα σκάφη των οποίων δεν ελλιμενίζονται μόνιμα στη Λευκάδα.

Πίνακας 4.7

ΤΥΠΟΙ ΣΚΑΦΩΝ		
ΜΗΚΟΣ ή ΤΥΠΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ
8,80-10,30 μ.	44	8 %
10,60-12 μ.	154	28 %
12,20-13 μ.	78	14 %
13,40-15 μ.	209	38 %
<b>САΤΑΜΑRΑN</b>	<b>66</b>	<b>12 %</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>551</b>	<b>100 %</b>

- ✓ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΕΙΝΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΕΝΑ ΑΠΟ ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΑ

**Πίνακας 4.8**

	ΤΥΠΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΚΟΣΤΟΣ ΑΓΟΡΑΣ (Σημερινή τιμή) ΣΕ €	ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΕ €
	8,80-10,30 μ.	4.800–5.500	6.500-7.000
	10,60-12 μ.	5.500– 6.500	7.500
	12,20-13 μ.	6.500–7.000	8.000
	13,40-15 μ.	7.000-8.000	8.500–9.000

**Πίνακας 4.9**

	ΧΩΡΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΑΝΑΛΟΓΙΑ	ΤΟΠΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ (ΚΑΡΝΑΓΙΟ)	
1	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	270	49,0%	ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ	ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΚΑΡΝΑΓΙΟ (Α.ΦΩΤΕΙΝΟΣ)
2	ΓΑΛΛΙΑ	16	3,0 %	521	30
3	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	91	16,5 %		
4	ΙΑΠΩΝΙΑ	55	10,0 %	ΠΟΣΟΣΤΟ	
5	ΣΟΥΗΔΙΑ	119	21,5 %	94,6%	5,4%
	ΣΥΝΟΛΟ	551	100,0 %		

**Πίνακας 4.10**

	ΤΥΠΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΕΤΗΣΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ ΣΕ €	ΚΟΣΤΟΣ ΕΤΗΣΙΟΥ SERVICE ΜΗΧΑΝΗΣ ΣΕ €	ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ ΣΕ €
1	8,80-10,30 μ.	4.000–4.500	1.200	1.600
2	10,60-12 μ.	4.500-4.800	1.440	1.920
3	12,20-13 μ.	4.800-5.000	1.500	2.000
4	13,40-15 μ.	5.000-5.500	1.500-1.650	2.200

**Πίνακας 4.11**

	ΤΥΠΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΑΧΕΙΜΑΣΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ ΣΕ €	ΑΛΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΕ €	ΚΟΣΤΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΑΡΙΝΑ	ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ / ΣΚΑΦΟΣ
1	8,80-10,30 μ.	500-800	400	40 €/μέρα	2€/μέρα
2	10,60-12 μ.	960	480	"	"
3	12,20-13 μ.	1.000	500	"	"
4	13,40-15 μ.	1.100	550	"	"

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### **ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ- ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

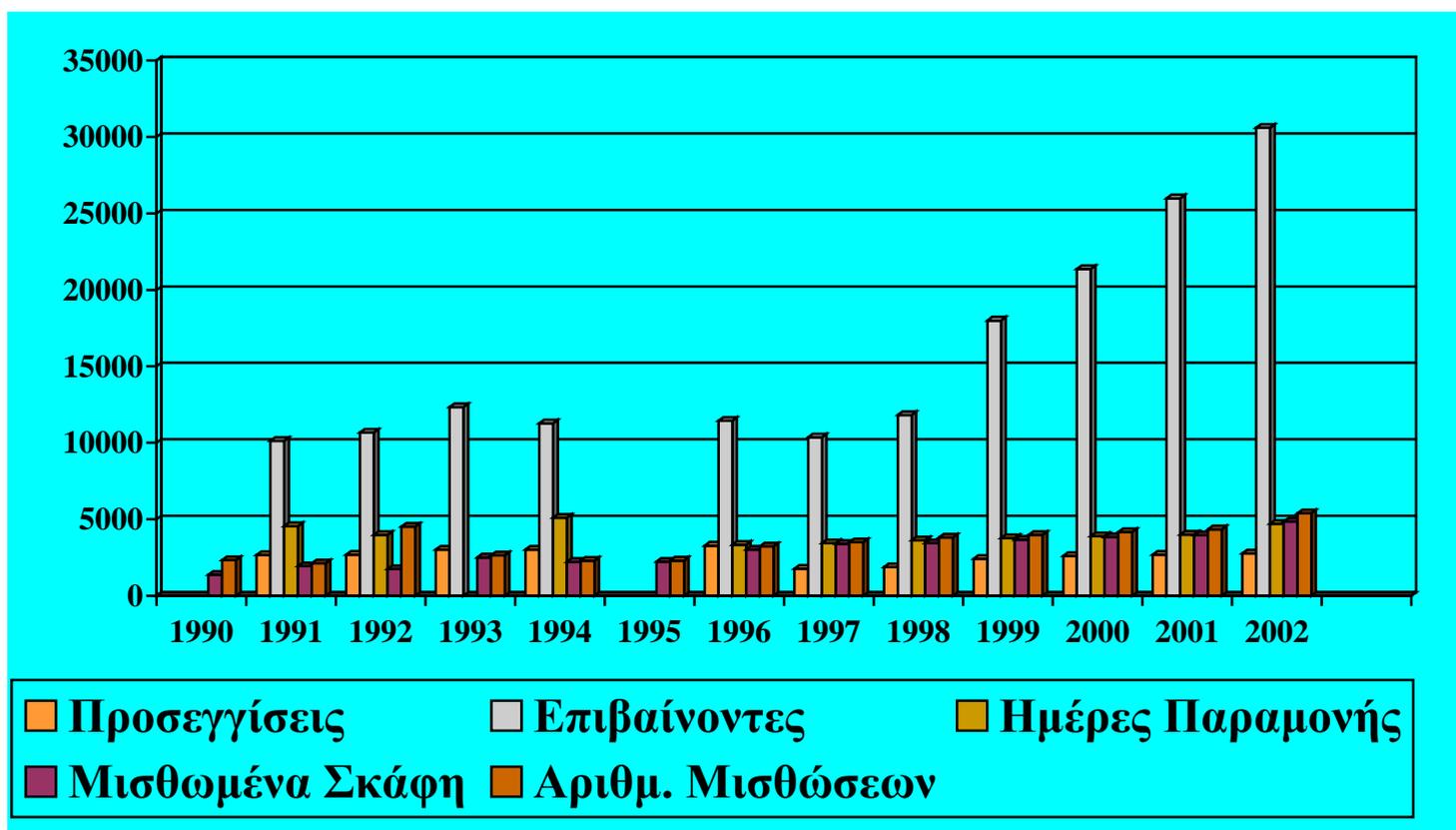
Η Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση είναι μια από τις οργανωμένες δραστηριότητες του Θαλάσσιου Τουρισμού. Σύμφωνα με την έρευνα που πραγματοποιήθηκε, η οποία επικεντρώθηκε στην Προσφορά των υπηρεσιών της δραστηριότητας, η Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση πρωτοεμφανίστηκε στη Λευκάδα τη δεκαετία του 70, με τέσσερις ιστιοπλοϊκές εταιρίες αλλοδαπής προέλευσης οι οποίες εκμεταλλεύονταν συνολικά έξι σκάφη (μήκους 4,50μ) συνολικής χωρητικότητας 18 επιβατών. Οι πελάτες της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης την εποχή εκείνη είχαν αγγλική και ολλανδική καταγωγή. Προορισμοί της εποχής εκείνης υπήρξαν τα νησιά του Ιονίου, οι ακτές της Δυτικής Ελλάδας και τα παράλια του Κορινθιακού κόλπου.

Από τη δεκαετία του 70' μέχρι και σήμερα σημειώθηκε σημαντική αύξηση στον αριθμό των ιστιοπλοϊκών σκαφών (επαγγελματικών και ιδιωτικών) και αντίστοιχα των επισκεπτών που προτιμούσαν το νησί της Λευκάδας για τις διακοπές τους. Τα ιστιοπλοϊκά σκάφη που δραστηριοποιούνται στην Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση, στο νομό Λευκάδας, είναι σήμερα 551, με συνολική χωρητικότητα περίπου 5.800 επιβατών.

Η αύξηση που σημειώθηκε ήταν αναμφίβολα συνέπεια της αύξησης των τουριστών που επισκέπτονταν την Λευκάδα. Η σχέση όμως μπορούμε να ισχυριστούμε ότι λειπούργησε αμφίδρομα. Ότι δηλαδή η δυνατότητα που προσέφερε η Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση για επίσκεψη και άλλων παραθαλάσσιων προορισμών και γειτονικών νησιών ήταν ένας λόγος αύξησης των επισκεπτών της Λευκάδας. Παρατηρείται ότι το σύνολο των ιστιοπλοϊκών σκαφών είναι κατασκευασμένα από πολυεστέρα. Οι εταιρίες που εκμεταλλεύονται τα ιστιοπλοϊκά σκάφη τα οποία παραμένουν ελλιμενισμένα στη Λευκάδα και στο Νυδρί είναι 13, ενώ συνολικά οι εταιρίες που διαθέτουν τα σκάφη τους προς ενοικίαση είναι 18. (Οι υπόλοιπες 5 δεν διατηρούν τα σκάφη τους μόνιμα στη Λευκάδα, αλλά τα διαθέτουν για ενοικίαση στη Λευκάδα στη διάρκεια της τουριστικής περιόδου).

Οι επιδράσεις από τη δραστηριότητα της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης στην οικονομία του νομού της Λευκάδας είναι ιδιαίτερα σημαντικές.

*Γράφημα: Εξέλιξη Μεγεθών Θαλάσσιου Τουρισμού Περιοχής Λευκάδας*



*(Η έλλειψη ενδείξεων σε ορισμένα έτη οφείλεται στην έλλειψη στοιχείων)*

Από την επεξεργασία των πρωτογενών στοιχείων που συγκεντρώθηκαν στη διάρκεια της έρευνας και σε συνδυασμό με τα στοιχεία πηγών όπως η ΕΣΥΕ, το ΥΕΝ και ο ΕΟΤ, εξήχθησαν τα παρακάτω συμπεράσματα τα οποία και δηλώνουν την οικονομική επίδραση από τη λειτουργία της δραστηριότητας της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης στο νομό Λευκάδας.

Ο αριθμός των απασχολούμενων και στις 18 επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο νομό υπολογίζεται σε 40 άτομα. Οι μηνιαίες αποδοχές τους κυμαίνονται από € 850–1.100 και οι μήνες απασχόλησής τους από 5,5 μέχρι 7 ανά έτος. Το συνολικό εισόδημα των απασχολούμενων στις

επιχειρήσεις του κλάδου υπολογίζεται σε 260.000 € ανά έτος (τιμές για το 2002).

Τα ετήσια Λειτουργικά έξοδα κάθε γραφείου που λειτουργεί στη Λευκάδα κυμαίνονται από 2.600–3.500 € και το σύνολο των ετήσιων Λειτουργικών Εξόδων όλων των γραφείων υπολογίζεται σε 54.000 €.

Τα Ετήσια Έσοδα από την Παραχείμαση των Σκαφών εκτιμώνται στις 500.000 €. Τα Ετήσια Λιμενικά Έσοδα, από τα Λιμενικά Τέλη υπολογίζονται σε 9.500 €.

Τα Έσοδα για τις Μαρίνες από τη στάθμευση των Σκαφών εκτιμώνται στις 430.000 € για το 2002, ενώ τα Ετήσια Έσοδα από τις Ναυλώσεις σκαφών για όλες τις επιχειρήσεις ξεπερνούν τα 10.800.000 €.

Για τις υπηρεσίες από ελεύθερους επαγγελματίες που χρειάζονται οι επιχειρήσεις δαπανήθηκαν το 2002 περίπου 65.000 €.

Το Ετήσιο κόστος για τη λειτουργία των Σκαφών εκτιμάται στα 2.750.000 €, το αντίστοιχο για το service των μηχανών των Σκαφών είναι 820.000 €, το Κόστος για τη Συντήρηση των Σκαφών είναι 1.100.000 € και για Έκτακτες Δαπάνες, οι οποίες αφορούν έκτακτες ζημιές, υπολογίζεται ότι δαπανήθηκε για το 2002 το ποσό των 270.000 €.

Από τα παραπάνω στοιχεία γίνεται αντιληπτό ότι η δραστηριότητα της Ιδιωτική Θαλάσσιας Περιήγησης στο νομό Λευκάδας συμβάλει καθοριστικά στην τόνωση της οικονομίας του νομού μέσα από τα σημαντικά ποσά που διοχετεύονται στην τοπική οικονομία, είτε μέσω των απασχολούμενων στις επιχειρήσεις είτε μέσω των ελευθέρων επαγγελματιών, είτε μέσω των εσόδων του Λιμενικού Ταμείου, της Μαρίνας και των άλλων συντελεστών που απαιτούνται για την λειτουργία του κλάδου. Δεν θα πρέπει να υποεκτιμηθεί το γεγονός της τόνωσης της Απασχόλησης, η οποία δεν περιορίζεται μόνο στους άμεσα απασχολούμενους στις επιχειρήσεις και στη Μαρίνα, αλλά και στους έμμεσα συναλλασσόμενους με τις επιχειρήσεις του κλάδου και τους Τουρίστες.

Αξίζει να σημειωθεί ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο το μέγεθος της Δαπάνης των Επιβατών-Τουριστών στα καταστήματα του νησιού, στοιχείο το οποίο όμως δεν έχει υπολογισθεί στην εργασία αυτή, η οποία επικεντρώθηκε στη διερεύνηση του κλάδου από την πλευρά της Προσφοράς, και αποτελεί ενδιαφέρον πεδίο για περαιτέρω έρευνα.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ & ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ**

1. Βαρβαρέσος Σ, «Τουρισμός-Οικονομικές προσεγγίσεις» Εκδόσεις Προπομπός, Αθήνα 1997.
2. Βαρβαρέσος Σ, «Τουρισμός, έννοιες, μεγέθη, δομές» Εκδόσεις Προπομπός, Αθήνα 2000.
3. Διακομιχάλης Μ, “Οι παράγοντες που επηρεάζουν και διαμορφώνουν την Τουριστική Υποδομή και Ανωδομή στα Ελληνικά νησιά” Πανεπ. Εργασία για το μάθημα Ερευνητική Μεθοδολογία, Παν. Αιγαίου, ΝΑ.Μ.Ε., Ιούλιος 2000, Χίος.
4. ΕΣΥΕ Γενική Στατιστική Επετηρίδα 1990-1999.
5. ΕΣΥΕ Τμήμα Στατιστικών Εμπορικής Ναυτιλίας 1990-1999.
6. Ζαχαράτος Γ., “Τουριστική κατανάλωση. Η μέθοδος υπολογισμού και η χρησιμότητά της για την έρευνα των επιδράσεων του Τουρισμού στην Εθνική Οικονομία” ΚΕΠΕ , επιστημονικές μελέτες ,No25, Αθήνα 1986.
7. Ηγουμενάκης Ν., «Τουριστική Οικονομία» Εκδ. Interbooks, Αθήνα 1991.
8. Ηγουμενάκης Ν., “Τουριστική Πολιτική” Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα 1997.
9. Ηγουμενάκης Ν., Κραβαρίτης Κ., Λύτρας Π, “Εισαγωγή στον Τουρισμό” Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα 1998.
10. Κομίλης Π., «Τουριστικές δραστηριότητες», Κ.Ε.Π.Ε., Αθήνα 1986.
11. Λεκάκου Μ., Τζαννάτος Ε. (1998) «Κρουαζιεροπλοία & Ιστιοπλοία : Ένα νέο τουριστικό προϊόν για το Ιόνιο Πέλαγος» Thalassa '98, Αθήνα.
12. Λογοθέτης Μ., «Τουριστική Πολιτική», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1982.
13. Λύτρας Π., «Τουριστική Ψυχολογία» Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα 1993.
14. Πολυδωροπούλου Α, Στογιαννίδου Μ., Τσάρτας Π., Σπινάκης Α., «Ερευνητική Μεθοδολογία» Πανεπ. Σημειώσεις, Παν. Αιγαίου Ν.Α.Μ.Ε. (Ιούνιος-Ιούλιος 2000) Χίος.
15. ΤΟ ΒΗΜΑ, Κυριακή 14 Απριλίου 2002.
16. Τσάρτας Π, «Κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης στο νομό Κυκλάδων, και ιδιαίτερα στα νησιά Ίο και Σέριφο κατά την περίοδο 1950-1980» Ε.Κ.Κ.Ε, Αθήνα 1989.
17. Τσάρτας Π., «Τουρίστες, Ταξίδια, Τόποι: Κοινωνιολογικές Προσεγγίσεις στον Τουρισμό», Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα 1996.

18. Φ.Ε.Κ.211, Τεύχος Πρώτο, 13 Οκτωβρίου 1999.

19. ΧΡΗΣΤΟΥ Ε. «Έρευνα Τουριστικής Αγοράς», Interbooks, Αθήνα, 1999.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΞΕΝΗ & ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ**

1. Davidson R. "Tourism in Europe", Techniplus & Pitman, London 1992.
2. Davis D, Tisdell CA. Recreational Scuba Diving and Carrying Capacity in Marine Protected Areas. Department of Economics, University of Queensland, Brisbane, 1994.
3. Dwyer L. and Forsyth P., Economic significance of cruise tourism. *Annals of Tourism Research* 25 2 (1998), pp. 393-415.
4. Edington J.M. and Edington M.A. *Ecology, recreation and tourism*, Cambridge University Press, Cambridge (1986).
5. Hall CM, Lew A, editors. Sustainable tourism development: geographical perspectives. London: Addison-Wesley, Longman, 1998.
6. Hall C.M. *Tourism planning*, Prentice-Hall, Harlow (2000).
7. Hall CAM, Tourism and the environment: problems, institutional arrangements and approaches. In: CAM. Hall and VS. Page, Editors, *Tourism in South and South-East Asia: critical perspectives*, Butterworth-Heinemann, Oxford (1999), pp. 94-103.
8. Hall C.M. *Introduction to tourism: development dimensions and issues* (3rd ed.), Addison Wesley Longman, South Melbourne (1998).
9. Hall C.M. and Page S. *The geography of tourism and recreation* (1st ed.), Rutledge, London (1999).
10. Hall CAM. and Jenkins J.M. *Tourism and public policy*, Routledge, London (1995).
11. International Publications Ltd. (1999) Greek Travel Pages GUIDE. Athens.
12. Miller M., The rise of coastal and marine tourism. *Ocean & Coastal Management* 21 1-3 (1993), pp. 183-199.
13. Medio D., Ormond R.F.G. and Pearson M., Effects of briefings on rates of damage to corals by SCUBA divers. *Biological Conservation* 79 1 (1997), pp. 91-95.
14. Milne S., The impact of tourism development in small Pacific Island states. *New Zealand Journal of Geography* 89 (1990), pp. 16-21.

## ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

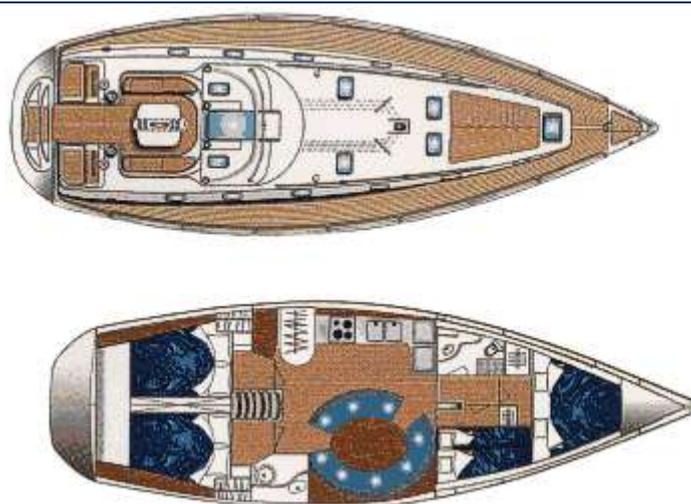
1. [www\leot .gr/Ταξιδιωτικός Οδηγός/Μαρίνες](http://www\leot.gr/Ταξιδιωτικός Οδηγός/Μαρίνες)
2. [www\travel.com](http://www\travel.com)
3. [www\travelling.gr/aegean](http://www\travelling.gr/aegean)
4. [www\Travelling.gr/ news/θαλάσσιος τουρισμός](http://www\Travelling.gr/news/θαλάσσιος τουρισμός)
5. [www\list2000.com.tr/travel](http://www\list2000.com.tr/travel)
6. [www\hellenic-charters.gr](http://www\hellenic-charters.gr)
7. [www\sciencedirect.com](http://www\sciencedirect.com)
8. [www\cordis.lu/greece](http://www\cordis.lu/greece)
9. [www\grecead.com](http://www\grecead.com)
10. [www\ngto.gr](http://www\ngto.gr)
11. [www\allmedia.gr](http://www\allmedia.gr)

## ΠΙΛΑΡΤΗΜΑ

### Τα σκάφη & τα χαρακτηριστικά τους

46.1- ΠΟΔΩΝ - ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Ολικό μήκος: 14.10 μέτρα (46.1 πόδια)	Καμπίνες : 2 πρυμνιές με διπλά κρεβάτια, 1 με διπλό κρεβάτι, 1 με 2 μονά κρεβάτια
Μήκος κήτους : 13.54 μέτρα	
Γραμμή ισάλων : 11.30 μέτρα	Κλίνες (κουκέτες) :10 άτομα
Συνδετήριος δοκός νομέων : 4.18 μέτρα	Δεξαμενή καυσίμων :460 lit
Μέγιστο βύθισμα: 1.95 μέτρα	Δεξαμενή νερού : 600 lit
Εκτόπισμα : 10.85 Tons	Επιφάνεια ιστίων :93 m2
Βάρος βυθισμένης τρόπιδας : 4.00 τόνοι	Σχεδιασμός: Ocean Yachts SA
Τύπος μηχανής: YANMAR: 56 HP	

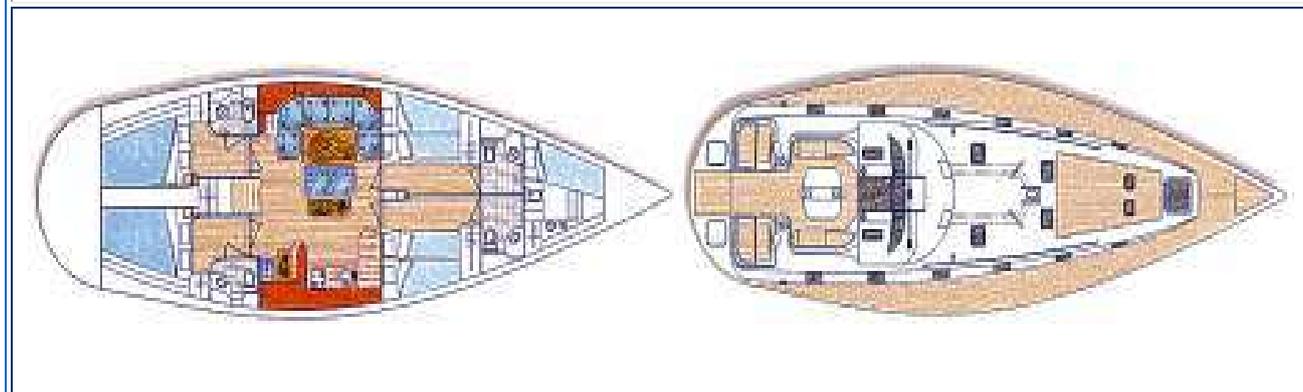
### 46.1 ΠΟΔΩΝ – ΚΑΤΟΨΗ



### 49.5- ΠΟΔΩΝ – ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Ολικό μήκος : 14.95 μέτρα (49.5 πόδια)	Καμπίνες : 2 Διπλές + 2 Τριπλή+ 1 Κυβερνήτη	
Μήκος κήτους : 14.37 μέτρα		
Γραμμή ισάλων : 12.60 μέτρα	Κλίνες (κουκέτες) :10 Άτομα + 1 Κυβερνήτη	
Συνδετήριο δοκός νομέων 4.58 μέτρα	Δεξαμενή καυσίμων :400 lit	
Μέγιστο βύθισμα: 2.00 μέτρα	Δεξαμενή νερού : 900 lit	
Βύθισμα κήτους : 1.30 μέτρα	Κεντρικό Ιστίο : 39.50 m2	
Βάρος βυθισμένης τρόπιδας : 3,700 KG	Τυλιγόμενα Ιστία (Furling genoa) : 70,00 m2	
Τύπος μηχανής: YANMAR: 88 HP	Naval Architects: Studio Navale	Εσωτερική κατασκευή: Ippokampos s.a.

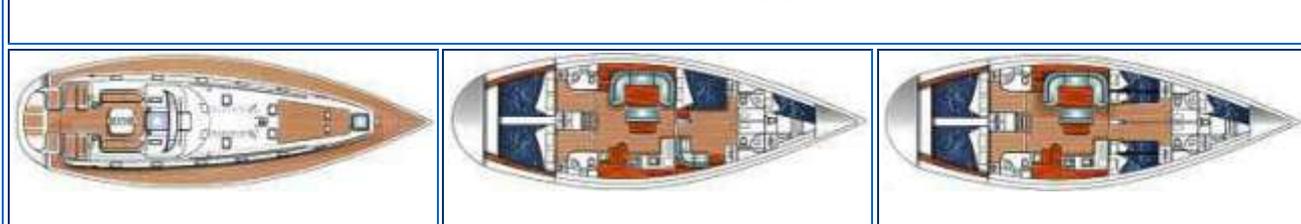
### 49.5-ΠΟΔΩΝ ΚΑΤΟΨΗ



### 51.1 –ΠΟΔΩΝ – ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Ολικό μήκος : 15.45 μέτρα (51.1 πόδια)	Καμπίνες : 2 Διπλές + 2 Τριπλή+ 1 Κυβερνήτη	
Μήκος κήτους : 14.91 μέτρα		
Γραμμή ισάλων : 13.32 μέτρα	Κλίνες (κουκέτες) :10 Άτομα + 1 Κυβερνήτη	
Συνδετήριος δοκός νομέων 4.58 μέτρα	Δεξαμενή καυσίμων :460 lit	
Μέγιστο βύθισμα: 2.00 μέτρα	Δεξαμενή νερού : 900 lit	
Εκτόπισμα : 14,700 KG	Κεντρικό Ιστιό : 39.50 m2	
Βάρος βυθισμένης τρόπιδας 4,090 KG	Τυλιγόμενα Ιστιά (Furling genoa) : 70,00 m2	Τρίγωνο ιστιό (φλόκκος): 160.00m2
Τύπος μηχανής: YANMAR: 100 HP	Σχεδιασμός: Ocean Yachts SA	

### 51.1 FEET – LAYOUT



### 51.2 FEET - SPECIFICATIONS

Ολικό μήκος : 15.95 μέτρα (51.2 πόδια)	Καμπίνες : 4+1 Κυβερνήτη / 3+1 Κυβερνήτη
Μήκος κήτους : 14.91 μέτρα	
Γραμμή ισάλων : 13.32 μέτρα	Κλίνες (κουκέτες) : 10+1 Κυβερνήτη / 6+1 Κυβερνήτη
Συνδετήριος δοκός νομέων 4.58 μέτρα	Δεξαμενή καυσίμων : 460 lit
Μέγιστο βύθισμα: 2.00 μέτρα	Δεξαμενή νερού : 960 lit
Εκτόπισμα : 15,700 KG	Κεντρικό Ιστιό : 39.50 m2
Συνολική επιφάνεια ιστίων: 109.50m2	Τυλιγόμενα Ιστιά (Furling Genoa): 70.00 m2
Τύπος μηχανής: YANMAR : 100 HP Turbo Diesel	Σχεδιασμός: Ocean Yachts SA

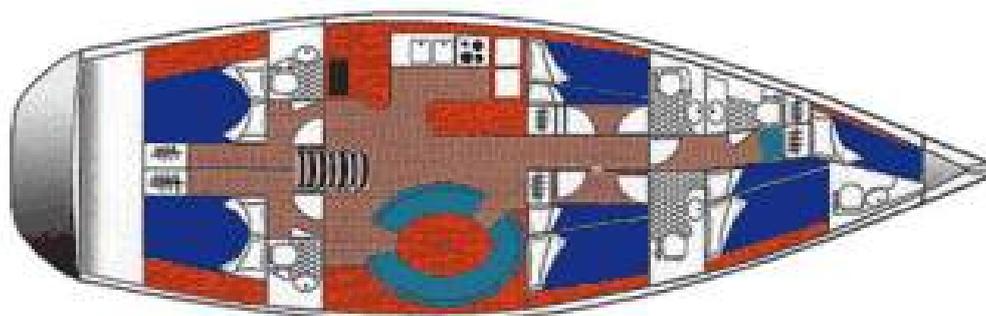
### 51.2-ΠΟΔΩΝ - ΚΑΤΟΨΗ



### 56.1-ΠΟΔΩΝ – ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Ολικό μήκος : 16.55 μέτρα (56.1 πόδια)	Καμπίνες : 2 πρυμνιές με διπλά κρεβάτια+2 με τρία κρεβάτια+1 με 2 μονά κρεβάτια+1 κυβερνήτη
Μήκος κήτους : 15.99 μετά	
Γραμμή ισάλων : 14.33 μέτρα	Κλίνες (κουκέτες) : Για 12/14 άτομα
Συνδετήριος δοκός νομέων : 5.10 Meters	Δεξαμενή καυσίμων : 750 lit
Μέγιστο βύθισμα : 2.30 Meters	Δεξαμενή νερού : 1300 lit
Εκτόπισμα : 22,500 KG	Κεντρικό Ιστίο :59.20 m2
Βάρος βυθισμένης τρόπιδας : 6.30 Tons	Τυλιγόμενα Ιστία (Furling Genoa): 85 m2
Τύπος μηχανής YANMAR: 140 HP	Σχεδιασμός: Ocean Yachts SA

### 56.1 –ΠΟΔΩΝ - ΚΑΤΟΨΗ



**ΕΝΤΥΠΙΑ ΜΑΡΙΝΑΣ**