



ΤΕΙ ΗΠΕΙΡΟΥ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών

Λογιστική – Χρηματοοικονομική και

Διοικητική Επιστήμη

Κατεύθυνση: Διοικητική Επιστήμη και Οργανισμοί

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

**“ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΛΕΥΚΑΔΑ ΑΠΟ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ
ΤΟΥΡΙΣΜΟ YACHTING”**

Κύρκου Ιωάννα Α.Μ. 84

Επιβλέπων Καθηγητής: ΔΙΑΚΟΜΙΧΑΛΗΣ ΜΙΧΑΛΗΣ

Β' Επιβλέπων Καθηγητής: ΧΥΤΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ

Πρέβεζα, 2018



ΤΕΙ ΗΠΕΙΡΟΥ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών

Λογιστική – Χρηματοοικονομική και

Διοικητική Επιστήμη

Κατεύθυνση: Διοικητική Επιστήμη και Οργανισμοί

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

**“ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΛΕΥΚΑΔΑ ΑΠΟ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ
ΤΟΥΡΙΣΜΟ YACHTING”**

Κύρκου Ιωάννα Α.Μ. 84

Επιβλέπων Καθηγητής: ΔΙΑΚΟΜΙΧΑΛΗΣ ΜΙΧΑΛΗΣ

Β' Επιβλέπων Καθηγητής: ΧΥΤΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ

Πρέβεζα, 2018

“The impact of yachting on Lefkada’s economy”

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στον καθηγητή μου κύριο Μιχάλη Διακομιχάλη, για την αρωγή και την άψογή συνεργασία που είχαμε για την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας. Επίσης οφείλω να ευχαριστήσω κι όλους τους υπευθύνους του λιμεναρχείου Λευκάδας και της μαρίνας για την συνεργασία τους...

Εγκρίθηκε από τριμελή εξεταστική επιτροπή

Πρέβεζα, Ιούνιος 2018

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Επιβλέπων καθηγητής

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ,

ΒΑΘΜΙΔΑ

2. Μέλος επιτροπής

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ,

ΒΑΘΜΙΔΑ

3. Μέλος επιτροπής

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ,

ΒΑΘΜΙΔΑ

© Κύρκου Ιωάννα, 2018.

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Δήλωση μη λογοκλοπής

Δηλώνω υπεύθυνα και γνωρίζοντας τις διατάξεις του Ν. 2121/1993 περί Πνευματικής Ιδιοκτησίας, ότι η παρούσα μεταπτυχιακή εργασία είναι εξ ολοκλήρου αποτέλεσμα δικής μου ερευνητικής εργασίας, δεν αποτελεί προϊόν αντιγραφής ούτε προέρχεται από ανάθεση σε τρίτους. Όλες οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν (κάθε είδους, μορφής και προέλευσης) για τη συγγραφή της περιλαμβάνονται στη βιβλιογραφία.

Κύρκου Ιωάννα

Υπογραφή

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται τις οικονομικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού Yachting στη Λευκάδα, ένα νησί το οποίο τα τελευταία χρόνια γνωρίζει μεγάλη άνοδο στον τομέα του τουρισμού και ιδιαίτερα του θαλάσσιου.

Ως θαλάσσιο τουρισμό με την ευρύτερη έννοια θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε κάθε δραστηριότητα που έχει σχέση με τη θάλασσα και τις ακτές. Ειδικότερα, όμως και όπως συνηθίζεται ως θαλάσσιο τουρισμό εννοούμε τις περιηγήσεις και τις κρουαζιέρες με ιστιοφόρα πλοία και κρουαζιερόπλοια.

Στην προσπάθειά μας να μελετήσουμε τις οικονομικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα περιορίσαμε την έρευνα μας στα ιστιοφόρα κυρίως σκάφη και στα μηχανοκίνητα, εφόσον κρουαζιερόπλοια δεν δραστηριοποιούνται στο νησί.

Για το σκοπό της έρευνάς μας κρίθηκε σκόπιμη η δημιουργία ενός ερωτηματολογίου, το οποίο περιέχει όλες τις πιθανές δαπάνες των επιβατών - τουριστών ενός σκάφους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους. Αφού λοιπόν έγινε η συλλογή όσον το δυνατόν περισσότερων απαντήσεων, στη συνέχεια με τη χρήση του κατάλληλου λογισμικού και λαμβάνοντας υπόψη μας όλες τις παραμέτρους και τα κριτήρια διεξάγαμε τα αντίστοιχα συμπεράσματα της παρούσης διπλωματικής εργασίας.

Λέξεις-κλειδιά:

Θαλάσσιος Τουρισμός

Yachting

Ιστιοπλοϊκά

Λευκάδα

Μαρίνα Λευκάδας

Λιμάνι Λευκάδας

Τουρισμός

ABSTRACT

The present Thesis discusses the issue of the economic impact of maritime tourism on Lefkada, an island which over the past few years has shown a significant growth in the sector of tourism and predominantly of maritime tourism.

As maritime tourism, in a broader sense, we could define any activity related to the sea and the coasts. But specifically, and as it is customary, by maritime tourism we mean (daily) excursions, sailing and cruising.

In our effort to study the economic impact of maritime tourism on Lefkada island, we narrowed down our research mainly to sailing and motor boats, since there is no activity of large cruise ships in the region.

For the purpose of our research a questionnaire was formed comprised of all possible expenditures of the passengers-tourists of a vessel for the duration of their trip. Once we gathered as many responses as possible, we proceeded utilizing an appropriate software and taking all the parameters and criteria into consideration, we reached the conclusions of the present Thesis.

Keywords :

Maritime tourism Sailing

Sailing boats

Lefkada

Marina Lefkadas

Port of Lefkada

Tourism

Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 YACHTING.....	3
1.1 Θαλάσσιος Τουρισμός.....	3
1.2 Η έννοια του Yachting.....	4
1.3 Ιστορική αναδρομή Yachting.....	5
1.4 Το Yachting στην Ελλάδα.....	6
1.5 Κοινωνικές επιδράσεις.....	7
1.6 Swot Ανάλυση.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	12
2.1 Επαγγελματικά σκάφη αναψυχής.....	12
2.2 Κύριες κατηγορίες σκαφών.....	12
2.3 Εσωτερική διαμόρφωση σκαφών.....	14
2.4 Ναύλωση.....	18
2.4.1 Κόστος Ναύλωσης.....	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΛΕΥΚΑΔΑ.....	21
3.1 Ιστορική αναδρομή.....	21
3.2 Γεωγραφικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά.....	23
3.3 Αρχιτεκτονική της πόλης της Λευκάδας.....	24
3.4 Τουρισμός στην Λευκάδα.....	28
3.5 Η μαρίνα Λευκάδας.....	31
3.5.1 Έσοδα μαρίνας.....	33
3.5.2 Δαπάνες μαρίνας.....	34
3.5.3 Παροχές και Υπηρεσίες.....	35
3.6 Το λιμάνι της Λευκάδας.....	36
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ : ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΛΕΥΚΑΔΑ.....	39
4.1 Πληροφοριακά στοιχεία για την έρευνα.....	39
4.2 Δείγμα και μεθοδολογία διακίνησης ερωτηματολογίου.....	39
4.3 Στατιστική ανάλυση.....	40
4.4 Περιγραφικά χαρακτηριστικά του δείγματος.....	41
4.5 Αποτελέσματα στατιστικών ελέγχων.....	52
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	66
5.1 Συμπεράσματα έρευνας.....	66

Επίλογος.....	68
Βιβλιογραφία.....	70
Παράρτημα Α Ερωτηματολόγιο	72
Παράρτημα Β Ναυλοσύμφωνο	74
Παράρτημα Γ Λίστα επιβατών.....	81
Παράρτημα Δ Τιμοκατάλογος 2017-18 “Kiriakoulis Mediterranean”.....	1

Περιεχόμενα εικόνων

Εικόνα 2-1: Μηχανοκίνητα σκάφη.....	15
Εικόνα 2-2: Ιστιοφόρα σκάφη.....	16
Εικόνα 2-3: Catamaran	17

Περιεχόμενα πινάκων

Πίνακας 1-1: SWAT Analysis.....	11
Πίνακας 3-1:Βασικά χαρακτηριστικά Μαρίνας Λευκάδας.....	33
Πίνακας 4-1:Κατηγορίες για την εθνικότητα	42
Πίνακας 4-2: Κατανομή συχνοτήτων και σχετικών συχνοτήτων % ως προς την εθνικότητα.....	42
Πίνακας 4-3: Κατανομή συχνοτήτων και σχετικών συχνοτήτων % ως προς την οικογένεια	44
Πίνακας 4-4: Κατανομή συχνοτήτων και σχετικών συχνοτήτων % ως προς τον αριθμό ατόμων ..	45
Πίνακας 4-5: Κατανομή συχνοτήτων και σχετικών συχνοτήτων % της εθνικότητας των ερωτηθέντων ως προς την οικογένεια.....	46
Πίνακας 4-6: Κατανομή συχνοτήτων και σχετικών συχνοτήτων % της εθνικότητας των ερωτηθέντων ως προς τον αριθμό ατόμων.....	47
Πίνακας 4-7: Κατανομή συχνοτήτων και σχετικών συχνοτήτων % ως προς το είδος των εξόδων.....	49
Πίνακας 4-8: Μέσο κόστος ανά κατηγορία εξόδων.....	50
Πίνακας 4-9: Μέσο κόστος ανά άτομο στις κατηγορίες εξόδων.....	51
Πίνακας 4-10: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών των εξόδων ως προς την οικογένεια	52
Πίνακας 4-11: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών των εξόδων ανά άτομο ως προς την οικογένεια	53
Πίνακας 4-12: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών των εξόδων ανά άτομο ως προς την εθνικότητα	55
Πίνακας 4-13: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών του κόστους ναύλωσης ανά άτομο ως προς την εθνικότητα.....	55
Πίνακας 4-14: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών του κόστους διατροφής ανά άτομο ως προς την εθνικότητα.....	56
Πίνακας 4-15: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών του κόστους διασκέδασης ανά άτομο ως προς την εθνικότητα.....	57
Πίνακας 4-16: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών των εξόδων σε έντυπο τύπο ανά άτομο ως προς την εθνικότητα.....	57
Πίνακας 4-17: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών των εξόδων της μαρίνας ανά άτομο ως προς την εθνικότητα.....	58
Πίνακας 4-18: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών των συνολικών εξόδων ανά άτομο ως προς την εθνικότητα.....	59
Πίνακας 4-19: Αποτελέσματα συσχέτισης της οικογένειας και τον αριθμό ατόμων με τη χρήση skipper	60
Πίνακας 4-20: : Αποτελέσματα συσχέτισης εθνικότητας με τη χρήση skipper	60

Πίνακας 4-21: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών των κατηγοριών εξόδων ανά άτομο ως προς την χρήση skipper	61
Πίνακας 4-22: Αποτελέσματα συσχέτισης της οικογένειας και τον αριθμό ατόμων με τη χρήση της μαρίνας.....	63
Πίνακας 4-23: Αποτελέσματα συσχέτισης εθνικότητας με τη χρήση της μαρίνας.....	63
Πίνακας 4-24: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών των κατηγοριών εξόδων ανά άτομο ως προς την χρήση της μαρίνας.....	65

Περιεχόμενα γραφημάτων

Γράφημα 1: Διαμερισμός Εξόδων Μαρίνας.....	35
Γράφημα 2: Κατανομή σχετικών συχνοτήτων % ως προς την εθνικότητα.....	43
Γράφημα 3: Κατανομή σχετικών συχνοτήτων % ως προς την οικογένεια	44
Γράφημα 4: Κατανομή σχετικών συχνοτήτων % ως προς τον αριθμό ατόμων	45
Γράφημα 5: Κατανομή σχετικών συχνοτήτων % της εθνικότητας ως προς την οικογένεια:	46
Γράφημα 6: Κατανομή σχετικών συχνοτήτων % της εθνικότητας ως προς τον αριθμό ατόμων ...	48
Γράφημα 7: Κατανομή σχετικών συχνοτήτων % ως προς το είδος των εξόδων.....	49

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα είναι μια χώρα που ενδείκνυται για κάθε είδος τουριστικών δραστηριοτήτων. Λόγω της γεωγραφικής της θέσης, των πολλών νησιών και ακτών και φυσικά των ήπιων καιρικών συνθηκών που επικρατούν αποτελεί ιδανικό τουριστικό προορισμό, κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, τόσο για τους εγχώριους αλλά ιδιαίτερα για τους ξένους τουρίστες.

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια μορφή τουρισμού και περιλαμβάνει κάθε είδους δραστηριότητα που σχετίζεται όχι μόνο με τη θάλασσα και τις ακτές, αλλά επεκτείνεται και σε δραστηριότητες που σχετίζονται με την ψυχαγωγία, την διαμονή, αλλά περιλαμβάνει ακόμη και έργα υποδομής όπως οργανωμένες μαρίνες και λιμάνια.

Μια από τις μορφές του θαλάσσιου τουρισμού είναι και το **Yachting**, η ενοικίαση δηλαδή σκαφών αναψυχής για τις καλοκαιρινές -και όχι μόνο- διακοπές των τουριστών.

Η παρούσα εργασία πραγματοποιήθηκε με σκοπό να μελετήσει, όσο το δυνατόν βέβαια είναι εφικτό, τα πλεονεκτήματα και τις οικονομικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού yachting στο νησί της Λευκάδας.

Αρχικά αναφερόμαστε στο Yachting και γενικότερα στον θαλάσσιο τουρισμό κάνοντας μια ιστορική αναδρομή και τονίζοντας τις κοινωνικές επιδράσεις στην ελληνική οικονομία. Στη συνέχεια γίνεται μια σύντομη αναφορά στα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής, τις κατηγορίες αυτών καθώς και τον τρόπο ναύλωσης.

Ακολουθεί το Τρίτο Κεφάλαιο, το οποίο αναφέρεται στο νησί της Λευκάδας, στα ιστορικά, γεωγραφικά και πολιτισμικά χαρακτηριστικά αυτού, καθώς και στις παροχές που προσφέρει η μαρίνα και το λιμάνι της Λευκάδας στο Yachting και γενικότερα στο θαλάσσιο τουρισμό.

Στο Τέταρτο Κεφάλαιο γίνεται η ανάλυση της έρευνάς μας σχετικά με τις οικονομικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα με πίνακες και διαγράμματα, για την καλύτερη κατανόηση αυτών και η παρούσα εργασία ολοκληρώνεται με τα συμπεράσματα της έρευνας καθώς και με μια γενικότερη ματιά στον ευρύτερο χώρο του yachting στην Ελλάδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 YACHTING

1.1 Θαλάσσιος Τουρισμός

Αν προσπαθούσαμε να δώσουμε έναν ορισμό για το τι είναι θαλάσσιος τουρισμός, θα λέγαμε ότι είναι ένα σύνολο τουριστικών δραστηριοτήτων που εστιάζονται γύρω από τη θάλασσα με κύριο γνώμονα τα σκάφη αναψυχής. Οι κρουαζιέρες είναι οργανωμένες περιηγήσεις με κρουαζιερόπλοια, ενώ το yachting αναφέρεται στα μικρά, μεσαία και μεγάλα σκάφη που πραγματοποιούν θαλάσσιες εκδρομές χωρίς κάποιο συγκεκριμένο πρόγραμμα ταξιδιού. Σ' αυτό το είδος τουρισμού περιλαμβάνονται επίσης οι ναυαθλητικές δραστηριότητες όπως είναι η ιστιοπλοΐα και πολλές άλλες.

Το yachting άρχισε να είναι ιδιαίτερα γνωστό στο ευρύ κοινό τα τελευταία χρόνια κι ο κλάδος γνωρίζει ιδιαίτερη άνθηση. Πέρα όμως από τα φυσικά πλεονεκτήματα, η ενοικίαση σκαφών αναψυχής απαιτεί τεχνικές εγκαταστάσεις και τεχνογνωσία, στοιχεία τα οποία αποτελούν τροχοπέδη για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στον ελληνικό χώρο, από την στιγμή που κρίνονται άκρως απαραίτητα.

Μια από τις πιο συναλλαγματοφόρες λοιπόν αναμφισβήτητα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού είναι, οπωσδήποτε, εκείνη της ναύλωσης σκαφών αναψυχής παντός τύπου, όπως παραδείγματος χάρη πολυτελών θαλαμηγών, ιστιοφόρων, ταχύπλων σκαφών κλπ. Με τον όρο yachting εννοούμε την ενοικίαση σκαφών αναψυχής για την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού, με σταθμούς σε διάφορα λιμάνια ή ακτές. Η ναύλωση σκαφών αναψυχής όπως πολυτελών θαλαμηγών, ιστιοφόρων, ταχύπλων κ.α., πλέον δεν αποτελεί διακοπές υψηλού κόστους όπως παλαιότερα, αφού τα σκάφη εκτός από μεταφορικό μέσο αποτελούν και κατάλυμα για τους ταξιδιώτες (Diakomihalis, et al., 2008).

Οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού έχουν ως κύριο στόχο την παροχή υπηρεσιών, αφού κατά κύριο λόγο τα σκάφη αναψυχής παραχωρούνται για ενοικίαση και όχι για πώληση. Υπηρεσίες για τις οποίες το κράτος πρέπει να έχει πλήρη εποπτεία του κλάδου. Ένα ακόμα χαρακτηριστικό γνώρισμα είναι ότι οι

επιχειρήσεις του κλάδου κάνουν μεγάλες επενδύσεις κεφαλαίων, οι οποίες κατά κύριο λόγο μπορούν να χαρακτηριστούν ως εντάσεως παγίου.

Ένα από τα κυριότερα πλεονεκτήματα για να επιλέξει κάποιος αυτού του είδους των διακοπών (yachting), είναι η απόλυτη ελευθερία στη μετακίνηση προς οποιονδήποτε προορισμό επιθυμεί ο πελάτης και οποιαδήποτε χρονική στιγμή της ημέρας χωρίς περιορισμούς. Η πλήρη ελευθερία στην επιλογή των προορισμών των επιβατών αποκτά μέγιστη σημασία κυρίως στην Ελλάδα με τα τόσο υπέροχα νησιά και ακτές.

Ο θαλάσσιος τουρισμός yachting, όπως θα διαπιστώσουμε και στην συνέχεια από τα αποτελέσματα της έρευνάς μας, απευθύνεται σχεδόν σε όλες τις εισοδηματικές τάξεις και σε τουρίστες από όλο σχεδόν τον κόσμο.

Δεύτερη αξιολογία συναλλαγματοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού είναι αυτή των κρουαζιερόνων, η ζήτηση των οποίων φαίνεται να παρουσιάζει διεθνώς ανοδική πορεία. Στις μέρες μας, όσον αφορά την αγορά κρουαζιερόπλοιων υπάρχει μια τάση προτίμησης προς τα μεγαλύτερα και πολυτελέστερα κρουαζιερόπλοια, τα οποία εξασφαλίζουν υψηλής ποιότητας διαμονής και ψυχαγωγίας στους πελάτες τους, που κατά κύριο λόγο αποτελούν τουρίστες μέσης και υψηλής εισοδηματικής τάξης (Diakomihalis, 2007).

Τα τελευταία χρόνια η ραγδαία ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού κάνει επιτακτική την ανάγκη διαμόρφωσης θαλάσσιας τουριστικής πολιτικής, με αξιολογία συμμετοχή τόσο του δημοσίου όσο και του ιδιωτικού φορέα.

1.2 Η έννοια του Yachting

Με τον όρο yachting εννοούμε κυρίως ένα πλοίο ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, με θαλάμους για ανάπαυση και ύπνο, αναφερόμαστε δηλαδή σε μεσαία σκάφη, άνω των 6 μέτρων για κοντινές αποστάσεις, ενώ με τον όρο θαλαμηγό εννοούμε τα πολυτελή εκείνα σκάφη, μεγαλύτερων διαστάσεων, τα οποία μπορούν να πραγματοποιήσουν και πιο μακρινά ταξίδια με περισσότερη άνεση. Επίσης μια άλλη διάκριση είναι ότι όσα από τα σκάφη αυτά διαθέτουν καμπίνες για τους επιβαίνοντες, πέραν από αυτές του πληρώματος, ονομάζονται τουριστικά θαλαμηγά πλοία, ενώ όσα δεν διαθέτουν, ονομάζονται τουριστικά πλοίαρια. Ένα λοιπόν στοιχείο, που διαφοροποιεί ένα τουριστικό πλοίο από ένα τουριστικό πλοίαριο, πέραν των διαστάσεών του, είναι η ύπαρξη ή όχι καμπινών για

τους επιβάτες. Τέλος τα τουριστικά σκάφη, τα οποία από την κατασκευή τους προορίζονται για συμμετοχή σε ναυτικούς αγώνες, χαρακτηρίζονται σαν ναυταθλητικά, με την προϋπόθεση όμως να είναι γραμμένα στα μητρώα αναγνωρισμένων ναυτικών ομίλων (Διακομιχάλης, 2009).

1.3 Ιστορική αναδρομή Yachting

Αν θέλαμε να κάνουμε μια ιστορική αναδρομή της λέξης «yacht» θα βρίσκαμε ότι προέρχεται από την Γερμανική λέξη «jagen» που σημαίνει κυνηγάω ή κατά άλλους από την ολλανδική «jacht – jagt» που σημαίνει ταχυκίνητο. Σήμερα με τον όρος «yacht» συνήθως αναφερόμαστε σε ένα σκάφος, μικρότερο εν συγκρίσει πάντα με τα κρουαζιερόπλοια, ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, ιδανικό κατά κύριο λόγο για μικρής διάρκειας ταξίδια.

Η έννοια του yachting από τις αρχές του 17^{ου} αιώνα έως σήμερα έχει αλλάξει πολλές φορές. Στις μέρες μας όσο αυξάνονται οι δυνατότητες των σκαφών, όλα τα σκάφη, από τα πιο πολυτελή μέχρι τα μικρότερα οικογενειακά, διαφέρουν στην ονομασία, αλλά όπως και αν ονομάζονται σήμερα, έχουν μια πλούσια ιστορία που όλοι οι λάτρες τους θα ήθελαν να γνωρίζουν.

Τα «yachts» στην περίοδο του 17ου αιώνα, ήταν σκάφη που χρησιμοποιούνταν από πολλούς εξερευνητές. Ήταν αρκετά ευρύχωρα για να χωρούν μεγάλο αριθμό πληρώματος και αποθεμάτων, καθώς ήταν και τα πλέον κατάλληλα για τις εξερεύνηση των θαλασσών. Από τα πρώτα ιστιοφόρα το «Duyfken», ένα μικρό σκάφος 60 τόνων, το 1606 άφησε τους πρώτους δυτικούς επισκέπτες στις ακτές της Αυστραλίας. Τα πρώτα «yachts», εκτός από εξερευνητικά σκάφη, χρησιμοποιήθηκαν και σε μάχες και πολέμους. Οι Γερμανοί, το 1601, χρησιμοποίησαν τα σκάφη αυτά στην μάχη τους εναντίον των Πορτογάλων. Με το πέρασμα του χρόνου όμως, τα πολεμικά πλοία εξελίχθηκαν στην τεχνολογία, αφήνοντας τα ιστιοφόρα σκάφη στο δευτερεύοντα ρόλο, αυτόν των ταχυμεταφορέων, τα οποία λόγω του μεγέθους τους αλλά και της ταχύτητάς τους, ήταν ικανά να μεταφέρουν σημαντικά μηνύματα μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα (Henderson, 1999).

Τα yachts όμως από τα τέλη του 1600 έως και σήμερα χρησιμοποιούνται για ταξίδια αναψυχής και κυρίως στους καλοκαιρινούς μήνες. Η ιδέα της αγοράς μιας εξοχικής κατοικίας, από πολλούς θεωρείται πλέον ξεπερασμένη διότι περιορίζει τον ιδιοκτήτη σε

ένα συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο, ενώ από την άλλη η αγορά ή η ενοικίαση ενός σκάφους θεωρείται ως η καλύτερη εναλλακτική. Η ελευθερία μετακίνησης σε συνδυασμό με τις πολυτελείς πλέον παροχές που προσφέρει ένα σκάφος ικανοποιεί τις σύγχρονες προσδοκίες πολλών (Giorgetti, 2007).

1.4 Το Yachting στην Ελλάδα

Η Ελλάδα σε τουριστικό επίπεδο, διεθνώς είναι από τις χώρες που αποτελούν έναν σημαντικό πόλο έλξης για πολλούς τουρίστες . Διαθέτοντας περισσότερα από 16.500 χιλιόμετρα παραλιών, 190.000 ακτές και 5.000 νησιά και βραχονησίδες, η Ελλάδα μπορεί να χαρακτηριστεί ως “θείο δώρο” για το yachting. Παράλληλα, τα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας καθ όλη τη διάρκεια του έτους, καθιστούν την Ελλάδα ως ιδανικό μέρος για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και ειδικότερα των υπηρεσιών ενοικίασης σκαφών αναψυχής (yachting). Τα Ελληνικά νησιά θεωρούνται παγκοσμίως, κυρίως στο χώρο του τουρισμού ως ένας ασφαλής προορισμός για ευχάριστη διαμονή, διασκέδαση καθώς επίσης και για κάθε είδους ανάπτυξη επιχειρηματικής δραστηριότητας. Επιπρόσθετα, οι ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες για ιδιαίτερα μεγάλο χρονικό διάστημα εγγυώνται μια εξίσου αποδοτική δραστηριοποίηση όσον αφορά την ανάπτυξη μαρίνων και οποιονδήποτε άλλων θαλάσσιων υποδομών, αντάξιων άλλων χωρών (Diakomihalis, 2012).

Ο θαλάσσιος τουρισμός πρωτοεμφανίστηκε στην Ελλάδα προς τα τέλη της δεκαετίας του 1960 με αρχές της δεκαετίας του 1970. Ιδιαίτερη άνθηση όμως γνώρισε τη δεκαετία του 1980, κυρίως μετά τη διαμόρφωση του αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου μέσω του Νόμου 438/1976 (1976). Μέχρι σήμερα, το θεσμικό πλαίσιο του κλάδου έχει εμπλουτιστεί με τους Νόμους 2743/1999 , 3182/2003 , 4256/2014 καθώς και του τελευταίου 4504/2017 .

Σύμφωνα με τους υπευθύνους του κλάδου η χώρα μας θα μπορούσε να γίνει το κέντρο του παγκόσμιου yachting, δημιουργώντας χιλιάδες θέσεις εργασίας και ενδυναμώνοντας την ελληνική οικονομία. *Κάτι τέτοιο άλλωστε συνέβαινε και μέχρι το 2008 όταν ο κλάδος συνεισέφερε στην ελληνική οικονομία το 2,8% από το 18% των συνολικών τουριστικών εσόδων του ΑΕΠ.* Ωστόσο οι ευκαιρίες παραμένουν ανεκμετάλλευτες, καθώς πέρα από τις απαραίτητες καμπάνιες προώθησης του ελληνικού yachting, απαιτείται σίγουρα ένα σταθερό φορολογικό πλαίσιο που θα καταστήσει την ελληνική σημαία ελκυστική και ανταγωνιστική. Ένα άλλο σημείο που τονίζουν οι αρμόδιοι είναι η επιτακτική ανάγκη

βελτίωση των υποδομών. Παρόλο όμως τα ήδη υπάρχον προβλήματα τελευταία φαίνεται μια μικρή βελτίωση από πλευράς των εγχώριων επενδυτών τόσο στον τομέα των ιστιοπλοϊκών καταμαράν και των μηχανοκίνητων, όσο και των ιστιοφόρων χαμηλού κόστους. (Δρόσος , 2017)

1.5 Κοινωνικές επιδράσεις

Η επίδραση που έχει ο κλάδος του yachting στην κοινωνία είναι πολυεπίπεδη. Τα έσοδα που προκύπτουν τονώνουν τις τοπικές κοινωνίες και επεκτείνονται σε φορείς που δεν συσχετίζονται με τα λιμάνια αναψυχής (καταστήματα, μικροπωλητές κ.ά.). Σαφώς βέβαια, η κύρια πηγή εσόδων είναι οι φόροι, οι οποίοι επιβάλλονται στα σκάφη, ενώ σημαντικό στοιχείο αποτελεί η είσοδος συναλλάγματος και η δημιουργία πολλαπλών θέσεων εργασίας.

Ωστόσο, πρωτεύοντα ρόλο στην εξέλιξη της αγοράς, ενοικίασης σκαφών αναψυχής διαδραματίζουν τόσο οι παρεχόμενες υπηρεσίες, όσο και οι υποδομές που υπάρχουν στα λιμάνια φιλοξενίας των σκαφών. Οι σύγχρονες μαρίνες είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν από 600 έως και 2.000 σκάφη ημερησίως. Αυτό βέβαια προϋποθέτει επαρκή χώρο για πρόσδεση τέτοιου αριθμού σκαφών, αλλά και υπηρεσίες που αφορούν στην επισκευή, στη φύλαξή τους, τελωνειακή και λιμενική αρχή, σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων ή και άλλων αναλώσιμων, βιολογικό καθαρισμό αποβλήτων, καθώς και υπηρεσίες ταχυδρομείου. Από τα προαναφερθέντα εύκολα συμπεραίνουμε ότι μέσα από τον κλάδο του yachting οι παράκτιες περιοχές ωφελούνται περισσότερο όσον αφορά στη δημιουργία θέσεων εργασίας. Ενδεικτικά θετικός είναι ο απολογισμός για τα επαγγέλματα που έχουν άμεση σχέση με τα σκάφη αναψυχής. Τέτοια επαγγέλματα είναι οι τεχνικοί – επισκευαστές πρωτίστως, οι ναυπηγοί, οι επαγγελματίες έμποροι ναυτιλιακών ειδών και ειδών εξοπλισμού σκαφών, αλλά γενικότερα και όσοι παρέχουν κάποιου είδους υπηρεσία όπως οι skipper και πολλοί άλλοι. Επιπλέον όμως, ευεργετημένος βγαίνει και ένας ευρύτερος κύκλος επαγγελματιών που μπορούν να υπάρξουν σε μία παράκτια περιοχή, με κύριο σημείο αναφοράς την εστίαση και τις μεταφορές (Μυλωνόπουλος, et al., 2005).

Ο κλάδος της ενοικίασης και αγοράς σκαφών είναι ένας κλάδος που παρουσιάζει άνθηση, ακόμα και στην Ελλάδα της οικονομικής κρίσης. Η συνεχόμενη προβολή της Ελλάδας στα

διεθνή Μέσα Ενημέρωσης, όσο παράδοξο κι αν ακούγεται, ωθεί όλο και μεγαλύτερο αριθμό τουριστών στο να επισκέπτεται τη χώρα μας. Αυτό επιβεβαιώνεται, σύμφωνα με τον ΕΟΤ, από το γεγονός ότι κάθε χρόνο έχουμε νέο ρεκόρ αφίξεων από το εξωτερικό, με τελευταίο παράδειγμα εκείνο του 2015 με 24 εκατομμύρια αφίξεις, δίνοντας έτσι το έναυσμα για ανάκαμψη της οικονομίας. Στο παρελθόν καθοριστική ήταν η συμβολή της ανάληψης των Ολυμπιακών Αγώνων από τη χώρα μας, που κέντρισε το ενδιαφέρον των τουριστών σε παγκόσμια κλίμακα, αλλά και οι συντονισμένες ενέργειες του ΕΟΤ, ο οποίος με μεθοδικότητα αναβάθμισε την εικόνα της Ελλάδας χρησιμοποιώντας όλα τα διαθέσιμα μέσα. Με αυτόν τον τρόπο γίνεται μια όλο και καλύτερη προβολή της χώρας μας σε όλο τον κόσμο, η οποία επιδρά θετικά στον τουρισμό, ειδικότερα την τελευταία πενταετία παρατηρείται ολόένα και αυξανόμενη ροή συναλλάγματος, η οποία προέρχεται κυρίως από τουριστικές δραστηριότητες (<https://www.statistics.gr/>, 2016).

1.6 Swot Ανάλυση

Δυνατά σημεία

Όπως έχει ήδη προαναφερθεί ο κλάδος του yachting αναφέρεται σε ανθρώπους μεσαίας και υψηλής εισοδηματικής κλίμακας. Επίσης οι πελάτες του yachting συμβάλουν θετικά στην οικονομία της χώρας, κάτι το οποίο μπορεί να επιβεβαιωθεί και από στοιχεία του ΕΟΤ, τα οποία δηλώνουν ότι κατά μέση τιμή οι τουρίστες του yachting δαπανούν σχεδόν διπλάσια ποσά σε σχέση με τον απλό τουρίστα. Η χώρα μας διαθέτει το φυσικό ευεργέτημα των 16.500 χιλιομέτρων ακτογραμμής, 190.000 ακτές και 5.000 νησιά και βραχονησίδες. Αυτό δημιουργεί ένα άριστο σύνολο συνδυάζοντας το ήπιο κλίμα, που επικρατεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και τις κοντινές αποστάσεις μεταξύ των προορισμών, βοηθώντας την Ελλάδα να αναρριχηθεί ψηλά στην προτίμηση των τουριστών. Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί, ότι η πλούσια ναυτική παράδοση της χώρας μας συνέβαλε τα μέγιστα ώστε να αναπτυχθεί ο κλάδος του επαγγελματικού yachting. Σε πολλά σημεία της Ελλάδας, εκεί όπου ελλιμενίζονται τα σκάφη αναμνησής, υπάρχει η δυνατότητα ενασχόλησης με τα θαλάσσια σπορ, κάτι το οποίο αυξάνει τις επιλογές των τουριστών, αλλά και την δυνατότητα των ντόπιων κατοίκων για εργασία. Βεβαίως η ζήτηση για εργατικό δυναμικό δεν σταματάει εδώ, αφού εκτός από τους θερινούς μήνες που η κίνηση είναι αυξημένη, και τους χειμερινούς μήνες προσφέρεται εργασία. Η ανανέωση του στόλου και η συντήρηση – επισκευή του υπάρχοντος, αλλά και

η φύλαξη των χώρων και των σκαφών δημιουργούν μια συνεχόμενη προσφορά εργασίας ακόμα και εν καιρώ κρίσης. Σύμφωνα με τους ανθρώπους του κλάδου η χώρα μας θα μπορούσε να γίνει το κέντρο του παγκόσμιου yachting και να μετατραπεί σε “χρυσωρυχείο”, δημιουργώντας χιλιάδες θέσεις εργασίας και ενδυναμώνοντας την οικονομία με το τουριστικό συνάλλαγμα.

Αδύνατα σημεία

Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν τα αδύνατα σημεία του κλάδου, τα οποία δεν μπορούν να προβλεφθούν και δημιουργούν ένα αίσθημα ανασφάλειας στις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην ενοικίαση και στην πώληση σκαφών αναψυχής. Πιο συγκεκριμένα, οι περιοχές που αντλούν οφέλη από το yachting είναι συγκεκριμένες, πράγμα το οποίο δεν μπορεί να αλλάξει αφού ο κλάδος περιορίζεται γεωγραφικά στις παράκτιες περιοχές και στα νησιά. Ένα ακόμα στοιχείο είναι η εποχικότητα που διακατέχει το θαλάσσιο τουρισμό, καθώς τους χειμερινούς μήνες τα έντονα καιρικά φαινόμενα καθιστούν επισφαλείς τις μετακινήσεις των σκαφών αναψυχής. Πέρα όμως από τα φυσικά εμπόδια υπάρχουν και τα τεχνικά, στα οποία θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν η έλλειψη επαρκών τεχνικών έργων και έργων υποδομής, όπως σύγχρονες μαρίνες και σημεία ανεφοδιασμού. Επίσης, το σύνολο των θεσμών που περιβάλλουν τον κλάδο θα πρέπει να εκσυγχρονισθεί και να εναρμονισθεί στις νέες συνθήκες τουρισμού, ώστε να περιορισθεί, όσο το δυνατόν περισσότερο, η γραφειοκρατία που καθυστερεί τη ναύλωση και ενοικίαση ενός σκάφους αναψυχής. Η ίδια γραφειοκρατία είναι που αυξάνει τα κρούσματα παράνομης ναύλωσης σκαφών, αυξάνοντας έτσι δραματικά τα ανείσπρακτα τέλη και φόρους προς το κράτος. Ένα άλλο θέμα, που ταλανίζει τον κλάδο του yachting είναι η έλλειψη επαρκώς εκπαιδευμένων πληρωμάτων που μπορούν να σταθούν επάξια στις ανάγκες ενός επαγγελματικού σκάφους και στις απαιτήσεις του εκάστοτε ναυλωτή. Ενώ η περιορισμένη ακόμη διαφήμιση, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, καθιστά δύσκολη την προώθηση του yachting στο ευρύ κοινό, καθώς για πολλούς παραμένει άγνωστο ως μέσο αναψυχής, ενώ θα μπορούσε να αποτελεί την πρώτη επιλογή τους. Όλα τα παραπάνω αδύνατα σημεία του κλάδου της ενοικίασης σκαφών αναψυχής, τα εκμεταλλεύονται ανταγωνίστριες χώρες, οι οποίες αποσπούν μερίδιο πελατών/τουριστών - επομένως και εσόδων – όπως είναι οι γειτονικές Τουρκία και Ιταλία, αλλά και η Κροατία.

Ευκαιρίες

Ο κλάδος του yachting εντυγχώς έχει πολλές ευκαιρίες βελτίωσης και επέκτασης, κάτι το οποίο αποπνέει ένα αίσθημα αισιοδοξίας στην ταραγμένη οικονομικά Ελλάδα. Από φυσική - γεωγραφική πλευρά οι μικροί κόλποι που σχηματίζονται σε όλο το μήκος της ακτογραμμής της ηπειρωτικής, αλλά και της νησιωτικής χώρας, μπορούν να προσφέρουν λύσεις στα σκάφη για στάσεις μικρής διάρκειας και ξεκούρασης. Βέβαια, οι υποδομές χρειάζονται εκσυγχρονισμό, συντήρηση και επέκταση για να εξυπηρετούν τις νέες ανάγκες των σκαφών και των πληρωμάτων τους, καθώς και για να καλυφθεί η συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση στην ενοικίαση σκαφών. Επίσης θετικά αποτελέσματα θα μπορούσε να αποφέρει η συνεργασία του κράτους με ιδιωτικούς φορείς ή ακόμα η ολοκληρωτική ιδιωτικοποίηση των μαρινών και εν μέρει των λιμανιών. Έτσι θα αποδεδειχτεί ο κρατικός μηχανισμός από τις υψηλές δαπάνες συντήρησης και θα αυξηθεί η επιχειρηματικότητα με απώτερο σκοπό τη δημιουργία ενός οργανωμένου συνόλου μαρινών. Μέσα από τη διαφήμιση το yachting μπορεί να αντλήσει πολλά οφέλη. Η στοχευόμενη διαφήμιση που θα προβάλλει αποκλειστικά και μόνο τον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό, καθώς και η προσέλευση πελατών από τη μεσαία εισοδηματική τάξη θα θέσει νέους ορίζοντες για την εγχώρια ενοικίαση σκαφών αναγυχής.

Απειλές

Όπως είναι εύκολα αντιληπτό η ύφεση που ξεκίνησε σε παγκόσμια κλίμακα το 2008 και συνεχίζει να πλήττει την ελληνική οικονομία, είναι η μεγαλύτερη απειλή για τη ναυτιλία, αλλά και πιο συγκεκριμένα για τον τουρισμό του yachting. Η κρίση αυτή είχε ποικίλες επιδράσεις για τον τουρισμό, με κυριότερη το αίσθημα ανασφάλειας των επενδυτών σχετικά με το φορολογικό σύστημα και τις νέες ρυθμίσεις.

Επίσης, μειώθηκε η χρονική περίοδος των διακοπών, ενώ η μείωση της ζήτησης έφερε στασιμότητα στη παραγγελία και στην αγορά νέων σκαφών. Πιο γενικά, απειλή για την εγχώρια αγορά του yachting αποτελεί η έξαρση της τρομοκρατίας που έχει φουντώσει τον πόλεμο στη Μέση Ανατολή και στην ανατολική Μεσόγειο. Έτσι, και σε συνδυασμό με τις απότομες μεταβολές της τιμής του πετρελαίου, δημιουργείται ένα κλίμα αβεβαιότητας και ανασφάλειας, τόσο στη ζήτηση όσο και στην προσφορά στον κλάδο της ενοικίασης σκαφών. Μια άλλη παράμετρος είναι ο ανταγωνισμός από τις γείτονες χώρες, οι οποίες

αποσπών μεγάλο μερίδιο τουριστών από τη χώρα μας. Χώρες όπως η Τουρκία, η Γαλλία και η Ισπανία διαθέτουν καλύτερες υποδομές και πιο εξελιγμένα τεχνικά μέσα, με αποτέλεσμα οι τουρίστες που τις επισκέπτονται να αξιολογούν αντίστοιχες παροχές από τη χώρα μας, η οποία δεν δύναται να τις παρέχει.

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> • Πλούσια ναυτική παράδοση • Ήπιο κλίμα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους • Μεγάλο μήκος ακτογραμμών και ακτών • Κοντινές αποστάσεις μεταξύ των προορισμών • Αύξηση προσφοράς εργασίας • Συμβάλλει θετικά στην οικονομία της χώρας • Θετικές προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου 	<ul style="list-style-type: none"> • Περιορισμένοι προσβάσιμοι γεωγραφικοί προορισμοί • Εποχικότητα επαγγέλματος • Ανεπάρκεια τεχνικών έργων • Έντονη Γραφειοκρατία • Έλλειψη εκπαιδευμένων πληρωμάτων • Ανεπαρκής διαφήμιση
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Πληθώρα φυσικών κόλπων προς εκμετάλλευση • Ιδιωτικοποίηση μαρίνων & αναβάθμιση λιμανιών • Στοχευμένη διαφήμιση 	<ul style="list-style-type: none"> • Οικονομική ύφεση • Κλίμα αβεβαιότητας • Μεγάλος ανταγωνισμός από γειτονικές χώρες

Πίνακας 1-1: SWAT Analysis

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

2.1 Επαγγελματικά σκάφη αναψυχής

Στην Ελλάδα η ναυσιπλοΐα διέπεται από νομικό πλαίσιο που περιλαμβάνεται σε συγκεκριμένους νόμους. Ο νόμος 2932 αφορά τις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Ο νόμος 3182 αφορά τις Ναυτιλιακές Εταιρίες Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.) ενώ ο νόμος 2743 αφορά τα πλοία αναψυχής (Μανάκος, 2007).

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του τελευταίου νόμου τα πλοία χωρίζονται ως εξής:

- *Πλοία αναψυχής*: ονομάζονται τα πλοία εκείνα που έχουν μήκος άνω των 7 μέτρων και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή περιήγησης.
- *Επαγγελματικά πλοία αναψυχής*: ονομάζονται τα πλοία εκείνα που μπορεί να μεταφέρουν μέχρι και 49 επιβάτες (εκτός του πληρώματος) με ολική ναύλωση.
- *Μηχανοκίνητα επαγγελματικά πλοία αναψυχής*: λέγονται τα πλοία εκείνα τα οποία διαθέτουν μηχανή ως κύριο μέσο πρόωσης για ναυσιπλοΐα, και βοηθητικό μέσο πρόωσης.
- *Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής*: τα πλοία αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικά.

2.2 Κύριες κατηγορίες σκαφών

Στην Ελλάδα, αλλά και σε ολόκληρο τον κόσμο, οι εταιρίες που ασχολούνται με το yachting προσφέρουν μία πλειάδα επιλογών στους ενδιαφερόμενους καλύπτοντας έτσι ένα ευρύ φάσμα κόστους, απαιτήσεων, αλλά και δυνατοτήτων. Έτσι οι συνήθεις κατηγορίες σκαφών είναι οι ακόλουθες:

- **Ιστιοφόρα** (sailing yachts). Πρόκειται για σκάφη, τα οποία ενοικιάζονται με πλήρωμα ή χωρίς και χρησιμοποιούν ως μέσο ώθησης την αιολική ενέργεια σε συνδυασμό με τα πανιά που διαθέτουν.

- **Ιστιοφόρα χωρίς πλήρωμα** (bareboats). Κύριο μέσο προώθησης είναι τα πανιά και ναυλώνονται χωρίς πλήρωμα.
- **Παραδοσιακά καΐκια** (Motor Sailers). Πρόκειται για μετασκευασμένα αλιευτικά ή εμπορικά καΐκια και χρησιμοποιούνται κυρίως από τους ντόπιους μεταφέροντας τουρίστες σε κοντινές αποστάσεις.
- **Πολυτελή καΐκια** (Luxury Motor Sailers). Αυτού του είδους τα καΐκια κινούνται κυρίως με πανιά και με μηχανή.
- **Μεγάλα μηχανοκίνητα καΐκια**. Πρόκειται για μικρά κρουαζιερόπλοια που εκτελούν προκαθορισμένες κρουαζιέρες.
- **Μηχανοκίνητα μικρά** (Motor Yachts). Εδώ περιλαμβάνονται σκάφη ανοικτού τύπου και μήκους 10 μέτρων το ανώτερο.
- **Θαλαμηγοί** (Mega Yachts). Είναι μηχανοκίνητα σκάφη, συνήθως άνω των 10 μέτρων και η πλεύση τους απαιτεί την παρουσία εξειδικευμένου πληρώματος.
- **Μεγάλοι θαλαμηγοί** (Super yachts). Αποτελούν ένα νέο τύπο σκαφών αναψυχής, γνωστό και ως super yacht, τα οποία ξεπερνούν σε μήκος τα 80 μέτρα και φέρουν τεχνολογικά εξελιγμένα συστήματα πλοήγησης και νέα επίπεδα άνεσης (Διακομιγάλης, 2009).

Ένα ακόμα νέο στοιχείο που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια στη Μεσόγειο, είναι η ιστιοπλοΐα ομάδας σκαφών, που σχηματίζουν μικρό στόλο. Σε αυτή την κατηγορία του yachting τα σκάφη είναι συνήθως ιστιοφόρα χωρίς πλήρωμα, με την παρουσία ενός μόνο επαγγελματία κυβερνήτη, γνωστού και ως skipper. Τέτοια προγράμματα και πακέτα ναύλωσης παρέχονται από εταιρίες και είναι ιδιαίτερα προσφιλή στο Αιγαίο και στο Ιόνιο, όπου οι προορισμοί είναι σε κοντινή απόσταση μεταξύ τους. Αξιοσημείωτο είναι το στατιστικό στοιχείο που εξάγεται από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, το οποίο αποδεικνύει ότι από το συνολικό στόλο των σκαφών αναψυχής που βρίσκονται στην Ελλάδα, το 90% είναι ιστιοφόρα, εκ των οποίων το 95% είναι άνευ πληρώματος, ενώ το υπόλοιπο 10% του στόλου αποτελείται από μηχανοκίνητα σκάφη διαφόρων τύπων και μεγεθών (Δημήτριος, 2012 σ. 53).

Οι πελάτες, οι οποίοι προσεγγίζουν την αγορά του yachting είναι με συντριπτική πλειοψηφία (95%), αλλοδαποί. Κατά κύριο λόγο Ευρωπαίοι και ακολούθως Αμερικανοί έρχονται στην Ελλάδα επιλέγοντας είτε ιστιοφόρα είτε μηχανοκίνητα σκάφη αναψυχής. Ειδικότερα οι Ιταλοί, οι Γάλλοι και οι Γερμανοί προτιμούν τα ιστιοφόρα, ενώ αντιθέτως οι Αμερικανοί, τα σκάφη με μηχανικό μέσο προώθησης. Όσον αφορά στο ελληνικό κοινό του yachting, τα

τελευταία χρόνια παρατηρείται μία προτίμηση στα ιστιοφόρα σκάφη χωρίς την παρουσία πληρώματος, ενώ τα άτομα που προσελκύνονται ανήκουν στην πλειοψηφία σε ανώτερες και μεσαίες εισοδηματικές τάξεις (Ψαριανός, και συν., 2016).

2.3 Εσωτερική διαμόρφωση σκαφών

Σε αυτό το σημείο κρίνεται σκόπιμο να γίνει μια μικρή αναφορά στην εσωτερική διαμόρφωση των σκαφών αναψυχής, με τη χρήση περιορισμένου αριθμού φωτογραφιών, προκειμένου να δειχθεί με όσο το δυνατόν καλύτερο τρόπο, ότι ένα σκάφος δεν αποτελεί μόνο μέσο μεταφοράς αλλά και διαμονής για τους επιβαίνοντες σε αυτό.

Όπως είδη έχουμε αναφέρει, αλλά και εκτενώς θα αναφερθούμε στη συνέχεια, η επιλογή του κατάλληλου σκάφους είναι πολύ σημαντική απόφαση γιατί δεν διαμορφώνει μόνο το κόστος ναύλωσης, αλλά αποτελεί και το χώρο διαμονής για τους επιβαίνοντες. Ανάλογα με τον αριθμό των ατόμων πρέπει να γίνει και η κατάλληλη επιλογή τόσο των καμπινών όσο και των υπολοίπων κοινόχρηστων χώρων προκειμένου το ταξίδι να είναι εξίσου ευχάριστο και λειτουργικό.

Επίσης οι πελάτες των ιστιοπλοϊκών σκαφών όπως είναι γνωστό κάνουν ιδιαίτερη χρήση της κουζίνας των σκαφών για την διατροφή τους, όπως θα διαπιστώσουμε και παρακάτω με την έρευνα μας στην οποία το κόστος για προμήθειες δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητο κι αυτό γιατί κύριο μέλημά τους είναι η εξερεύνηση των διαφόρων ακτών και παραλιών στις οποίες πολλές φορές δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές εστίασης ή και να υπάρχουν δεν αποτελούν πόλο έλξης για αυτούς.

- ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΣΚΑΦΗ (ΜΟΤΟΡΒΟΑΤ)



Εικόνα 2-1: Μηχανοκίνητα σκάφη

- **ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ (SAILBOAT)**



Εικόνα 2-2: Ιστιοφόρα σκάφη

- **CATAMARAN**



version 4 cabins / 4 cabins version

Εικόνα 2-3: Catamaran

2.4 Ναύλωση

Για να πραγματοποιηθεί και να ολοκληρωθεί η ναύλωση ενός πλοίου πρέπει να έχει χαρακτηριστεί πρώτα ως επαγγελματικό. Δικαίωμα ολικής ναύλωσης έχουν οι πλοιοκτήτες και οι εφοπλιστές για τα πλοία της ιδιοκτησίας τους, καθώς επίσης και οι ναυλομεσίτες και οι κάτοχοι άδειας λειτουργίας γραφείου γενικού τουρισμού με προϋπόθεση την έννομη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή.

Οι ναυλομεσίτες είναι οι αρμόδιοι για τη προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα. Είναι δηλαδή οι πράκτορες μέσω των οποίων πωλούνται τα πακέτα του συγκεκριμένου τουριστικού προϊόντος.

Για να πραγματοποιηθεί η ναύλωση ενός σκάφους, είναι απαραίτητο να υπογραφεί μια σύμβαση-ναυλοσύμφωνο μεταξύ των συμβαλλομένων, του ναυλομεσίτη και του ενδιαφερόμενου πελάτη. Είναι ένα έντυπο εις τριπλούν, εγκεκριμένο από το YEN, που αναφέρει τους όρους της ναύλωσης (ποσό ναύλωσης, ποσό εγγύησης, ημερομηνίες και λιμάνια αναχώρησης και επιστροφής), σχέδιο του οποίου υπάρχει στο παράρτημα της παρούσας διπλωματικής εργασίας. 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.

Ένα άλλο έγγραφο το οποίο οφείλει να συμπληρώσει ο ναυλομεσίτης πριν από κάθε απόπλου και να καταθέσει στην οικεία Λιμενική Αρχή είναι μια κατάσταση με τα πλήρη στοιχεία του πληρώματος και των επιβαινόντων, η οποία ονομάζεται λίστα επιβατών (crew list), σύμφωνα με την άδεια του σκάφους θεωρημένη από τη Λιμενική Αρχή, αντίγραφο της οποίας μαζί με τα υπόλοιπα έγγραφα του σκάφους, πρέπει να φέρουν μαζί τους οι ενοικιαστές του σκάφους καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού τους (Μανάκος, 2007).

Επίσης στην τιμή ναύλωσης περιλαμβάνεται η πλήρη ασφαλιστική κάλυψη τόσο του σκάφους όσο και του πληρώματος έναντι οποιουδήποτε ατυχήματος, που οφείλεται σε αμέλεια του ιδιοκτήτη ή του πληρώματος ή σε ελάττωμα του σκάφους.

Στην περίπτωση εκείνη όπου οι ενοικιαστές ακυρώσουν την κράτηση, η προκαταβολή η οποία έχουν καταβάλει κρατείται από τον ιδιοκτήτη του σκάφους, ενώ αν ο πλοιοκτήτης – ναυλομεσίτης μπορεί να ενοικιάσει το σκάφος τις ίδιες ημερομηνίες, συνηθίζεται να επιστρέφεται η προκαταβολή, εκτός βέβαια τυχόν 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 φυσικά αυτό είναι διαθέσιμο (Παναγιωτοκόπουλος, 1994).

2.4.1 Κόστος Ναύλωσης

Μια από τις σημαντικότερες δαπάνες στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού Yachting είναι το κόστος ναύλωσης (Charter Cost). Με τον όρο charter Cost εννοούμε τα χρήματα που πρέπει να δαπανήσουν οι υποψήφιοι τουρίστες για την ενοικίαση ενός ιστιοπλοϊκού σκάφους, προκειμένου να πραγματοποιήσουν τις εκάστοτε διακοπές τους.

Το κόστος βέβαια της ναύλωσης κάθε σκάφους είναι απόρροια ορισμένων πολύ σημαντικών παραγόντων, οι οποίοι είναι αλληλένδετοι μεταξύ τους και διαμορφώνονται κάθε φορά από τις απαιτήσεις του πελάτη. Ορισμένοι πολύ βασικοί παράγοντες διαμόρφωσης του κόστους ναύλωσης είναι οι εξής:

- **Το μοντέλο του σκάφους (Boat Model):** Το μοντέλο αφορά κυρίως αν πρόκειται για ιστιοπλοϊκό, καταμαράν ή ταχύπλοο σκάφος.
- **Η χρονολογία κατασκευής (Build Year):** Πρόκειται για την χρονολογία κατασκευής του εκάστοτε σκάφους, εννοείται φυσικά ότι όσο αυξάνεται η παλαιότητα του σκάφους τόσο μειώνεται και το κόστος ναύλωσης του.
- **Ο αριθμός των καμπίνων και των wc:** Κάθε σκάφος έχει έναν συγκεκριμένο αριθμό καμπίνων και wc, οπότε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του πελάτη γίνεται και η ανάλογη επιλογή και σ' αυτή την περίπτωση βέβαια υπάρχει θετική αναλογία αριθμών καμπίνων – wc και κόστους ναύλωσης.
- **Μέγιστος αριθμός ατόμων (PAX):** Η κατηγορία αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική και αφορά αυστηρά τον μέγιστο αριθμό ατόμων που μπορούν να επιβαίνουν σε ένα σκάφος, σύμφωνα πάντα με την άδεια του σκάφους.
- **Το μήκος του σκάφους (Feet):** Ένας τελευταίος παράγοντας διαμόρφωσης του κόστους ναύλωσης είναι κι αυτός του μήκους του σκάφους. Όπως είναι αναμενόμενο ένα μεγαλύτερο σκάφος θα κοστολογείται και πιο ακριβά κάτι το οποίο όμως δεν είναι απόλυτο, όπως για παράδειγμα το έτος κατασκευής.

Όλοι οι ανωτέρω παράγοντες φυσικά αφορούν το σκάφος προς ενοικίαση και ο κατάλληλος συνδυασμός αυτών διαμορφώνει ένα κόστος για τον πελάτη. Δεν είναι όμως το σκάφος ο μοναδικός προσδιοριστικός παράγοντας του κόστους ναύλωσης. Ένας άλλος

εξίσου σημαντικός παράγοντας στη διαμόρφωση του τελικού κόστους ναύλωσης είναι η χρονική περίοδο που επιλέγει κανείς να ανοικιάσει ένα σκάφος για τις διακοπές του. Οι χρονικές αυτές περιόδοι είναι η εξής:

- **1^η Ιανουαρίου έως 28^η Απριλίου**
- **28^η Απριλίου έως 26^η Μαΐου**
- **26^η Μαΐου έως 23^η Ιουνίου**
- **23^η Ιουνίου έως 4^η Αυγούστου**
- **4^η Αυγούστου έως 18^η Αυγούστου**
- **18^η Αυγούστου έως 1^η Σεπτεμβρίου**
- **1^η Σεπτεμβρίου έως 29^η Σεπτεμβρίου**
- **29^η Σεπτεμβρίου έως 31 Δεκεμβρίου**

Οι ανωτέρω χρονικές περιόδοι κοστολόγησης προέρχονται από τον κατάλογο της εταιρείας του κυρίου Κυριακούλη (2018), αλλά και της πλειοψηφίας των ναυλομεσιτικών γραφείων διεθνώς, παράρτημα του οποίου υπάρχει στο τέλος της παρούσης διπλωματικής εργασίας. Από τις ανωτέρω χρονικές περιόδους η πιο ακριβή φυσικά είναι η περίοδος **4 – 18 Αυγούστου** και ακολουθούν οι υπόλοιπες εβδομάδες του Ιουλίου και του Αυγούστου, του Μαΐου και του Ιουνίου και φυσικά οι πιο οικονομικές των υπολοίπων μηνών του έτους.

Έχοντας διαμορφώσει λοιπόν μια εικόνα του τρόπου με τον οποίο καθορίζεται το τελικό κόστος μιας ναύλωσης μπορούμε να συμπεράνουμε ότι ανάλογα με τις απαιτήσεις του κάθε υποψήφιου πελάτη – ναυλωτή προκύπτει και το αντίστοιχο κόστος. Αποδεικνύεται, συνεπώς ότι ο θαλάσσιος τουρισμός – yachting απευθύνεται και στις μεσαίες οικονομικές τάξεις και όχι αποκλειστικά σε μια οικονομική τάξη με υψηλά εισοδηματικά προνόμια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΛΕΥΚΑΔΑ

3.1 Ιστορική αναδρομή

Το όνομά της η Λευκάδα το πήρε απ' το ακρωτήριο Λευκάτα η αλλιώς Κάβος της Κυράς, που βρίσκεται στο νοτιότερο άκρο του νησιού. Το ακρωτήριο στην αρχαιότητα ονομαζόταν Λευκάς πέτρα ή Λευκάς άκρα. Ένας μύθος λέει ότι η ποιήτρια Σαπφώ, απ' τη νήσο Λέσβο, πήδηξε απ' το βράχο του ακρωτηρίου για να απαλλαγεί απ' τον έρωτά της για τον Φάωνα. Κοντά σ' εκείνη την περιοχή υπάρχει και ο ναός του θεού Απόλλωνα, στον οποίον είναι αφιερωμένος ο λευκός βράχος. Πιο παλιά το νησί ονομαζόταν Αγία Μαύρα παίρνοντας το όνομα αυτό απ' τον ομώνυμο ναό που ήταν κτισμένος μέσα στο κάστρο της Αγίας Μαύρας, το οποίο βρίσκεται απέναντι απ' την πόλη της Λευκάδας και το οποίο αποτελούσε πρότυπο οχυρωματικής τέχνης. Για κάποιο μεγάλο χρονικό διάστημα η πόλη της Λευκάδας ήταν κτισμένη γύρω απ' αυτό το κάστρο, αργότερα όμως οι Βενετοί τη μετέφεραν στη σημερινή της θέση.

Έρευνες έχουν δείξει ότι τα πρώτα δείγματα πολιτισμού στο νησί υπάρχουν απ' την παλαιολιθική εποχή. Από ανασκαφές που πραγματοποίησε ο Γερμανός αρχαιολόγος Βίλελμ Ντέρπφελντ στην περιοχή του Νυδριού, ανακάλυψε ευρήματα απ' την εποχή του Χαλκού (2000 π.χ.) και διατύπωσε τη θεωρία ότι η Λευκάδα είναι η Ομηρική Ιθάκη.

Λίγο έξω απ' την πόλη και πιο συγκεκριμένα κοντά στο Καλλιγόνι υπάρχουν ερείπια της αρχαίας πόλης Νήρικος, η οποία υπήρξε η πρώτη πόλη του νησιού. Γύρω γύρω απ' την πόλη είχε κτιστεί ένα μεγάλο τείχος, κομμάτι του οποίου σώζεται μέχρι και σήμερα.

Η Λευκάδα έχει πάρει μέρος σε πολλές μεγάλες μάχες στο παρελθόν, όπως η ναυμαχία της Σαλαμίνας και η μάχη των Πλαταιών κατά τους περσικούς πολέμους, καθώς και στον Πελοποννησιακό πόλεμο στο πλευρό των Σπαρτιατών. Ακολούθησε πιστά και το Μέγα Αλέξανδρο στην τεράστια εκστρατεία του. Φαίνεται ότι από τους ακολούθους αυτούς ιδρύθηκε η ομώνυμη πόλη στην παραλιακή Συρία, καθώς και μια άλλη κοντά στην Δαμασκό.

Κατά την Βυζαντινή περίοδο η Λευκάδα παρέμεινε στην αφάνεια. Μετά την πρώτη άλωση της Κωνσταντινούπολης από τους Φράγκους, η Λευκάδα πέρασε στην επικράτεια του Δεσποτάτου της Ηπείρου (1204-1293). Το 1293 δίνεται σαν προίκα στον Ιωάννη Ορσίνι, απ' τον ηγεμόνα του Δεσποτάτου της Ηπείρου, Νικηφόρο. Ο Ορσίνι έκτισε το φρούριο της πόλης ώστε να προστατέψει το νησί απ' τις επιδρομές των πειρατών. Λίγο καιρό αργότερα κτίστηκε μέσα στο κάστρο και ο ναός της Αγίας Μαύρας απ' τον οποίο πήρε το όνομά του και το ομώνυμο κάστρο.

Στη συνέχεια, η Λευκάδα πέρασε στους Ανδηγαυούς (1331-1362). Το 1357 έχουμε την εξέγερση των χωρικών της Λευκάδας κατά του ηγεμόνα της Γρατιανού Τζώρτζη. Μεταξύ 1362-1479 η Λευκάδα έγινε κτήση των Τόκκων.

Το 1479 οι Οθωμανοί καταλαμβάνουν το νησί, κυριαρχία που κράτησε για περίπου 200 χρόνια. Η Λευκάδα, λόγω της γεωγραφικής της θέσης, γίνεται το μοναδικό νησί απ' τα Επτάνησα που γνωρίζει την τουρκική κατοχή. Το 1684 περνά στα χέρια των Ενετών, οι οποίοι μετέφεραν την πόλη απ' το κάστρο, όπου ήταν κτισμένη, στη σημερινή της θέση. Έτσι, έπειτα από 200 έτη οθωμανικής κατοχής, το νησί περνά στα χέρια των Βενετών και πλέον η μοίρα του θα είναι η ίδια με τη μοίρα των άλλων νησιών του Ιονίου. Τα Ιόνια νησιά πλέον είχαν πολιτική και κοινωνική ενότητα. Οι Βενετοί υποστήριζαν αναγνωρίζαν κι επέτρεπαν στα Επτάνησα την τοπική τους αυτονομία δημιουργώντας τοπικές αυτοδιοικήσεις, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει την έλλειψη επιρροής των βενετσιάνικων στοιχείων στις υποδομές και τον τρόπο ζωής των κατοίκων του κάθε νησιού. Στοιχεία που είναι έντονα ακόμα και σήμερα.

Το 1797 η Γαλλία με αρχηγό τον Ναπολέον Βοναπάρτη καταλαμβάνει τη Λευκάδα, όπως και τα υπόλοιπα Επτάνησα. Τα οικονομικά μέτρα των Γάλλων Δημοκρατικών όμως είναι αβάσταχτα για τους ντόπιους πολίτες και προκαλούν δυσαρέσκεια. Το 1798 ο Ρωσοτούρκοι κάνουν επέλαση στο Ιόνιο και παίρνουν υπό την κυριαρχία τους τα Επτάνησα. Το 1807 η Λευκάδα και όλα τα νησιά του Ιονίου περνούν στα χέρια της Γαλλίας, η οποία έχει αλλάξει το πολίτευμά της, έχοντας δημιουργήσει ένα αυτοκρατορικό καθεστώς.

Το 1810 οι Βρετανοί κυριεύουν το νησί και μέχρι το 1814 έχουν καταλάβει όλα τα Επτάνησα. Τα αυστηρά μέτρα κι οι αυταρχικοί νόμοι των Άγγλων όμως, έχουν ως συνέπεια τις αντιδράσεις των πολιτών με αποτέλεσμα να υπάρχουν επαναστάσεις κι

εξεγέρσεις, όπως εκείνη των Λευκαδιτών το 1819 που καταπολεμήθηκε με βιαιότητα και βαρβαρότητα.

Το 1864, η Λευκάδα μαζί με τα άλλα Ιόνια νησιά, σύμφωνα με τις συνθήκες του '63 και '64, παραχωρείται επίσημα στην Ελλάδα και τα Επτάνησα μετά από πολλούς αιώνες ξένων κατοχών είναι πλέον ελεύθερα.

Μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή του 1922, εγκαθίστανται στην πόλη της Λευκάδας Μικρασιάτες πρόσφυγες. Αρχικά πολλοί κατοίκησαν στο κάστρο της Αγίας Μαύρας ενώ δημιουργήθηκε στην πόλη ο συνοικισμός κοντά στον Μητροπολιτικό Ναό της Ευαγγελίστριας, που ονομάζεται Προσφυγικά (Ροντογιάννης, 2006).

Το 1963 ήταν που ο Έλληνας μεγιστάνας Αριστοτέλης Ωνάσης αγόρασε το Σκορπιό, μια μικρή νησίδα που βρίσκεται απέναντι απ' τις ανατολικές ακτές της Λευκάδας και πιο συγκεκριμένα στο κοσμοπολιτικό Νυδρί, το οποίο απέκτησε, έκτοτε, παγκόσμια φήμη, φιλοξενώντας κατά καιρούς πλήθος επισκεπτών αλλά και προσωπικότητων απ' όλη την υφήλιο. Μάλιστα, οι κάτοικοι της περιοχής, για να τιμήσουν τον Έλληνα εφοπλιστή, έχτισαν προς τιμήν του ένα άγαλμα, το οποίο κοσμεί την πλατεία του χωριού (Φουστάνος, 2006).

3.2 Γεωγραφικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά

Η Λευκάδα είναι ένα νησί του Ιονίου πελάγους που ανήκει στο σύμπλεγμα των Επτανήσων μαζί με την Κέρκυρα, Κεφαλονιά, Ιθάκη, Ζάκυνθο και τους Παξούς και αποτελούν την περιφέρεια των Ιονίων Νήσων. Στο Δήμο Λευκάδας ανήκουν επίσης ο Κάλαμος και ο Καστός ενώ το Μεγανήσι αποτελεί ξεχωριστό Δήμο με έδρα το Κατωμέρι. Από το 2011 με τη διοικητική μεταρρύθμιση (Καλλικράτης), ο νομός Λευκάδας μετονομάστηκε σε Περιφερειακή Ενότητα Λευκάδας και ανήκει στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων με έδρα την Κέρκυρα.

Η Λευκάδα έχει έκταση 320 τετραγωνικά χιλιόμετρα και είναι το τέταρτο σε μέγεθος νησί των Επτανήσων. Ο πληθυσμός της σύμφωνα με τα αποτελέσματα της απογραφής του 2011, ανέρχεται στις 23.750 κατοίκους, με πυκνότητα ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο 66,73%.

Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της Λευκάδας, εκτός των υπολοίπων βέβαια, είναι ότι η Λευκάδα είναι το μοναδικό νησί που συνδέεται με την Αιτωλοακαρνανία με πλωτή γέφυρα μήκους 20 μέτρων περίπου και της οποίας η διέλευση γίνεται χωρίς την πληρωμή κάποιου χρηματικού ποσού. Οι επισκέπτες σε καθημερινή βάση, αλλά κυρίως οι τουρίστες το καλοκαίρι δεν επιβαρύνονται με επιπλέον έξοδα προκειμένου να επισκεφτούν το νησί, κάτι το οποίο αποτελεί πλεονέκτημα έναντι όλων των άλλων νησιώτικων προορισμών.

Το κλίμα του νησιού χαρακτηρίζεται από μεγάλη ηλιοφάνεια με ήπιο και βροχερό χειμώνα και ζεστό καλοκαίρι. Η Λευκάδα κατά το κύριο μέρος της είναι ένα ορεινό νησί σε ποσοστό 70%. Κύριο χαρακτηριστικό του νησιού είναι η δυτική του πλευρά, η οποία είναι απόκρημνη σχηματίζοντας πολλές εκτεταμένες παραλίες με άμμο και πολλά ακρωτήρια. Επίσης το νησί διαθέτει πολλά οροπέδια καθώς και εύφορες κοιλάδες και φαράγγια με πλούσια βλάστηση. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η πανίδα του νησιού και ειδικότερα τα πολλά είδη πτηνών όπως κύκνοι, πελεκάνοι, ερωδιοί και αγριόπαπιες που βρίσκουν προστασία στη λιμνοθάλασσα της Λευκάδας και αποτελούν ένα υπέροχο θέαμα για τους περαστικούς και τους λάτρεις της φωτογραφίας, ενώ όσο αφορά την χλωρίδα του νησιού η παρουσία πευκοδασών είναι αισθητή.

Από πολιτισμικής άποψης η Λευκάδα είναι ένα ιδιαίτερο νησί με κύριο χαρακτηριστικό το κάστρο της Αγίας Μαύρας που βρίσκεται ακριβώς πριν την πλωτή γέφυρα από την πλευρά της Αιτωλοακαρνανίας, αλλά γεωγραφικά ανήκει στη Λευκάδα και μάλιστα αποτελεί και το γεωγραφικό της σύνορο. Είναι ένα επιβλητικό κάστρο, μάλιστα από τα επιβλητικότερα εκείνης της εποχής με πρότυπο οχυρωματικής τέχνης των μεσαιωνικών χρόνων. Χρονολογείτε ότι έχει χτιστεί από το 1684 με μια ιδιαίτερη αντισεισμική αρχιτεκτονική. Οι εκκλησίες και τα μοναστήρια, με ιδιαίτερο το μοναστήρι της Αγίας Φανερωμένης όπου γιορτάζει του Αγίου πνεύματος και είναι μια από τις μεγαλύτερες γιορτές του νησιού, είναι διάσπαρτα σε όλο το νησί αποδεικνύοντας την χριστιανική πίστη των Λευκαδιτών μέσα από την βυζαντινή παράδοση και τις επιρροές που δέχτηκαν (Βαγενάς, 2001).

3.3 Αρχιτεκτονική της πόλης της Λευκάδας

Η πόλη της Λευκάδας, η πρωτεύουσα του νησιού είναι χτισμένη στο βορειότερο άκρο του, στη θέση της παλιάς Αμαξικής, που αποτέλεσε την πρωτεύουσα του νησιού επί Ενετοκρατίας. Η ίδρυση της ανάγεται στον 14ο αιώνα, όταν αποτελούσε ένα από τα

τέσσερα προάστια της μεσαιωνικής πρωτεύουσας του νησιού Αγίας Μαύρας (στο ομώνυμο κάστρο), και οι πρώτοι κάτοικοι της ήταν κυρίως ψαράδες, στην υπηρεσία του εκάστοτε Ενετού φεουδάρχη. Ο οικισμός αναδύοταν από τα νερά της λιμνοθάλασσας, ενώ τα αρχικά ξύλινα καλύβια του, έδωσαν τη θέση τους σε μια χαμηλή δόμηση, με πολυμορφία στους όγκους και πολυχρωμία στις όψεις της δημιουργώντας στο πέρασμα των αιώνων, μια πολύ ενδιαφέρουσα αρμονική οικιστική σύνθεση.

Σήμερα η πόλη ή όπως είναι γνωστή, η Χώρα, αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα μεσαιωνικής πόλης. Η πλατεία στο κέντρο της λεγόμενης παλιάς πόλης, με το παζάρι τον κεντρικό εμπορικό της δρόμο, καθώς και οι περιφερειακοί παραλιακοί δρόμοι στα βόρεια και ανατολικά της αποτελούν τον κύριο άξονα της με αναρίθμητα στενάκια, μικρές πλατείες και όμορφες εκκλησίες να τον ολοκληρώνουν.

Η κατασκευή των κτιρίων της πόλης είναι χαρακτηριστικό και μοναδικό στην Ελλάδα, ως δείγμα αντισεισμικής προστασίας μιας και πρόκειται για ένα σεισμογενές νησί. Ο τρόπος οικοδόμησης των κτιρίων στοχεύει στην ανθεκτικότητά τους, και στηρίχτηκε κυρίως στην χρήση του ξύλου ως κύριο υλικό.

Ολόκληροι κορμοί δέντρων αλείφονταν με κατράμι και πίσσα και τοποθετούνταν στα θεμέλια σε όλο το μήκος και πλάτος της οικοδομής. Το ξύλινο υλικό της μελλοντικής κατασκευής το τοποθετούσαν για ορισμένο χρονικό διάστημα μέσα στη λάσπη της λιμνοθάλασσας που βρίσκεται κοντά στη Χώρα. Οι κορμοί σκεπάζονταν με μίγμα τριών διαφορετικών υλικών από ψιλή άμμο, πελεκητές πέτρες και σκόνη πορσελάνης. Η θεμελίωση αυτή παρουσίαζε σημαντικό βαθμό σταθερότητας γιατί, σε περίπτωση σεισμού, μπορούσε να κινηθεί σαν ενιαίο σύνολο, μειώνοντας έτσι στο ελάχιστο την πιθανότητα κατάρρευσης του.

Μετά τη θεμελίωση κατασκευάζονταν οι λίθινοι τοίχοι του ισόγειου που τελείωναν στα ανοίγματα των θυρών και των παραθύρων. Στην εξωτερική πλευρά τους κυρίως στα σημεία μεταξύ των ανοιγμάτων τοποθετούνταν σίδερα που αγκιστρώνονταν στο ξύλινο πάτωμα του πρώτου ορόφου για να συγκρατηθεί η ξύλινη κατασκευή πάνω στη λιθοδομή του ισόγειου κι έτσι «να δέσει» ολόκληρο το οικοδόμημα.

Αν η κυρίως κατασκευή του ισόγειου ήταν λίθινη, η αντίστοιχη του πρώτου ορόφου βασιζόταν πιο πολύ στη χρήση του ξύλου. Στη συνέχεια ένωσαν τα μαδερόξυλα στις

τέσσερις γωνίες της λιθοδομής για να αρχίσει η ξύλινη κατασκευή, συνδέοντάς τα μεταξύ τους στις γωνίες με ειδικούς αρμούς καρφωμένους με ξύλινα χειροποίητα καρφιά από σκληρό ξύλο υλικό πιο ευλύγιστο στους κραδασμούς του σεισμού. Τα ξύλινα οριζόντια δοκάρια στρώνονταν παράλληλα και τοποθετούνταν σε ειδικές υποδοχές του λίθινου τοίχου ή πάνω στα μαδέρια που ήταν στρωμένα κατά μήκος του τοίχου, φέροντας το πάτωμα του ορόφου. Όταν το απαιτούσε η κατασκευή, τα μαδέρια διαπερνούσαν τον τοίχο εγκάρσια και κάποτε προεξείχαν, σχηματίζοντας έναν ξύλινο πρόβολο για να στηριχτεί ο εξώστης.

Ένα από τα βασικότερα στοιχεία της ξύλινης αντισεισμικής κατασκευής ήταν η επιστήλωση της από το έδαφος του ισογείου μέχρι το πάτωμα του πρώτου ορόφου μ' ένα δεύτερο ξύλινο σύστημα από κολόνες. Στις πλευρές του εσωτερικού λίθινου τοίχου ύψωναν οι μαραγκοί χοντρές κολόνες που τις ένωσαν με τα ήδη τοποθετημένα μαδέρια του πατώματος του πρώτου ορόφου. Η τοποθέτηση γινόταν σε μικρή απόσταση από τη λίθινη κατασκευή, ώστε να αποφεύγεται η σύγκρουση της κατασκευής με τον πέτρινο τοίχο σε περίπτωση σεισμικών δονήσεων. Αυτός ήταν ο λεγόμενος «αντισεισμικός αρμός». Οι βαριές ξύλινες κολόνες τοποθετούνταν ανά τέσσερα μέτρα, τόσο στο μήκος των πλευρικών τοίχων όσο και στον ενδιάμεσο χώρο του ισογείου, κάτω από το κεντρικό μαδέρι που στήριζε το πάτωμα του ορόφου. Με το βοηθητικό αυτό επιστήλωμα, σε περίπτωση σεισμού μπορούσε να καταρρεύσει από τη δόνηση ο εξωτερικός λίθινος τοίχος του ισογείου, πάντα όμως προς την πλευρά το δρόμου και ποτέ προς το εσωτερικό του κατωγείου. Έτσι ολόκληρη η ξύλινη κατασκευή του σπιτιού άντεχε στα τραντάγματα και στις βίαιες ωθήσεις.

Με τα χρόνια και τις συχνές καταστροφές από τους σεισμούς, οι κάτοικοι που ξανάφτιαχναν τα σπίτια τους με τα ίδια υλικά φρόντιζαν το πάνω τμήμα να είναι ελαφρύ και το κάλυπταν με λαμαρίνα που συνήθιζαν να βάφουν σε απαλά χρώματα. Αυτή η τεχνική διατηρείται μέχρι σήμερα και πολλά είναι τα σπίτια στο ιστορικό κέντρο της πόλης που έχουν ακόμα λαμαρίνες.

Το λευκαδίτικο σπίτι με το ελαφρό υλικό του, το ξύλο, δεν επιβάλλεται με το βάρος του ούτε εντυπωσιάζει σαν κτίσμα με τον όγκο του. Είναι λιτό στην έκφρασή του, ελαφρή στο αρχιτεκτονικό του σχήμα και απέριτο στην εξωτερική του εμφάνιση. Ωστόσο, έχει εκείνη την κατασκευαστική ευστάθεια και πληρότητα που δεν αλλοιώθηκε από εξωγενείς

επιρροές. Έτσι διατηρήθηκε μια πρακτική αιώνων, κρατώντας ζωντανή τη δομική παράδοση της Λευκάδας.

Η πόλη της Λευκάδας είναι χωρισμένη σε συνοικίες κάποιες από τις οποίες είναι πολύ παλιές και οριοθετούνται με βάση τις εκκλησίες (ενορίες). Έτσι έχουμε τη συνοικία της Αγίας Κάρας, παλαιότερα η φτωχότερη συνοικία, που εκτείνεται από τον Άγιο Μηνά, μέχρι τη Μαρίνα και τις παλιές Αλυκές, τον Ανθώνα, γύρω από το νοσοκομείο της πόλης όπου παλαιότερα υπήρχε κήπος με την προτομή του Αριστοτέλη Βαλαωρίτη και πραγματοποιούνταν οι θερινές συναυλίες της Φιλαρμονικής, ο Πίσω Μόλος που περιλαμβάνει την ανατολική παραλία της πόλης, η συνοικία του Πουλιού, στη δυτική παραλία και άλλες μικρότερες.

Μετά το σεισμό του 1948 αναπτύχθηκε στη νότια πλευρά του παλιού οικισμού ένα νέο τμήμα της Χώρας, η Νεάπολη και αναπτύχθηκαν επιμέρους συνοικίες στην ευρύτερη περιοχή, όπως τα Βαρδάνια, η Πάλα, τα Περιβόλια κα. Έτσι η έκταση της πρωτεύουσας του νησιού με τον καιρό διπλασιάστηκε και στις μέρες μας συνεχίζει να μεγαλώνει, καλύπτοντας ένα μεγάλο τμήμα του κάμπου και του ελαιώνα, ενώ μεγάλη οικιστική ανάπτυξη παρατηρείται προς τα νότια της πόλης στο Φρόνι και στον Άγιο Ιωάννη.

Δείγματα της λευκαδίτικης αρχιτεκτονικής και παλιά νεοκλασικά αρχοντικά μπορεί ο επισκέπτης να βρει, στις διαδρομές του στα δαιδαλώδη σοκάκια στην παλιά πόλη και στον κεντρικό δρόμο (παζάρι), όπως:

- Το κτίριο της οικογένειας Ζουλίνου, στην πλατεία Μαρκά που στεγάζει τη Δημόσια Βιβλιοθήκη Λευκάδας.
- Η οικία Μαμαλούκα στη Δυτική παραλία που έχει ανακαινιστεί και λειτουργεί ως καφέ.
- Το κτίριο που στέγαζε το παλιό Δημαρχείο.
- Η Οικία Αρέθα απέναντι από το ναό του Αγίου Γεωργίου.
- Το παλιό αρχοντικό του ιδρυτή του Διεθνούς Φεστιβάλ Φολκλόρ Αντώνη Τζεβελέκη στην είσοδο της πόλης, που ανακαινισμένο λειτουργεί ως ξενοδοχείο.

- Η παλιά οικία των Ζαμπελιών απέναντι από το ναό του Αγίου Νικολάου.
- Η οικία του Άγγελου Σικελιανού.
- Το κτίριο που στεγάζεται ο Μουσικοφιλολογικός Όμιλος «Ορφέας» κ.α (Παπαδάτου - Γιαννοπούλου, 2017).

3.4 Τουρισμός στην Λευκάδα

Η Λευκάδα ήταν το τελευταίο νησί του Ιονίου που ανοίχτηκε στην αγορά του τουρισμού, και η οποία όπως ήταν φυσικό δεν καινοτόμησε αλλά ακολούθησε ακριβώς τα πρότυπα των υπολοίπων νησιών και γενικότερα της Ελλάδας.

Αναμφίβολα ο τουρισμός σε πρώτη ανάλυση έφερε μια τεράστια ανάπτυξη σε όλους τους κατοίκους του νησιού. Πρώτον και σημαντικότερο η δημιουργία νέου εισοδήματος με τον τουρισμό έβαλε ένα φρένο στην οικονομική μετανάστευση των πιο δυναμικών στρωμάτων της κοινωνίας. Η πλήρης απασχόληση αύξησε το βιοτικό επίπεδο των περισσότερων, το οποίο έφτασε και ξεπέρασε αυτό ορισμένων νωρίτερα αναπτυγμένων περιοχών. Η ευμάρεια ήταν εμφανής παντού αν κρίναμε από την πληθώρα των νέων σουπερμάρκετ, των κατασκευών πολυκατοικιών και την πυκνότητα του ασφαλτοστρωμένου οδικού δικτύου.

Η ραγδαία όμως προβολή του νησιού ως τουριστικός προορισμός δεν είχε μόνο θετικές συνέπειες για τους κατοίκους του νησιού, από την άλλη πλευρά, παραμέρισε τους άλλους κλάδους της οικονομίας, βασικά τον πρωτογενή τομέα, δημιουργώντας μια απόλυτη εξειδίκευση στην τουριστική οικονομία. Αυτή η απόλυτη εξειδίκευση της οικονομίας του νησιού στον τουρισμό μπορεί, σε βάθος χρόνου ν' αποδειχθεί ένα σοβαρό μειονέκτημα κι αυτό γιατί :

Η Λευκάδα δεν παράγει σχεδόν τίποτα από τα εισερχόμενα στον κλάδο του τουρισμού: οικοδομικά υλικά, εξοπλισμός, εργαλεία, τεχνολογία, εργασία αλλά και τρόφιμα (αν εξαίρουμε το λάδι και το μέλι μετρίας ποιότητας) ακόμα και σταφύλια προς οινοποίηση, όλα εισάγονται από άλλες περιοχές της Ελλάδος ή από το εξωτερικό. Επομένως μια

οποιαδήποτε κάμψη του τουρισμού, έστω και μικρή, θα αποτελέσει μεγάλο πλήγμα για την οικονομία του νησιού.

Ένα τέτοιο σενάριο βέβαια δεν άπτετε του παρόντος, τουλάχιστον για την τρέχουσα φετινή σεζόν, αν λάβουμε υπόψη τις μέχρι τώρα κρατήσεις και γενικά τις προβλέψεις για τον τουρισμό στην Ελλάδα και ιδιαίτερα για την Λευκάδα στην οποία και αναφερόμαστε. Αν όμως λάβουμε υπόψη πρώτον την επιδείνωση της κρίσης και την εξάπλωσή της στις μεσαίες και κατώτερες τάξεις στην Βόρεια Ευρώπη και δεύτερον την κατάρρευση του εσωτερικού τουρισμού, τότε ένα τέτοιο οδυνηρό σενάριο φαντάζει λιγότερο απίθανο.

Η ανοδική τάση των Βαλκανικών προελεύσεων τουριστών δύσκολα θα μπορέσει να συμπληρώσει το καινό. Όσον για τις όποιες προγραμματιζόμενες πολυτελής μονάδες σε απομονωμένες προνομιούχες παραλίες και στα γύρω νησιά, τύπου Σκορπιός, αυτές γενικά λειτουργούν αυτόνομα και ελάχιστα προσφέρουν στην τοπική οικονομία. Συμβάλλουν μεν στην γενική εικόνα του νησιού αλλά δημιουργούν μία οικονομία δύο ταχυτήτων.

Η Λευκάδα κινδυνεύει να πέσει θύμα της ίδιας της επιτυχίας της, της ραγδαίας δηλαδή ποσοτικής τουριστικής της ανάπτυξης. Η απότομη αύξηση της ζήτησης στην κυριολεξία εκτόξευσε την προσφορά στην οποία ανταποκρίθηκαν οι κάτοικοι, κατά βάσει αγρότες και ψαράδες που τίποτε δεν τους προσδιόριζε εκ των προτέρων στο τουριστικό επάγγελμα. Σε λιγότερο από δυο δεκαετίες η ενδοχώρα ερήμωσε ξεχύνοντας τον ήδη λιγοστό πληθυσμό της στην πρωτεύουσα και στα παράλια.

Μπροστά στην συνεχώς αυξανόμενη τουριστική ζήτηση το νησί δεν ένωσε την ανάγκη να εκπαιδεύσει τους παράγοντες και το προσωπικό του κλάδου. Ως εκ τούτου εγκλωβίστηκε σε μια αγορά που απευθύνεται στα χαμηλά-μεσαία εισοδηματικά στρώματα. Δηλαδή στα πιο ευάλωτα στην κρίση στρώματα των τουριστών και στην πιο ανταγωνιστική μερίδα της αγοράς του τουρισμού. Από την μία τα εισαγόμενα έξοδα του τουρισμού δεν μπορούν να περιοριστούν, από την άλλη οι υφιστάμενες υποδομές και οι εξοπλισμοί λόγω σκληρού ανταγωνισμού δεν επιτρέπουν αύξηση τιμών.

Λόγω κεκτημένης ταχύτητας, λίγα μπορούμε να περιμένουμε άμεσα από τον ίδιο τον κλάδο του τουρισμού για την οποιαδήποτε αναβάθμιση του, η οποία θα υπέθετε ούτως η άλλως σοβαρές επενδύσεις σε έργα υποδομής. Η όποια γενική καλύτερευση θα είναι

μακροχρόνια και φυσικά αρκετά δαπανηρή. Θα χρειαστούν σοβαρές μελέτες και επενδύσεις και όχι πρόχειροι αυτοσχεδιασμοί.

Η Λευκάδα εκτός από την υπέροχη ομορφιά στην ενδοχώρα, διαθέτει επίσης και μια εκπληκτική ακτογραμμή, η οποία αποτελείται από πάρα πολλά νησάκια τα οποία μπορεί να επισκευτεί ο επισκέπτης δια θαλάσσης και αποτελούν ορισμένους από τους βασικούς προορισμούς του θαλάσσιου τουρισμού yachting (Κονδυλάτος, et al., 2017).

Τα νησάκια Κάλαμος και Καστός διαθέτουν υπέροχες παραλίες, γραφικούς οικισμούς, εστιατόρια και πολλές άλλες ιδιυλλιακές τοποθεσίες που μπορεί να επισκευτεί με ευκολία ο τουρίστας με ένα σκάφος.

Ο Καστός είναι ιδανικό, ασφαλές αγκυροβόλιο και καταπληκτικός ψαρότοπος. Ο μοναδικός οικισμός του με τα πέτρινα σπίτια και τις ταβέρνες είναι χτισμένος γύρω από το λιμάνι και αποτελείται από περίπου 50 μόνιμους κατοίκους που φυσικά το καλοκαίρι πολλαπλασιάζονται. Οι παραλίες του είναι τα Αμπελάκια, το Φύκι (νότια), το Βάλι, η Κουλάδα, ο Άγιος Αιμίλιανός (όπου βρίσκεται η Φωκότερυπα, μια μικρή σπηλιά με βάθος 30 μέτρα και αμμουδιά στο εσωτερικό της), η Λίμνη, το Καμίνι και το Βρισίδι στα ανατολικά, που είναι προσβάσιμες και από την ξηρά.

Στο νησάκι Κάλαμος υπάρχουν τέσσερις οικισμοί, ο Κάλαμος, η Επισκοπή, το Κάστρο και το Κεφάλι και η ψηλότερη κορυφή του είναι το Βουνί (750 μέτρα). Ο ομώνυμος και πολύ όμορφος οικισμός είναι λιμάνι όπου δένουν όλων των ειδών τα σκάφη και έχει χτιστεί αμφιθεατρικά στο Βουνί. Στο νησάκι αξίζει να επισκευτεί κανείς το Χάλασμα, ένα κοίλωμα βράχων στα νότια όπου είχε καταφύγει το υποβρύχιο «Παπανικολής» στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο καθώς και τη νησίδα Φερμέκουλα στα νοτιοδυτικά, την οποία επισκέπτονται οι φώκιες *Monachus monachus*. Οι παραλίες του Καλάμου, οι οποίες έχουν πρόσβαση κυρίως από τη θάλασσα, είναι η Μυρτιά, το Ασπρογάλι, η Αγριαπιδιά, οι Πεύκοι, το Κεφάλι με τον παλιό οικισμό του, ο Κέδρος, το Αλεξάκη, οι Κήποι και ο Τράχηλος και φυσικά κάνοντας κανείς τον γύρο του νησιού δεν θα πρέπει να παραλείψετε να εξερευνήσει τα γραφικά σπήλαια (<http://www.lefkadaslowguide.gr>, 2010).

Το κοσμοπολίτικο Μεγανήσι διαθέτει μια εντυπωσιακή ακτογραμμή, στην οποία εκτός από τις μαγικές παραλίες μπορεί ο επισκέπτης να ανακαλύψει και αρκετές σπηλιές όπως

την πασίγνωστη σπηλιά του Παπανικολή, ενώ μπορεί να κάνει μια στάση για φαγητό και καφέ στα λιμανάκια το Βαθή, τα Σπήλια ή το Αθερινό.

Επίσης τα Πριγκιπωνήσια, η Μαδουρή και ο Σκορπιός είναι ένας άλλος ενδιαφέρον τουριστικός προορισμός. Στη Μαδουρή υπάρχει το εντυπωσιακό πέτρινο αρχοντικό της οικογένειας Βαλαωρίτη του μεγάλου μας ποιητή. Απέναντί της, το διάσημο Νυδρί και το γραφικό εκκλησάκι της Αγίας Κυριακής, τα οποία αξίζουν μια επίσκεψη και φυσικά ο θρυλικός Σκορπιός, το νησί το οποίο ο Ωνάσης μεταμόρφωσε σε πολυτελή θέρετρο και φιλοξένησε τα διασημότερα πρόσωπα της εποχής του. Αξίζει να σημειωθεί ότι το νησί της Λευκάδας απέκτησε μεγάλο τουριστικό ενδιαφέρον από την εποχή αυτής της αγοραπωλησίας και μετά. Σήμερα ο Σκορπιός κι ένα μικρότερο ακριβώς δίπλα του το Σκορπίδι ανήκουν στον Ρώσο μεγιστάνα Ριμπολόβλεφ. Αν και η προσέγγιση στα δύο νησιά είναι απαγορευτική ο επισκέπτης μπορεί να απολύσει το μπάνιο του στα ανοιχτά των ακτών και σε μια μόνο μικρή παραλία, η οποία είναι ελεύθερη για τους επισκέπτες (Θερμός, 2012).

3.5 Η μαρίνα Λευκάδας



Εικόνα 3-1: Εναέρια άποψη της μαρίνας

Στην πόλη της Λευκάδας λειτουργεί από το 2002 μια από τις πιο σύγχρονες μαρίνες της Μεσογείου, χωρητικότητας 620 θέσεων ελλιμενισμού για σκάφη με μέγιστο μήκος 45 μέτρα και βύθισμα 3.6 μέτρα. Τα έργα υποδομής, οι εγκαταστάσεις, η φιλοξενία και οι

παρεχόμενες υπηρεσίες βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα, ικανοποιώντας και τους πιο απαιτητικούς πελάτες.

Μέσα στα 70.000 τμ που αποτελούν την Μαρίνα, ο επισκέπτης θα συναντήσει ένα μεγάλο αριθμό διαφορετικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών όπως Γραφείο Υποδοχής (εντός του Πύργου Ελέγχου), γραφεία ενοικιάσεων σκαφών αναψυχής, ιατρείο, Λιμενική Αστυνομία, Πρατήριο Ανεφοδιασμού Κωστίμων, ξενοδοχείο, συνεδριακό κέντρο, καθαριστήριο, τουαλέτες και ντους κ.λπ.

Η μαρίνα προσφέρει μεγάλη ποικιλία τεχνικών υπηρεσιών για τα σκάφη. Υπάρχει χερσαίος χώρος εναπόθεσης για περίπου 280 σκάφη όπου η αυτοκινούμενη 70 τόνων ανυψωτική γερανογέφυρα καθώς και ο 60 τόνων γερανός μπορεί να ανεκκύσει ή και να καθεκκύσει τα σκάφη στην θάλασσα. Επίσης, υπάρχει στέγαστρο σκαφών για όσους το επιθυμούν. Η μαρίνα μπορεί να προσφέρει οποιαδήποτε εργασία συντήρησης ή και επισκευής κάθε σκάφους και υπάρχει και δύτες, ο οποίος είναι διαθέσιμος να αναλάβει οποιαδήποτε εργασία στα ύφαλα του σκάφους.

Η μαρίνα λειτουργεί όλο τον χρόνο, απασχολεί περίπου 26 άτομα, 17 εκ των οποίων αποτελούν το μόνιμο προσωπικό της. Τα σκάφη που προσεγγίζουν την μαρίνα, λαμβάνουν οδηγίες μέσω του VHF, κανάλι 69, και υποδέχονται από το προσωπικό και πλωτό μέσω της Μαρίνας.

Στο γραφείο υποδοχής, στον Πύργο Έλεγχου, διεκπεραιώνονται οι διαδικασίες κατάπλου και παρέχονται όλες οι πληροφορίες σχετικά με την παραμονή τους σκάφους στην μαρίνα (<http://www.lefkada.gr/>, 2011).

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΜΑΡΙΝΑΣ

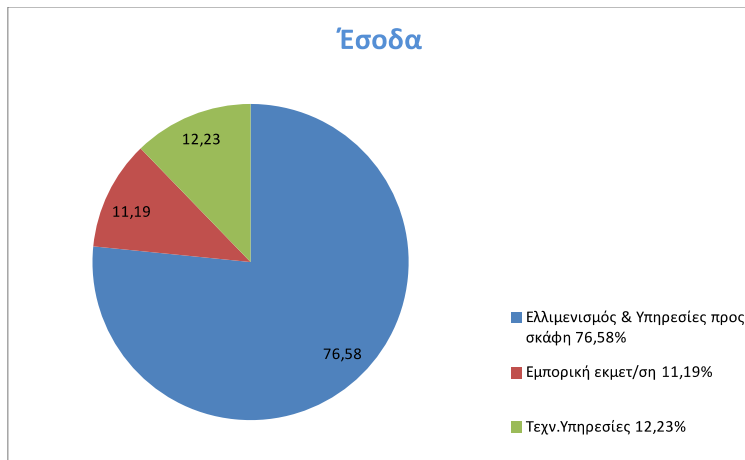
Χωρητικότητα	620 σκάφη
Μέγιστο μήκος	46 μέτρα
Μέγιστο βύθισμα σκάφους	3.6 μέτρα
Θέσεις σκαφών 25 - 30 μέτρα	28
Θέσεις σκαφών άνω των 30 μέτρων	11

VHF	69
ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ	
Κέντρο πόλης Λευκάδας	500 μέτρα
Διεθνές Αεροδρόμιο	17 χιλ
Ελικοδρόμιο	17 χιλ
Νοσοκομείο	500 μέτρα

Πίνακας 3-1:Βασικά χαρακτηριστικά Μαρίνας Λευκάδας

3.5.1 Έσοδα μαρίνας

Τα συνολικά έσοδα της μαρίνας, από μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε, την τελευταία πενταετία παρουσιάζουν ανοδική πορεία και σύμφωνα με τους υπευθύνους αναμένεται μια εξίσου καλή τουριστική – εισοδηματική σεζόν για το τρέχον έτος του 2018. Αν θέλαμε να κάνουμε μια ποσοστιαία προσέγγιση της πηγής των εσόδων θα διαπιστώναμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό, όπως ήταν αναμενόμενο άλλωστε, προέρχεται από τον ελλειμενισμό και τις παρεχόμενες υπηρεσίες προς τα σκάφη σε ποσοστό περίπου 77%. Το υπόλοιπο 33% των εσόδων προέρχεται σχεδόν ισομερώς από δραστηριότητες εμπορικής εκμετάλλευσης και την παροχή τεχνικών υπηρεσιών. Συγκεκριμένα το 11% αφορά έσοδα της μαρίνας από εμπορική εκμετάλλευση, δηλαδή έσοδα από τη μίσθωση ή διαχείριση των εμπορικών καταστημάτων, των σταθμών καυσίμων, των εστιατορίων και διάφορων άλλων εμπορικών επιχειρήσεων. Το υπόλοιπο 12% προέρχεται από τεχνικές υπηρεσίες, δηλαδή πρόκειται για έσοδα της μαρίνας από τις επισκευές των σκαφών στον επισκευαστικό χώρο, τις υπηρεσίες ανέλκυσης και καθέλκυσης καθώς και τα έσοδα από την εναπόθεση σκαφών στον χερσαίο χώρο της μαρίνας.



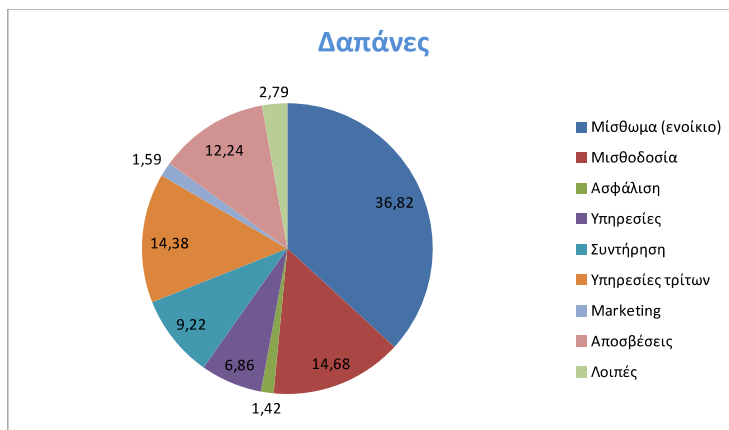
Γράφημα 3-1: Διαμερισμός Εσόδων της Μαρίνας

3.5.2 Δαπάνες μαρίνας

Στα πλαίσια λειτουργίας της μαρίνας όπως είναι λογικό υπάρχουν και οι αναμενόμενες δαπάνες. Δυο από τις σημαντικές κατηγορίες δαπανών με τη μεγαλύτερη ποσοστιαία συμμετοχή είναι αυτή του μισθώματος, του ενοικίου δηλαδή που καταβάλλεται από πλευρά της επιχείρησης με ποσοστό που αγγίζει το 37% περίπου και της μισθοδοσίας των υπαλλήλων με ποσοστό που φτάνει το 15%. Στον παρακάτω πίνακα γίνεται μια αναφορά όλων των υπολοίπων δαπανών σε ποσοστιαία μεγέθη. Αξίζει να σημειώσουμε ότι στην κατηγορία των υπηρεσιών εμπεριέχονται έξοδα για υπηρεσίες όπως είναι η ΔΕΗ, ΕΥΔΑΠ, ΟΤΕ κλπ., ενώ με τον όρο συντήρηση εννοούμε όλες τις δαπάνες που πραγματοποιούνται για την προληπτική συντήρηση των εγκαταστάσεων, του εξοπλισμού, των δικτύων, των συμβάσεων των εργολάβων και των εξωτερικών συνεργατών και διάφορες άλλες δαπάνες συντήρησης. Τέλος ένα άλλο αξιοσημείωτο ποσοστό δαπανών που ανέρχεται στο 14% περίπου, είναι αυτό για τις δαπάνες υπηρεσιών προς τρίτους. Σ' αυτή την κατηγορία εμπεριέχονται όλες οι δαπάνες για τη νομική κάλυψη της επιχείρησης, τα συνεργεία καθαρισμού καθώς και τις ιδιωτικές υπηρεσίες ασφάλειας (Δαλλάς, 2017).

Κατηγορία δαπάνης %	2017
Μίσθωμα (ενοίκιο)	36,82
Μισθοδοσία	14,68
Ασφάλιση	1,42
Υπηρεσίες	6,86
Συντήρηση	9,22
Υπηρεσίες τρίτων	14,38
Marketing	1,59
Αποσβέσεις	12,24
Λοιπές	2,79

Πίνακας 3.1 : Κατηγορίες δαπανών % επί του συνόλου



Γράφημα 1: Διαμερισμός Εξόδων Μαρίνας

3.5.3 Παροχές και Υπηρεσίες

Η μαρίνα Λευκάδας υπερτερεί σε πολλά σημεία έναντι του κρατικού λιμένα του νησιού προσφέροντας πληθώρα παροχών και υπηρεσιών. Καλύπτει όλες τις βασικές ανάγκες - υπηρεσίες που χρειάζεται ένα σκάφος και το πλήρωμά του όπως : ηλεκτρικό, νερό, σταθμό καυσίμων, τουαλέτες, ντους καθώς και σταθμό άντλησης βιολογικών και πετρελαιοειδών καταλοίπων. Προσφέρει επίσης μεγάλη ποικιλία σε τεχνικές υπηρεσίες για τα σκάφη, έτσι ώστε ο τουρίστας που δεν γνωρίζει το νησί να μπορεί να εξυπηρετηθεί άμεσα αν του

προκύπτει κάποιο τεχνικό ή επισκευαστικό πρόβλημα χωρίς να χάνει χρόνο ψάχνοντας το κατάλληλο συνεργείο κάθε φορά. Επίσης η μαρίνα μπορεί να προσφέρει οποιαδήποτε εργασία συντήρησης ή επισκευής στα σκάφη και υπάρχει χερσαίος χώρος περίπου 300 θέσεων καθώς και αυτοκινούμενη 70 τόνων ανυψωτική γερανογέφυρα και 60 τόνων γερανός που μπορεί να ανελκύσει ή και να καθελκύσει τα σκάφη στην θάλασσα. Στη διάθεση της μαρίνας υπάρχει ακόμη και δύτες, ο οποίος μπορεί να αναλάβει οποιαδήποτε εργασία στα ύφαλα του σκάφους. Πέραν όμως των βασικών υπηρεσιών η μαρίνα Λευκάδας προσφέρει και μια πληθώρα άλλων παροχών στους πελάτες της όπως : σούπερ μάρκετ - εστιατόριο - καφετέρια - κατάστημα ναυπλιακών ειδών - καθαριστήριο - πισίνα - ενοικίαση σκαφών - ενοικίαση αυτοκινήτων και μοτοποδηλάτων - Λιμεναρχείο - Κινητή τηλεφωνία - Ταξί- Mini bus – Αποθηκευτικούς χώρους – χώρο στάθμευση αυτοκινήτων - ασύρματη πρόσβαση στο διαδίκτυο - μπαρ - καταστήματα - παιδική χαρά - βάση υδροπλάνων και ξενοδοχείο. Είναι ένας χώρος πραγματικά ευχάριστος και λειτουργικός, ο οποίος δεν απευθύνεται μόνο στους τουρίστες που ασχολούνται με τον θαλάσσιο τουρισμό, αλλά καθημερινά την επισκέπτονται ντόπιοι ή μη κάτοικοι του νησιού για να απολαύσουν κάποια από τις παροχές της, όπως καφέ φαγητό και διάφορα άλλα.

Από πλευράς μειονεκτημάτων θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ίσως το κόστος παραμονής των σκαφών στην μαρίνα, εν συγκρίσει πάντα με το μηδαμινό που υπάρχει εκτός μαρίνας, κάτι το οποίο είναι βεβαίως απολύτως δικαιολογημένο σύμφωνα πάντα με τις παροχές που προσφέρονται. Επίσης ένα σημαντικό πρόβλημα που γίνεται ολοένα και εμφανέστερο τα τελευταία χρόνια, λόγω της ανοδικής τουριστικής τάσης που γνωρίζει το νησί της Λευκάδας, είναι ο περιορισμένος αριθμός των θέσεων των σκαφών στην μαρίνα, διότι η ζήτηση και κυρίως σε μήνες αιχμής, υπερτερεί κατά πολύ της υπάρχουσας προσφοράς.

3.6 Το λιμάνι της Λευκάδας

Στην είσοδο της πόλης, στην ανατολική πλευρά ο επισκέπτης συναντά το λιμάνι της Λευκάδας, το οποίο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες προσφέρει ένα υπέροχο θέαμα από το πλήθος των ιστιοφόρων που είναι δεμένα.

Σε αντίθεση με άλλα νησιά, η Λευκάδα έχει το πλεονέκτημα ότι όλες οι αποστάσεις από το λιμάνι προς το εσωτερικό της πόλης, αλλά και προς όλες τις υπηρεσίες και καταστήματα που μπορεί να χρειαστεί ο τουρίστας ενός ιστιοπλοϊκού, όπως για παράδειγμα το λιμεναρχείο, εστιατόρια, super market και πολλά άλλα, βρίσκονται σε πολύ κοντινές αποστάσεις που εύκολα μπορεί να τις διανύσει κάποιος πεζός.

Σε αυτό το σημείο είναι σκόπιμο να αναφέρουμε ότι ακτοπλοϊκή σύνδεση με τη Λευκάδα δεν είναι απευθείας εφικτή. Οι επισκέπτες της μπορούν να εξυπηρετηθούν μέσω άλλων λιμένων όπως του λιμένα της Ηγουμενίτσας και μετά να συνεχίσουν οδικώς (απόσταση 95 χλμ.), εναλλακτικά υπάρχει το λιμάνι της Πάτρας (απόσταση 176 χλμ.) ή μέσω των άλλων νησιών του Ιονίου Κεφαλονιά και Ιθάκη, αλλά από τη Βασιλική ή το Νυδρί στα νοτιότερα του νησιού.

Κατά την τελευταία διετία χρηματοδοτήθηκαν και υλοποιήθηκαν ορισμένα έργα από το Υπουργείο Ναυτιλίας που αφορούν στα λιμάνια Λευκάδας και Νυδρίου όπως :

- *«ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΥΡΓΙΣΚΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΝΕΡΟΥ ΚΑΙ ΡΕΥΜΑΤΟΣ ΣΤΑ ΣΚΑΦΗ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ» με ποσό 100.000,00 € (Κωδικός έργου 2016ΣΕ18900038)*
- *«ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΥΡΓΙΣΚΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΝΕΡΟΥ ΚΑΙ ΡΕΥΜΑΤΟΣ ΣΤΑ ΣΚΑΦΗ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΝΥΔΡΙΟΥ ΛΕΥΚΑΔΑΣ» με ποσό 97.000,00 € (Κωδικός έργου 2016ΣΕ18900009)*
- *Το έργο «ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΥΠΟΣΚΑΦΩΝ ΚΑΙ ΒΛΑΒΩΝ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ» με ποσό 96.800,00€ (κωδικός έργου 2016ΣΕ18900038) που αφορά σε αποκατάσταση του κρηπιδώματος στο μέτωπο του λιμανιού*
- *Το έργο «ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΧΩΡΟΥ ΕΝΤΟΣ Χ.Ζ.Α. ΝΥΔΡΙΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΛΕΥΚΑΔΑΣ» με ποσό 99.900,00 € (Κωδικός έργου 2016ΣΕ18900068) που αφορά σε παρεμβάσεις (ασφαλτόστρωση κ.λ.π) στο τμήμα του λιμανιού εμπροσθεν των F/B)*
Καθώς και έργα που αφορούν στην εγκατάσταση στα λιμάνια σύγχρονων μηχανημάτων (Pilars) με ηλεκτρονική κάρτα για παροχή ρεύματος και νερού.

Ύστερα από τα παραπάνω η συνολική χρηματοδότηση του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λευκάδας για το 2016 ανήλθε στο ποσό των 393.700,00 € (<http://lefkadazin.gr/>, 2017)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ : ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΛΕΥΚΑΔΑ

4.1 Πληροφοριακά στοιχεία για την έρευνα

Η παρούσα εργασία περιλαμβάνει πρωτογενή έρευνα. Η συγκεκριμένη έρευνα πραγματοποιήθηκε με σκοπό να μελετήσουμε, όσο είναι δυνατόν φυσικά, τις οικονομικές επιπτώσεις που έχει ο θαλάσσιος τουρισμός Yachting στο νησί της Λευκάδας. Τα τελευταία χρόνια σημειώνεται σημαντική τουριστική άνοδο στο νησί κι ένας από τους κλάδους που γνωρίζει ιδιαίτερη άνοδο είναι ο θαλάσσιος τουρισμός, γιατί όπως είναι γνωστό η Λευκάδα δεν χαρακτηρίζεται από τις μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες σε αντίθεση με τα υπόλοιπα τουριστικά μέρη της Ελλάδας με αποτέλεσμα η οικονομία του νησιού να στηρίζεται σε σημαντικό βαθμό στο θαλάσσιο τουρισμό. Όλες οι επιλέξιμες δαπάνες στις οποίες κλήθηκαν να απαντήσουν οι ερωτούμενοι, μέσω των ερωτηματολογίων αποτελούν κατά κύριο λόγο έσοδα για το νησί και κατ'επέκταση ολόκληρης της οικονομίας, γιατί ας μην ξεχνάμε η Ελλάδα είναι καθαρά μια τουριστική χώρα.

4.2 Δείγμα και μεθοδολογία διακίνησης ερωτηματολογίου

Το δείγμα της έρευνάς μας αποτέλεσαν 278 ερωτηματολόγια. Η συλλογή των δεδομένων προς ανάλυση έγινε με ερωτηματολόγια και πραγματοποιήθηκε στο διάστημα αρχές Μαρτίου – τέλη Σεπτεμβρίου 2017, περίοδο καθαρά τουριστική και ιδιαίτερα για το θαλάσσιο τουρισμό, στο νησί της Λευκάδας. Κατά κύριο λόγο τα ερωτηματολόγια δίνονταν στους πελάτες των σκαφών ημέρα Σάββατο, κυρίως πρωινές προς μεσημεριανές ώρες ή Παρασκευή απόγευμα. Η επιλογή των ημερών αυτών έγινε κατά κύριο λόγο γιατί αυτές είναι οι μέρες που οι τουρίστες παραδίνουν το σκάφος στον ιδιοκτήτη ή στο γραφείο ενοικίασης και γίνεται ο σχετικός έλεγχος (check out) προκειμένου να διαπιστωθούν πιθανόν ζημιές ή μη στο σκάφος. Οι τουρίστες παραλάμβαναν το σχετικό

ερωτηματολόγιο, το οποίο φυσικά κι έπρεπε να απαντήσουν ανώνυμα. Στη συνέχεια προχωρούσαν στη συμπλήρωσή του και οποιαδήποτε απορία ή ερώτηση είχαν την συζητούσαμε επιτόπου, προκειμένου να ολοκληρωθεί η έρευνα. Η όλη διαδικασία ήταν αρκετά δύσκολη γιατί απαιτούσε αρκετό χρόνο αρχικά για να δεχθούν να συμμετάσχουν στην έρευνα και κατόπιν για την συμπλήρωσή του ερωτηματολογίου. Με τις όποιες δυσκολίες όμως κι αν υπήρχαν θεωρούμε ότι συγκεντρώσαμε ένα ικανοποιητικό δείγμα, των οποίων τα αποτελέσματα σας τα παραθέτουμε παρακάτω.

4.3 Στατιστική ανάλυση

Η καταχώρηση των δεδομένων, η επεξεργασία και η στατιστική τους ανάλυση πραγματοποιήθηκε με το στατιστικό πρόγραμμα IBM SPSS 20 (Statistical Package for Social Sciences 20). Τα δεδομένα της έρευνας προσεγγίστηκαν τόσο από πλευράς περιγραφικής στατιστικής όσο και από την πλευρά της στατιστικής συμπερασματολογίας. Αρχικά ελέγχθηκε με το Kolmogorov-Smirnov test κατά πόσο τα δεδομένα προέρχονται από την κανονική κατανομή. Στη συνέχεια, στο πλαίσιο της περιγραφικής στατιστικής, χρησιμοποιήθηκαν για την οργάνωση, την περιγραφή και την σύνοψη των αριθμητικών δεδομένων πίνακες συχνότητων που περιλαμβάνουν τις απόλυτες συχνότητες και τις έγκυρες σχετικές συχνότητες (valid%) των τιμών των μεταβλητών καθώς και κατάλληλα μέτρα θέσης και διασποράς (μέση τιμή και τυπική απόκλιση). Σε κάθε περίπτωση όπου κρίθηκε ερευνητικά ενδιαφέρον εφαρμόστηκαν κατάλληλα διαγράμματα για τη γραφική απεικόνιση των αποτελεσμάτων.

Όσο αφορά τη στατιστική συμπερασματολογία, ασχοληθήκαμε με τη διερεύνηση της συμπεριφοράς δύο μεταβλητών συγχρόνως, ώστε να διαπιστώσουμε και να προσδιορίσουμε το μέγεθος της σχέσης μεταξύ τους. Οι σχέσεις μεταξύ δύο μεταβλητών μπορούν να μετρηθούν με διάφορες στατιστικές δοκιμασίες που εξαρτώνται από τη φύση των δεδομένων (ποσοτικά ή ποιοτικά) και για τα ποσοτικά δεδομένα, από το κατά πόσον μπορεί να θεωρηθεί ότι προέρχονται από την κανονική κατανομή.

Δεδομένου ότι από τον έλεγχο κανονικότητας προέκυψε ότι οι μεταβλητές δεν ακολουθούσαν την κανονική κατανομή χρησιμοποιήσαμε μη παραμετρικά κριτήρια. Για να διαπιστώσουμε αν υπάρχουν στατιστικά σημαντικές διαφορές ανάμεσα σε δύο

διαφορετικά επίπεδα μιας ανεξάρτητης μεταβλητής χρησιμοποιήθηκε το μη παραμετρικό κριτήριο Mann-Whitney (U), ενώ στην περίπτωση που τα προς τη σύγκριση επίπεδα της ανεξάρτητης μεταβλητής ήταν περισσότερα των δύο χρησιμοποιήθηκε το μη παραμετρικό κριτήριο Kruskal Wallis (H).

Για τον έλεγχο ανεξαρτησίας μεταξύ δύο ποιοτικών μεταβλητών εφαρμόστηκε στην ανάλυσή μας το στατιστικό κριτήριο χ^2 (chi-square). Το στατιστικό κριτήριο χ^2 εφαρμόζεται για να εξετάσουμε αν δύο μεταβλητές που διασταυρώνονται σε έναν πίνακα διπλής εισόδου είναι ανεξάρτητες ή εξαρτημένες και αν οι συχνότητες των διαφορών κατηγοριών μπορεί να προκύψουν τυχαία ή είναι συστηματικές, αντίστοιχα.

Σε όλους τους ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν στην έρευνα, ως επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας (α) ορίστηκε το 0,05. Τιμές που ήταν μικρότερες ή ίσες με 0,05 θεωρήθηκαν στατιστικά σημαντικές (Norris, και συν., 2017).

4.4 Περιγραφικά χαρακτηριστικά του δείγματος

Στην ενότητα αυτή καταγράφονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα της περιγραφικής στατιστικής, τα οποία δίνονται ταξινομημένα κυρίως σε πίνακες και απεικονίζονται σε διαγράμματα. Αρχικά παρουσιάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά των επισκεπτών στην Λευκάδα όσο αφορά το θαλάσσιο τουρισμό (yachting). Οι χώρες από τις οποίες προέρχονται οι τουρίστες ομαδοποιήθηκαν σε επτά κατηγορίες. Στον Πίνακα 4.1 παρουσιάζονται οι κατηγορίες που δημιουργήθηκαν ως προς την εθνικότητα των τουριστών καθώς και οι χώρες που περιλαμβάνονται σε κάθε κατηγορία.

Κατηγορίες για Εθνικότητα	Χώρες που περιλαμβάνει
Αγγλία	Αγγλία, Σκωτία, Ιρλανδία
Γαλλία	Γαλλία

Γερμανία	Γερμανία
Ιταλία	Ιταλία
Ολλανδία	Ολλανδία και Βέλγιο
Άλλες Χώρες εντός ΕΕ	Πολωνία, Ρουμανία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ισπανία, Βουλγαρία, Σουηδία, Αυστρία, Δανία, Φιλανδία
Χώρες εκτός ΕΕ	Αμερική, Καναδάς, Αυστραλία, Ρωσία, Νότια Αφρική, Ελβετία, Ουκρανία, Νορβηγία και Ισραήλ

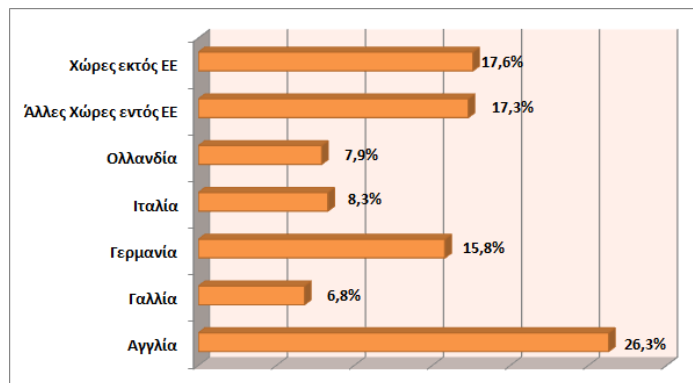
Πίνακας 4-1: Κατηγορίες για την εθνικότητα

Με βάση τις κατηγορίες που δημιουργήθηκαν ως προς τη χώρα προέλευσης των επισκεπτών παρουσιάζεται στον Πίνακα 4.2 η κατανομή συχνοτήτων και τα αντίστοιχα ποσοστά των επισκεπτών της Λευκάδας ως προς την εθνικότητά τους.

Εθνικότητα	Συχνότητα	Σχετική συχνότητα (%)
<i>Αγγλία</i>	73	26,3
<i>Γαλλία</i>	19	6,8
Γερμανία	44	15,8
Ιταλία	23	8,3
Ολλανδία	22	7,9
Άλλες Χώρες εντός ΕΕ	48	17,3
Χώρες εκτός ΕΕ	49	17,6
Σύνολο	278	100,0

Πίνακας 4-2: Κατανομή συχνοτήτων και σχετικών συχνοτήτων % ως προς την εθνικότητα

Σύμφωνα λοιπόν με τον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι υπάρχει μια σημαντική συγκέντρωση επισκεπτών στην Λευκάδα όσο αφορά το θαλάσσιο τουρισμό yachting από τις χώρες της Αγγλίας (26,3%) και της Γερμανίας (15,8%) για το καλοκαίρι του 2017. Τα αποτελέσματα αυτά βέβαια για όσους κινούνται στους χώρους του θαλάσσιου τουρισμού είναι αναμενόμενα, διότι τα τελευταία χρόνια οι ευρωπαίοι κυρίως οι Άγγλοι και οι Γερμανοί δείχνουν ιδιαίτερη προτίμηση στα ελληνικά νησιά. Αυτό που αξίζει όμως να παρατηρήσουμε είναι και το ιδιαίτερο ποσοστό (17,6%) των χωρών εκτός ευρωπαϊκής ένωσης, όπως είναι Αμερική, Καναδάς, Αυστραλία, Ρωσία, Νότια Αφρική, Ελβετία, Ουκρανία, Νορβηγία και Ισραήλ, οι οποίες καλύπτουν σχεδόν το ένα πέμπτο του συνόλου του θαλάσσιου τουρισμού στο νησί, εθνικότητες οι οποίες παλαιότερα βρισκόταν σε πολύ μικρότερα ποσοστά επισκεψιμότητας ή ακόμη και ανύπαρκτα, όπως για παράδειγμα το Ισραήλ.

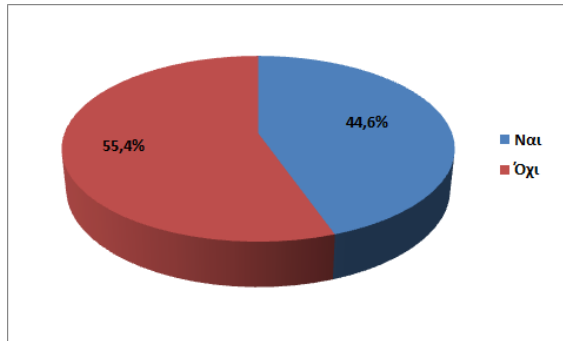


Γράφημα 2:Κατανομή σχετικών συχνότητων % ως προς την εθνικότητα

Σχετικά με το αν και κατά πόσο όσοι επιλέγουν για τις καλοκαιρινές τους διακοπές το θαλάσσιο τουρισμό με σκάφος είναι μέλη της ίδιας οικογένειας ή απλά μια παρέα φίλων έρχεται να μας βοηθήσει ο Πίνακας 4.3. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας διαπιστώσαμε ότι τα ποσοστά είναι περίπου τα ίδια κοντά στο 50% με ελάχιστο προβάδισμα των ατόμων που δεν ανήκουν στην ίδια οικογένεια δηλαδή στο 55,4%, έναντι των οικογενειών που φτάνουν το ποσοστό του 44,6%, όπως πολύ χαρακτηριστικά απεικονίζονται και στο Γράφημα 4.2.

Οικογένεια	Συχνότητα	Σχετική συχνότητα (%)
Ναι	124	44,6
Όχι	154	55,4
Σύνολο	278	100,0

Πίνακας 4-3: Κατανομή συχνοτήτων και σχετικών συχνοτήτων % ως προς την οικογένεια

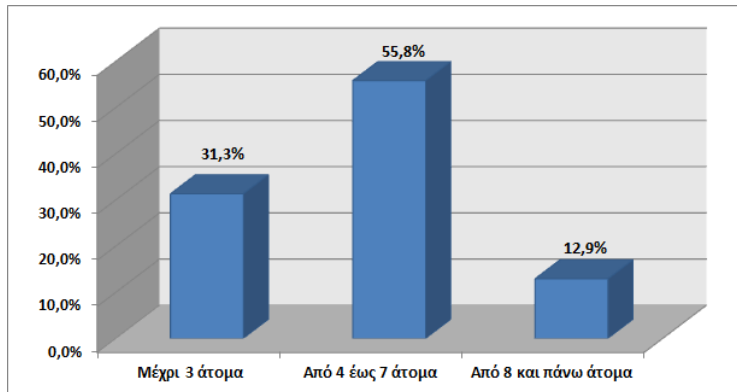


Γράφημα 3: Κατανομή σχετικών συχνοτήτων % ως προς την οικογένεια

Στον Πίνακα 4.4 παρατηρούμε την κατανομή συχνοτήτων και σχετικών συχνοτήτων των ερωτηθέντων όσον αφορά τον αριθμό των ατόμων που επέβαινε σε κάθε σκάφος Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του πίνακα διαπιστώνουμε ότι το 55,8% των τουριστών που επέλεξαν το θαλάσσιο τουρισμό (yachting) προτιμούσε να κάνει ομαδικές διακοπές, σε παρέες που κυμαίνονταν από τέσσερα έως επτά άτομα. Ποσοστό αρκετά υψηλό, σχεδόν οι μισοί, έναντι των μικρότερων ομάδων των τριών ατόμων με ποσοστό 31,3%, σχεδόν το ένα τρίτο του συνόλου. Μόλις το 12,9% των ερωτηθέντων επέλεξε να κάνει διακοπές σε παρέες άνω των οκτώ ατόμων.

Αριθμός ατόμων	Συχνότητα	Σχετική συχνότητα (%)
<3	87	31,3
4-7	155	55,8
>8	36	12,9
Σύνολο	278	100,0

Πίνακας 4-4: Κατανομή συχνότητων και σχετικών συχνότητων % ως προς τον αριθμό ατόμων

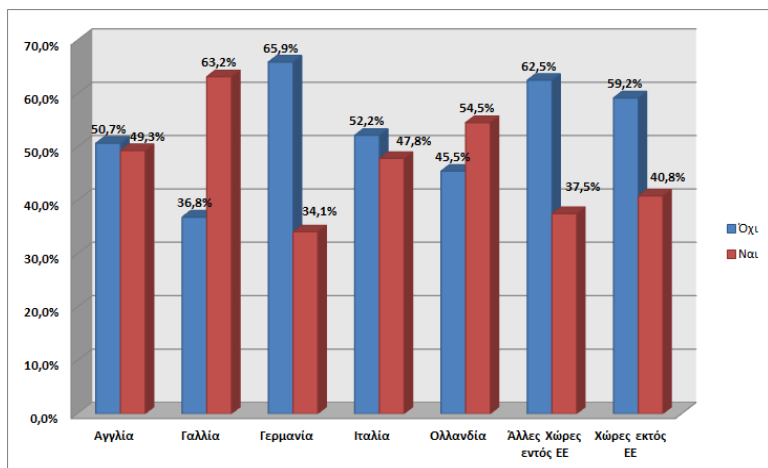


Γράφημα 4: Κατανομή σχετικών συχνότητων % ως προς τον αριθμό ατόμων

Στον παρακάτω πίνακα και στο αντίστοιχο Γράφημα 4.4 παρατηρούμε την κατανομή των τουριστών σε ποσοστιαία μεγέθη όσο αφορά τι ποσοστό των ερωτηθέντων ως προς τις εθνικότητες ήταν οικογένειες ή όχι. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα προπορεύονται οι Γάλλοι με ποσοστό 63,2% ενώ πάνω από το 50% βρίσκονται και οι Ολλανδοί με ποσοστό 54,5%. Αξιοσημείωτο είναι όμως το πολύ χαμηλό ποσοστό των Γερμανικών οικογενειών που επέλεγον το θαλάσσιο τουρισμό (yachting) για τις καλοκαιρινές τους διακοπές μόλις στο 34,1%, χαμηλότερο ακόμη κι από αυτό των χωρών εκτός ΕΕ (40,8%).

Εθνικότητα	Ναι N (%)	Όχι N (%)	Σύνολο N (%)
Αγγλία	36 (49,3)	37 (50,7)	73 (100,0)
Γαλλία	12 (63,2)	7 (36,8)	19 (100,0)
Γερμανία	15 (34,1)	29 (65,9)	44 (100,0)
Ιταλία	11 (47,8)	12 (52,2)	23 (100,0)
Ολλανδία	12 (54,5)	10 (45,5)	22 (100,0)
Άλλες Χώρες εντός ΕΕ	18 (37,5)	30 (62,5)	48 (100,0)
Χώρες εκτός ΕΕ	20 (40,8)	29 (59,2)	49 (100,0)
Σύνολο	124 (44,6)	154 (55,4)	278 (100,0)

Πίνακας 4-5: Κατανομή συχνοτήτων και σχετικών συχνοτήτων % της εθνικότητας των ερωτηθέντων ως προς την οικογένεια

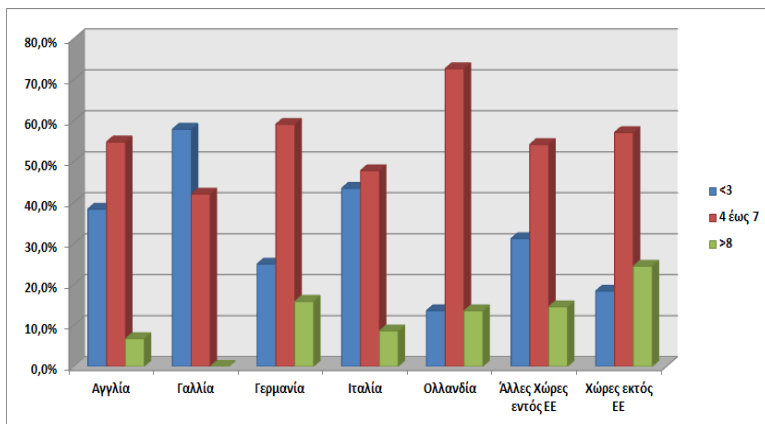


Γράφημα 5: Κατανομή σχετικών συχνοτήτων % της εθνικότητας ως προς την οικογένεια:

Στον Πίνακα 4.6 παρατηρούμε την ποσοστιαία κατανομή των ερωτηθέντων όσον αφορά τον αριθμό των ατόμων ανά εθνικότητα που επέβαιναν σε κάθε σκάφος. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα λοιπόν της έρευνας κατά κύριο λόγο οι Γάλλοι με ποσοστό 57,9% και στην συνέχεια οι Ιταλοί με ποσοστό 43,5% επέλεξαν παρέες των τριών ατόμων, έναντι όλων των υπολοίπων εθνικοτήτων, που επέλεξαν πιο μεγάλες παρέες κυρίως τεσσάρων μέχρι και επτά ατόμων για αυτού του είδους τις διακοπές. Χαρακτηριστικό είναι το υψηλό ποσοστό 72,7% που παρουσιάζουν οι Ολλανδοί σε παρέες τεσσάρων έως και επτά ατόμων έναντι όλων των υπόλοιπων εθνικοτήτων. Επίσης αξιοσημείωτο είναι και το υψηλό ποσοστό των χωρών εκτός ΕΕ 24,5% έναντι επίσης όλων των υπολοίπων εθνικοτήτων σε ομάδες άνω των οκτώ ατόμων. Πολύ χαμηλό ποσοστό σε μεγάλες παρέες άνω των οκτώ ατόμων παρουσιάζουν οι Γάλλοι, οι Άγγλοι και οι Ιταλοί.

Εθνικότητα	<3 N (%)	4-7 N (%)	>8 N (%)	Σύνολο N (%)
Αγγλία	28 (38,4)	40 (54,8)	5 (6,8)	73 (100,0)
Γαλλία	11 (57,9)	8 (42,1)	0 (0,0)	19 (100,0)
Γερμανία	11 (25,0)	26 (59,1)	7 (15,9)	44 (100,0)
Ιταλία	10 (43,5)	11 (47,8)	2 (8,7)	23 (100,1)
Ολλανδία	3 (13,6)	16 (72,7)	3 (13,6)	22 (100,0)
Άλλες Χώρες εντός ΕΕ	15 (31,2)	26 (54,2)	7 (14,6)	48 (100,0)
Χώρες εκτός ΕΕ	9 (18,4)	28 (57,1)	12 (24,5)	49 (100,0)
Σύνολο	87 (31,3)	155 (55,8)	36 (12,9)	278 (100,0)

Πίνακας 4-6: Κατανομή συχνοτήτων και σχετικών συχνοτήτων % της εθνικότητας των ερωτηθέντων ως προς τον αριθμό ατόμων



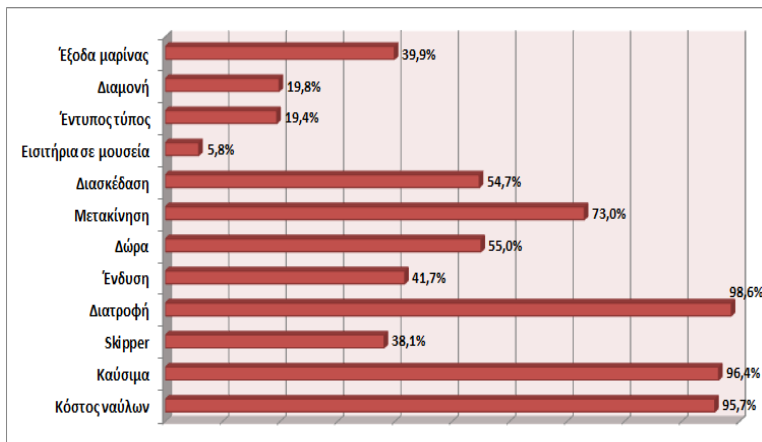
Γράφημα 6: Κατανομή σχετικών συχνοτήτων % της εθνικότητας ως προς τον αριθμό ατόμων

Στον Πίνακα 4.7 αναφέρονται σε ποσοστιαία μεγέθη οι κατηγορίες των εξόδων του συνόλου των επιβαίνοντων ανά σκάφος κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους. Στις τρεις πρώτες θέσεις όπως ήταν αναμενόμενο βρίσκονται τα έξοδα διατροφής με ποσοστό 98,6%, τα έξοδα για καύσιμα με ποσοστό 96,4% και φυσικά το κόστος των ναύλων, δηλαδή τα χρήματα για την ενοικίαση του σκάφους με ποσοστό 95,7%. Επίσης σχεδόν οι μισοί από τους ερωτηθέντες δαπάνησαν χρήματα για διασκέδαση (54,7%), εδώ κατά κύριο λόγο μιλάμε για νυχτερινά Clubs και για δώρα. Το πολύ μικρό ποσοστό βέβαια του 5,8%, δηλαδή μόλις 16 ομάδες στο σύνολο των 278, οι οποίοι ξόδεψαν χρήματα για την επίσκεψή τους σε κάποιο μουσείο είναι πολύ φυσιολογικό γιατί η Λευκάδα παρά την πλούσια πολιτισμική της παράδοση δεν προσελκύει τέτοιου είδους τουρισμό.

Κατηγορίες εξόδων	n/N	%
Κόστος ναύλων	266/278	95,7
Καύσιμα	268/278	96,4
Skipper	106/278	38,1

Διατροφή	274/278	98,6
Ένδυση	116/278	41,7
Δώρα	153/278	55,0
Μετακίνηση	203/278	73,0
Διασκέδαση	152/278	54,7
Εισιτήρια σε μουσεία	16/278	5,8
Έντυπος τύπος	54/278	19,4
Διαμονή	55/278	19,8
Έξοδα μαρίνας	111/278	39,9

Πίνακας 4-7: Κατανομή συχνοτήτων και σχετικών συχνοτήτων % ως προς το είδος των εξόδων



Γράφημα 7: Κατανομή σχετικών συχνοτήτων % ως προς το είδος των εξόδων

Στον Πίνακα 4.8 έχει υπολογιστεί ο μέσος όρος των χρημάτων που δαπανήθηκαν ανά κατηγορία εξόδων. Σύμφωνα δηλαδή με το σύνολο των ατόμων ανά σκάφος, κατά μέσο όρο τι χρήματα ξοδεύτηκαν σε κάθε κατηγορία. Επίσης η τελευταία στήλη του πίνακα απεικονίζει το μικρότερο και το μεγαλύτερο ποσό χρημάτων που ξοδεύτηκε σε κάθε

κατηγορία εξόδων. Αν εξαιρέσουμε την πρώτη κατηγορία, τα χρήματα δηλαδή που δαπανήθηκαν για την ενοικίαση του σκάφους, που αναμενόμενο ήταν να έχει και το μεγαλύτερο μέσο όρο (Μ.Ο=4.185,94€) αξίζει να παρατηρήσουμε ότι οι δύο επόμενες κατηγορίες είναι ο skipper με το ποσό των 1.006,42 ευρώ και τα έξοδα διατροφής με 720,15 ευρώ. Επίσης αναμενόμενα ήταν και τα αποτελέσματα των δύο τελευταίων θέσεων όπου βρίσκεται ο έντυπος τύπος με ποσό 34,72 ευρώ, λογικό λόγω της ενημέρωσης κυρίως μέσω του διαδικτύου και τα έξοδα για εισιτήρια σε μουσεία μόλις στα 49,25 ευρώ. Όσο αφορά τα συνολικά έξοδα των ομάδων ανά σκάφος ο μέσος όρος των χρημάτων που δαπανήθηκαν είναι 5.974,44 ευρώ.

Κατηγορίες εξόδων	N	Μ.Ο	Τ.Α	Min-Max
Κόστος ναύλων	266	4.185,94	2.562,12	630-14.350
Καύσιμα	268	173,49	130,36	10-1.200
Skipper	106	1.006,42	206,17	100-1.500
Διατροφή	274	720,15	489,26	50-2.000
Ένδυση	116	215,36	282,37	10-2.000
Δώρα	153	229,90	349,03	15-2.000
Μετακίνηση	203	184,62	265,94	10-2.000
Διασκέδαση	152	412,53	444,18	15-2.000
Εισιτήρια σε μουσεία	16	49,25	30,65	10-100
Έντυπος τύπος	54	34,72	25,94	2-100
Διαμονή	55	181,45	154,41	20-1.000
Έξοδα μαρίνας	111	215,81	142,20	20-650
Συνολικά έξοδα	278	5.974,44	3.460,68	110-17.700

Πίνακας 4-8: Μέσο κόστος ανά κατηγορία εξόδων

Στον Πίνακα 4.9, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ατόμων σε κάθε σκάφος υπολογίστηκε ο μέσος όρος των χρημάτων που ξόδεψε το κάθε άτομο για τις ίδιες κατηγορίες εξόδων όπως στον προηγούμενο πίνακα. Την πρώτη θέση με 935,86 ευρώ κατέχουν τα έξοδα για την ενοικίαση του σκάφους και ακολουθούν τα έξοδα για τον skipper, το άτομο δηλαδή που κυβερνάει το σκάφος, στα 277,79 ευρώ και τα έξοδα που δαπανήθηκαν για τη διατροφή τους, εδώ συμπεριλαμβάνονται έξοδα για super market ή εστιατόρια, στα 166,00 ευρώ. Τέλος αξίζει να σημειώσουμε ότι κατά μέσο όρο κάθε άτομο για μια εβδομάδα διακοπών με σκάφος, συμπεριλαμβανομένων όλων των εξόδων, δαπάνά 1.365,40 ευρώ, ποσό το οποίο μπορεί να μειωθεί σε σημαντικό βαθμό από την ικανότητα που έχει κάποιος στη διαχείριση των σκαφών, σε αυτή την περίπτωση αφαιρούνται τα έξοδα για skipper και στο είδος του σκάφους που θα ενοικιάσει.

Κατηγορίες εξόδων	N	M.O	T.A	Min-Max
Κόστος ναύλων	266	935,86	517,09	200-3.400
Καύσιμα	268	46,15	79,24	3-1.200
Skipper	106	277,79	177,19	33-1.050
Διατροφή	274	166,00	122,42	15-750
Ένδυση	116	47,13	45,79	3-286
Δώρα	153	46,59	51,59	2-286
Μετακίνηση	203	39,33	48,03	2-400
Διασκέδαση	152	92,37	88,28	7-500
Εισιτήρια σε μουσεία	16	17,65	16,37	3-60
Έντυπος τύπος	54	8,37	5,93	1-25
Διαμονή	55	46,11	65,54	7-500
Έξοδα μαρίνας	111	49,15	57,89	5-500
Συνολικά έξοδα ανά άτομο	278	1.365,40	788,34	41,43-5.410

Πίνακας 4-9: Μέσο κόστος ανά άτομο στις κατηγορίες εξόδων

4.5 Αποτελέσματα στατιστικών ελέγχων

Στη ενότητα αυτή παρατίθενται τα αποτελέσματα από τους στατιστικούς ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν ως προς τα χαρακτηριστικά των επισκεπτών στην Λευκάδα. Αρχικά ελέγχθηκε κατά πόσο τα χρήματα που δαπάνησαν οι συμμετέχοντες στην έρευνα στις διάφορες κατηγορίες εξόδων αλλά και συνολικά διαφοροποιούνται ως προς το αν το ταξίδι πραγματοποιήθηκε από μέλη της ίδιας οικογένειας ή απλά από μια παρέα φίλων (Πίνακας 4.10).

Κατηγορίες εξόδων	Οικογένεια		Mann-Whitney	p-value
	Ναι M.O (Γ.Α)	Όχι M.O (Γ.Α)		
Κόστος ναύλων	3905,47 (2396,50)	4406,17 (2672,35)	7765,50	0,127
Καύσιμα	144,62 (110,53)	196,54 (140,41)	5980,00	<0,001
Skipper	976,67 (242,08)	1023,73 (181,81)	1043,50	0,052
Διατροφή	625,14 (435,45)	798,70 (517,99)	7531,50	0,007
Ένδυση	168,44 (244,88)	277,30 (317,34)	1171,50	0,007
Δώρα	153,30 (258,99)	292,81 (399,07)	1972,00	0,001
Μετακίνηση	183,80 (311,22)	185,39 (216,86)	4310,00	0,045
Διασκέδαση	211,67 (162,99)	533,05 (511,82)	1441,00	<0,001
Εισιτήρια σε μουσεία	56,18 (32,99)	34,00 (19,49)	16,50	0,208
Έντυπος τύπος	28,84 (15,71)	43,27 (34,72)	294,50	0,306
Διαμονή	164,40 (185,72)	195,67 (124,06)	256,00	0,043
Έξοδα μαρίνας	237,46 (152,01)	191,25 (127,21)	1277,00	0,128
Συνολικά έξοδα	5332,18 (3211,60)	6491,58 (3575,91)	7618,00	0,004

Πίνακας 4-10: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών των εξόδων ως προς την οικογένεια

Ο έλεγχος ύπαρξης στατιστικά σημαντικών διαφορών μεταξύ των δύο ανεξάρτητων δειγμάτων, πραγματοποιήθηκε με το μη παραμετρικό κριτήριο Mann-Whitney U,

δεδομένου ότι από τον έλεγχο της κανονικότητας προέκυψε ότι τα δεδομένα μας δεν ακολουθούν την κανονική κατανομή. Από τον παραπάνω πίνακα διαπιστώνουμε ότι οι τουρίστες που επισκέφτηκαν την Λευκάδα με μια παρέα φίλων ξόδεψαν περισσότερα χρήματα συνολικά αλλά και ειδικότερα σε καύσιμα, διατροφή, ένδυση, δώρα, μετακίνηση, διασκέδαση και διαμονή σε σχέση με αυτούς που πραγματοποίησαν το ταξίδι με την οικογένειά τους.

Στην συνέχεια, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ατόμων σε κάθε σκάφος, ελέγχθηκε κατά πόσο τα έξοδα των ερωτηθέντων ανά άτομο διαφοροποιούνται ως προς το αν το ταξίδι πραγματοποιήθηκε από μέλη της ίδιας οικογένειας ή απλά από μια παρέα φίλων.

Κατηγορίες εξόδων	Οικογένεια			p-value
	Ναι M.O (T.A)	Όχι M.O (T.A)	Mann-Whitney	
Κόστος ναύλων	985,31 (531,14)	897,03 (504,17)	7757,50	0,124
Καύσιμα	40,34 (37,94)	50,79 (100,65)	7912,00	0,130
Skipper	323,67 (183,07)	251,08 (169,36)	887,00	0,006
Διατροφή	162,57 (126,70)	168,83 (119,12)	8819,50	0,461
Ένδυση	41,34 (43,68)	54,78 (47,80)	1368,00	0,115
Δώρα	38,97 (47,61)	52,86 (54,13)	2301,00	0,028
Μετακίνηση	38,91 (53,51)	39,72 (42,53)	4906,00	0,567
Διασκέδαση	61,15 (50,34)	111,10 (100,32)	1865,50	0,001
Εισιτήρια σε μουσεία	16,70 (13,39)	19,75 (23,43)	26,00	0,865
Έντυπος τύπος	7,79 (4,80)	9,22 (7,32)	346,50	0,923
Διαμονή	52,44 (94,45)	40,83 (23,51)	330,00	0,445
Έξοδα μαρίνας	59,39 (66,68)	37,54 (43,75)	864,00	<0,001
Συνολικά έξοδα ανά άτομο	1377,64 (786,91)	1355,56 (791,92)	9471,50	0,909

Πίνακας 4-11: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών των εξόδων ανά άτομο ως προς την οικογένεια

Από τον παραπάνω πίνακα διαπιστώνουμε ότι το μέσο κόστος ανά άτομο για skipper διαφοροποιείται σε στατιστικά σημαντικό βαθμό ως προς το αν το ταξίδι πραγματοποιήθηκε από μια οικογένεια ή από μια παρέα φίλων (p-value=0,006). Ειδικότερα όπως φαίνεται από τον Πίνακα 4.11 οι τουρίστες που πραγματοποίησαν το ταξίδι με την οικογένειά τους φαίνεται ότι ανά άτομο ξόδεψαν τελικά περισσότερα χρήματα για τον skipper (M.O=323,67) σε σχέση με αυτούς που πραγματοποίησαν το ταξίδι με μια παρέα φίλων (M.O=251,08). Αντίστοιχα είναι και τα αποτελέσματα όσο αφορά το μέσο κόστος χρήσης της μαρίνας ως προς την οικογένεια (p-value<0,001). Όπως φαίνεται από τον πίνακα, οι τουρίστες που επισκέφτηκαν τη Λευκάδα με την οικογένειά τους ξόδεψαν ανά άτομο περισσότερα χρήματα για τη χρήση της μαρίνας (M.O=59,39) σε σχέση με αυτούς που επισκέφτηκαν το νησί με μια παρέα φίλων (M.O=37,54). Όσο αφορά τα χρήματα που ξόδεψαν οι τουρίστες σε δώρα (p-value=0,028) και στην διασκέδαση (p-value=0,001) διαπιστώθηκε στατιστικά σημαντική διαφορά ως προς το αν ταξίδεψαν με φίλους ή με την οικογένειά τους. Συγκεκριμένα φαίνεται από τον πίνακα ότι οι τουρίστες που επισκέφτηκαν την Λευκάδα με φίλους ξόδεψαν ανά άτομο περισσότερα χρήματα σε δώρα και σε διασκέδαση σε σχέση με τους τουρίστες που ταξίδεψαν με την οικογένειά τους.

Κατηγορίες εξόδων	Εθνικότητα	
	Kruskal-Wallis H	p-value
Κόστος ναύλων	22,271	0,001
Καύσιμα	6,144	0,407
Skipper	2,664	0,850
Διατροφή	27,365	<0,001
Ένδυση	7,004	0,320
Δώρα	1,429	0,964
Μετακίνηση	11,832	0,066
Διασκέδαση	37,322	<0,001
Εισιτήρια σε μουσεία	7,969	0,158
Έντυπος τύπος	17,331	0,008

Διαμονή	2,139	0,906
Έξοδα μαρίνας	16,561	0,011
Συνολικά έξοδα ανά άτομο	33,606	<0,001

Πίνακας 4-12: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών των εξόδων ανά άτομο ως προς την εθνικότητα

Στον συνέχεια ελέγχθηκε κατά πόσο τα έξοδα των τουριστών ανά άτομο διαφοροποιούνται σε στατιστικά σημαντικό βαθμό ως προς την εθνικότητά τους. Για τον έλεγχο ύπαρξης στατιστικά σημαντικών διαφορών των εξόδων μεταξύ περισσότερων των δύο ανεξάρτητων δειγμάτων, χρησιμοποιήθηκε το μη παραμετρικό τεστ Kruskal Wallis, δεδομένου ότι από τον έλεγχο κανονικότητας προέκυψε ότι οι μεταβλητές δεν ακολουθούσαν την κανονική κατανομή. Από τον Πίνακα 4.12 λοιπόν διαπιστώνουμε στατιστικά σημαντική διαφορά ως προς την εθνικότητα των ερωτηθέντων όσο αφορά τα έξοδα ναύλωσης, διατροφής, διασκέδασης έντυπου τύπου, έξοδα μαρίνας αλλά και στα συνολικά έξοδα των τουριστών. Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζονται αναλυτικά οι σχέσεις αυτές.

Εθνικότητα	Κόστος ναύλωσης ανά άτομο			Kruskal-Wallis H (p-value)
	N	M.O	T.A	
<i>Αγγλία</i>	72	1023,54	524,81	22,271 (0,001)
<i>Γαλλία</i>	18	1051,47	651,70	
<i>Γερμανία</i>	42	864,06	388,48	
<i>Ιταλία</i>	20	664,81	287,72	
<i>Ολλανδία</i>	21	832,40	322,77	
<i>Άλλες Χώρες εντός ΕΕ</i>	46	784,30	486,03	
<i>Χώρες εκτός ΕΕ</i>	47	1131,31	626,41	

Πίνακας 4-13: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών του κόστους ναύλωσης ανά άτομο ως προς την εθνικότητα

Ειδικότερα από τον Πίνακα 4.13, όσο αφορά τα έξοδα ναύλωσης ανά άτομο ως προς την εθνικότητα διαπιστώνουμε ότι οι συμμετέχοντες από χώρες εκτός ΕΕ (Μ.Ο=1131,31), από

Γαλλία (Μ.Ο=1051,47) και από Αγγλία (Μ.Ο=1023,54) ξόδεψαν για την ενοικίαση του σκάφους περισσότερα χρήματα σε σχέση με τις υπόλοιπες εθνικότητες. Σημαντικό είναι να τονίσουμε ότι οι επισκέπτες από χώρες εκτός ΕΕ ανά άτομο, ξόδεψαν τα περισσότερα χρήματα για την ενοικίαση του σκάφους παρόλο που είχαν το υψηλότερο ποσοστό στις μεγάλες παρέες άνω των οκτώ ατόμων.

Εθνικότητα	Έξοδα για διατροφή ανά άτομο			Kruskal-Wallis H (p-value)
	N	M.O	T.A	
Αγγλία	73	208,74	133,16	27,365 (<0,001)
Γαλλία	18	133,68	90,74	
Γερμανία	44	182,31	113,19	
Ιταλία	21	94,24	63,99	
Ολλανδία	22	173,60	148,50	
Άλλες Χώρες εντός ΕΕ	47	141,38	124,60	
Χώρες εκτός ΕΕ	49	150,49	107,17	

Πίνακας 4-14: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών του κόστους διατροφής ανά άτομο ως προς την εθνικότητα

Όσο αφορά τα χρήματα που ξόδεψαν ανά άτομο οι τουρίστες για τη διατροφή τους, διαπιστώθηκε στατιστικά σημαντική διαφορά ως προς την εθνικότητα (p-value<0,001). Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 4.14 οι τουρίστες από Αγγλία (Μ.Ο=208,74), Γερμανία (Μ.Ο=182,31) και Ολλανδία (Μ.Ο=173,60) ξόδεψαν πολύ περισσότερα χρήματα για τη διατροφή τους σε σχέση με τις υπόλοιπες εθνικότητες. Οι Ιταλοί είναι αυτοί που ξόδεψαν τα λιγότερα χρήματα (Μ.Ο=94,24) για τη διατροφή τους, δηλαδή έξοδα που πραγματοποίησαν σε super markets και εστιατόρια.

Εθνικότητα	Έξοδα για διασκέδαση ανά άτομο			Kruskal-Wallis H (p-value)
	N	M.O	T.A	
Αγγλία	41	152,68	122,79	37,322 (<0,001)
Γαλλία	10	50,67	39,81	
Γερμανία	27	100,89	74,14	
Ιταλία	10	27,17	30,82	

Ολλανδία	13	87,09	43,98
Άλλες Χώρες εντός ΕΕ	29	58,71	42,74
Χώρες εκτός ΕΕ	22	65,62	59,22

Πίνακας 4-15: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών του κόστους διασκέδασης ανά άτομο ως προς την εθνικότητα

Στατιστικά σημαντική διαφορά διαπιστώθηκε και στα έξοδα διασκέδασης των επισκεπτών της Λευκάδας ανά άτομο ως προς την εθνικότητα. Αναλυτικότερα όπως διαπιστώνουμε από τον Πίνακα 4.15 οι τουρίστες από Αγγλία (Μ.Ο=152,68) και Γερμανία (Μ.Ο=100,89) ξόδεψαν τα περισσότερα χρήματα σε διασκέδαση σε σχέση με τις υπόλοιπες εθνικότητες. Και στα έξοδα διασκέδασης, δηλαδή σε νυχτερινά clubs και μαγαζιά οι Ιταλοί είναι αυτοί που ξόδεψαν τα λιγότερα χρήματα (Μ.Ο=27,17).

Εθνικότητα	Έξοδα για έντυπο τύπο ανά άτομο			Kruskal-Wallis H (p-value)
	N	M.O	T.A	
Αγγλία	19	11,98	6,28	17,331 (0,008)
Γαλλία	7	6,36	3,65	
Γερμανία	8	5,31	2,93	
Ιταλία	2	3,54	0,29	
Ολλανδία	2	3,30	0,63	
Άλλες Χώρες εντός ΕΕ	5	10,33	8,63	
Χώρες εκτός ΕΕ	11	6,56	4,61	

Πίνακας 4-16: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών των εξόδων σε έντυπο τύπο ανά άτομο ως προς την εθνικότητα

Σχετικά με τα χρήματα που ξόδεψαν οι τουρίστες για την ενημέρωσή τους σε έντυπο τύπο διαπιστώθηκε στατιστικά σημαντική διαφορά ως προς την εθνικότητα. Ειδικότερα από τον Πίνακα 4.16 διαπιστώνουμε ότι οι Άγγλοι (Μ.Ο=11,98) και οι τουρίστες από άλλες χώρες της ΕΕ (Μ.Ο=10,33) προτίμησαν την ενημέρωσή τους από έντυπο τύπο και ξόδεψαν ανά άτομο περισσότερα χρήματα σε σχέση με τους τουρίστες από τις υπόλοιπες εθνικότητες.

Στον Πίνακα 4.17 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα από τον έλεγχο ύπαρξης στατιστικά σημαντικής διαφοράς του κόστους της μαρίνας ανά άτομο ως προς την εθνικότητα. Συγκεκριμένα διαπιστώνουμε ότι οι Αγγλοι (Μ.Ο=73,71) και οι Γάλλοι (Μ.Ο=64,00) ξόδεψαν πολύ περισσότερα χρήματα για τη χρήση της μαρίνας σε σχέση με τις υπόλοιπες εθνικότητες (p-value=0,011). Τα λιγότερα χρήματα για τη χρήση της μαρίνας ξοδεύτηκαν ανά άτομο από τους Ιταλούς (Μ.Ο=28,35) και τους Γερμανούς (Μ.Ο=28,50).

Εθνικότητα	Έξοδα μαρίνας ανά άτομο			Kruskal-Wallis H (p-value)
	N	Μ.Ο	Τ.Α	
Αγγλία	30	73,71	95,67	16,561 (0,011)
Γαλλία	7	64,00	62,10	
Γερμανία	13	28,50	16,98	
Ιταλία	9	28,35	14,85	
Ολλανδία	9	47,41	33,41	
Άλλες Χώρες εντός ΕΕ	14	31,52	20,48	
Χώρες εκτός ΕΕ	29	44,94	30,78	

Πίνακας 4-17: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών των εξόδων της μαρίνας ανά άτομο ως προς την εθνικότητα

Τέλος όσο αφορά τα συνολικά έξοδα ανά άτομο διαπιστώθηκε στατιστικά σημαντική διαφορά ως προς την εθνικότητα των ερωτηθέντων (p-value<0,001). Πιο συγκεκριμένα όπως φαίνεται από τον Πίνακα 4.18 τα περισσότερα χρήματα ξοδεύτηκαν από τους τουρίστες που προέρχονται από χώρες εκτός ΕΕ (Μ.Ο=1573,31), ακολουθούν στην συνέχεια τα άτομα από την Αγγλία (Μ.Ο=1566,02) και τη Γαλλία (Μ.Ο=1520,80). Τα λιγότερα χρήματα συνολικά ανά άτομο φαίνεται ότι ξοδεύτηκαν από τους Ιταλούς (Μ.Ο=825,55).

Εθνικότητα	Συνολικά έξοδα ανά άτομο			Kruskal-Wallis H (p-value)
	N	M.O	T.A	
Αγγλία	73	1566,02	771,91	33,606 (<0,001)
Γαλλία	19	1520,80	1015,03	
Γερμανία	44	1347,12	585,18	
Ιταλία	23	825,55	422,90	
Ολλανδία	22	1164,38	618,05	
Άλλες Χώρες εντός ΕΕ	48	1154,14	773,30	
Χώρες εκτός ΕΕ	49	1573,31	920,30	

Πίνακας 4-18: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών των συνολικών εξόδων ανά άτομο ως προς την εθνικότητα

Τα χρήματα για χρήση skipper στο σκάφος είναι ένα κόστος που ανεβάζει αρκετά τα έξοδα των τουριστών. Στους παρακάτω πίνακες ελέγχθηκε κατά πόσο η χρήση ή όχι skipper στο σκάφος διαφοροποιείται ως προς τα χαρακτηριστικά των ερωτηθέντων. Στον Πίνακα 4.19 παρουσιάζεται η κατανομή και η συσχέτιση της χρήσης ή όχι skipper στο yacht με το αν το ταξίδι πραγματοποιήθηκε από την οικογένεια ή από φίλους και με τον συνολικό αριθμό ατόμων.

	Χρήση Skipper			χ ² (p-value)
	Ναι	Όχι	Σύνολο	
	N (%)	N (%)	N (%)	
Οικογένεια				
Ναι	39 (31,5)	85 (68,5)	124 (100,0)	4,231
Όχι	67 (43,5)	87 (56,5)	154 (100,0)	(0,047)
Αριθμός ατόμων				
<3	46 (52,9)	41 (47,1)	87 (100,0)	17,444
4 έως 7	55 (35,5)	100 (64,5)	155 (100,0)	(<0,001)
>8	5 (13,9)	31 (86,1)	36 (100,0)	

Σύνολο	106 (38,1)	172 (61,9)	278 (100,0)
---------------	-------------------	-------------------	--------------------

Πίνακας 4-19: Αποτελέσματα συσχέτισης της οικογένειας και τον αριθμό ατόμων με τη χρήση skipper

Όπως διαπιστώνουμε από τον παραπάνω πίνακα βρέθηκε στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ της χρήσης skipper και της οικογένειας ($p\text{-value}=0,047$), με τους τουρίστες που ταξίδεψαν με φίλους να χρησιμοποιούν skipper στο σκάφος σε μεγαλύτερο βαθμό σε σχέση με αυτούς που ταξίδεψαν με την οικογένειά τους. Συγκεκριμένα φαίνεται ότι στους τουρίστες που πραγματοποίησαν το ταξίδι με φίλους το 43,5% χρησιμοποίησε skipper ενώ στους τουρίστες που ταξίδεψαν με την οικογένειά τους το 31,5% χρησιμοποίησε skipper. Επίσης από το ίδιο πίνακα διαπιστώνουμε ότι η χρήση ή όχι skipper διαφοροποιείται σε στατιστικά σημαντικό βαθμό ως προς τον αριθμό ατόμων ($p\text{-value}<0,001$). Ειδικότερα φαίνεται ότι στις ομάδες με το πολύ τρία άτομα το 52,9% χρησιμοποίησε skipper στο ταξίδι, ενώ στις ομάδες με πάνω από οχτώ άτομα μόλις το 13,9% δήλωσε ότι χρησιμοποίησε skipper στο σκάφος.

Εθνικότητα	Χρήση skipper			χ^2 (p-value)
	Ναι N (%)	Όχι N (%)	Σύνολο N (%)	
Αγγλία	25 (34,2)	48 (65,8)	73 (100,0)	17,023 (0,009)
Γαλλία	11 (57,9)	8 (42,1)	19 (100,0)	
Γερμανία	22 (50,0)	22 (50,0)	44 (100,0)	
Ιταλία	4 (17,4)	19 (82,6)	23 (100,0)	
Ολλανδία	3 (13,6)	19 (86,4)	22 (100,0)	
Άλλες Χώρες εντός ΕΕ	19 (39,6)	29 (60,4)	48 (100,0)	
Χώρες εκτός ΕΕ	22 (44,9)	27 (55,1)	49 (100,0)	
Σύνολο	106 (38,1)	172 (61,9)	278 (100,0)	

Πίνακας 4-20: Αποτελέσματα συσχέτισης εθνικότητας με τη χρήση skipper

Όσο αφορά τη χρήση ή όχι skipper στο ταξίδι και της εθνικότητας διαπιστώθηκε στατιστικά σημαντική σχέση ($p\text{-value}=0,009$). Συγκεκριμένα φαίνεται από τον Πίνακα 4.20 ότι στους Γάλλους το μεγαλύτερο ποσοστό (57,9%) χρησιμοποίησε skipper στο

ταξίδι. Επίσης είναι πολύ χαρακτηριστικό ότι στους Ολλανδούς και τους Ιταλούς η πλειοψηφία (86,4% και 82,6% αντίστοιχα) δεν χρησιμοποίησε skipper στο σκάφος.

Κατηγορίες εξόδων	Χρήση Skipper			p-value
	Ναι M.O (T.A)	Όχι M.O (T.A)	Mann- Whitney	
Κόστος ναύλων	1147,87 (635,84)	797,59 (362,39)	5492,50	<0,001
Καύσιμα	54,66 (44,47)	40,93 (94,22)	5144,50	<0,001
Διατροφή	201,21 (140,59)	144,46 (104,57)	6477,00	<0,001
Ένδυση	69,68 (59,59)	36,58 (33,15)	840,00	<0,001
Λόρα	61,98 (63,40)	35,23 (37,24)	1889,00	<0,001
Μετακίνηση	48,00 (54,12)	34,76 (44,02)	3814,00	0,034
Διασκέδαση	104,87 (88,03)	81,12 (87,53)	2224,00	0,015
Εισιτήρια σε μουσεία	35,33 (27,30)	13,57 (10,70)	9,00	0,156
Έντυπος τύπος	9,91 (5,20)	7,73 (6,17)	211,00	0,077
Διαμονή	44,76 (24,19)	47,01 (82,84)	285,00	0,179
Έξοδα μαρίνας	51,47 (84,48)	47,74 (33,36)	1117,50	0,044
Συνολικά έξοδα ανά άτομο	1862,28 (901,48)	1059,19 (510,26)	3545,00	<0,001

Πίνακας 4-21: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών των κατηγοριών εξόδων ανά άτομο ως προς την χρήση skipper

Στον Πίνακα 4.21 ελέγχθηκε κατά πόσο τα έξοδα των συμμετεχόντων στην έρευνα διαφοροποιούνται σε στατιστικά σημαντικό βαθμό ως προς τη χρήση skipper, δηλαδή ως προς το αν χρησιμοποίησαν ή όχι κάποιο άλλο άτομο να κυβερνήσει το σκάφος στο ταξίδι τους. Όπως φαίνεται από τον πίνακα αυτοί που χρησιμοποίησαν skipper στο ταξίδι

ξόδεψαν και περισσότερα χρήματα στα ναύλα, στα καύσιμα, στη διατροφή, στην ένδυση, στα δώρα, στη μετακίνηση, στη διασκέδαση, στη χρήση μαρίνας και στα συνολικά έξοδα σε σχέση με αυτούς που δεν είχαν skipper στο ταξίδι τους.

Στους παρακάτω πίνακες ελέγχθηκε κατά πόσο η χρήση ή όχι της μαρίνας διαφοροποιείται ως προς τα χαρακτηριστικά των τουριστών. Στον Πίνακα 4.22 παρουσιάζεται η κατανομή και η συσχέτιση της χρήσης ή όχι της μαρίνας με το αν το ταξίδι πραγματοποιήθηκε από οικογένεια ή από φίλους και με τον συνολικό αριθμό των ατόμων. Από τον πίνακα διαπιστώνουμε στατιστικά σημαντική σχέση μεταξύ της χρήσης της μαρίνας και της οικογένειας ($p\text{-value}=0,026$), με τις οικογένειες να χρησιμοποιούν τη μαρίνα σε μεγαλύτερο βαθμό σε σχέση με τις παρέες φίλων. Συγκεκριμένα φαίνεται ότι στους τουρίστες που πραγματοποίησαν το ταξίδι με την οικογένεια το 47,6% χρησιμοποίησε την μαρίνα ενώ στους τουρίστες που ταξίδεψαν με φίλους το 33,8% χρησιμοποίησε τη μαρίνα. Επίσης από το ίδιο πίνακα διαπιστώνουμε ότι η χρήση της μαρίνας διαφοροποιείται σε στατιστικά σημαντικό βαθμό ως προς τον αριθμό ατόμων ($p\text{-value}=0,002$). Ειδικότερα φαίνεται ότι οι τουρίστες που ταξίδεψαν με παρέες άνω των οκτώ ατόμων δήλωσαν ότι χρησιμοποίησαν σε μεγαλύτερο βαθμό την μαρίνα (66,7%) σε σχέση με τις παρέες τεσσάρων έως επτά ατόμων και τις παρέες κάτω των τριών ατόμων.

	Χρήση της μαρίνας			χ^2 (p-value)
	Ναι	Όχι	Σύνολο	
	N (%)	N (%)	N (%)	
Οικογένεια				
Ναι	59 (47,6)	65 (52,4)	124 (100,0)	5,465
Όχι	52 (33,8)	102 (66,2)	154 (100,0)	(0,026)
Αριθμός ατόμων				
<3	33 (37,9)	54 (62,1)	87 (100,0)	12,549
4 έως 7	54 (34,8)	101 (65,2)	155 (100,0)	(0,002)
>8	24 (66,7)	12 (33,3)	36 (100,0)	

Σύνολο	111 (39,9)	167 (60,1)	278 (100,0)
---------------	-------------------	-------------------	--------------------

Πίνακας 4-22: Αποτελέσματα συσχέτισης της οικογένειας και τον αριθμό ατόμων με τη χρήση της μαρίνας

Στον Πίνακα 4.23 παρουσιάζεται η κατανομή και η συσχέτιση της εθνικότητας των τουριστών με την χρήση ή όχι της μαρίνας κατά την διάρκεια των διακοπών τους στην Λευκάδα. Παρατηρούμε από τον πίνακα ότι στους επισκέπτες από την Γερμανία (70,5%) και στους επισκέπτες από τις υπόλοιπες χώρες της ΕΕ (70,8%) η πλειοψηφία δεν χρησιμοποίησε την μαρίνα ενώ αντίθετα στους τουρίστες από τις χώρες εκτός της ΕΕ το μεγαλύτερο ποσοστό (59,2%) χρησιμοποίησε τη μαρίνα. Βέβαια όπως διαπιστώνουμε από τον πίνακα η σχέση αυτή είναι ενδεικτική και δεν είναι στατιστικά σημαντική (p-value=0,062).

Εθνικότητα	Χρήση της μαρίνας			χ ² (p-value)
	Ναι N (%)	Όχι N (%)	Σύνολο N (%)	
Αγγλία	30 (41,1)	43 (58,9)	73 (100,0)	12,002 (0,062)
Γαλλία	7 (36,8)	12 (63,2)	19 (100,0)	
Γερμανία	13 (29,5)	31 (70,5)	44 (100,0)	
Ιταλία	9 (39,1)	14 (60,9)	23 (100,0)	
Ολλανδία	9 (40,9)	13 (59,1)	22 (100,0)	
Άλλες Χώρες εντός ΕΕ	14 (29,2)	34 (70,8)	48 (100,0)	
Χώρες εκτός ΕΕ	29 (59,2)	20 (40,8)	49 (100,0)	
Σύνολο	111 (39,9)	167 (60,1)	278 (100,0)	

Πίνακας 4-23: Αποτελέσματα συσχέτισης εθνικότητας με τη χρήση της μαρίνας

Στον Πίνακα 4.24 ελέγχθηκε κατά πόσο τα έξοδα των τουριστών που επισκέφθηκαν τη Λευκάδα διαφοροποιούνται σε στατιστικά σημαντικό βαθμό ως προς το αν χρησιμοποίησαν ή όχι την μαρίνα. Όπως φαίνεται από τον πίνακα αυτοί που χρησιμοποίησαν την μαρίνα στο ταξίδι τους στην Λευκάδα ξόδεψαν και περισσότερα χρήματα στα ναύλα (M.O=1056,16) σε σχέση με αυτούς που δεν χρησιμοποίησαν την μαρίνα (M.O=853,62) (p-value=0,001). Αντίθετα όσοι τουρίστες χρησιμοποίησαν την μαρίνα ξόδεψαν λιγότερα χρήματα στα καύσιμα, στη διατροφή, στην ένδυση, στα δώρα, στη μετακίνηση και στη διασκέδαση σε σχέση με τους τουρίστες που δεν χρησιμοποίησαν την μαρίνα. Τέλος, από τον ίδιο πίνακα διαπιστώθηκε στα όρια της στατιστικής σημαντικότητας ότι οι επισκέπτες που χρησιμοποίησαν την μαρίνα της Λευκάδας ξόδεψαν λιγότερα χρήματα στην διαμονή τους (p-value=0,051) και σε εισιτήρια σε μουσεία (p-value=0,053) σε σχέση με εκείνους που δεν χρησιμοποίησαν την μαρίνα.

Κατηγορίες εξόδων	Χρήση της μαρίνας			Mann-Whitney	p-value
	Ναι M.O (T.A)	Όχι M.O (T.A)			
Κόστος ναύλων	1056,16 (563,19)	853,62 (467,31)	6437,50	0,001	
Skipper	285,40 (193,10)	272,79 (167,32)	1303,50	0,792	
Καύσιμα	35,25 (33,85)	53,51 (98,17)	5225,50	<0,001	
Διατροφή	104,26 (61,38)	207,41 (135,22)	4477,50	<0,001	
Ένδυση	28,99 (21,42)	63,50 (55,06)	844,00	<0,001	
Δώρα	21,81 (24,56)	62,58 (57,89)	1044,50	< 0,001	
Μετακίνηση	35,81 (45,82)	41,91 (49,62)	3784,50	0,003	
Διασκέδαση	47,17 (31,66)	105,89 (95,13)	1175,00	<0,001	
Εισιτήρια σε μουσεία	11,01 (8,52)	32,27 (20,85)	10,50	0,053	

Έντυπος τύπος	7,84 (5,21)	9,21 (6,97)	329,00	0,755
Διαμονή	32,02 (17,35)	56,23 (83,76)	254,00	0,051
Συνολικά έξοδα ανά άτομο	1401,21 (791,43)	1341,60 (787,76)	8739,00	0,420

Πίνακας 4-24: Έλεγχος σημαντικότητας διαφορών των κατηγοριών εξόδων ανά άτομο ως προς την χρήση της μαρίνας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

5.1 Συμπεράσματα έρευνας

Έχοντας κάνει την παραπάνω στατιστική ανάλυση είμαστε σε θέση να εξάγουμε ορισμένες πολύ σημαντικές πληροφορίες όχι μόνο για τις εθνικότητες των τουριστών που επισκέπτονται το νησί, αλλά κυρίως για το πώς οι ίδιοι επιλέγουν να καταναείμουν τα έξοδα τους κατά την διάρκεια των διακοπών τους, κάτι το οποίο είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον.

Κυρίως οι Άγγλοι, οι Γάλλοι, και οι Γερμανοί είναι οι τρεις κύριες εθνικότητες εντός ΕΕ που δραστηριοποιούνται πολύ στον θαλάσσιο τουρισμό, στο νησί της Λευκάδας και ξοδεύουν περισσότερα χρήματα κατά την διάρκεια των καλοκαιρινών τους διακοπών, σε αντίθεση με τους Ιταλούς, οι οποίοι να μεν επιλέγουν ως προορισμό τους την Λευκάδα, αλλά είναι πιο φειδωλοί όσο αφορά τις δαπάνες τους. Οι κύριες κατηγορίες δαπανών είναι συνήθως έξοδα για διατροφή, σε αυτή την κατηγορία συμπεριλαμβάνονται τόσο τα έξοδα σε εστιατόρια όσο και τα έξοδα για super market, γιατί δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι στα σκάφη υπάρχει ολοκληρωμένη κουζίνα, καθώς και τα έξοδα για διασκέδαση σε καφετέριες και club του νησιού. Και οι δύο αυτές κατηγορίες αποτελούν σημαντική πηγή εσόδων για τους ντόπιους επιχειρηματίες του νησιού. Παρατηρείτε επίσης ότι μεγαλύτερο μέρος στο σύνολο των δαπανών για διατροφή, διασκέδαση και καύσιμα ανεξαρτήτου εθνικότητας πραγματοποιούνται από τα πληρώματα που αποτελούνται από ομάδες φίλων κι όχι τόσο από τα οικογενειακά.

Επίσης από την έρευνά μας ένα άλλο συμπέρασμα που μπορούμε να εξάγουμε, κι αφορά τα έσοδα της μαρίνας Λευκάδας, η οποία είναι μια αμιγώς ιδιωτική επιχείρηση, είναι ότι κυρίως οι Άγγλοι αλλά και οι Γάλλοι επιλέγουν να ξοδέψουν περισσότερα χρήματα για τις υπηρεσίες που προσφέρει η μαρίνα έναντι των άλλων εθνικοτήτων. Την ασφάλεια όμως και τις υπηρεσίες της μαρίνας ανεξαρτήτου εθνικότητας επιλέγουν κατά το ήμισυ τα πληρώματα των ιστιοπλοϊκών τα οποία αποτελούνται από οικογένειες έναντι των πληρωμάτων που αποτελούνται από μια παρέα φίλων.

Τέλος μια ακόμη κατηγορία δαπάνης και μάλιστα ιδιαίτερα σημαντική είναι ο skipper, ο κυβερνήτης δηλαδή του σκάφους. Τα πληρώματα που δεν έχουν την ικανότητα

διακυβέρνησης του σκάφους, δηλαδή ένας εκ του πληρώματος να έχει τις απαραίτητες γνώσεις για τη διακυβέρνηση του σκάφους, προκειμένου να ναυλώσουν ένα σκάφος για τις καλοκαιρινές τους διακοπές, είναι υποχρεωμένα να εκμισθώσουν έναν επαγγελματία skipper. Κατά πλειοψηφία και σύμφωνα με την έρευνά μας τα πληρώματα που αποτελούνται από φίλους είναι αυτά που καταφεύγουν στην ενοικίαση skipper, ο οποίος φυσικά προσφέρει πλήρης ασφάλεια κατά την διάρκεια του ταξιδιού γιατί είναι επαγγελματίας και πολύ καλός γνώστης των περιοχών και ξέρει να επισκεφτεί μέρη τα οποία δύσκολα γνωρίζουν άτομα εκτός επαγγέλματος και φυσικά άτομα εκτός Λευκάδας. Η χρήση όμως του skipper όπως είναι φυσικό αποτελεί ένα σημαντικό επιπλέον έξοδο και αυξάνει το κόστος του ταξιδιού στις περισσότερες σχεδόν κατηγορίες δαπανών, σε αντίθεση με την προηγούμενη αναφορά οι οικογένειες επιβαρύνονται αναλογικά περισσότερο λόγω του μικρότερου αριθμού ατόμων. Η σημαντική αυτή κατηγορία δαπάνης πρέπει να σημειώσουμε ότι μέχρι την περσινή τουριστική περίοδο κατά κύριο λόγο δεν αποτελούσε μέρος της ελληνικής οικονομίας γιατί τα ποσά που δίνονταν στον skipper δεν είχαν κάποιο φορολογικό αντίκτυπο για το κράτος αφού στην πλειοψηφία δεν συνοδεύονταν από κάποιο αντίστοιχο παραστατικό. Με αυτόν τον τρόπο η “μαύρη αγορά” και η παραοικονομία ολοένα και αυξανόταν γιατί αποτελούσε επάγγελμα που θα μπορούσε να γίνει από τον οποιονδήποτε ο οποίος κατείχε απλά ένα δίπλωμα ιστιοπλοΐας ανεξαρτήτως ποια ήταν η κύρια επαγγελματική του δραστηριότητα. Όλα τα ανωτέρω όμως προβλέπονται να ανατραπούν για την τρέχουσα τουριστική περίοδο, εφόσον με τη νέα τροπολογία του νόμου οι skipper, οι κυβερνήτες δηλαδή των σκαφών θα πρέπει να απασχολούνται ως επαγγελματίες με ασφάλεια αποδίδοντας τις εκάστοτε ασφαλιστικές εισφορές και φόρους.

Επίλογος

Σύμφωνα με τα όσα έχουν αναφερθεί, αλλά και με γενικότερες μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί στον χώρο του θαλάσσιου τουρισμού, υπάρχουν σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης του κλάδου στα πλαίσια της ελληνικής οικονομίας.

Τα οφέλη όμως από την ανάπτυξη του yachting καθώς κι από την δημιουργία νέων μαρίνων λειτουργούν πολλαπλασιαστικά στην οικονομία τόσο σε τοπικό επίπεδο, εκεί δηλαδή που βρίσκονται οι μαρίνες, όσο και σε εθνικό επίπεδο. Σύμφωνα με μελέτες του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας για κάθε 100 θέσεις ελλιμενισμού δημιουργούνται περίπου 5 άμεσες θέσεις εργασίας κι άλλες 100 έμμεσες τόσο εντός της μαρίνας, όσο και στην ευρύτερη περιοχή. Πρόκειται για μικρομεσαίες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε αυτές τις περιοχές για την εξυπηρέτηση των σκαφών, την συντήρησή τους, τις προμήθειες καυσίμων και τροφοδοσίας, αλλά και ναυτικοί πράκτορες και πληρώματα. Πέραν αυτών βέβαια δημιουργούνται επιπλέον θέσεις εργασίας και στις υπόλοιπες τοπικές τουριστικές και μη επιχειρήσεις από την αύξηση του τουρισμού, γιατί όπως παρατηρήσαμε κι από την έρευνά μας τα πληρώματα των σκαφών δαπανούν αρκετά χρήματα για φαγητό και διασκέδαση στις περιοχές που επισκέπτονται (Diakomihalis, 2007).

Το Διεθνές Συμβούλιο Ενώσεως της Ναυπλιακής Βιομηχανίας (ICOMIA) εκτιμά ότι για κάθε ένα ευρώ ελλιμενισμού σε μια μαρίνα δαπανώνται περίπου από 5 έως 10 ευρώ, ανάλογα πάντα με το μέγεθος του σκάφους, για τις καθημερινές ανάγκες των επιβατών και του πληρώματος σε τροφοδοσία, διασκέδαση, εστίαση αλλά και για τις ανάγκες του σκάφους για συντήρηση και προμήθειες, γεγονός το οποίο μας επιβεβαίωσε κι ο διευθυντής της μαρίνας Λευκάδας.

Προκειμένου να τονίσουμε την επιτακτική ανάγκη της χώρας μας να επενδύσει στον θαλάσσιο τουρισμό προκειμένου να ενισχυθεί σημαντικά η ελληνική οικονομία, θεωρώ σκόπιμο να αναφερθεί ότι στην γειτονική μας Τουρκία, η οποία έχει τα μισά χιλιόμετρα ακτογραμμής από εμάς μόλις 8.000 χλμ διαθέτει 35 μαρίνες χωρητικότητας περίπου 10.000 σκαφών έναντι μόνο 19 μαρίνων στην Ελλάδα, ενώ τούρκοι επενδυτές καθημερινά επενδύουν στην Ελλάδα κι αγοράζουν ελληνικές μαρίνες. Σύμφωνα με στοιχεία της τουρκικής κυβέρνησης, η χώρα το 2009 είχε έσοδα 3,5 δις USD από την εκμετάλλευση

σκαφών αναμνηστικής. Δηλαδή 344.000 USD ανά θέση σκάφους. Επιπρόσθετα το 2009 οι τουρκικές μαρίνες εξυπηρέτησαν 2.155 σκάφη με τουρκική σημαία και 9.113 με ξένη σημαία δηλαδή το 24% με τουρκική σημαία και 76% με ξένη σημαία (Δρόσος , 2017)

Βιβλιογραφία

Diakomihalis International Journal of Economic Sciences and Applied Research [Ηλεκτρονικό] // http://www.ijesar.org/docs/volume5_issue1/maritime_tourism.pdf. - 2012.

Diakomihalis Mihail Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and Prospects. [Ηλεκτρονικό] // <http://ideas.repec.org/a/eee/retrec/v21y2007i1p419-455.html>. - 2007.

Diakomihalis Mihail The Impact of Maritime Tourism on the Greek Economy via the Tourism Satellite Account [Επιθεώρηση] // Tourism and Hospitality Planning & Development. - 2007.

Diakomihalis Mihail και Lagos Dimitrios Estimation of the economic impacts of yachting in Greece via the tourism satellite account. [Ηλεκτρονικό] // <http://www.ingentaconnect.com/content/ijp/tec/2008/00000014/00000004/art00013>. - 2008.

Διακομχάλης Μιχαήλ Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του [Βιβλίο]. - [s.l.] : Εκδόσεις Σταμούλης, 2009.

Διακομχάλης Μιχαήλ Ο Θαλάσσιος τουρισμός και οι οικονομικές επιδράσεις του [Βιβλίο]. - ΑΘΗΝΑ : ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ Α.Ε., 2009.

Giorgetti Franco History and Evolution of Sailing Yachts [Βιβλίο]. - [s.l.] : White Star, 2007.

Henderson James Sent Forth A Dove: Discovery of the Duyfken [Βιβλίο]. - 1999.

<http://lefkadazin.gr/> Λευκάδα Ζην [Ηλεκτρονικό] // Χρηματοδότηση 2 νέων έργων για τα λιμάνια Λευκάδας και Νυδριού. - 02 01 2017. - <http://lefkadazin.gr/2017/01/02/chrimatod-2-neon-ergon-gia-ta-lim/>.

<http://www.lefkada.gr/> Μαρίνα [Ηλεκτρονικό] // Περιφερειακή Ενότητα Λευκάδας. - 2011. - <http://www.lefkada.gr/pages.asp?pageid=215&langid=1>.

<http://www.lefkadaslowguide.gr> Μεγανήσι - Κάλαμος - Καστός [Ηλεκτρονικό] // Lefkada slow guide. - 2010. - <http://www.lefkadaslowguide.gr/routes/meganisi-kalamos-kastos/>.

<https://www.statistics.gr/> <https://www.statistics.gr/> [Ηλεκτρονικό] // ΑΦΙΞΕΙΣ ΜΗ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ. - 8 4 2016. - http://www.gnto.gov.gr/sites/default/files/files_basic_pages/ELSTAT2015.pdf.

KIRIAKOULIS MEDITERRANEAN [Ηλεκτρονικό]. - 2018. - <http://www.kiriakoulis.com/>.

Norris Gareth [και συν.] Introduction to Statistics with SPSS for Social Science [Βιβλίο]. - [s.l.] : ΚΛΕΙΔΑΡΙΘΜΟΣ, 2017.

Βαγενάς Νίκος Το κάστρο της Αγίας Μαύρας [Βιβλίο]. - [s.l.] : Fagotto, 2001.

Δαλλός Σπύρος Η Μαρίνα Λευκάδας [Συνέντευξη]. - 09 2017.

Δημήτριος Μιχαλόπουλος "YACHTING ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ" [Ηλεκτρονικό] // ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ. - 2012. - <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/5011/Michalopoulos.pdf?sequence=2&isAllowed=y>.

Δρόσος Αντώνης Yachting στην Ελλάδα - χαμένη ευκαιρία ή ανεκμετάλλετος θησαυρός; [Άρθρο] // Boat & Fishing in Greece. - 2017.

Θερμός Νικόλαος Ναυτικός χάρτης Ιονίου [Βιβλίο]. - [s.l.] : FAGOTTOBOOKS, 2012.

Κονδυλάτος Νίκος και Σπ. Η Λευκάδα αύριο – Από την τουριστική μονοτροπία στη διαλεκτική της βιωσιμότητας [Βιβλίο]. - [s.l.] : Fagottobooks, 2017.

Μανάκος Μαζαράκη - "YACHTING ΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ" [Ηλεκτρονικό] // ΤΕΙ ΚΡΗΤΗΣ. - 2007. - <http://nefeli.lib.teicrete.gr/browse/sdo/tour/2007/MazarakiAngeliki,ManakosPanagiotis/attached-document/2007Mazaraki.pdf>.

Μυλωνόπουλος Δημήτριος και Μοίρα Πολυξένη Θαλάσσιος Τουρισμός [Βιβλίο]. - [s.l.] : INTERBOOKS, 2005.

Νόμος 438/1976 [Ηλεκτρονικό] // Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. - 27 9 1976. - 15 2 2018. - <http://www.publicrevenue.gr/elib/view?d=/gr/act/1976/438/>.

Παναγιωτοκόπουλος Βασίλειος Ναυλοσύμφωνα-Ναυτασφάλειες [Βιβλίο]. - [s.l.] : "ΕΛΛΗΝ", 1994.

Παπαδάτου - Γιαννοπούλου Χαρά Πατρώ, 'Η πόλις τῶν πολλαπλῶν ιστορικῶν ἐπιπέδων [Βιβλίο]. - Πάτρα : [s.n.], 2017.

Ροντογιάννης Πάνος Ιστορία της Νήσου Λευκάδος [Βιβλίο]. - [s.l.] : Εταιρεία Λευκαδικών Μελετών, 2006.

Φουστάνος Γεώργιος "Ὠνάσης: Πρωτοπόρος στη ναυτιλία" [Βιβλίο]. - Αθήνα : Αργώ Εκδοτική, 2006.

Ψαριανός και Παπαζαφείρης "Ναυτιλία και Τουρισμός στην Ελλάδα" [Ηλεκτρονικό] // ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ. - 2016. - <http://oceanis.lib.teipir.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/3089/%CE%95%CF%81%CE%B3%CE%AC%CF%83%CE%B9%CE%B1.pdf?sequence=1>.

Παράρτημα Α Ερωτηματολόγιο



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΤΕΙ ΗΠΕΙΡΟΥ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ &
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

HELLENIC REPUBLIC

EPIRUS UNIVERSITY OF APPLIED
SCIENCES
SCHOOL OF ECONOMICS &
MANAGEMENT

ACCOUNTING AND FINANCE
DEPARTMENT

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ – ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗ

Ψαθάκι, Τ.Θ. 169, 48100, Πρέβεζα

Τηλ. 26820 50579 Fax.: 26820 50620

accfinmaster@teiep.gr, www.accfin.teiep.gr/master

POST-GRADUATE PROGRAM "ACCOUNTING-
FINANCE & MANAGEMENT

Psathaki, 48100, Preveza, Greece

Τηλ. 26820 50579 Fax.: 26820 50620

accfinmaster@teiep.gr www.accfin.teiep.gr/master

QUESTIONNAIRE

Nationality						
Days of trip						
Family	YES		Membres		No	
Annual income						

TOURIST CONSUMPTION DEPENDING ON YACHTING CLIENTS EXPENDITURES		
COST CATEGORIES	PERCENTAGE (% of 100%)	COST (EURO)
Charter cost		

Fuel		
Skipper		
Food and Beverage		
Clothing purchased for the occasion		
Gifts		
Transportation (Only in Greece except Air tickets)		
Recreation (Concerts, Music Clubs, Theaters, etc.)		
Tickets to Museums, Monuments etc.		
Printed matters (Newspapers, magazines, books etc.)		
Hotels – (Transfer, Hygiene, etc.)		
All other goods and services		
TOTAL(100%)	

Παράρτημα Β Ναυλοσύμφωνο

(ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ)

« **ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ**
CHARTER PARTY

Υπεγράφη την/...../20..... στ.....(τόπος)

Signed on the day of at(place)

Όνομα Πλοίου

Name of Vessel.....

Λιμένας Μηολόγησης.....Αριθμός Μηολογίου

Port of Registry..... Register No.....

ΣημαίαFlag.....

ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ:

THE CONTRACTING PARTIES:

A. Πλοιοκτήτης ή Εφορτιστής ή εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο (διαγράφεται ανάλογα):

.....
.....

A. Shipowner or by the authority of the Shipowner (cross out accordingly):

.....
.....

Διεύθυνση:.....

Address:
Αριθ. Ταυτότητας: ή Αριθ. διαβ/ρίου
Identity card No or Passport No
ΑΦΜ:..... Αρμόδια ΔΟΥ:.....
TaxNumber: TaxOffice:.....
Αριθ. Τηλεφώνου: Αριθ. Τηλεομοιοτυπίας
Telephone No: Fax No:.....
Ηλεκτρονική Διεύθυνση
E – mail:

B. Ναυλομεσίτης ή Ναυτικός Πράκτορας ή Τουριστικό Γραφείο ή εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο (διαγράφεται ανάλογα), κατόπιν της έγγραφης συγκατάθεσης του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή (του πεδίου Α του παρόντος) δια της υπογραφής του στο αντίστοιχο πεδίο κατωτέρω:

.....
.....

B. Broker or Shipping Agent or Tourist Office or authorized person by any of the above mentioned parties (cross out accordingly), after the written consent of the Shipowner (as mentioned above in field A) proved by his signature to the relevant field below:

.....
.....

Διεύθυνση:

Address:

Αριθ. Ταυτότητας: ή Αριθ. διαβ/ρίου

Identity card No: or Passport No

ΑΦΜ:..... Αρμόδια ΔΟΥ:

TaxNumber: TaxOffice:

Αριθ. Τηλεφώνου: Αριθ. Τηλεομοιοτυπίας

Telephone No: Fax No:.....

Ηλεκτρονική Διεύθυνση.....

E – mail:

Γ. Ναυλωτής:

.....

C. Charterer:

.....
Διεύθυνση:.....

Address:

Αριθ. Ταυτότητας: ή Αριθ. διαβ/ρίου

Identity card No or Passport No.....

ΑΦΜ:.....Αρμόδια ΔΟΥ:.....

TaxNumber:.....TaxOffice:.....

Αριθ. Τηλεφώνου: Αριθ. Τηλεομοιοτυπίας

Telephone No: Fax No:.....

Ηλεκτρονική Διεύθυνση.....

E – mail:

Δ. Περίοδος Ναυλώσεως:

D. Charter Period:

Από (ημερομηνία)/...../....., (ώρα)π.μ/μ.μ (διαγράφεται ανάλογα)

Μέχρι (ημερομηνία)/...../....., (ώρα)π.μ/μ.μ (διαγράφεται ανάλογα)

From (date)/...../.....,(time)a.m/p.m. (cross out accordingly)

to (date)/...../...../....., (time) a.m/p.m. (cross out accordingly)

Λιμένας/Χώρα παράδοσης του πλοίου:...../.....

Λιμένας/Χώρα επαναπαράδοσης του πλοίου:...../.....

Check in Port/Country:...../.....

Check out Port/Country:/.....

Συνολικός ναύλος που συμφωνήθηκε (ολογράφως και αριθμητικά):
(αριθμητικά)..... ,

(ολογράφως).....

.....

Charter Freight in total (written both in words and figures):

(in figures)

(in words)
.....
.....

Υπογράφεται από τον
Πλοιοκτήτη/Εφοπλιστή
(διαγράφεται ανάλογα)
Signed by the Ship
owner (cross out accordingly)

Υπογράφεται από τον
Ναυλωτή Signed by
the Charterer

Υπογράφεται από τον
Ναυλομεσίτη/Ναυτικό
Πράκτορα/Τουριστικό
Γραφείο (διαγράφεται
ανάλογα)
Signed by
the Broker/Shipping
Agent/Tourist Office (cross out
accordingly)

.....
.....
(ονοματεπώνυμο και
υπογραφή)
(full name and signature)

.....
.....
(ονοματεπώνυμο και
υπογραφή)
(full name and signature)

.....
.....
(ονοματεπώνυμο και
υπογραφή)
(full name and signature)

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Την/...../..... (ημερομηνία) το παρόν ναυλοσύμφωνο του επαγγελματικού πλοίου
αναψυχής (όνομα πλοίου).....,
Λιμένας Νηολόγησης Αριθ. Νηολογίου
....., με αριθμ. πρωτ. αδείας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής

..... και
Αριθμό Μητρώου Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής (Α.Μ.Ε.Π.Α.)

....., που αφορά ναύλωση (διαγράφεται ανάλογα):

- α. με λιμένα εκκίνησης της ημεδαπής (σύμφωνα με την παρ. 2 (α) της παρούσας)
- β. με λιμένα εκκίνησης της αλλοδαπής (σύμφωνα με τις παρ. 2 (β) και (δ) της παρούσας)
- γ. πραγματοποιηθείσα εξ ολοκλήρου στην αλλοδαπή (σύμφωνα με τις παρ. 2 (γ) και (δ) της παρούσας)

και κατατέθηκε αντίγραφο αυτού στη Λιμενική Αρχή.

Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ

Τ. Σ. Υ.

(ακολουθεί σφραγίδα υπηρεσιακού οργάνου θεώρησης)

Όροι Ναύλωσης
(Charter conditions)

(Αναγράφονται οι όροι της ναύλωσης) (Fill in charter conditions)

.....
.....
.....
.....»

2. Μέχρι την ολοκλήρωση της εφαρμογής για την ηλεκτρονική υποβολή του ναυλοσυμφώνου και ανεξάρτητα αν το πλοίο αναψυχής εκναυλώνεται με ή χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, απαιτείται η θεώρηση του ναυλοσυμφώνου, με την προσκόμισή του από τον πλοίαρχο ή τον κυβερνήτη ή τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή ή τον πράκτορα του πλοίου ή από νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο, ως ακολούθως:

(α) Για ναυλώσεις που αρχίζουν από ελληνικό λιμάνι, το ναυλοσύμφωνο θεωρείται από οποιαδήποτε ελληνική Λιμενική Αρχή, η οποία το αποστέλλει άμεσα, με φαξ ή ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, στη Λιμενική Αρχή στην περιοχή δικαιοδοσίας της οποίας βρίσκεται ο λιμένας έναρξης της ναύλωσης, η οποία και το καταχωρίζει στο Ειδικό Έντυπο Πληροφοριακών Στοιχείων του

Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής (Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α.). Η θεώρηση του ναυλοσυμφώνου διενεργείται μέσα σε σαράντα οκτώ (48) ώρες ή εβδομήντα δύο (72) ώρες, αν μεσολαβεί Σαββατοκύριακο ή επίσημη αργία, πριν από την έναρξη της ναύλωσης.

(β) Για ναυλώσεις που αρχίζουν στην αλλοδαπή, το ναυλοσύμφωνο θεωρείται από τη Λιμενική Αρχή του πρώτου ελληνικού λιμένα κατάπλου του πλοίου αναψυχής και ταυτόχρονα καταχωρίζεται από αυτή στο Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α.

(γ) Για ναυλώσεις που πραγματοποιούνται εξ ολοκλήρου στην αλλοδαπή, τα ναυλοσύμφωνα θεωρούνται, μέχρι το τέλος του έτους που αφορούν, από οποιαδήποτε ελληνική Λιμενική Αρχή ή

Έδρα Ναυτιλιακού Ακολουθού και ταυτόχρονα καταχωρίζονται στην πρώτη διαθέσιμη θυρίδα του Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α., ανεξάρτητα αν προηγούνται ημερολογιακά της τελευταίας καταχώρισης.

(δ) Στις ανωτέρω (β) και (γ) περιπτώσεις για τη θεώρηση του ναυλοσυμφώνου προσκομίζονται, στις αρμόδιες Αρχές θεώρησής του, αποδεικτικά καταβολής τελών και λοιπών επιβαρύνσεων των λιμένων της αλλοδαπής. Στην περίπτωση που το πλοίο αναψυχής εκναυλώνεται με πλοίαρχο και πλήρωμα προσκομίζονται επιπλέον και ευκρινή φωτοαντίγραφα σελίδων του Ημερολογίου και των σελίδων του Ναυτολογίου, που αντιστοιχούν σε εγγραφές που πραγματοποιήθηκαν κατά το χρονικό διάστημα της ναύλωσης του πλοίου έξω από την ελληνική επικράτεια.

(ε) Σε όλες τις ως άνω περιπτώσεις, η αρμόδια για τη θεώρηση του ναυλοσυμφώνου Αρχή δύναται, κατά τη θεώρηση, να ζητά από τους υπόχρεους την επίδειξη των κατά την κρίση της ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου.

3. Το ναυλοσύμφωνο καταρτίζεται και υπογράφεται σε πέντε (5) αντίγραφα στην Ελληνική ή Αγγλική γλώσσα, τα οποία θεωρούνται κατά τα προβλεπόμενα στην παρούσα Απόφαση. Από τα αντίγραφα αυτά ένα λαμβάνει ο Πλοιοκτήτης / Εφοπλιστής, ένα ο Ναυλομεσίτης / Ναυτικός Πράκτορας/Τουριστικό Γραφείο (αν υπάρχει), ένα ο Ναυλωτής και ένα παραμένει στη Λιμενική Αρχή θεώρησής του. Ο κατά περίπτωση εκναυλωτής, όπως αυτός προσδιορίζεται στην παρ. 5 του άρθρου 3 του ν. 4256/2014 ως εκάστοτε ισχύει, λαμβάνει ένα επιπλέον αντίγραφο το οποίο υποχρεούται να καταθέσει στις υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης κατά τα οριζόμενα στις οικείες διατάξεις.

4. Το πλοίο αναψυχής καθ' όλη τη διάρκεια εκναύλωσής του απαιτείται να είναι εφοδιασμένο με ένα εκ των ως άνω αντιγράφων ναυλοσυμφώνου ή ευκρινές φωτοαντίγραφο αυτού, το οποίο επιδεικνύεται σε κάθε έλεγχο Λιμενικής ή άλλης Αρχής.

5. Τα εκ των αναφερομένων στην παρ. 3 της παρούσας Απόφασης αντίγραφα των ναυλοσυμφώνων και τα κατά περίπτωση γι' αυτό υποβληθέντα δικαιολογητικά φυλάσσονται από τον κατά περίπτωση εκναυλωτή καθώς και από τη Λιμενική Αρχή θεώρησής τους για δεκαπέντε (15) έτη από την ημερομηνία θεώρησής τους.

6. Οποιαδήποτε αλλαγή/τροποποίηση των βασικών όρων του ναυλοσυμφώνου ή ακύρωση αυτού απαιτείται να φέρει σφραγίδα και υπογραφή Λιμενικής Αρχής, η οποία προβαίνει και σε αντίστοιχη καταχώριση στο οικείο Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α.

7. Ναυλοσύμφωνα που έχουν υπογραφεί μέχρι την έναρξη ισχύος της Απόφασης αυτής θεωρούνται έγκυρα. Κάθε άλλος τύπος ναυλοσυμφώνου, πέραν του καθοριζόμενου με την παρούσα Υποδείγματος, δεν θα γίνεται δεκτός μετά την έναρξη ισχύος της και δεν θα θεωρείται από τις αρμόδιες Αρχές.

8. Στους παραβάτες των διατάξεων της Απόφασης αυτής επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται από το άρθρο 13 του Ν. 4256/2014 (Α' 92), όπως τροποποιήθηκε με το ν. 4276/2014 (Α' 155) και ισχύει.

9. Η ισχύς της παρούσας Απόφασης αρχίζει δύο (2) μήνες από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 04 / 02 / 2016

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ

Παράρτημα Γ Λίστα επιβατών



ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ &
ΑΙΓΑΙΟΥ

HELLENIC REPUBLIC
MINISTRY OF SHIPPING,
MARITIME AFFAIRS &
THE AEGEAN



ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ
ΣΩΜΑΤΟΣ -
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ
ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Α.Φ.-File Nr:

Α.Σ. - DRAFT

Nr:

HELLENIC
COAST GUARD
PORT
AUTHORITY OF
.....

ΕΓΓΡΑΦΟ ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ [ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) 562/2006 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI ΑΡΘΡΟ 3.2.6 και 3.2.7]
PLEASURE BOAT'S DOCUMENT [REGULATION (EC) No 562/2006 ANNEX VI AR. 3.2.6 and 3.2.7]

ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΡΩΤΟΥ ΚΑΤΑΓΓΕΛΟΥ ΑΠΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ / FIRST PORT OF ARRIVAL FROM THIRD COUNTRY	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ / BOAT'S DETAILS	
		ΟΝΟΜΑ / NAME
ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ / LAST PORT OF CALL	ΣΗΜΑΙΑ / FLAG	
	ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΤΑΡΓΙΣΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΟΥ / PORT AND NUMBER OF REGISTRY	
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΒΙΕΣΗΣ / DATE OF ARRIVAL	ΤΥΠΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ / TYPE OF BOAT	
	ΔΔΣ / CALL SIGN	
	ΜΗΚΟΣ ΟΛΙΚΟ / L.O.A.	
	ΠΛΑΤΟΣ / BREADTH	
	ΜΗΧΑΝΗ (ΜΑΡΚΑ - ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ - ΤΥΠΟΣ / ENGINE (MAKE - HP - TYPE)	

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ / PERSONS ON BOARD								
Α.Α - S.N.	ΕΠΙΘΕΤΟ / FAMILY NAME	ΟΝΟΜΑ / GIVEN NAME (S)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΓΕΝΝΗΣΗΣ / DATE OF BIRTH	ΙΘΑΓΕΝΕΙΑ / NATIONALITY	ΤΥΠΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΤΙΚΟΥ ΕΓΓΡΑΦΟΥ / TYPE OF TRAVEL DOCUMENT	ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΤΙΚΟΥ ΕΓΓΡΑΦΟΥ / NUMBER OF TRAVEL DOCUMENT	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΒΕΡΒΙΖΗΣ / VISA NUMBER (IF APPLICABLE)	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ - ΠΛΗΡΩΜΑ - ΕΠΙΒΑΤΗΣ / SKIPPER - CREW - PASSENGER
1								
2								
3								
4								
5								
6								

7								
8								
9								
10								
11								
12								

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ / DATE
 ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ /
 SKIPPER

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΥΠΑΡΧΕΙ ΜΕΤΡΟ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΣΤΗ ΧΩΡΑ (ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΕΔ/ΕΛΑΣ PERSONS ON BOARD WHO DO NOT FULLFIL SCHENGEN ENTRY CONDITIONS (COMPLETED BY BCP AUTHORITY).								
A.A - S.N.	ΕΠΙΘΕΤΟ / FAMILY NAME	ΟΝΟΜΑ / GIVEN NAME (S)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΓΕΝΝΗΣΗΣ / DATE OF BIRTH	ΙΔΙΟΤΗΤΑ / NATIONALITY	ΤΥΠΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΤΙΚΟΥ ΕΠΙΤΡΑΦΟΥ / TYPE OF TRAVEL DOCUMENT	ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΤΙΚΟΥ ΕΠΙΤΡΑΦΟΥ / NUMBER OF TRAVEL DOCUMENT	ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΩΡΗΣΗΣ / VISA NUMBER (IF APPLICABLE)	ΠΛΗΡΩΜΑ - ΕΠΙΒΑΤΗΣ / CREW PASSENGER
1								
2								

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗΣ / PORT AUTHORITY OF VALIDATION ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ / DATE ΣΦΡΑΓΙΔΑ - ΥΠΟΓΡΑΦΗ / SIGNATURE-STAMP	<p style="text-align: center;">ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:</p> <p>1. ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΣΥΓΚΑΤΑΛΕΓΕΤΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΕΠΙΤΡΑΦΩΝ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΤΟΥ ΕΝΤΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΧΩΡΙΚΩΝ ΥΔΑΤΩΝ (Ε.Χ.Υ.)</p> <p>2. ΠΡΟ ΤΗΣ ΕΞΟΔΟΥ ΑΠΟ ΤΑ Ε.Χ.Υ. ΥΠΟΧΡΕΟΥΣΤΕ ΝΑ ΠΑΡΑΔΩΣΕΤΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΣΤΗΝ ΠΛΗΣΙΕΣΤΗΡΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ Ή ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΗ ΑΡΧΗ.</p> <p>3. ΤΥΧΟΝ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΑΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΠΛΗΣΙΕΣΤΗΡΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ Ή ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΗ ΑΡΧΗ.</p> <p style="text-align: center;">NOTIFICATIONS:</p> <p>1. THIS DOCUMENT IS INCLUDED AMONG THE BOAT'S PAPERS AS LONG AS IT SAILS IN GREEK TERRITORIAL WATERS (G. T. W.)</p> <p>2. BEFORE EXITING FROM G. T. W. YOU ARE OBLIGATED TO HAND IN THIS DOCUMENT TO THE NEAREST PORT OR POLICE AUTHORITY.</p> <p>3. ANY CHANGE OF DATA IN THIS DOCUMENT SHALL BE IMMEDIATELY REPORTED TO THE PORT OR POLICE AUTHORITIES.</p>	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ / DATE ΥΕΔ - ΕΛΕΥΘΕΡΟ / BCP AUTHORITY ΣΦΡΑΓΙΔΑ - ΥΠΟΓΡΑΦΗ / STAMP-SIGNATURE
---	--	--

GREECE

Departure bases: Athens, Rhodes, Kos, Corfu, Lefkas, Skiathos, Paros, Mykonos

Category	Code	Boat Model	Build Year	Feet	Cabs.	WC	PAX	01 Jan 18	28 Apr 18	26 May 18	23 Jun 18	04 Aug 18	18 Aug 18	01 Sep 18	29 Sep 18	29 Sep 18
								28 Apr 18	26 May 18	23 Jun 18	04 Aug 18	18 Aug 18	01 Sep 18	29 Sep 18	31 Dec 18	
CREWED	L56	LAGOON 560 (CAT)	2014	56	5	5	10	11.000 €	13.000 €	16.000 €	17.000 €	20.000 €	17.000 €	16.000 €	12.000 €	
CREWED	S50	SABA 50 (CAT)	2017-18	50	4	4	8	9.500 €	10.000 €	13.500 €	14.500 €	16.000 €	14.500 €	13.500 €	10.000 €	
PRESTIGE	56C	BAVARIA CRUISER 56	2015	56	6	4	12	2.881 €	5.023 €	6.477 €	7.191 €	8.619 €	7.191 €	6.477 €	4.666 €	
PRESTIGE	J54	JEANNEAU 54	2016	54	6	4	12	3.060 €	5.355 €	6.885 €	7.650 €	9.180 €	7.650 €	6.885 €	4.972 €	
PRESTIGE	51C	BAVARIA CRUISER 51	2015-18	51	5	3	10	2.371 €	4.156 €	5.355 €	5.941 €	7.140 €	5.941 €	5.355 €	3.850 €	
PRESTIGE	O48	OCEANIS 48	2015-16	48	5	3	10	2.371 €	4.156 €	5.355 €	5.941 €	7.140 €	5.941 €	5.355 €	3.850 €	
PRESTIGE	479	SUN ODYSSEY 479	2016-18	47	4	4	10	2.014 €	3.519 €	4.513 €	5.023 €	6.018 €	5.023 €	4.513 €	3.264 €	
PRESTIGE	469	SUN ODYSSEY 469	2015	46	4	4	10	1.989 €	3.468 €	4.462 €	4.947 €	5.941 €	4.947 €	4.462 €	3.213 €	
PRESTIGE	46C	BAVARIA CRUISER 46	2015-18	46	4	3	9	1.887 €	3.289 €	4.258 €	4.717 €	5.661 €	4.717 €	4.258 €	3.060 €	
PRESTIGE	O45	OCEANIS 45	2015-17	45	4	2	10	1.912 €	3.340 €	4.284 €	4.768 €	5.712 €	4.768 €	4.284 €	3.085 €	
PRESTIGE	449	SUN ODYSSEY 449	2016-17	44	4	2	10	1.734 €	3.060 €	3.927 €	4.360 €	5.227 €	4.360 €	3.927 €	2.830 €	
PRESTIGE	440	SUN ODYSSEY 440	2018	44	4	2	10	1.887 €	3.289 €	4.258 €	4.717 €	5.661 €	4.717 €	4.258 €	3.060 €	
PRESTIGE	41C	BAVARIA CRUISER 41	2015-18	41	3	2	7	1.402 €	2.473 €	3.162 €	3.519 €	4.233 €	3.519 €	3.162 €	2.295 €	
PRESTIGE	41O	OCEANIS 41.1	2017-18	41	3	2	8	1.479 €	2.575 €	3.315 €	3.672 €	4.411 €	3.672 €	3.315 €	2.397 €	
PRESTIGE	O41	OCEANIS 41	2015	41	3	2	8	1.453 €	2.524 €	3.264 €	3.621 €	4.335 €	3.621 €	3.264 €	2.346 €	
PRESTIGE	409	SUN ODYSSEY 409	2015	40	3	2	8	1.402 €	2.473 €	3.162 €	3.519 €	4.233 €	3.519 €	3.162 €	2.295 €	
PRESTIGE	383	DUFOUR 382	2015	38	3	2	8	1.249 €	2.193 €	2.830 €	3.136 €	3.774 €	3.136 €	2.830 €	2.040 €	
PRESTIGE	38O	OCEANIS 38.1	2017-18	38	3	2	8	1.249 €	2.193 €	2.830 €	3.136 €	3.774 €	3.136 €	2.830 €	2.040 €	
PRESTIGE	O38	OCEANIS 38	2015-16	38	3	1	8	1.198 €	2.116 €	2.703 €	3.009 €	3.621 €	3.009 €	2.703 €	1.963 €	
PRESTIGE	37C	BAVARIA CRUISER 37	2015-18	37	3	1	8	1.147 €	2.014 €	2.601 €	2.881 €	3.468 €	2.881 €	2.601 €	1.861 €	
PRESTIGE	37T	BAVARIA CRUISER 37/ 2CBS	2015	37	2	1	6	1.096 €	1.938 €	2.473 €	2.754 €	3.315 €	2.754 €	2.473 €	1.785 €	
PRESTIGE	S47	SAONA 47 (CAT)	2018	47	6	6	12	3.931 €	6.880 €	8.845 €	9.828 €	11.794 €	9.828 €	8.845 €	6.388 €	
PRESTIGE	46F	NAUTITECH 46 FLY (CAT)	2018	46	6	4	10	3.360 €	5.880 €	7.560 €	8.400 €	10.080 €	8.400 €	7.560 €	5.460 €	
PRESTIGE	L45	LAGOON 450 FLY (CAT)	2016-17	45	6	4	10	3.360 €	5.880 €	7.560 €	8.400 €	10.080 €	8.400 €	7.560 €	5.460 €	
PRESTIGE	B43	BALI 4.3 (CAT)	2017-18	43	6	4	10	3.124 €	5.486 €	7.035 €	7.823 €	9.398 €	7.823 €	7.035 €	5.093 €	
PRESTIGE	BA2	BALI 4.3 (CAT)	2017	43	5	5	10	3.124 €	5.486 €	7.035 €	7.823 €	9.398 €	7.823 €	7.035 €	5.093 €	
PRESTIGE	40L	LAGOON 40 (CAT)	2018	40	4	4	10	2.389 €	4.200 €	5.381 €	5.985 €	7.193 €	5.985 €	5.381 €	3.885 €	
PRESTIGE	BA4	BALI 4.0 (CAT)	2017-18	40	4	4	10	2.389 €	4.200 €	5.381 €	5.985 €	7.193 €	5.985 €	5.381 €	3.885 €	
PRESTIGE	L40	LAGOON 400 (CAT)	2015-17	40	4	4	10	2.389 €	4.200 €	5.381 €	5.985 €	7.193 €	5.985 €	5.381 €	3.885 €	

PRESTIGE	LUC	LUCIA 40 MAESTRO (CAT)	2018	40	3	3	8	2.389 €	4.200 €	5.381 €	5.985 €	7.193 €	5.985 €	5.381 €	3.885 €
PRESTIGE	39L	LAGOON 39 (CAT)	2015-17	39	4	4	10	2.258 €	3.964 €	5.093 €	5.670 €	6.825 €	5.670 €	5.093 €	3.675 €
PRESTIGE	L38	LAGOON 380 (CAT)	2015-18	38	4	2	10	1.916 €	3.360 €	4.331 €	4.804 €	5.775 €	4.804 €	4.331 €	3.124 €
CLASS	56C	BAVARIA CRUISER 56	2014	56	6	4	12	2.666 €	4.647 €	5.991 €	6.652 €	7.973 €	6.652 €	5.991 €	4.317 €
CLASS	51C	BAVARIA CRUISER 51	2014	51	5	3	10	2.194 €	3.845 €	4.953 €	5.496 €	6.605 €	5.496 €	4.953 €	3.562 €
CLASS	469	SUN ODYSSEY 469	2013	46	4	4	10	1.836 €	3.187 €	4.105 €	4.564 €	5.482 €	4.564 €	4.105 €	2.958 €

Category	Code	Boat Model	Build Year	Feet	Cabs.	WC	PAX	01 Jan 18	28 Apr 18	26 May 18	23 Jun 18	04 Aug 18	18 Aug 18	01 Sep 18	29 Sep 18
								28 Apr 18	26 May 18	23 Jun 18	04 Aug 18	18 Aug 18	01 Sep 18	29 Sep 18	31 Dec 18
CLASS	46C	BAVARIA CRUISER 46	2014	46	4	3	9	1.745 €	3.043 €	3.940 €	4.364 €	5.236 €	4.364 €	3.940 €	2.831 €
CLASS	453	OCEANIS 45/3 CBS	2013	45	3	2	8	1.555 €	2.728 €	3.519 €	3.901 €	4.692 €	3.901 €	3.519 €	2.524 €
CLASS	O45	OCEANIS 45	2013-14	45	4	2	10	1.759 €	3.085 €	3.978 €	4.411 €	5.304 €	4.411 €	3.978 €	2.856 €
CLASS	439	SUN ODYSSEY 439	2013-14	43	4	2	10	1.581 €	2.779 €	3.570 €	3.952 €	4.743 €	3.952 €	3.570 €	2.575 €
CLASS	41C	BAVARIA CRUISER 41	2014	41	3	2	7	1.298 €	2.288 €	2.925 €	3.255 €	3.916 €	3.255 €	2.925 €	2.123 €
CLASS	O41	OCEANIS 41	2013	41	3	2	8	1.326 €	2.346 €	3.009 €	3.340 €	4.003 €	3.340 €	3.009 €	2.167 €
CLASS	409	SUN ODYSSEY 409	2013-14	40	3	2	8	1.300 €	2.269 €	2.907 €	3.238 €	3.876 €	3.238 €	2.907 €	2.116 €
CLASS	379	SUN ODYSSEY 379	2014	37	3	1	8	1.096 €	1.938 €	2.473 €	2.754 €	3.315 €	2.754 €	2.473 €	1.785 €
CLASS	37C	BAVARIA CRUISER 37	2014	37	3	1	8	1.062 €	1.864 €	2.406 €	2.666 €	3.208 €	2.666 €	2.406 €	1.722 €
CLASS	36C	BAVARIA CRUISER 36	2013	36	3	1	8	994 €	1.734 €	2.218 €	2.473 €	2.958 €	2.473 €	2.218 €	1.606 €
CLASS	349	SUN ODYSSEY 349	2014	34	3	1	8	920 €	1.604 €	2.053 €	2.288 €	2.736 €	2.288 €	2.053 €	1.486 €
CLASS	L39	LAGOON 39 (CAT)	2014	39	4	2	10	1.981 €	3.491 €	4.482 €	4.977 €	5.968 €	4.977 €	4.482 €	3.232 €
CLASS	L38	LAGOON 380 (CAT)	2014	38	4	2	10	1.722 €	3.019 €	3.892 €	4.317 €	5.189 €	4.317 €	3.892 €	2.807 €
ECONOMY	55B	BAVARIA CRUISER 55	2010	55	5	3	10	2.346 €	4.105 €	5.278 €	5.865 €	7.038 €	5.865 €	5.278 €	3.799 €
ECONOMY	O54	OCEANIS 54	2009-12	54	5	4	10	2.091 €	3.646 €	4.717 €	5.227 €	6.273 €	5.227 €	4.717 €	3.391 €
ECONOMY	J53	JEANNEAU 53	2010	53	6	4	12	2.346 €	4.105 €	5.278 €	5.865 €	7.038 €	5.865 €	5.278 €	3.799 €
ECONOMY	51B	BAVARIA 51 CRUISER	2009	51	5	3	10	2.040 €	3.595 €	4.615 €	5.125 €	6.145 €	5.125 €	4.615 €	3.315 €
ECONOMY	D51	DUFOUR GIB SEA 51	2004	51	5	5	10	1.530 €	2.703 €	3.468 €	3.850 €	4.615 €	3.850 €	3.468 €	2.499 €
ECONOMY	50	BAVARIA 50	1999-2000	50	5	3	10	1.428 €	2.499 €	3.213 €	3.570 €	4.284 €	3.570 €	3.213 €	2.320 €
ECONOMY	504	BAVARIA 50/4CBS CRUISER	2006	50	4	3	9	1.428 €	2.499 €	3.213 €	3.570 €	4.284 €	3.570 €	3.213 €	2.320 €
ECONOMY	509	SUN ODYSSEY 509	2012	50	5	3	10	2.247 €	3.940 €	5.048 €	5.614 €	6.746 €	5.614 €	5.048 €	3.657 €
ECONOMY	50B	BAVARIA 50 CRUISER	2005-08	50	5	3	10	1.530 €	2.652 €	3.417 €	3.799 €	4.564 €	3.799 €	3.417 €	2.473 €
ECONOMY	49	BAVARIA 49	2003-04	49	5	3	10	1.402 €	2.448 €	3.136 €	3.493 €	4.182 €	3.493 €	3.136 €	2.269 €
ECONOMY	47B	BAVARIA 47 CRUISER	2009	47	4	2	9	1.428 €	2.473 €	3.187 €	3.544 €	4.258 €	3.544 €	3.187 €	2.295 €
ECONOMY	46B	BAVARIA 46 CRUISER	2005-08	46	4	2	9	1.275 €	2.218 €	2.881 €	3.187 €	3.825 €	3.187 €	2.881 €	2.065 €
ECONOMY	45B	BAVARIA CRUISER 45	2010-11	45	4	3	9	1.504 €	2.626 €	3.366 €	3.748 €	4.488 €	3.748 €	3.366 €	2.422 €
ECONOMY	D45	DUFOUR 455	2007-08	45	4	2	9	1.275 €	2.218 €	2.881 €	3.187 €	3.825 €	3.187 €	2.881 €	2.065 €
ECONOMY	44	BAVARIA 44	2002-03	44	4	2	9	1.071 €	1.887 €	2.422 €	2.703 €	3.238 €	2.703 €	2.422 €	1.759 €
ECONOMY	44I	SUN ODYSSEY 44I	2010	44	4	2	10	1.402 €	2.448 €	3.136 €	3.493 €	4.182 €	3.493 €	3.136 €	2.269 €
ECONOMY	44V	BAVARIA 44 VISION	2007	44	3	2	7	1.147 €	2.014 €	2.601 €	2.881 €	3.468 €	2.881 €	2.601 €	1.861 €
ECONOMY	434	OCEANIS 43/4 CBS	2009	43	4	2	10	1.275 €	2.218 €	2.881 €	3.187 €	3.825 €	3.187 €	2.881 €	2.065 €
ECONOMY	439	SUN ODYSSEY 439	2011-12	43	4	2	10	1.453 €	2.550 €	3.289 €	3.646 €	4.386 €	3.646 €	3.289 €	2.371 €
ECONOMY	43B	BAVARIA 43 CRUISER	2009-10	43	3	2	7	1.173 €	2.065 €	2.652 €	2.958 €	3.544 €	2.958 €	2.652 €	1.912 €
ECONOMY	D43	DUFOUR GIB SEA 43	2003	43	4	2	9	918 €	1.606 €	2.065 €	2.295 €	2.754 €	2.295 €	2.065 €	1.479 €
ECONOMY	O43	OCEANIS 43/3 CBS	2009	43	3	2	8	1.173 €	2.065 €	2.652 €	2.958 €	3.544 €	2.958 €	2.652 €	1.912 €
ECONOMY	42	BAVARIA 42	1999	42	4	2	9	943 €	1.632 €	2.116 €	2.346 €	2.805 €	2.346 €	2.116 €	1.530 €

Category	Code	Boat Model	Build Year	Feet	Cabs	WC	PAX	01 Jan 18	28 Apr 18	26 May 18	23 Jun 18	04 Aug 18	18 Aug 18	01 Sep 18	29 Sep 18
								28 Apr 18	26 May 18	23 Jun 18	04 Aug 18	18 Aug 18	01 Sep 18	29 Sep 18	31 Dec 18
ECONOMY	42B	BAVARIA 42 CRUISER	2005-07	42	3	2	7	969 €	1.708 €	2.193 €	2.448 €	2.932 €	2.448 €	2.193 €	1.581 €
ECONOMY	42I	SUN ODYSSEY 42 I	2008-10	42	3	2	8	1.045 €	1.810 €	2.346 €	2.601 €	3.111 €	2.601 €	2.346 €	1.683 €
ECONOMY	D41	DUFOUR GIB SEA 41	2003	41	3	2	7	892 €	1.555 €	1.989 €	2.218 €	2.652 €	2.218 €	1.989 €	1.454 €
ECONOMY	40	BAVARIA 40	2002	40	3	2	7	816 €	1.428 €	1.836 €	2.040 €	2.448 €	2.040 €	1.836 €	1.326 €
ECONOMY	409	SUN ODYSSEY 409	2011	40	3	2	8	1.198 €	2.116 €	2.703 €	3.009 €	3.621 €	3.009 €	2.703 €	1.963 €
ECONOMY	40B	BAVARIA 40 CRUISER	2008-09	40	3	2	7	969 €	1.708 €	2.193 €	2.448 €	2.932 €	2.448 €	2.193 €	1.581 €
ECONOMY	40C	BAVARIA CRUISER 40	2012	40	3	2	7	1.109 €	1.958 €	2.500 €	2.783 €	3.349 €	2.783 €	2.500 €	1.817 €
ECONOMY	O40	OCEANIS 40	2008	40	3	2	8	1.020 €	1.785 €	2.295 €	2.550 €	3.060 €	2.550 €	2.295 €	1.657 €
ECONOMY	39B	BAVARIA 39 CRUISER	2006-07	39	3	2	7	918 €	1.606 €	2.065 €	2.295 €	2.754 €	2.295 €	2.065 €	1.504 €
ECONOMY	38	BAVARIA 38	2003-05	38	3	1	7	867 €	1.530 €	1.963 €	2.193 €	2.626 €	2.193 €	1.963 €	1.428 €
ECONOMY	381	BAVARIA 38/2CBS CRUISER	2008	38	2	1	6	867 €	1.530 €	1.963 €	2.193 €	2.626 €	2.193 €	1.963 €	1.428 €
ECONOMY	D38	DUFOUR 385	2006-07	38	3	2	7	918 €	1.606 €	2.065 €	2.295 €	2.754 €	2.295 €	2.065 €	1.504 €
ECONOMY	379	SUN ODYSSEY 379	2012	37	3	1	8	1.015 €	1.793 €	2.288 €	2.547 €	3.066 €	2.547 €	2.288 €	1.650 €
ECONOMY	O37	OCEANIS 37	2009	37	3	1	8	918 €	1.606 €	2.065 €	2.295 €	2.754 €	2.295 €	2.065 €	1.479 €
ECONOMY	36	BAVARIA 36	2005	36	3	1	8	816 €	1.402 €	1.810 €	2.014 €	2.422 €	2.014 €	1.810 €	1.301 €
ECONOMY	36I	SUN ODYSSEY 36I/2 CBS	2009-11	36	2	1	6	918 €	1.606 €	2.065 €	2.295 €	2.754 €	2.295 €	2.065 €	1.479 €
ECONOMY	D36	DUFOUR 365	2006	36	3	1	7	867 €	1.530 €	1.963 €	2.193 €	2.626 €	2.193 €	1.963 €	1.428 €
ECONOMY	S36	SUN ODYSSEY 36I	2007	36	3	1	7	918 €	1.606 €	2.065 €	2.295 €	2.754 €	2.295 €	2.065 €	1.479 €
ECONOMY	34B	BAVARIA 34 CRUISER	2008	34	2	1	6	816 €	1.351 €	1.734 €	1.938 €	2.320 €	1.938 €	1.734 €	1.249 €
ECONOMY	D34	DUFOUR 34	2004	34	2	1	6	816 €	1.351 €	1.734 €	1.938 €	2.320 €	1.938 €	1.734 €	1.249 €
ECONOMY	32	BAVARIA 32	2002	32	2	1	6	816 €	1.147 €	1.504 €	1.657 €	1.989 €	1.657 €	1.504 €	1.071 €
ECONOMY	SAL	SALINA 48 (CAT)	2008	48	6	4	12	3.136 €	5.508 €	7.063 €	7.854 €	9.435 €	7.854 €	7.063 €	5.100 €
ECONOMY	L44	LAGOON 440 (CAT)	2008-09	44	6	4	10	2.550 €	4.462 €	5.737 €	6.375 €	7.650 €	6.375 €	5.737 €	4.156 €
ECONOMY	BEL	BELIZE 43 (CAT)	2005	43	4	2	10	1.759 €	3.060 €	3.952 €	4.386 €	5.253 €	4.386 €	3.952 €	2.856 €
ECONOMY	L40	LAGOON 400 (CAT)	2011	40	4	4	10	1.989 €	3.493 €	4.462 €	4.972 €	5.967 €	4.972 €	4.462 €	3.238 €
ECONOMY	A38	ATHENA 38 (CAT)	2005	38	4	2	8	1.275 €	2.218 €	2.881 €	3.187 €	3.825 €	3.187 €	2.881 €	2.065 €

