

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**

**ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ & Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ  
ΕΛΛΑΔΑΣ.**

**ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ & ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ**



**Χατζημανωλάκη Ευαγγελία**

**Διπλωματική εργασία**

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά ως  
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης  
στη Ναυτιλία

Πειραιάς 2011

“Copyright Ευαγγελία Χατζημανωλάκη 2011.

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος

« Δήλωση Αυθεντικότητας»

Δηλώνω υπεύθυνα ότι, η παρούσα διπλωματική εργασία δεν έχει υποβληθεί για την απόκτηση άλλου μεταπτυχιακού τίτλου ειδίκευσης ή άλλου πτυχίου, πέραν αυτού, ολικά ή μερικά, στο Πανεπιστήμιο Πειραιά ή σε άλλο Πανεπιστήμιο του εσωτερικού ή εξωτερικού. Οι απόψεις και τα συμπεράσματα που περιέχονται σε αυτό το έγγραφο εκφράζουν την συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Η Δηλούσα

Ε. Χατζημανωλάκη

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προσέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται στη συγγραφέα.

“Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή”

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς, σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν

Αγγελική Παρδάλη (Επιβλέπουσα Καθηγήτρια )

Ε.Τζαννάτος

Κ. Χλωμούδης

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
1.1 ΣΚΟΠΟΣ.....	9
1.2 ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΔΟΜΗ.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.....	12
ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ : ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ – ΟΡΙΣΜΟΙ.....	12
1.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΝΝΟΙΩΝ.....	12
1.2.1.ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΤΕΡΜΑΤΙΚΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ.....	15
1.2.2 ΜΑΡΙΝΕΣ , ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ.....	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....	23
Η ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΙ Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	23
2.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	23
2.1.1.ΠΡΟΣΦΟΡΑ-ΖΗΤΗΣΗ.....	23
2.1.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ-ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΙ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ.....	29
2.2 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	31
2.2.1 ΠΡΟΣΦΟΡΑ-ΖΗΤΗΣΗ.....	31
2.2.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ-ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΙ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	34
2.3 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ. ΔΙΑΣΗΜΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ – ΤΕΡΜΑΤΙΚΑ.....	37
2.3.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΕ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.....	42
3.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	47
3.1.1 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	55
3.2 ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΜΕ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	63
3.2.1 ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ.....	63
3.2.2 ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	64
3.2.3 ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ.....	66
3.3 SWOT ANALYSIS ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΟΥ CRUISING.....	70
3.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	76
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....	79
Η ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ YACHTING.....	79
4.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ & ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ.....	79
4.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ – ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ.....	84
4.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	90
4.3.1. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ.....	90
4.3.2 ΜΑΡΙΝΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	93

4.3.2 ΠΡΟΦΙΛ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .....	103
4.4 SWOT ANALYSIS ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΟΥ YACHTING .....	109
4.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ : .....	113
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΙ .....	115
5.1 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ .....	115
5.2 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ .....	119
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: .....	126
(ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΙΔΡΥΣΗΣ & ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΜΑΡΙΝΩΝ , ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΩΝ , ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΦΥΓΙΩΝ ) .....	126
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ .....	136
ΚΟΙΝΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ, ΝΗΣΩΝ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑΣ , ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ. «ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΩΝ ΠΛΟΩΝ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΣΗΜΑΙΑ ΤΡΙΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΜΕ ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 1 ΠΑΡ. 1 ΠΕΡ. Γ' ΤΟΥ Ν. 3872/2010 (ΦΕΚ Α'148/3.9.2010)» .....	136
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ .....	144
ΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΓΙΑ ΤΑ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ –GUEST PORTS- , ΒΑΣΙΖΟΝΤΑΙ ΣΕ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ 2009 ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ TOURISTS FACILITIES IN PORTS” .....	144

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.1: Κατηγοριοποίηση παραγόμενων υπηρεσιών σε επιβατικούς σταθμούς-τερματικά κρουαζιέρας.....	18
Πίνακας 2.1 Μήτρα προέλευσης επιβατών-προορισμών κρουαζιέρας.....	24
Πίνακας 2.2 Μερίδια αγοράς κρουαζιέρας ανά προορισμό .....	25
Πίνακας 2.3. ανάλυση εσόδων- τυπικής κρουαζιέρας.....	30
(Οικονομική ανάλυση εσόδων μιας τυπικής κρουαζιέρας 2010 παγκόσμια , αναφορικά με όλες τις εταιρείες κρουαζιέρας) .....	30
Πίνακας 2.4 Επιβάτες κρουαζιέρας ανά χώρα προορισμού. Στοιχεία 2008.....	32
Πίνακας 2.5. Έσοδα από επιβάτες στα πιο σημαντικά ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας 2007- 2009 .....	35
Πίνακας 2.6. Συνολική Οικονομική Επίδραση του κλάδου της κρουαζιέρας ανά τομέα σε ΕΕ. (2009). .....	36
Πίνακας 2.7 Άμεσες δαπάνες «βιομηχανίας» κρουαζιέρας.....	37
Πίνακας 2.8 Λιμένες τερματικά κρουαζιέρας στη Μεσόγειο.....	41
Πίνακας 2.9 Οικονομικά συγκριτικά στοιχεία λιμένων Μεσογείου (2009) .....	43
Πίνακας 2.10.Αύξουσα ταξινόμηση προορισμών κρουαζιέραςανά συνολικές δαπάνες (2009) επισκεπτών σε αυτά.....	44
Πίνακας 3.1. Ταξινόμηση στους ελληνικούς προορισμούς κρουαζιέρας με βάση τον αριθμό επιβατών. Στοιχεία 2009.....	50
Πίνακας 3.2 Ταξινόμηση στους ελληνικούς προορισμούς κρουαζιέρας με βάση πλήθος των προσεγγίσεων σε κυκλικά ταξίδια (turnaround calls) 2009 .....	51
Πίνακας 3.3:Ταξινόμηση στους ελληνικούς προορισμούς κρουαζιέρας με βάση πλήθος των προσεγγίσεων σε λιμένες transit διέλευσης - (transit calls).Στοιχεία 2009 .....	52
Πίνακας 3.4:Ταξινόμηση στους ελληνικούς προορισμούς κρουαζιέρας με βάση τη συνολική οικονομική επίδραση ανά περιοχή προσέγγισης. Στοιχεία 2009.....	53
Πίνακας 3.5 Διάσημοι ελληνικοί προορισμοί κρουαζιέρας .....	54
Πίνακας 3.6 Κριτήρια επιλογής λιμένα- προορισμού θαλάσσιου τουρισμού .....	55
Πίνακας 3.7 . Ταξινόμηση με βάση την ποιότητα λιμενικών υποδομών για τα έτη 2007, 2008 , 2009.....	60
Πίνακας 3.8 Επενδύσεις υποδομών σε ανταγωνιστές .....	62
Πίνακας 3.9 Επιβάτες κρουαζιέρας σε λιμένα Κατακόλου .....	67
Στοιχεία του Λιμεναρχείου Κατακόλου .....	67
Πίνακας 4.1 Μαρίνες & αγκυροβόλια στην Ευρώπη .....	82
Πίνακας 4.2 Θέσεις ελλιμενισμού .....	83
σε ΕΕ αγκυροβόλια τουριστικά καταφύγια .....	83
Πίνακας 4.3 Μαρίνες τουριστικά καταφύγια σε Ε.Ε.....	83
Πίνακας 4.4 Θέσεις ελλιμενισμού σε Μεσόγειο.....	84
Πίνακας 4.5 Βασικά χαρακτηριστικά ελληνικών μαρίνων.....	94
Πίνακας 4.6 Μαρίνες σε λειτουργία , Ιανουάριος 2010 .....	96
Πίνακας 4.7 Μαρίνες υπό κατασκευή ( Ιανουάριος 2010 ).....	97

Πίνακας 4.8. Μαρίνες Αττικής .....	102
Πίνακας 4.9 Μερίδια αγοράς εταιρειών του κλάδου yachting .....	105

#### ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 2.1. Μερίδια Συνολικής Παγκόσμιας Αγοράς Κρουαζιέρας (2010) .....	27
Διάγραμμα 2.2. Μερίδια Αγοράς κρουαζιέρας 2010 σε Β. Αμερική .....	27
Διάγραμμα 2.3 Μερίδια στην υπόλοιπη αγορά κρουαζιέρας (2010) πέραν Β.Αμερικής	28
Διάγραμμα 2.4. Αγορά κρουαζιέρας 2010(ζήτηση) .....	31
Διάγραμμα 3.1 Αφίξεις με κρουαζιερόπλοια στην Ελλάδα 1970-2007 .....	47
Διάγραμμα 3.2.Ποσοστό αφίξεων με κρουαζιερόπλοια στο σύνολο των αφίξεων στην Ελλάδα, (1970-2007) .....	48
Διάγραμμα 3.3 Παράγοντες επιλογής λιμένων κρουαζιέρας.....	58
Διάγραμμα 3.4 Αφίξεις κρουαζιερόπλοιων (Πειραιάς).....	64
Διάγραμμα 4.1. Αριθμός μαρίνων και βραβεύσεων Γαλάζιας Σημαίας ανά χώρα (2009) .....	85
Διάγραμμα 4.2.Μέσος όρος «χωρητικότητα» μαρίνας.....	88
Διάγραμμα 4.3 Θέσεις προσδέσεων ανά χλμ. ακτογραμμής.....	89
Διάγραμμα 4.4 Μέγιστος Μ.Ο σε μήκη θέσεων πρόσδεσης μαρίνων .....	89
Διάγραμμα 4.5 Οργανωμένες μαρίνες υπό κατασκευή .....	98
Διάγραμμα 4.6 Μέγεθος της αγοράς (σε αξία) των ελληνικών τουριστικών λιμένων...	99
Διάγραμμα 4.7 Κατανομή μαρίνων στον ελληνικό χώρο .....	100
Διάγραμμα 4.8 Μερίδια αγοράς εταιρειών του κλάδου yachting.....	106

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην δύσκολη περίοδο της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης , ο θαλάσσιος τουρισμός ήταν από τις ελάχιστες βιομηχανίες διεθνώς , που παρουσίασε ανάπτυξη. Οι κρουαζιέρες είναι ο υποτομέας τουρισμού που παρουσιάζει το υψηλότερο ποσοστό ανάπτυξης και στην ευρωπαϊκή αγορά μεγάλο μερίδιο καταλαμβάνει η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση- yachting- η οποία εκτιμήθηκε περίπου στα 12 δις. για το έτος 2005 και 17 δις. για το 2010.

Η Μεσόγειος είναι η δεύτερη επιλογή προορισμού για θαλάσσια αναψυχή κι έχει όλες τις δυνατότητες να γίνει η νέα «Καραϊβική». Στην χώρα μας, λόγω των ιδιαίτερων γεωγραφικών και κλιματικών συνθηκών, το cruising & yachting , είναι οι κύριες μορφές θαλάσσιου τουρισμού που μπορούν να αναπτυχθούν .

Παρά τις ελλείψεις σε υποδομές και τις όποιες συνθήκες παροχής υπηρεσιών προς τους επισκέπτες, τα ελληνικά νησιά κι οι παράκτιες περιοχές , αποτελούν ελκυστικούς προορισμούς κι οι ελληνικοί λιμένες συγκεντρώνουν επιχειρηματικό ενδιαφέρον εταιρειών του κλάδου , ιδιαίτερα μετά την άρση του «cabotage».

Θα πρέπει να εξετασθούν σφαιρικά η αγορά της κρουαζιέρας και του γιώτινγκ & η θέση της Ελλάδας, αναλύοντας την τρέχουσα κατάσταση, τάσεις & συγκρίσεις, ώστε να αξιοποιηθούν μακροπρόθεσμα τα δυνατά σημεία κι οι ευκαιρίες , στον χώρο της Μεσογείου .

### ABSTRACT

During this global economic crisis , sea tourism was one of the few industries with a low level of increase , especially the cruise industry. For the yachting industry , there are estimations of 12millions in 2005 & 17millions in 2010 , in the E.E. market.

Mediterranean is the second choice of sea leisure activities and has the potential to become the first. Our country, under the certain geographical and climate conditions , is already a famous cruising and yachting destination , that can be further developed.

Especially after the demolition of cabotage , the big players of sea tourism show great interest for inventing in Greek ports infrastructure and facilities.

The potential of Greek market cruising & yachting , should be examined spherical by analyzing trends & comparisons, in order to exploit the advantages and the opportunities mainly in the developing market of Mediterranean.



## 1.1 ΣΚΟΠΟΣ

Με αφορμή την πρόσφατη ευαισθητοποίηση της πολιτείας (άρση καμποτάζ, συγκρότηση επιτροπής θαλάσσιου τουρισμού , νέο σχέδιο νόμου) ,αλλά και την έντονη συζήτηση περί αύξησης της τουριστικής κίνησης την τρέχουσα περίοδο της κρίσης, στα πλαίσια αυτής της εργασίας θα εξετασθεί η δυνατότητα αξιοποίησης από την χώρα μας των σύγχρονων τάσεων κι ευκαιριών , στον χώρο της κρουαζιέρας και του γιώτινγκ.

Η προσέγγιση αυτή έχει σκοπό να ερευνήσει κυρίως από την άποψη της αγοράς και να απομυθοποιήσει τον θαλάσσιο τουρισμό από ένα VIP κι απρόσιτο τρόπο αναψυχής , σε ένα τρόπο διακοπών εναλλακτικό, ποιοτικό, αλλά και προσοδοφόρο για την χώρα μας . Η ανάλυση των οικονομικών επιδράσεων, η μελέτη της σημασίας υποδομών & υπηρεσιών, καταδεικνύουν τη σημασία ανάδειξης του θαλάσσιου τουρισμού , ως εθνικό προϊόν , δεδομένου ότι αποτελεί τμήμα της Ναυτιλίας & του Τουρισμού. Η παρουσίαση της σημερινής κατάστασης , της σύγκρισης με ανταγωνίστριες χώρες στη Μεσόγειο (όπου τα ελληνικά λιμάνια λειτουργούν ως κύριοι & συμπληρωματικοί προορισμοί ) προσανατολίζεται στην ενημέρωση κι ευαισθητοποίηση σχετικά με την εδραίωση της Ελλάδας στον χώρο της κρουαζιέρας και του γιώτινγκ, μέσω στρατηγικής αντιμετώπισης αδυναμιών κι απειλών και μακροπρόθεσμης αξιοποίησης δυνατών σημείων κι ευκαιριών , ενισχύοντας την οικονομία της.

## 1.2 ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΔΟΜΗ

Αρχικά θα γίνει εννοιολογική προσέγγιση βάσει βιβλιογραφίας της έννοιας θαλάσσιος τουρισμός, αποσαφήνιση των κύριων δραστηριοτήτων του, δηλαδή της κρουαζιεροπλοΐας (cruising) και του γιώτινγκ (yachting) και παρουσίαση των βασικών τους υποδομών & υπηρεσιών .

Στη συνέχεια μέσω ιστορικής & συγκριτικής μεθόδου : συλλογή & επεξεργασία πρόσφατων στοιχείων από έγκυρες πηγές, έρευνες κι οργανισμούς, ανάλυση της αγοράς με ποιοτικά και ποσοτικά κριτήρια , θα αποτυπωθεί με ακρίβεια :

### I) CRUISING

- ✓ ανάλυση αγοράς (προσφορά & ζήτηση ) : παγκόσμια , με ιδιαίτερη αναφορά σε Ευρώπη και Μεσόγειο , όπου βρίσκεται η χώρα μας.
- ✓ ανάλυση οικονομικών επιδράσεων , δημοφιλείς προορισμοί & καταγραφή συγκριτικών οικονομικών στοιχείων λιμένων .
- ✓ καταγραφή της δυναμικής των αντίστοιχων ελληνικών κι αναφορά σε λιμένες - τερματικά με διακρίσεις , έντονη κίνηση κι επενδυτικό ενδιαφέρον .
- ✓ Swot Analysis
- ✓ Συμπεράσματα , σχολιασμοί , προτάσεις.

### II) YACHTING

- ✓ χαρακτηριστικά του κλάδου
- ✓ ανάλυση της αγοράς του yachting κι η διαμόρφωση της στον χώρο της Μεσογείου (Ευρώπη).
- ✓ η ελληνική αγορά του yachting : προφίλ πελατών – προμηθευτών , μερίδια αγοράς & δείκτες εταιρειών του κλάδου , θεσμικό πλαίσιο.
- ✓ Swot Analysis
- ✓ Συμπεράσματα και προοπτικές του κλάδου .

# Θαλάσσιος Τουρισμός

Ορισμοί – Δραστηριότητες - Υποδομές

• *CRUISING*

• *YACHTING*

Ανάλυση αγοράς Προσφορά – Ζήτηση	Χαρακτηριστικά του κλάδου
Δημοφιλείς προορισμοί σε Ε.Ε , με ιδιαίτερη αναφορά στη Μεσόγειο Συγκριτικά οικονομικά στοιχεία , επιδράσεις	Ανάλυση της αγοράς Ανταγωνισμός στη Μεσόγειο
Δυναμική ελληνικών προορισμών κρουαζιέρας . Περιπτώσεις Λιμένων.	Ελληνική Αγορά Ζήτηση – Προσφορά Μερίδια αγοράς & δείκτες εταιρειών του κλάδου Θεσμικό πλαίσιο
Swot analysis	
Συμπεράσματα	
	Swot analysis
	Συμπεράσματα

Σχολιασμοί - Προτάσεις

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ : ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ – ΟΡΙΣΜΟΙ

#### 1.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΝΝΟΙΩΝ

Πάντοτε η θάλασσα υπήρξε πολιτισμικός διάδρομος και γι αυτό το λόγο οι πολιτισμοί αναπτύχθηκαν σε παράκτιες περιοχές και ιδιαίτερα στη Μεσόγειο που θεωρείται το λίκνο του πολιτισμού.

Το πλοίο και οι άνθρωποι του αποτελούν τον κυριότερο παράγοντα διάδοσης ιδεών κι εθίμων , καθώς στη διάρκεια ενός ταξιδιού το πλοίο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών κρατών και το πλήρωμα και οι επιβάτες του έρχονται σε επαφή με διαφορετικούς λαούς .

Με τον όρο θαλάσσιος τουρισμός αναφερόμαστε συνήθως στην ειδική μορφή τουρισμού που η θάλασσα αποτελεί το κριτήριο διάκρισης του και ταυτόχρονα την ειδοποιό διαφορά σε σχέση με τις άλλες ειδικές & εναλλακτικές μορφές<sup>1</sup> τουρισμού .

Ως εκ τούτου , μόνο η συμμετοχή σε οργανωμένη κρουαζιέρα με κρουαζιερόπλοιο κι η πραγματοποίηση θαλάσσιων πλόων με τουριστικό πλοίο ή πλοιάριο επαγγελματικό ή αναψυχής , θαλαμηγό ή όχι , με πλήρωμα ή χωρίς ,ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο αποτελούν κριτήριο διάκρισης του θαλάσσιου τουρισμού .

Είναι η ειδική μορφή τουρισμού , που ο καταναλωτής η τουρίστας αποφασίζει να περάσει τον περισσότερο ή κι όλο τον χρόνο των διακοπών του εν πλω , επιλέγοντας ως τόπο διαμονής & ψυχαγωγίας ένα πλοίο , με προκαθορισμένο πρόγραμμα θαλάσσιας περιήγησης ή ένα σκάφος , όπου θα συναποφασίσει για το πρόγραμμα. Οι κυριότερες λοιπόν μορφές της οργανωμένης αγοράς θαλάσσιου τουρισμού διεθνώς<sup>2</sup> είναι η κρουαζιεροπλοΐα κι η θαλάσσια ιδιωτική περιήγηση –yachting- .

---

<sup>1</sup> ICAP (2000) , Εγκαταστάσεις θαλάσσιου τουρισμού , Κλαδική μελέτη.

<sup>2</sup>Miller M.L. Auyong J. 1991:80-99 , “Coastal zone tourism : A potent force affecting environment and society” ,Marine policy ,15 (2) .



Η Κρουαζιέρα αποτελεί ξεχωριστό τμήμα της ναυτιλιακής αγοράς που διαφέρει τόσο από τις εμπορευματικές (γραμμές ή ελεύθερες ) κι από τις επιβατικές μεταφορές γραμμής κι αποτελεί μέρος του τμήματος της ναυτιλιακής βιομηχανίας που αναφέρεται ως ναυτιλία τουρισμού κι αναψυχής .

Επίσης , η κρουαζιέρα αναφέρεται σε εκείνο το τομέα της Ναυτιλίας που εξυπηρετεί μετακινήσεις για τουριστικούς λόγους σε διεθνές περιφερειακό ή και τοπικό επίπεδο, με πλοία που προσφέρουν από πολυήμερες διανυκτερεύσεις έως κι ημερήσιες περιηγήσεις και δεν αποτελεί τμήμα της μεταφοράς επιβατών με πλοία της γραμμής.

Ένας ορισμός που θέτει επακριβώς τα όρια της κρουαζιέρας αναφέρει ότι «η κρουαζιέρα περιλαμβάνει κάθε πληρωμένο ταξίδι για λόγους αναψυχής το οποίο πραγματοποιείται πάνω σε πλοίο του οποίου ο κύριος στόχος δεν είναι η εξυπηρέτηση φορτίων , αλλά η παροχή φιλοξενίας σε επιβάτες , οι οποίοι επιθυμούν να επισκεφτούν μια σειρά από προορισμούς κι όχι να μεταβούν σε κάποιο προορισμό με συγκεκριμένο δρομολόγιο » .

Η κρουαζιέρα έχει αναπτυχθεί στη σημερινή της μορφή από το 1970 , όταν οι μακρινές πτήσεις κι η εξειδίκευση των πλοίων συνέτειναν στην παροχή διαφοροποιημένων κι εξειδικευμένων υπηρεσιών σε επιβάτες που πληρώνουν για ταξίδια αναψυχής , στα οποία περιλαμβάνουν τουλάχιστον μια διανυκτέρευση σε πλοίο που έχει δυνατότητα <sup>3</sup> φιλοξενίας τουλάχιστον 100 επιβατών .

---

<sup>3</sup> Παπαχρήστου ΑΑ. , ( 2005) “*The correlation of port infrastructure and cruise traffic accommodation* ”.Proceedings of the international association of Maritime Economics (IAME) Conference ; June 2005 , Λεμεσός Κύπρος.

Στην κρουαζιέρα αλλά και στο yachting, το ίδιο το ταξίδι σε συνδυασμό και με την επιλογή των προορισμών, αποτελεί το κίνητρο για τους επιβάτες να τα επιλέξουν.

Η κρουαζιεροπλοΐα<sup>4</sup> συνδέει την ψυχαγωγία του επιβάτη στο πλοίο με την επίσκεψη του σε ένα ή περισσότερα λιμάνια, ικανοποιώντας του την ανάγκη για γνωριμία με νέους τόπους κι επαφή με πολιτισμούς. Το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο προσφέρει στον επιβάτη θάλασσα, ήλιο, ψυχαγωγία και υπηρεσίες που διαφοροποιούνται από την απλή θαλάσσια μεταφορά ενός επιβατηγού πλοίου.

Με τον όρο ιδιωτική θαλάσσια<sup>5</sup> περιήγηση, εννοούμε την εκμίσθωση σκάφους για να χρησιμοποιηθεί ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας, αλλά κι ως μέσο μετακίνησης, από μια ομάδα ατόμων που έχουν τη δυνατότητα να διαμορφώσουν από μόνοι τους πρόγραμμα περιπλάνησης και περιήγησης, με σκοπό την αναψυχή και την αίσθηση αμεσότητας με το νερό. Η ναύλωση σκαφών αναψυχής κάθε είδους θεωρείται η πιο προσοδοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού και η πελατεία του, είναι συνήθως υψηλής εισοδηματικής στάθμης. Η ζήτηση του παρουσιάζει διεθνώς σημαντική αύξηση.

Το σημαντικότερο πλεονέκτημα είναι η πλήρης ευχέρεια στην επιλογή των προορισμών των επιβατών. Διαμορφώνουν και τροποποιούν οι ίδιοι το πρόγραμμα τους ανάλογα με τις προσωπικές προτιμήσεις, επισκέπτονται μέρη δυσπρόσιτα με άλλα μέσα, απολαμβάνουν θαλάσσια σπορ και δραστηριότητες. Η σχεδόν απόλυτη ελευθερία της μετακίνησης κι η δυνατότητα εξερεύνησης γραφικών νησιών κι ειδυλλιακών ακτών είναι αποκλειστικό πλεονέκτημα της εναλλακτικής αυτής δραστηριότητας.

Η αγορά του yachting προσφέρει σκάφη διαφόρων τύπων :

ιστιοφόρα με ή χωρίς πλήρωμα, παραδοσιακά καΐκια (motor sailers), πολυτελή καΐκια, μηχανοκίνητα μικρά (motor yachts), θαλαμηγοί ή mega yachts, μεγάλα μηχανοκίνητα καΐκια. Προσφιλής δραστηριότητα σε διάφορες περιοχές της Μεσογείου, όπως στο Αιγαίο και στο Ιόνιο, είναι η ιστιοπλοΐα ομάδας σκαφών σε σχηματισμό μικρού σκάφους (flotilla sailing).

<sup>4</sup> Μυλωνόπουλος Ν. Δημήτρης (2004), “*Ναυτιλία: Έννοιες, Τομείς, Δομές*”, Εκδόσεις Σταμούλη

<sup>5</sup> Διακομιχάλης Ν. Μιχαήλ (2009), *Θαλάσσιος τουρισμός κι Οικονομικές Επιδράσεις*, Εκδόσεις Σταμούλη.

## 1.2 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

### *1.2.1.ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΤΕΡΜΑΤΙΚΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ*

Στη σύγχρονη βιβλιογραφία, ο ορισμός του τερματικού σταθμού της κρουαζιεροπλοίας έχει αποδοθεί <sup>6</sup> ως : «οι περιοχές που διαθέτουν υποδομή , εξοπλισμό και παρέχουν υπηρεσίες που διευκολύνουν και προωθούν την αποδοτική διαχείριση των επιβατών και των πλοίων ».

Στη λιμενική <sup>7</sup> βιομηχανία , τα τερματικά κρουαζιερόπλοιων που εξυπηρετούν είτε ως λιμάνια βάσης – home ports -, είτε ως λιμάνια προσέγγισης - transit- , πρέπει να είναι : λειτουργικά , ασφαλή , καθαρά και να προσφέρουν πολλές λειτουργίες.

- ✓ λιμένας βάσης : αποτελεί σημείο εκκίνησης και τερματισμού προγραμματισμένου ταξιδιού κρουαζιέρας , ενώ
- ✓ λιμένας προσέγγισης- transit- , είναι αυτός όπου το κρουαζιερόπλοιο διέρχεται και παραμένει για περιορισμένο χρονικό διάστημα ,στα πλαίσια της περιήγησης που εκτελεί.

Συνήθως ένα κρουαζιερόπλοιο αγκυροβολεί το πρωί, αποβιβάζει τους επιβάτες που συχνά χρειάζεται να περάσουν από το τελωνείο, έπειτα επιβιβάζει μερικούς νέους επιβάτες το απόγευμα και αποπλέει αργά το βράδυ. Έτσι το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι για περίπου οκτώ ώρες , κατά τις οποίες πρέπει :

- ✓ να φορτώσουν εφόδια ,
- ✓ να εφοδιαστούν καύσιμα με αποτελεσματικό τρόπο , χωρίς να ανακατεύονται με την επιβίβαση των επιβατών . Τα καύσιμα συνήθως εφοδιάζονται από μια φορηγίδα πλάγια του πλοίου .
- ✓ εξασφαλίσουν παροχή ρεύματος για τις ανάγκες των πλοίων
- ✓ να εφοδιαστούν νερό .Τουλάχιστον τρεις ή τέσσερις συνδέσεις νερού χρειάζονται από την πλευρά της προκυμαίας με επαρκή πίεση και χωρητικότητα γραμμής. Η επαρκής πίεση χρειάζεται στις οπές στις προβλήτες προκειμένου το πλοίο να

---

<sup>6</sup> Βαγγέλας Γ. (2008), *Δυναμική Ισορροπία Συμμετοχής Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα στην Παραγωγή των Λιμενικών Υπηρεσιών*, Διατριβή , Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

<sup>7</sup> Χλωμούδης Κων/νος (2005) , “*Λιμενικός Σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία*” , Εκδόσεις Τζει & Τζει Ελλάς.



πάρει 1.200 τόνους νερού σε περίοδο 8 ωρών μέσω τριών ή τεσσάρων συνδέσεων με σωλήνες .

- ✓ Τα περισσότερα τερματικά κρουαζιερόπλοιων εξυπηρετούν πολλά πλοία στην ίδια εγκατάσταση. Ένα τερματικό με δύο τριήμερες και τετραήμερες κρουαζιέρες και μία επταήμερη, θα χρησιμοποιείται συνολικά 5 ημέρες. Γενικά τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια έχουν βύθισμα μέχρι 10 μέτρα, ολικό μήκος από 150 έως 215 μέτρα και χωρητικότητα επιβατών από 800 έως 3000 στη σημερινή γενιά των μεγαθήριων.
- ✓ Τα νέα πλοία απαιτούν λιγότερο βύθισμα, συνήθως 7 με 8 μέτρα, έχουν χωρητικότητα επιβατών που κυμαίνεται από 2.000 με 3.000 κι ενδεικτικό ολικό μήκος 260 μέτρων.
- ✓ Τα νεότερα πλοία έχουν μεγαλύτερο μήκος και πολύ μεγαλύτερη περιοχή προσβολής από τον αέρα, που απαιτεί βαρύτερες χερσαίες δέστρες.
- ✓ Στο λιμάνι βάση είναι απαραίτητο να υπάρχουν επαρκείς στεγασμένες εγκαταστάσεις για την άφιξη των επιβατών και για την εκφόρτωση των αποσκευών τους στο τερματικό. Οι αποσκευές λαμβάνονται από τους αχθοφόρους οι οποίοι τις αφήνουν στις θύρες φόρτωσης του.
- ✓ Οι επιβάτες φθάνουν συνήθως στο λιμάνι με λεωφορείο , αυτοκίνητο ή ταξί. Έτσι η στάθμευση των αυτοκινήτων για τη διάρκεια της κρουαζιέρας μπορεί να είναι απαραίτητη κι αποτελεί πηγή εσόδων για το λιμάνι .
- ✓ Ένα σοβαρό θέμα που χρειάζεται μελέτη και πρόβλεψη αποτελεί ο σχεδιασμός των σκαλών για το επιβατικό κοινό , λαμβάνοντας υπόψη περιπτώσεις ατόμων με αναπηρία ή αντίξοων καιρικών συνθηκών.
- ✓ Ο χειρισμός αποσκευών, εφοδίων γίνεται από περονοφόρα οχήματα ή χειριστές.
- ✓ Σε πολλές περιπτώσεις οι επιβάτες αρχικά μεταφέρονται με αεροπλάνο & είναι συχνά απαραίτητη η ύπαρξη άμεσης πρόσβασης και εύκολης σύνδεσης με διεθνές αεροδρόμιο.
- ✓ Επαρκή προστασία & παρακολούθηση πρέπει να παρέχεται για την παρεμπόδιση περιστατικών ζημιών ή κλοπών αυτοκινήτων .
- ✓ Παράλληλα βέβαια , ένα cruise terminal πρέπει να είναι καλαίσθητο & ελκυστικό , με στεγασμένους χώρους , ταμεία εισιτηρίων για τις εταιρείες , τελωνειακούς σταθμούς και να διαθέτει επαρκή δωμάτια για ξεκούραση .



- ✓ Οι χώροι υποδοχής & αναμονής των επισκεπτών πρέπει να διαθέτουν κατάλληλο κλιματισμό και να είναι σχεδιασμένοι έτσι ώστε η αποβίβαση που απαιτεί και περισσότερο χώρο και χρόνο, να εκτελείται σε άλλο επίπεδο από την επιβίβαση , ή στο ίδιο επίπεδο αλλά σε έκταση που αναλογεί σε 9 έως 11,5 τ.μ ανά επιβάτη.
- ✓ Μια περιοχή logistics για την αποθήκευση εφοδίων, προμηθειών ανταλλακτικών, ξεχωριστά από τις πύλες αναχώρησης .
- ✓ Τα τερματικά στα λιμάνια προσέγγισης δεν χρειάζεται να είναι πολύπλοκα αλλά λειτουργικά , εύκολα προσβάσιμα , με καλό φωτισμό , άνετα , καθαρά & ασφαλή Σύμφωνα με τον ISPS CODE , είναι απαραίτητη η ύπαρξη φρακτών , σύγχρονα μέσα ελέγχου & τηλεπικοινωνίας, για τον έλεγχο των σημείων πρόσβασης , των αποσκευών και των επιβατών .
- ✓ Ταυτόχρονα στα πλαίσια της πράσινης ανάπτυξης κι όπως επιβάλλουν οι διεθνείς κανονισμοί , επιβάλλεται η ύπαρξη σύγχρονων εγκαταστάσεων περισυλλογής υγρών και στερεών καταλοίπων των πλοίων και του λιμένα γενικότερα.

Η κατασκευή τους μπορεί να μην απαιτεί πολυπλοκότητα ,αλλά σίγουρα προϋποθέτει σωστό σχεδιασμό και αρμονική συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Η άντληση κεφαλαίων για την ανάπτυξη τερματικών κρουαζιερόπλοιων , δρα ευεργετικά άμεσα ή έμμεσα σε εταιρείες κατασκευαστικές , επισκευαστικές , εφοδιαστικές με πάσης φύσεως αγαθά-ανταλλακτικά, τροφοεφόδια, νερά , καύσιμα , εταιρείας αναψυχής π.χ. καφετέριες ή εταιρείες εκμετάλλευσης θαλάσσιων αθλημάτων αναψυχής , ενοικιάσεων ταξί ή εκδρομικών πούλμαν , γραφείων τουρισμού , πρακτόρων , φορτοεκφορτωτών , εταιρειών logistics , ενώ ταυτόχρονα μέσω λιμενικών και λοιπών φορολογικών τελών αποτελεί σημαντική κρατική πηγή εσόδων.

Ένα επιτυχημένο λιμάνι , ανεξαρτήτως ιδιοκτησιακού καθεστώτος, πρέπει να αναπτύσσει στρατηγικές που θα του αποφέρουν μεγαλύτερα μερίδια αγοράς μέσω υιοθέτησης διοίκησης ποιότητας & ασφάλειας , με συνεχή εκπαίδευση προσωπικού , ανταπόκριση στις νέες τάσεις και τεχνολογίες , βελτίωση υποδομών & οργάνωση δικτύου ενδοχώρας , ικανοποίηση των αναγκών των πελατών – υψηλός συντελεστής τιμής/ποιότητας και γενικά επαγγελματική συμπεριφορά των εμπλεκόμενων φορέων.

Συνοπτική εικόνα των παραγόμενων υπηρεσιών σε τερματικούς σταθμούς κρουαζιεροπλοίας παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα 1.1 .

Πίνακας 1.1: Κατηγοριοποίηση παραγόμενων υπηρεσιών σε επιβατικούς σταθμούς-τερματικά κρουαζιέρας

Υπηρεσίες Κατηγορία		
Προστασίας και Ασφάλειας	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ασφάλεια (A+K)</li> <li>• Τουριστική Αστυνομία (A+K)</li> <li>• Έρευνα και Διάσωση (A+K)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πυρόσβεση (A+K)</li> <li>• Τελωνείο (A+K)</li> </ul>
Ναυσιπλοΐας	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πλοήγηση (A+K)</li> <li>• Ρυμούλκηση (A+K)</li> <li>• Vessel Traffic Management (A+K)</li> <li>• Βυθοκόρηση (A+K)</li> <li>• Παγοθραυστικά (A+K)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κυματοθραύστες (A+K)</li> <li>• Αγκυροβόληση (A+K)</li> <li>• Σήμανση λιμένα (A+K)</li> <li>• Διάσλοι ναυσιπλοΐας (A+K)</li> <li>• Υδατοφράκτες (A+K)</li> <li>• Λιμενολεκάνη (A+K)</li> </ul>
Υπηρεσίες προς επιβάτες	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Επιβίβαση – Αποβίβαση (A+K)</li> <li>• Μεταφορά επιβατών (εντός του λιμένα) (A+K)</li> <li>• Σύνδεση με λεωφορειακό δίκτυο (A+K)</li> <li>• Ταχυδρομείο (A+K)</li> <li>• Σύνδεση με σιδηροδρομικό δίκτυο (A+K)</li> <li>• Πολιτιστικά κέντρα (A+K)</li> <li>• Σημεία Πληροφόρησης (A+K)</li> <li>• Pre-check in (στο αεροδρόμιο) (K)</li> <li>• Ηλεκτρονικά μέσα πληροφόρησης (internet-radio) (A+K)</li> <li>• Συνεργασία με αεροδρόμιο για μεταφορά αποσκευών (K)</li> <li>• Σιδηροδρομικό δίκτυο εντός του λιμένα (A+K)</li> <li>• Σταθμός ταξί (A+K)</li> <li>• Ξενοδοχείο (A+K)</li> <li>• Ξενάγηση στον λιμένα (A+K)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Τερματικός σταθμός: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Διαχείριση αποσκευών (A+K)</li> <li>• Αυτόματοι πωλητές (A+K)</li> <li>• Έκδοση εισιτηρίων (A+K)</li> <li>• Καταστήματα (A+K)</li> <li>• Check-in (A+K)</li> <li>• Χώροι αναμονής (A+K)</li> <li>• Ενοικίαση αυτοκινήτου (A+K)</li> <li>• Αίθουσα ψυχαγωγίας (A+K)</li> <li>• Αναψυκτήριο (A+K)</li> <li>• Εστιατόρια (A+K)</li> <li>• Παροχή Α' βοηθειών (A+K)</li> <li>• Ανταλλακτήριο συναλλάγματος (A+K)</li> <li>• Τράπεζα (A+K)</li> <li>• Internet Access Points (A+K)</li> <li>• ATM (A+K)</li> <li>• W.C. (A+K)</li> <li>• Δημόσια τηλέφωνα (A+K)</li> </ul> </li> <li>• Υποδομές σύνδεσης με μεταφορικό δίκτυο</li> </ul>
Υπηρεσίες προς πλοία	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Επισκευές (A+K)</li> <li>• Πρόσδεση – Απώδεση (A+K)</li> <li>• Πετρέλευση (A+K)</li> <li>• Προμήθεια νερού (A+K)</li> <li>• Παροχή τηλεφωνικής σύνδεσης (A+K)</li> <li>• Προμήθεια αναλασίμων (A+K)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος (A+K)</li> <li>• Παραβολή-Προσόρμιση (A+K)</li> <li>• Πλωτός γερανός (A+K)</li> <li>• Προβλήτα (A+K)</li> <li>• Intranet-Internet commerce (A+K)</li> </ul>
Υπηρεσίες προς οχήματα	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Χώροι στάθμευσης (A+K)</li> <li>• Μεταφόρτωση από όχημα σε όχημα (A)</li> <li>• Οδικό δίκτυο εντός του λιμένα (A+K)</li> <li>• Σύνδεση με το οδικό δίκτυο (A+K)</li> <li>• Αποθήκευση (A)</li> <li>• Λιμενικές υποδομές για τα οχήματα (A+K)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Παροχή μηχανημάτων φόρτωσης οχημάτων (A)</li> <li>• Φορτοεκφόρτωση ασυνόδευτων οχημάτων (A)</li> <li>• Γεφυροπλάστιγγα (A)</li> <li>• Διαχείριση κυκλοφορίας εντός λιμένα (A+K)</li> </ul>
Υπηρεσίες προστασίας περιβάλλοντος	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Διαχείριση αποβλήτων πλοίων (A+K)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης (A+K)</li> </ul>

A: Παρέχονται σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς ακτοπλοΐας

K: Παρέχονται σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς κρουαζιέρας

Πηγή : Βαγγέλας Γ. (2008) “Δυναμική Ισορροπία Συμμετοχής Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα στην Παραγωγή των Λιμενικών Υπηρεσιών”, Διατριβή Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

### 1.2.2 ΜΑΡΙΝΕΣ, ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ

Ανάλογη, αλλά βέβαια μικρότερη χρειάζεται να είναι κι η οργάνωση των μαρινών και των αγκυροβολιών, που φιλοξενούν τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής από τις πολυτελείς θαλαμηγούς μέχρι τα μικρά ταχύπλοα.

Στο άρθρο 29 του Ν.2160/93 παρατίθεται ο ορισμός του «Τουριστικού λιμένα<sup>8</sup> σκαφών αναψυχής» (μαρίνας): πρόκειται για τον χερσαίο και θαλάσσιο χώρο, που προορίζεται κατά κύριο λόγο για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, είτε για αγκυροβόλημα (sic), είτε για μακροχρόνια ή παροδική χερσαία εναπόθεση, είτε για εξυπηρέτηση των διερχόμενων σκαφών (παράγρ.1).

Ζώνη αγκυροβολίου με ελαφρύ εξοπλισμό δημιουργείται εντός προστατευμένων όρμων, όταν δεν θεωρείται σκόπιμη η δημιουργία εγκαταστάσεων και εξοπλισμών, που μπορεί να επιφέρουν οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος.

Καταφύγιο τουριστικών σκαφών δημιουργείται εντός λιμένων ή προστατευμένων όρμων, όπου παρέχονται, κατ' ελάχιστον, οι παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, κοινόχρηστου τηλεφώνου, παροχής καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων, απορριμμάτων, πυρόσβεσης και ενδιαιτήσεως υγιεινής. (Άρθρο 34, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρ.27 παράγρ.7 του Ν.2636/98).

Τουριστικό πλοίο νοείται κάθε σκάφος<sup>9</sup> αυτοκινούμενο στη θάλασσα, χωρίς ή με θαλάμους ενδίασης και διανυκτέρευσης, που μεταφέρει πέρα από το πλήρωμα, μέχρι 25 επιβάτες. Η κατασκευή του δε είναι τέτοια ώστε να μπορεί να χρησιμοποιείται αποκλειστικά στην εκτέλεση πλόων θαλάσσιας αναψυχής ή περιήγησης με ναύλο ή χωρίς ναύλο. Από τα σκάφη αυτά εκείνα που διαθέτουν θαλάμους χαρακτηρίζονται ως τουριστικά θαλαμηγά πλοία και εκείνα χωρίς θαλάμους ως τουριστικά πλοιάρια. Τα τουριστικά πλοιάρια διακρίνονται σε ιδιωτικά (πλόες άνευ ναύλου), επαγγελματικά (με ναύλο) και ναυταθλητικά (φέρονται γραμμένα σε μητρώα ναυτικών ομίλων).

Σήμερα η ναυπηγική βιομηχανία, έχει να προσφέρει ανεξάντλητη ποικιλία σκαφών<sup>10</sup> που καλύπτουν κάθε είδους απαίτηση και ταυτίζουν τις επιθυμίες με την πραγματικότητα και ενδεικτικά αναφέρουμε τις κυριότερες κατηγορίες:

<sup>8</sup> Παράρτημα Ι ( αναλυτικά ορισμοί και διαδικασίες ίδρυσης τουριστικών λιμένων )

<sup>9</sup> Δημαράκης Ε Αναστασίου. (1995), *Αρμενιστής Σκαφών Αναψυχής*, Έκδοση Ιδρύματος Ευγενίδου σελ.609 –639, 650-665. (copyright 2003-2004)

<sup>10</sup> Περιοδικό Εφοπλιστής, τεύχος Φεβρουαρίου 2010, άρθρο «*Τα σκάφη αναψυχής κι οι κατηγορίες του*», κείμενο Γ. Γερολυμάτος, σελ. 90-96.

### Ιστιοπλοϊκά

- ✓ Custom Sailing Yachts- από 20 έως 84 μέτρα βάσει ειδικών παραγγελιών
- ✓ Sailing Yachts: από 15 μέτρα μήκος , με πλήρωμα ,ευρύχωρες καμπίνες , tenders,μεγάλο αριθμό επιβατών ,
- ✓ Sailing Boats : μήκους 10 με 14 μέτρα, φιλοξενία 6 έως 10 ατόμων ,ασφαλή σκάφη, ιδανικό για διακοπές με τη οικογένεια ή φίλους

### Μηχανοκίνητα

- ✓ Megayacht: θαλαμηγοί κατά παραγγελία
- ✓ Flybridge :σκάφη για κρουαζιέρα με γέφυρα και δεύτερο πιλοτήριο
- ✓ Open σκάφη : ανοιχτού τύπου
- ✓ Cruiser : σκάφη αναψυχής υψηλών ανέσεων , άνετες καμπίνες , καλά εξοπλισμένα
- ✓ Offshore : λάτρεις ταχύτητας , ειδικοί χειρισμοί & εμπειρία
- ✓ Fishing boat : για τους λάτρεις της αλιείας
- ✓ Speed Boat : το λεγόμενο ταχύπλοο ,καλές επιδόσεις ιδανικό για θαλάσσια σπορ
- ✓ Day cruiser :χωρίς καμπίνα ,κατάλληλο για σύντομες αποδράσεις

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

Το κέντρο διαχείρισης ερευνών και διάσωσης παρέχει τις απαραίτητες συμβουλές στους ιδιοκτήτες μικρών σκαφών αναψυχής αναφορικά με αποστάσεις , ικανότητες ναυσιπλοΐας , προμήθειες ασφάλειας , εφεδρικές μηχανές , καιρικές συνθήκες από ραδιοφώνου η VHS , πιστοποιητικά & περιορισμοί ναυσιπλοΐας όπως προβλέπεται από τη ισχύουσα νομοθεσία & λεπτομερείς χάρτες ,όπως οι ελληνικές θάλασσες έχουν χαρτογραφηθεί λεπτομερειακά από τις Υδρογραφικές υπηρεσίες του Ελληνικού

ναυτικού καθώς και από άλλες αρχές , παρέχοντας εξαιρετικά εγχειρίδια και άλλες εκδόσεις σε πολλές ξένες γλώσσες.

Όλοι οι λιμένες της χώρας εποπτεύονται από τις κατά τόπους λιμενικές Αρχές .Τα σκάφη αναψυχής που χρησιμοποιούν τα λιμάνια της χώρας , υποχρεώνονται στην καταβολή λιμενικών τελών , που καταβάλλονται στα κατά τόπους Λιμεναρχεία , υπέρ του Λιμενικού Ταμείου . Τα τέλη ελλιμενισμού , καθορίζονται σε μεγάλο βαθμό από τη γεωγραφική θέση της μαρίνας και τις παρεχόμενες Υπηρεσίες .

Βασικά κριτήρια τιμολόγησης ενός σκάφους :

- Μήκος , εμβαδό επιφανείας του.
- Χρόνο παραμονής σε μαρίνα ,
- Εποχικότητα (υψηλή , χαμηλή τουριστική περίοδος )
- Επαγγελματικό ή μη το σκάφος
- Μέλος ή μη , συλλόγου , clubs
- Είδος παρεχόμενης υπηρεσίας :πλαγιοδέτηση , παροχή νερού , ηλεκτρ. ρεύματος, διαχείριση αποβλήτων .κλπ.

Οι μαρίνες οφείλουν να διαθέτουν τα λεγόμενα port facilities , δηλαδή όλες τις ανέσεις που χρειάζονται τα σκάφη αναψυχής κατά τον ελλιμενισμό τους και πληροφορίες για τους εμπλεκόμενους φορείς & αρμόδιες εταιρείες .

Συνοπτικά , οι μαρίνες θα πρέπει να διαθέτουν <sup>11</sup> υποδομές για : ασφαλή προσόρμιση & αγκυροβόληση , εφοδιασμό με νερό-καύσιμα –εφόδια , ηλεκτροδότηση , σταθμούς υποδοχής καταλοίπων ,επισκευή σκαφών , πρακτόρευση πλοίων , ναυλώσεις , φύλαξη , υπηρεσίες τελωνείων , τραπεζικές – ταχυδρομικές υπηρεσίες , εμπορικές επιχειρήσεις και συνδέσεις με την ενδοχώρα. Άλλες χρήσιμες υπηρεσίες είναι οι ακόλουθες:

- ✓ Πυροσβεστική Υπηρεσία , Ναυαγοσωστικά & ρυμουλκά , παροχή υγραερίου.
- ✓ Αποθηκευτικοί χώροι ιστίων , εξοπλισμού
- ✓ παροχή πληροφοριών για υγειονομική ή ιατροφαρμακευτική περίθαλψη , λουτρά ή wc
- ✓ Σύνδεση με συγκοινωνίες , ταξί, θαλάσσια ταξί , τουριστικό ενδιαφέρον περιοχής.

---

<sup>11</sup> Παρδάλη (2007) ,Οικονομική και Πολιτική των λιμένων , Εκδόσεις Σταμούλη.

### Αγκυροβόλια

Εκτός από τις θέσεις ελλιμενισμού που παρέχουν οι δημόσιες ή ιδιωτικές μαρίνες, τα σκάφη αναψυχής μπορούν να φιλοξενηθούν στα κατάλληλα διαμορφωμένα και εξοπλισμένα μικρά και γραφικά αγκυροβόλια. Με τη κατασκευή προβλητών και κυματοθραυστών έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς χώροι, στους οποίους ελλιμενίζονται τουριστικά σκάφη, καταβάλλοντας τα αναλογούντα λιμενικά τέλη.

Στα περισσότερα από αυτά τα λιμάνια παρέχονται βασικές ευκολίες και στοιχειώδεις εξυπηρετήσεις προς τα ελλιμενιζόμενα σκάφη. Όλα τα σκάφη αναψυχής υπόκεινται στον έλεγχο της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής αναφορικά με : άδεια σκάφους – πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, επιθεωρήσεις, κανονισμό ασφαλείας, ανάλογα με την κατηγορία τους.

Οι ελληνικές θάλασσες<sup>12</sup> και ακτές, με τα πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα που προσφέρουν, κατέστησαν το γιώτινγκ δημοφιλή δραστηριότητα, τόσο μεταξύ των Ελλήνων, όσο και μεταξύ των ξένων επισκεπτών της χώρας.

---

<sup>12</sup> Invest in greece agency / τουρισμός / μαρίνες / σκάφη αναψυχής, ανάκτηση από <http://www.investingreece.gov.gr/default.asp?pid=1&la=2>



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.

### Η ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΙ Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.

#### 2.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

##### 2.1.1. ΠΡΟΣΦΟΡΑ-ΖΗΤΗΣΗ

Ο κλάδος της κρουαζιέρας συγκεντρώνει<sup>13</sup> περίπου το 2% της παγκόσμιας τουριστικής δραστηριότητας με αυξητικές τάσεις, αφού υπολογίζεται ότι τα 3,6 εκατ. επιβάτες που ταξίδεψαν το 1990 αυξήθηκαν σε 10,7 εκατομμύρια το 2001, 13,77 εκατ./ρια το 2004, 13,445 εκατ./ρια επιβάτες το 2009 (με προέλευση από Β. Αμερική<sup>14</sup> περίπου 10,29 εκατομ. επιβάτες και ποσοστό αύξησης 3%) και τέλος 14,3 εκατ. το 2010.

Ο μέσος όρος διάρκειας μιας κρουαζιέρας είναι περίπου 7 ημέρες (7,2) κι η Καραϊβική είναι ο πιο διάσημος προορισμός με ποσοστό 37,02% της συνολικής χωρητικότητας το 2009. Είκοσι έξι νέα πλοία προγραμματίζεται να προστεθούν στο στόλο με προορισμό τη Β. Αμερική μέχρι το 2012, συνολικού κόστους 15 δις \$. Αξίζει να σημειωθεί ότι σχεδόν το σύνολο των πλοίων κρουαζιέρας ναυπηγείται στο σύνολο τους 98% στην Ευρώπη.

Η κρουαζιέρα πλέον απευθύνεται σε διάφορα τμήματα του πληθυσμού, δημιουργώντας ελκυστικά πακέτα για επιβάτες με διαφορετικές δυνατότητες & απαιτήσεις σε κόστος και χρόνο. Ενδιαφέρον παρουσιάζει κι ο πίνακας 2.1, όπου παρουσιάζονται αναλυτικά η καταγωγή των πελατών της κρουαζιέρας ανά προορισμό. Οι Αμερικάνοι προτιμούν σταθερά την Καραϊβική και τις Μπαχάμες, ενώ οι ενδιαφερόμενοι για την κρουαζιέρα στη Μεσόγειο προέρχονται από την ΕΕ (κυρίως Αγγλία, Ιταλία, Γερμανία).

Η τμηματοποίηση της αγοράς της κρουαζιέρας, με βάση τους διάσημους προορισμούς αποτυπώνεται στον πίνακα 2.2. Οι κυριότερες αγορές θαλάσσιου τουρισμού που συγκροτούν τη παγκόσμια αγορά είναι οι εξής με τα ακόλουθα μερίδια: Β. Αμερική 40,5%, Μεσόγειος 17,8%, Σκανδιναβία 8,7%, Αλάσκα 5,7%, Μεξικό 4,8%, Ανταρκτική 2,5%, Κανάλι Παναμά 3%, Ασία 2,5% και λοιπές περιοχές 12,7%).

<sup>13</sup> Ashcroft C., "Overview of the global cruise industry", In the European Cruise Council Review Book. On Line 2006 Dec. 15 (cited 2006 Dec.22) <http://www.europeancruisecouncil.com>

<sup>14</sup> Πηγή: Οργανισμός FCCA, *Cruise industry overview 2010*.

Πίνακας 2.1 Μήτρα προέλευσης επιβατών–προορισμών κρουαζιέρας

Origin \ Destinations	The Caribbean/ The Bahamas	Alaska	Mediterranean Atlantic Islands	Northern Europe	South America/ Antarctica	Asia/ Pacific
United Kingdom	300	22	467	190	12	7
Germany	125	n.a.	314	192	20	n.a.
Italy	48	n.a.	423	42	n.a.	n.a.
Spain	51	n.a.	311	17	n.a.	n.a.
France	55	n.a.	152	26	n.a.	n.a.
Rest of Europe	78	n.a.	268	34	n.a.	n.a.
United States of America and Canada	6,713	858	1,822	1,033	294	132
Japan	18	20	10	n.a.	n.a.	75

Στοιχεία 2005, εκτός Ιαπωνίας 2004

Πηγή: WTO (2010) Cruise Tourism –Current Situation & Trends

Ένα υπερατλαντικό πέρασμα με κρουαζιερόπλοιο, αποτελεί μυθική ταξιδιωτική εμπειρία. Ενδεικτικά, παρατίθενται ορισμένες διαδρομές<sup>15</sup> κρουαζιέρας.

Σε διεθνές επίπεδο παρατηρείται τάση συγκέντρωσης της αγοράς, με λίγες μεγάλες εταιρείες να συγκεντρώνουν εξαιρετικά υψηλό ποσοστό της προσφοράς.

<sup>15</sup> Aegean Introduction, η καλύτερη κρουαζιέρα της ζωής σας, ανάκτηση από <http://www.cunardcruises.gr/gr/view.php?ccodea=125863829621057>.

Υπάρχουν πολλοί προορισμοί όπως:

- Αλάσκα & Ειρηνικός ωκεανός, Μπαχάμες
- Καραϊβική, Ευρώπη, Μεξικάνικη Ριβιέρα, Κανάλι Παναμά, Διατλαντικός.
- Westbound Transatlantic Crossing from Hamburg, 8ήμερη κρουαζιέρα με το Queen Mary 2 Γερμανία - Αγγλία - Αμερική
- Eastbound Transatlantic Crossing to Cherbourg - Αμερική - Αγγλία - Γερμανία
- Mediterranean Medley (QM2) 12ήμερη κρουαζιέρα με το Queen Victoria Ιταλία - Ελλάδα - Ουκρανία - Τουρκία και Ιταλία - Ελλάδα - Τουρκία
- Aegean Introduction : Αγγλία - Ισπανία - Μάλτα - Ιταλία - Κροατία - Τουρκία - Ελλάδα - Γιβραλτάρ, ξεκινάει από την Αγγλία για μία 18ήμερη κρουαζιέρα με το υπερπολυτελές κρουαζιερόπλοιο Queen.
- Iberian Adventure : Queen Victoria Αγγλία - Ισπανία - Κανάρια Νησιά - Πορτογαλία.
- Land Of The Midnight Sun (QM2) Αγγλία - Νορβηγία Μια μοναδική 11ήμερη κρουαζιέρα στις περιοχές του μεταμεσονύκτιου ήλιου. Το Queen Mary 2 ταξιδεύει σε όλα τα Νορβηγικά Φιόρντ και μέχρι το Βορρά.



Σημειώνεται ότι η αγορά του θαλάσσιου <sup>16</sup> τουρισμού στον τομέα της κρουαζιέρας κυριαρχείται από τρεις ομίλους εταιρειών, δηλαδή η Carnival Group (Carnival & P.O Cruises) , η Royal Caribbean International και η Apollo management .

*Πίνακας 2.2 Μερίδια αγοράς κρουαζιέρας ανά προορισμό*

Β. Αμερική	40,5%
Μεσόγειος	17,8%
Ευρώπη/Σκανδιναβία	8,7 %
Αλάσκα	5,7%
Δ. Μεξικό	4,8%
Ανταρκτική	2,5%
Κανάλι Παναμά	3%
Ασία	2,5%
Λοιπές περιοχές	12,7%

Πηγή: ECC Έκθεση 2010/2011

Αναλυτικότερα :

- ✓ Carnival Group ( με 12 cruise brands ,90 cruise ships - 23 με την ίδια επωνυμία & 67 που ανήκουν σε θυγατρικές & 70.000 εργαζόμενους (Carnival 2010).Νέες ναυπηγήσεις 6 πλοία το 2010 , 4 το 2011 , 3 το 2012.
- ✓ Royal Caribbean International ( 5 brands , 43 cruise ships ) Νέες ναυπηγήσεις 2 πλοία το 2010 , 2 το 2011 , 1 το 2012 .
- ✓ Apollo management : (θυγατρικές εταιρείες Star Cruises , Oceania Cruises , Regent Seven Seas Cruises ) . Επίσης κατέχει το 50% της εταιρείας Norwegian Cruise Lines με την Star Cruises (corporate headquarters in Hong Kong) που κατέχει το άλλο 50% .

<sup>16</sup> Η Carnival θα μεταφέρει πλοία στην P&O Cruises (phasing out the Ocean Village brand by the start of 2011)

- Oceania Cruises and Regent Seven Seas Cruises βρίσκονται στην ιδιοκτησία της Apollo Management.

- Apollo Management κατέχει το 50% of Norwegian Cruise Lines , με την Star Cruises (κεντρικά γραφεία στον Hong Kong) που κατέχει το άλλο 50% .

Πηγές : Royal Caribbean Cruises, Ltd., Carnival Corporation and plc, Star Cruises Ltd., CLIA Cruise Market Overview, U.S. Department of Transportation Maritime Administration North American Cruises, Seatrade and DVB Research & Strategic Planning , ανάκτηση από : <http://www.cruisemarketwatch.com/blog1/growth/>

25 cruise ships . Νέες ναυπηγήσεις, ένα πλοίο το 2010, δύο το 2011 .

✓ MSC CRUISES : 10 κρουαζιερόπλοια .( Νέες ναυπηγήσεις , ένα πλοίο το 2010 κι ένα το 2011)

✓ Louis Cruises: 12 κρουαζιερόπλοια

✓ Hurtigruten <sup>17</sup> (1%) : αφορά Νορβηγική εταιρεία που δραστηριοποιείται σε κρουαζιέρες στη Νορβηγική ακτογραμμή και στα Φιόρδ. Η Norwegian Coastal Voyage της Hurtigruten, όπως είναι γνωστό σε τοπικό επίπεδο, μεταφέρει επιβάτες, το ταχυδρομείο και τα εφόδια για πάνω από 30 λιμένες κατά μήκος της νορβηγικής ακτής .

✓ Thomson<sup>18</sup> ( 1,2% ) : Αφορά εταιρεία βρετανική , που οργανώνει ολοκληρωμένα πακέτα τουριστικά και ειδικά στον τομέα της κρουαζιέρας δραστηριοποιείται στους προορισμούς : Καραϊβική , Κανάριους νήσους , Μαρόκο , Ερυθρά θάλασσα , Ανατ. Μεσόγειο και Μαύρη Θάλασσα , Δ. Μεσόγειο.

✓ Disney <sup>19</sup> Cruise Line ( 1,2 % ) : Ήταν η πρώτη εταιρεία που προσέφερε στα μικρά παιδιά ως χώρο διασκέδασης ένα ολόκληρο κατάστρωμα, αφιερωμένο για παιδικές δραστηριότητες και παιχνίδια , μέχρι και ειδικά διαμορφωμένο spa .

Συγκεκριμένα στα μερίδια της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας η Carnival Group κατέχει το 53,6% , η Royal Caribbean το 24,8% , η NCL/STAR 7,7% , η MSC το 4,8% , η εταιρεία Louis το 1,8% , η εταιρεία Disney το 1,2% η Thompson το 1,2% και λοιπές εταιρείες συνολικά το 4,9%. Τα ανωτέρω στοιχεία παρουσιάζονται αναλυτικά και στο κάτωθι διαγράμμα 2.1 .

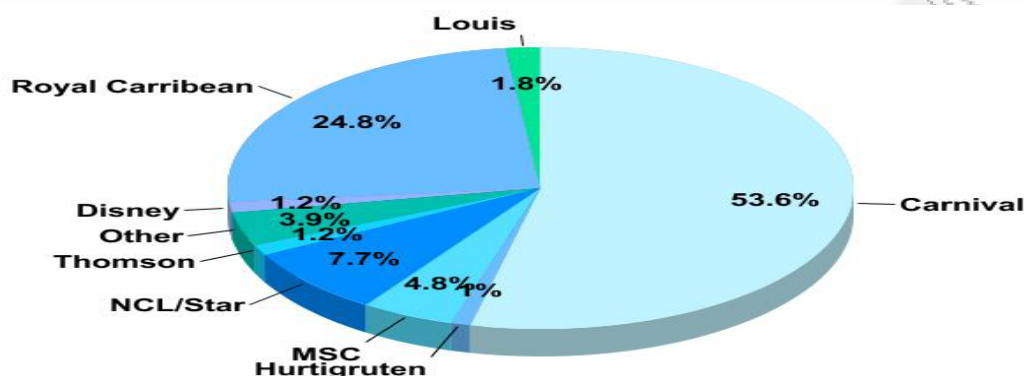
---

<sup>17</sup> Norwegian Coastal Voyage Offers , Hurtigruten , ανάκτηση από <http://www.hurtigruten.us/norway/Offers/Norwegian-Coastal-Voyage-Offers/>

<sup>18</sup> , Thomson Cruise Holidays and Cruise Deals , Cruises that suit your needs , ανάκτηση από <http://www.thomson.co.uk/cruise.html>

<sup>19</sup> Disney Cruise Line , ανάκτηση από <http://disneycruise.disney.go.com/>

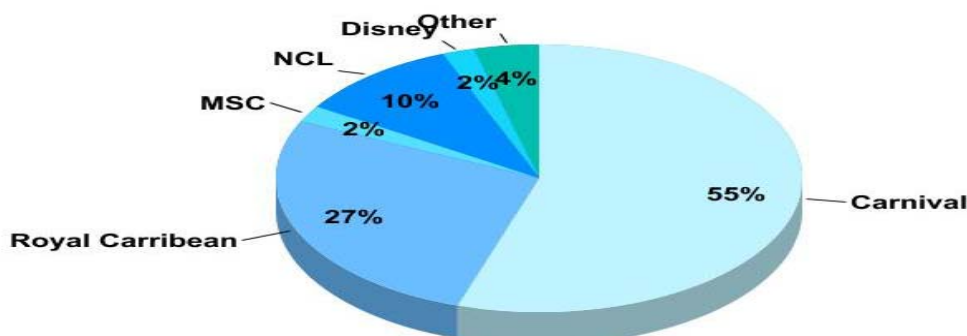
Διάγραμμα 2.1. Μερίδια Συνολικής Παγκόσμιας Αγοράς Κρουαζιέρας (2010)



(Πηγή <sup>20</sup> <http://www.cruisemarketwatch>)

Οι σημαντικότερες αγορές θαλάσσιου τουρισμού είναι η Β. Αμερική, όπου τον κυρίαρχο ρόλο στην θαλάσσια αναψυχή κατέχει η Καραϊβική, ένας από τους διασημότερους τουριστικούς προορισμούς. Όπως προαναφέρθηκε λίγες μεγάλες εταιρείες συγκεντρώνουν ένα εξαιρετικά υψηλό ποσοστό της προσφοράς τόσο στην Αμερική όσο και στις υπόλοιπες χώρες του κόσμου. Συγκεκριμένα για το έτος 2010, τη μερίδα του λέοντος στην αγορά κατείχε η εταιρεία Carnival με ποσοστό 53,6% κι ακολουθεί η Royal Caribbean με ποσοστό 24,8% και τα υπόλοιπα μερίδια εμφανίζονται αναλυτικά και στο διάγραμμα (2.1).

Διάγραμμα 2.2. Μερίδια Αγοράς κρουαζιέρας 2010 σε Β. Αμερική



(Πηγή <sup>21</sup> <http://www.cruisemarketwatch>)

Η αγορά κρουαζιέρας στις υπόλοιπες χώρες πέραν της Β. Αμερικής και πάλι κυριαρχείται από τους ίδιους ομίλους εταιρειών. Το 52% κατέχει η Carnival κι

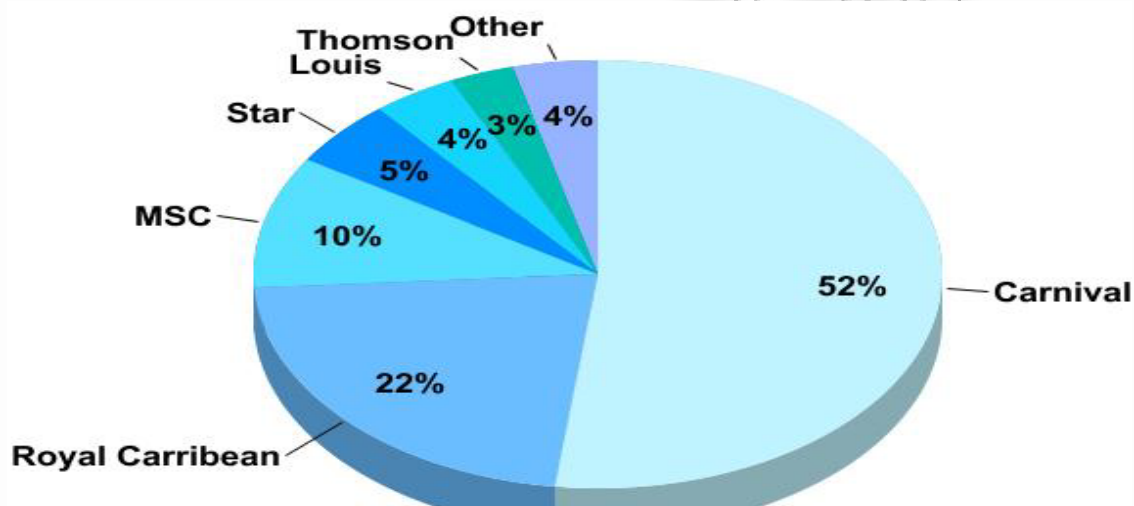
<sup>20</sup> Πηγή <http://www.cruisemarketwatch.com/blog1/growth/research/2010-cruise-line-worldwide-market-share/> total worldwide cruise industry, τελευταία πρόσβαση Ιούνιος 2010.

<sup>21</sup> Πηγή <http://www.cruisemarketwatch.com/blog1/growth/research/2010-cruise-line-worldwide-market-share/> total worldwide cruise industry, τελευταία πρόσβαση Ιούνιος 2010.

ακολουθεί η Royal Caribbean με ποσοστό 22% .Ακολουθούν οι εταιρείες MSC με 10%, η STAR με 5% , η Thomson 4% και λοιποί το 3% . Τα εν λόγω στοιχεία προκύπτουν άμεσα κι από το κάτωθι διάγραμμα (2.3) .

Περίπου 80% της προσφοράς στη βιομηχανία της κρουαζιέρας κατέχεται από τους δύο κυρίαρχους ομίλους Carnival & RCCL .Τα μεγέθη αυτά, σε συνδυασμό με τον αριθμό του στόλου των κρουαζιερόπλοιων, φανερώνουν οικονομία κλίμακας με επένδυση τεράστιων οικονομικών μεγεθών, συγκεντρωτική τάση της αγοράς κι εμπόδια εισόδου για νέους ανταγωνιστές κι είναι σαφές ότι ο κλάδος είναι ολιγοπωλιακός.

Διάγραμμα 2.3 Μερίδια στην υπόλοιπη αγορά κρουαζιέρας (2010) πέραν Β.Αμερικής



(Πηγή: <http://www.cruisemarketwatch>)

Ο συνολικός παγκόσμιος τζίρος για το 2010 από τον κλάδο «cruise industry» <sup>22</sup> εκτιμάται στα 26,78 δις δολάρια , δηλαδή με ποσοστό αύξησης 7,4% σε σχέση με το 2009.

Στο 2010, ο συνολικός τζίρος από την αγορά της κρουαζιέρας στη Β. Αμερική ανέρχεται στα 15,95 δις. δολάρια. Περιλαμβάνονται επιβάτες Β. Αμερικής ( εκτιμάται ένα 5% προέρχονται από τον Καναδά ) και ξένους επιβάτες που αναχωρούν από λιμάνια της Β. Αμερικής .

Το πρόσθετο ποσό των \$10.83 δις. εκτιμάται να προέρχεται ως έσοδο από τα υπόλοιπα μέρη του κόσμου κι αναλυτικότερα :

\$7.2 billion	Ευρώπη	(66.9%)
\$2.4 billion	Ασία	(22.5%)
\$0.6 billion	Ν. Αμερική	(5.1%)
\$0.5 billion	Αυστραλία	(5.0%)
\$0.13 billion	Μ. Ανατολή /Αφρική	(0.5%)
<b>ΣΥΝ.</b> <b>10,83\$</b>		

### 2.1.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΗΡΑΣΕΙΣ-ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΙ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ.

Σύμφωνα με επίσημη στοιχεία , έχει υπολογισθεί ανάλυση εσόδων από μια τυπική κρουαζιέρα , όπου τα νούμερα κι οι αριθμοί καταδεικνύουν απλά και με σαφήνεια τους κλάδους που ευεργετούνται από την κρουαζιέρα και την οικονομική τόνωση που επιφέρει (σχτ. πίνακας 2.3)

<sup>22</sup> Ανάκτηση στοιχείων από <http://www.cruisemarketwatch.com/blog1/growth/research/2010-cruise-line-world-wide-market-share-total-worldwide-cruise-industry>

Πίνακας 2.3. ανάλυση εσόδων- τυπικής κρουαζιέρας  
(Οικονομική ανάλυση εσόδων <sup>23</sup> μιας τυπικής κρουαζιέρας 2010 παγκόσμια , αναφορικά με όλες τις εταιρείες κρουαζιέρας)

ΕΣΟΔΑ		ΔΑΠΑΝΕΣ		
ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ	1098 \$	ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	525\$	36,1%
ΔΑΠΑΝΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ ON BOARD	356\$	ΔΑΠΑΝΕΣ ΣΕ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ	161\$	11,1%
ΚΑΖΙΝΟ & ΜΠΑΡ	(196) \$	ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ	154\$	10,6%
ΕΚΔΡΟΜΕΣ	(71) \$	ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	145\$	10,0%
SPA	(36) \$	ΚΑΥΣΙΜΑ	102\$	7,00%
ΛΟΙΠΑ ΕΞΟΔΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ , ON BOARD	(53) \$	ΤΡΟΦΟΕΦΟΔΙΑ	91\$	6,3%
ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	1.454 \$	ΤΟΚΟΙ	73\$	5,0%
		ΛΙΜΕΝΙΚΑ & Δ.ΕΞΟΔΑ	66\$	4,5%
		ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	64\$	4,4%
		ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	1.381\$	
		ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	73 \$	5,0%

(Πηγή έρευνα του Cruise<sup>24</sup> Market Watch)

Συγκεκριμένα για το έτος 2010 , έχουν εκτιμηθεί τα κάτωθι οικονομικά δεδομένα :

- 14,1δισ.\$ άμεσες δαπάνες από εταιρείες κρουαζιέρας , επιβάτες και πλήρωμα. Συγκεκριμένα 4,6\$ δις για κατασκευή , επισκευή κρουαζιερόπλοιων , 5,4δισ. \$ για τροφοδοσίες
- 29 δις.\$ έξοδα επιβατών και πληρωμάτων και 1,2 δις.\$ γι αμοιβές του σχετικού προσωπικού .
- 34,1 δις.\$ ως συνολικό έσοδο , όπου τα 9δισ.\$ αφορούν αμοιβές εργαζομένων στις εν λόγω εταιρείες

<sup>23</sup> Ανάκτηση στοιχείων από έρευνα του Cruise Market Watch:  
[http://www.cruisemarketwatch.com/blog1/growth/research/2010-cruise-line-world-wide-market-share. \)](http://www.cruisemarketwatch.com/blog1/growth/research/2010-cruise-line-world-wide-market-share.)

<sup>24</sup> Ανάκτηση στοιχείων από έρευνα του Cruise Market Watch:  
[http://www.cruisemarketwatch.com/blog1/growth/research/2010-cruise-line-world-wide-market-share. \)](http://www.cruisemarketwatch.com/blog1/growth/research/2010-cruise-line-world-wide-market-share.)



- Από τις ανωτέρω δαπάνες, δημιουργούνται περίπου 296.288 δουλειές – επαγγέλματα.

- Έχει εκτιμηθεί ότι η δαπάνη επιβάτη κρουαζιέρας σε πόλη-λιμάνι επιβίβασης , ανέρχεται στο ποσό των 70€ , ενώ σε λιμένα – ενδιάμεσο σταθμό στα 60 €.

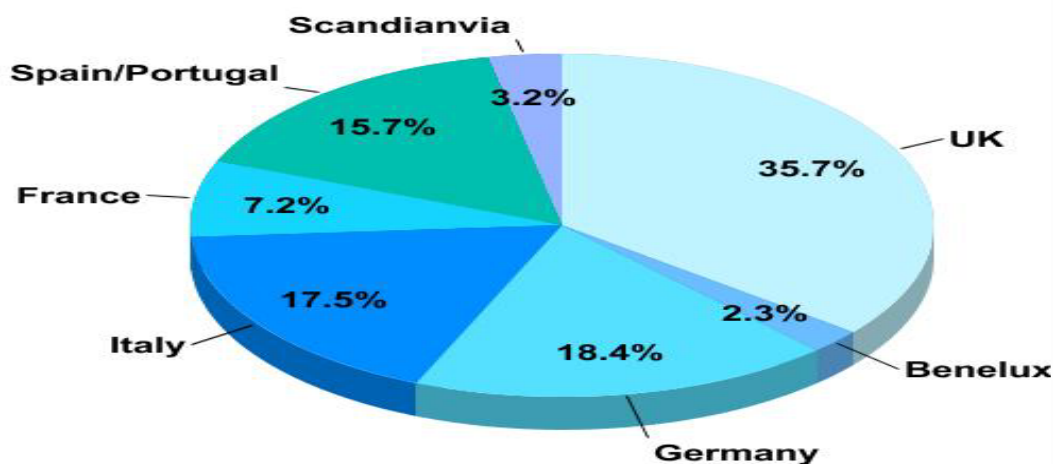
Τη μεγαλύτερη <sup>25</sup> κατά κεφαλή δαπάνη εμφανίζουν οι Τούρκοι με 128,7 ευρώ και οι κάτοικοι των ΗΠΑ με 92,9 ευρώ, ενώ τη μικρότερη οι κάτοικοι Ισραήλ (56,5 ευρώ) και οι Γερμανοί (57 ευρώ).

## 2.2 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

### 2.2.1 ΠΡΟΣΦΟΡΑ-ΖΗΤΗΣΗ

Στη Μεσόγειο η πιο δημοφιλής χώρα με φιλικά προς τις κρουαζιέρες λιμάνια είναι η Ιταλία, η οποία καλωσόρισε 3,4 εκατ. επιβάτες σε Νάπολη, Σιβιτακέικα και Λιβόρνο το 2006 (στοιχεία Medcruise 2008). Τα Ισπανικά λιμάνια υποδέχτηκαν 2,8 εκατ. επιβάτες (μαζί με τα Κανάρια Νησιά). Η Ελλάδα έχει τον τρίτο μεγαλύτερο αριθμό επιβατών κρουαζιέρας στην Ευρώπη, με 2,5 εκατ. επιβάτες σε Πειραιά, Κέρκυρα, Κατάκολο, Σαντορίνη, Ρόδο, Μύκονο και Ηράκλειο. Ακολουθούν η Γαλλία με 1,39 εκατ. και η Νορβηγία με 1,13 εκατ. επιβάτες. Στην Ευρώπη η αγορά της κρουαζιέρας παρουσιάζεται αναλυτικά στο παρακάτω διάγραμμα 2.4.

Διάγραμμα 2.4. Αγορά κρουαζιέρας 2010 (ζήτηση).



(Πηγή : <http://www.cruisemarketwatch>)

<sup>25</sup> Εφημερίδα Μακεδονία της Θεσσαλονίκης , Άρθρο : *Φέρτε κρουαζιερόπλοια* (Ημερομηνία: 23/05/2010 ) / Των Φώτη Κουτσαμπάρη, Σοφίας Χριστοφορίδου

Πίνακας 2.4 Επιβάτες κρουαζιέρας ανά χώρα προορισμού. Στοιχεία 2008

ΧΩΡΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Ιταλία	4 993 000	23,0%
Ελλάδα	4 269 000	19,8%
Ισπανία	3 600 000	16,6%
Γαλλία	1 787 000	8,2%
Νορβηγία	1 460 000	6,7%
Πορτογαλία	786 000	3,6%
Μάλτα	512 000	2,4%
Σουηδία	433000	2,0%
Βρετανία	406 000	1,9%
Εσθονία	377 000	1,7%
Δανία	338 000	1,6%
Φινλανδία	325 000	1,5%
Γιβραλτάρ	308 000	1,4%
Κύπρος	227 000	1,1%
Γερμανία	196 000	0,9%
Πολωνία	137 000	0,6%
Ιρλανδία	134 000	0,6%
Ισλανδία	112 000	0,5%
Ολλανδία	79 000	0,4%
Λοιποί (Ε.Ε.)	283 000	1,3%
ΣΥΝΟΛΟ	20 762 000	95,6%

\*\* ΤΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ 4,4% ΑΦΟΡΑ  
ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ <sup>26</sup> ΚΡΑΤΗ ΜΗ ΜΕΛΗ ΤΗΣ  
ΕΝΩΣΗΣ

(Πηγή :ECC 2009)

<sup>26</sup> <http://www.travelchat.gr/forum/index.php/topic,1186.0/wap2.html> , Η κρουαζιέρα σε αριθμούς και πληροφορίες από travelreport-int.gr



Το έτος <sup>27</sup> 2009, 45 εταιρείες κρουαζιέρας με γραφεία στην Ευρώπη , είχαν τη διαχείριση 124 κρουαζιερόπλοιων, με συχνότητα 127.000 προσδέσεων – ελλιμενισμού στα ευρωπαϊκά λιμάνια αναψυχής κι επιπλέον 64 κρουαζιερόπλοια , υπό διαχείριση τρίτων μη – κοινοτικών εταιρειών , με 76.600 προσεγγίσεις στα ευρωπαϊκά λιμάνια .

Πάνω από 4,9 δις Ευρωπαίοι επέλεξαν την κρουαζιέρα ως μέσο αναψυχής , ποσοστιαία αύξηση 12,1% σε σχέση με το 2008 , περίπου το 29% του συνολικού αριθμού επιβατών κρουαζιέρας παγκόσμια. Οι περισσότεροι 4,8 δις , επιβιβάστηκαν από ευρωπαϊκό λιμάνι . Επισκέφτηκαν λιμένες της Μεσογείου , της Βαλτικής κι άλλων ευρωπαϊκών θέρετρων , αυξάνοντας την κίνηση στις πόλεις – λιμάνια κατά ποσοστό 9,8% σε σχέση με το 2008.

Παράλληλα, εκτιμήθηκε ότι περίπου 12,4 εκατ/ρια μέλη πληρωμάτων αποβιβάστηκαν και περιηγήθηκαν στους ενδιαμέσους σταθμούς λιμένες της κρουαζιέρας .

Με ρυθμούς που θα υπερβούν <sup>28</sup> το 10% ετησίως εκτιμάται η ανάπτυξη της ευρωπαϊκής κρουαζιέρας μέχρι το 2010, ενώ σε παγκόσμιο επίπεδο το ποσοστό ανάπτυξης εκτιμάται στο 6%.

Μέχρι το 2012 αναμένονται επενδύσεις ρεκόρ ύψους 25 δις. δολαρίων για την κατασκευή 47 νέων κρουαζιερόπλοιων . Το 40% της δυναμικότητας τους προορίζεται αποκλειστικά ή κυρίως για τη βρετανική αγορά και την Ευρώπη. Το 2007 δρομολογήθηκαν συνολικά 12% περισσότερα κρουαζιερόπλοια στη Μεσόγειο ενώ το μεγαλύτερο μέγεθός τους αναλογεί σε 15% επιπλέον δυναμικότητα. Στην Ευρώπη , Ιταλία και Ισπανία είναι οι χώρες που έχουν επωφεληθεί περισσότερο από την ανάπτυξη της αγοράς κρουαζιέρας, βάσει του πλήθους των ανεξάρτητων επιβατών αλλά και βάσει του πλήθους των επισκεπτών σε όλα τα λιμάνια.

Από όλη την Ευρώπη, η μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας είναι η βρετανική, με μερίδιο που αυξήθηκε από 33% το 2005 σε 35% το 2006. Τον μεγαλύτερο τροφοδότη στη αγγλική αγορά κρουαζιέρας αποτελούν άτομα ηλικίας 50 έως 60 και πλέον ετών, που κατέχουν το 80% του πλούτου στη Βρετανία.

---

<sup>27</sup> ECC: GPWild(International) & BREAA , *Ανάλυση της παγκόσμιας βιομηχανίας κρουαζιέρας* , στοιχεία 2009 .

<sup>28</sup> <http://www.travelchat.gr/forum/index.php/topic,1186.0/wap2.html> , Η κρουαζιέρα σε αριθμούς και πληροφορίες από travelreport-int.gr

Περίπου 28% των Βρετανών ταξιδιωτών κρουαζιέρας επιλέγει τη Μεσόγειο, ενώ 17% περίπου επιλέγει την Καραϊβική και 17% τη Βόρεια Ευρώπη. Το 2006 οι κρουαζιέρες με διάρκεια από 8 έως 14 ημέρες προτιμήθηκαν από τους Βρετανούς. Εκτιμάται <sup>29</sup> το 2009 οι κρουαζιέρες ήταν η μορφή τουρισμού με τον μεγαλύτερο ρυθμό ανάπτυξης στη βρετανική αγορά (συνέδριο Travel Conference στη Μάλτα): 1,64 εκατ./2010 1,7 εκατ. επιβάτες /2011, 8% ρυθμός μεταβολής.

### *2.2.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ-ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΙ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.*

Σύμφωνα με τα στοιχεία μελετών του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Κρουαζιέρας, το 2007 εισέρευσαν στην Ευρωπαϊκή οικονομία 12,9 δις ευρώ από άμεσες δαπάνες εταιριών και επιβατών κρουαζιέρας, ενώ η συνολική εκροή του κλάδου ανήλθε στα 29,4 δις ευρώ. Επίσης υπολογίζεται ότι τα τελευταία χρόνια στην Ευρώπη έχουν δημιουργηθεί έμμεσα και άμεσα λόγω κρουαζιέρων 300.000 νέες θέσεις εργασίας και στη ξηρά και στη θάλασσα. Στον πίνακα (2.5) παρουσιάζονται αναλυτικά τα έσοδα από επιβάτες στα πιο διάσημα ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας και στον πίνακα (2.6) γίνεται συνοπτική εκτίμηση της οικονομικής επίπτωσης του κλάδου της κρουαζιέρας σε διάφορους τομείς της οικονομίας .

Η Βαρκελώνη αποτελεί το πιο διάσημο προορισμό και συγκεντρώνει τα υψηλότερα έσοδα από επιβάτες και συνολικά, λόγω των αναβαθμισμένων υποδομών και παρεχόμενων υπηρεσιών , βάσει ολοκληρωμένης στρατηγικής τουρισμού κρουαζιέρας , με πλήθος εργαζομένων σε συναφή και παράγωγα επαγγέλματα. Ακολουθεί το λιμάνι Σιβιτακέϊκα της Ιταλίας με κοντινή πρόσβαση στη φημισμένη Ρώμη , η Βενετία που ανέκαθεν αποτελεί διάσημο προορισμό , αλλά κι ο Πειραιάς .

---

<sup>29</sup> (<http://www.travelreport-int.gr>, Tourism Lobby)

Πίνακας 2.5. Έσοδα από επιβάτες στα πιο σημαντικά ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας 2007- 2009

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

HomePort	Country	2007	2008	2009
Barcelona	Spain	1.765.838	2.069.651	2.151.465
Civitavecchia	Italy	1.586.101	1.818.616	1.802.938
Piraeus	Greece	1.000.000	1.290.000	1.500.000
Venice	Italy	1.003.529	1.215.088	1,420,980
Palma Majorca	Spain	1.048.906	1.131.147	1.056.215
Savona	Italy	761.000	772.000	712.681
Genoa	Italy	520.197	547.905	671.468

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΥΡΩΠΗ

HomePort	Country	2007	2008	2009
Southampton	UK	798.463	971.258	1.054.900
Copenhagen	Denmark	502.000	555.819	675.000
Kiel	Germany	173.000	222.130	291.388
Dover	UK	164.723	273.187	259.222
Amsterdam	Netherlands	147.947	226.079	181.548
Harwich	UK	108.745	133.660	135.000
Hamburg	Germany	132.678	89.791	126.839
Bremerhaven	Germany	74.458	127.300	126.000

Πηγή : MedCruise, Cruise Europe και μεμονωμένα στοιχεία λιμένων(2009). Συμπεριλαμβάνονται κι επιβάτες , που κάνουν χρήση του λιμένα ως ενδιάμεσου σταθμού. Οι πιο <sup>30</sup> σημαντικοί ευρωπαϊκοί λιμένες κρουαζιέρας

<sup>30</sup> [http://www.europeancruisecouncil.com/downloads/ecc\\_report\\_2010\\_2011.pdf](http://www.europeancruisecouncil.com/downloads/ecc_report_2010_2011.pdf)  
<http://www.europeancruisecouncil.com/default.asp?ID=4&PC=4>

Πίνακας 2.6. Συνολική Οικονομική Επίδραση του κλάδου της κρουαζιέρας ανά τομέα σε ΕΕ. (2009).

ΤΟΜΕΑΣ	ΠΑΡΑΓΩΓΗ / ΔΑΠΑΝΕΣ ΣΕ ΕΚΑΤ.€	ΕΡΓΑΣΙΕΣ / ΔΟΥΛΕΙΕΣ	ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΑ ΣΕ ΕΚΑΤ.€
ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	10	100	3
ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΑΓΑΘΑ ΜΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ ΑΓΑΘΑ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ	6862	37976	1431
	1437	5509	650
	5425	32467	781
ΧΟΝΔΡΙΚΗ , ΛΙΑΝΙΚΗ ΠΩΛΗΣΗ	574	7953	151
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	3118	20258	772
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ	322	5.007	101
ΧΡΗΜ/ΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	1436	12862	435
ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ, ΚΡΑΤΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	550	7981	224
ΥΠΟΣΥΝΟΛΟ	12872	92137	3117
Εργαζόμενοι στις εταιρείες κρουαζιέρας	1179	51096	1.179
ΣΥΝΟΛΟ	14.051	143233	4.296

Πηγή: ΕΕC <sup>31</sup>Μάιος 2009

Γενικότερα οι άμεσες δαπάνες του κλάδου της κρουαζιέρας σε ΕΕ για τα έτη 2008 και 2009 ανήλθαν στα 14,1 δις ανά έτος και η αναλυτική τους κατανομή εμφανίζεται στον σχετικό πίνακα (2.7.)

<sup>31</sup> Μελέτη του ΕΕC Μάιος 2009 “Συνεισφορά του τουρισμού κρουαζιέρας στις οικονομίες των χωρών της ΕΕ” 2008 , BRE A GPWild.INTERNATIONAL

Περιλαμβάνονται οι ευρωπαϊοί εργαζόμενοι στις εταιρείες κρουαζιέρας και τα εισοδήματά τους. Η παραγωγή είναι μέτρο της επίδρασης του κλάδου στην συνολική οικονομία , ενώ το εισόδημα αποτελεί δείκτη της επίδρασης του κλάδου , στους εργαζόμενους και τα νοικοκυριά τους

Πίνακας 2.7 Άμεσες δαπάνες «βιομηχανίας» κρουαζιέρας

	<b>ΕΤΟΣ 2008</b>	<b>ΕΤΟΣ 2009</b>
Δαπάνες εταιρειών κρουαζιέρας	5,1 36%	5,4 39%
Δαπάνες επιβατών κρουαζιέρας	2,7 19%	2,9 20%
Αξία κατασκευής κρουαζιερόπλοιων	5,2 37%	4,6 33%
Εισοδήματα εργαζομένων στον κλάδο	1,1 8%	1,2 8%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>14,1 δις. €</b> <b>100%</b>	<b>14,1 δις.€</b> <b>100%</b>

Πηγή: EEC <sup>32</sup>Μάιος 2009

### 2.3 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ. ΔΙΑΣΗΜΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ – ΤΕΡΜΑΤΙΚΑ

Τα προγράμματα κρουαζιέρας (2010) στη Μεσόγειο, διακρίνονται κυρίως σε αυτά της Ανατολικής & Δυτικής Μεσογείου, όπου υπάρχει πολλαπλή δυνατότητα επιλογής προορισμών. Συγκεκριμένα :

Ανατολική Μεσόγειος Κρουαζιέρες 2010 / Λιμένες κρουαζιέρας :

Αθήνα - Κέρκυρα - Κρήτη - Ντουμπρόβνικ - Χάιφα - Κωνσταντινούπολη - Σμύρνη - Κατάκολο - Κουσάντασι - Λεμεσός - Μύκονος - Ρόδος - Σαντορίνη - Βάρνα - Βενετία - Βόλος .

Οι κρουαζιέρες στην Ανατολική Μεσόγειο περιλαμβάνουν επισκέψεις στα ελληνικά νησιά, ανατολική Ιταλία, Τουρκία, Κροατία και τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, μεταφέρουν τον επιβάτη σε μέρη όπως η Βενετία, Αθήνα, Κωνσταντινούπολη και τα ελληνικά νησιά. Προσφέρουν στους επιβάτες επισκέψεις σε χώρους πολιτισμού με πλούσια ιστορία και σε υπέροχες παραλίες για εξερεύνηση. Η θερινή περίοδος είναι η πολυσύχναστη εποχή του χρόνου. Ωστόσο, ορισμένες

<sup>32</sup> Μελέτη του EEC Μάιος 2009 “Συνεισφορά του τουρισμού κρουαζιέρας στις οικονομίες των χωρών της ΕΕ” 2008, BREAGPWild.INTERNATIONAL

Περιλαμβάνονται οι ευρωπαίοι εργαζόμενοι στις εταιρείες κρουαζιέρας και τα εισοδήματά τους. Η παραγωγή είναι μέτρο της επίδρασης του κλάδου στην συνολική οικονομία, ενώ το εισόδημα αποτελεί δείκτη της επίδρασης του κλάδου, στους εργαζόμενους και τα νοικοκυριά τους

γραμμές όπως της Royal Caribbean και η Costa , προσφέρουν κρουαζιέρες στην Ανατολική Μεσόγειο όλο το χρόνο. Είτε θέλει κάποιος να επισκεφτεί τη μυθική Ακρόπολη στην Αθήνα ή να περιπλανηθεί με γόνδολα στο Μεγάλο Κανάλι της Βενετίας, κάθε κρουαζιέρα στην Ανατολική Μεσόγειο προσφέρει πολλές μεγάλες πόλεις για επίσκεψη. Τα καταγάλανα νερά κόβουν την ανάσα, οι βόλτες σε ιστορικά μνημεία ταξιδεύουν πίσω σε αρχαίους πολιτισμούς , η θέα μαγεύει κι ο ουρανός είναι το όριο.

Το πρόγραμμα κρουαζιέρας κυμαίνεται συνήθως από 1 με 2 διανυκτερεύσεις έως και δύο εβδομάδες. Μπορεί επίσης να προγραμματιστεί οποιαδήποτε εποχή του χρόνου και να σχεδιαστεί μακροπρόθεσμα με προσεκτική επιλογή προορισμών , διαθέσιμων πακέτων και σύγχρονων προσφορών , είτε on-line ή μέσω ταξιδιωτικού πράκτορα. Παρέχεται δυνατότητα ενοικίασης ιδιωτικού ξεναγού , προκειμένου να ανακαλύψει κανείς περισσότερα για την ιστορία και τον πολιτισμό μέσα από μια σύντομη επίσκεψη .

Δυτική Μεσόγειος : Οι καλύτερες κρουαζιέρες σε Δυτική Μεσόγειο για το 2010 περιλαμβάνουν στάσεις σε Βαρκελώνη - Ρώμη - Νάπολη - Λισαβόνα - Μάλαγα - Τύνιδα - Αλεξάνδρεια-Βενετία.

Η δυτική μεσογειακή κρουαζιέρα περιλαμβάνει τη νότια ακτή της Γαλλίας, της Ισπανίας και της Ιταλίας.

Επισκεπτόμενες χώρες μέχρι και 17 διαφορετικές, όπου κάθε έθνος έχει τα δικά του μοναδικά αξιοθέατα : πολιτισμό , ιστορικό ενδιαφέρον και όμορφες παραλίες προς εξερεύνηση , σε περισσότερα από 120 λιμάνια σε όλη την ακτογραμμή της Μεσογείου. Η μεγάλη ποικιλία των προορισμών, εξάπτει το ενδιαφέρον του επισκέπτη και τον προκαλεί να επιλέξει ξανά την κρουαζιέρα , ως μέσο αναψυχής και ξεκούρασης. Το καλοκαίρι είναι η πιο πολυσύχναστη εποχή του χρόνου , υψηλή περίοδος για την κρουαζιέρα. Ωστόσο, ορισμένες εταιρείες όπως Royal Caribbean και Carnival προσφέρουν κρουαζιέρες σε Δυτική Μεσόγειο όλο το χρόνο.

Ο επισκέπτης μπορεί να εξερευνήσει το παραδοσιακό λευκό όρος της Ανδαλουσίας, χωριά της νότιας Ισπανίας, το παγκοσμίως διάσημο σέρι Manzanilla στο Cadiz ,το πολιτιστικό κέντρο της Ευρώπης τη Βαρκελώνη, τη γαλλική Ριβιέρα ,το αδρανές ηφαίστειο του όρους Βεζούβιου, την αρχαία πόλη της Πομπηίας και την εντυπωσιακή πόλη της Ρώμης ,τα νησιά της Σικελίας και της Σαρδηνίας.



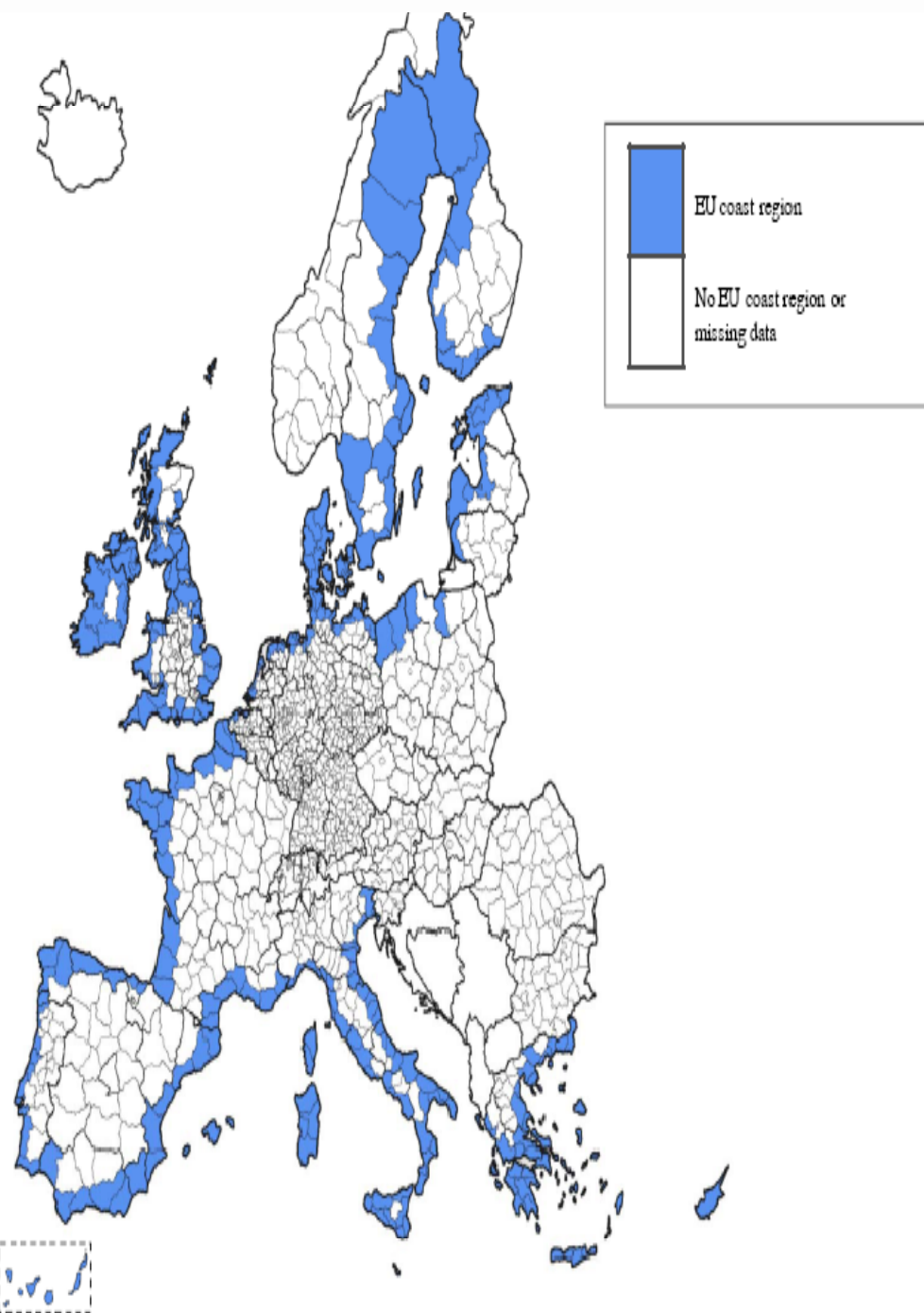
Το κρουαζιερόπλοιο διαθέτουν πολλές ευχάριστες εμπειρίες. Προσφέρουν ποικιλία γευμάτων κι εστιατορίων από απλά έως επίσημα: Τα περισσότερα έχουν καζίνο και περισσότερα από ένα μπαρ ή στο lounge . Συνήθως υπάρχουν πισίνες , μίνι γκολφ , spa για μασάζ, ινστιτούτα αισθητικής & περιποίησης. Τα δωμάτια έχουν δημιουργηθεί , όπως αντίστοιχα σε πολυτελή ξενοδοχεία προκειμένου να προσφέρουν τη χαλάρωση και την απόλαυση της άνεση του πλοίου και του δωματίου. Η τιμή εξαρτάται από τη γραμμή κρουαζιέρας, τα αεροπορικά εισιτήρια, τα φιλοδωρήματα και τον αριθμό των ημερών.

Χάρτης 1. Λιμένες-τερματικά κρουαζιέρας στη Μεσόγειο



Πηγή :Research Policy Cooperation

Χάρτης 2 παράκτιες περιοχές Ε.Ε



Πηγή :Research Policy Cooperation



Πίνακας 2.8 Λιμένες<sup>33</sup> τερματικά κρουαζιέρας στη Μεσόγειο

Corsica (Ajaccio)	Crete	Dubrovnik
Elba	Florence	Fuerteventura
Haifa	Ibiza	Istanbul
Izmir	Jerusalem	Katakolon
Kusadasi	La Palma	Lanzarote
Las Palmas	Limassol	Lisbon
Madeira (Funchal)	Malta	Marseille
Monaco	Mykonos	Naples
Nice	Palermo	Palma de Mallorca
Portofino	Rhodes	Rome
Santorini	Sardinia	Sete
Seville	Sorrento	Split
St. Tropez	Taormina	Tenerife
Tunis (La Goulette)	Varna	Venice
Villefranche	Volos	Piraeus

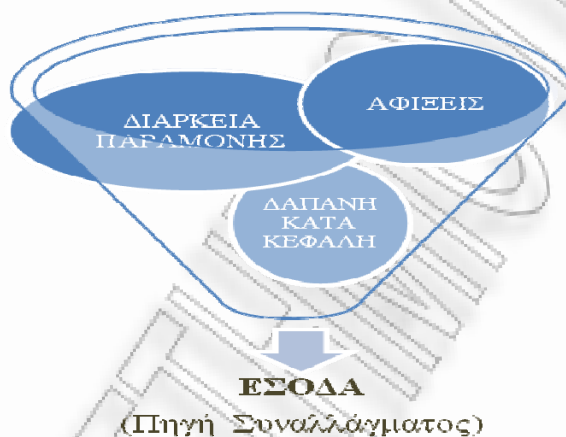
Πηγή: Medcruise ports

<sup>33</sup> Ανάκτηση από ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://cruisecritic.com/ports/newport.cfn?ID=186>

### 2.3.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΕ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα οικονομικά μεγέθη των διάσημων μεσογειακών προορισμών κρουαζιέρας, όπου το μερίδιο τους στην αγορά αυξήθηκε από <sup>34</sup>το 12,9% το 2006 σε 18,2% το 2009. Εξάλλου ένα ζητούμενο από την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι κι η μεγιστοποίηση των μεγεθών [Έσοδα] και [θέσεις Απασχόλησης].

Τα [έσοδα] εκφράζονται από το γινόμενο: [Αφίξεις \* Διάρκεια Παραμονής \* Κατά Κεφαλή Δαπάνη].



Το γινόμενο αυτό παίρνει τόσο μεγαλύτερη τιμή, όσο μεγαλύτερη είναι η τουριστική περίοδος που επηρεάζει αντίστοιχα τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης. Τα τρία αυτά μεγέθη, σε συνδυασμό με την εποχικότητα είναι τρεις απλοί, αλλά βασικοί δείκτες της οικονομικής επίδρασης ανά προορισμό κρουαζιέρας. Όταν οι δείκτες αυτοί δεν ακολουθούν ανοδική πορεία, εκφράζουν «μειωμένη ανταγωνιστικότητα» του τουριστικού μας προϊόντος.

Στη συνέχεια λαμβάνοντας υπόψη μέσο όρο δαπάνης ανά επιβάτη α) 65€ και β) 70€ ταξινομούνται οι λιμένες προσέγγισης ανά πλήθος επιβατών και κατά εκτίμηση Μ.Ο. εσόδων από δαπάνες επιβατών σε αυτά (σχτ. πιν.2.9)

<sup>34</sup> ECC Overview report 2010-2011

Πίνακας 2.9 Οικονομικά <sup>35</sup> συγκριτικά στοιχεία λιμένων Μεσογείου (2009)

	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	Έσοδα με 70€ δαπάνη /επιβάτη	Έσοδα με 65€ δαπάνη /επιβάτη
Barcelona	1.697.745,00	118.842.150,00	110.353.425,00
Civitavecchia	1.672.261,00	117.058.270,00	108.696.965,00
Piraeus	1.173.721,00	82.160.470,00	76.291.865,00
Venice	888.072,00	62.165.040,00	57.724.680,00
Mykonos	802.152,00	56.150.640,00	52.139.880,00
Santorini	762.907,00	53.403.490,00	49.588.955,00
Rhodes City	684.614,00	47.922.980,0	44.499.910,00
Katakolon	567.352,00	39.714.640,00	36.877.880,00
Valletta	514.292,00	36.000.440,00	33.428.980,00
Marseilles	499.942,00	34.995.940,00	32.496.230,00
Corfu	464.793,00	32.535.510,00	30.211.545,00
Lisbon	371.978,00	26.038.460,00	24.178.570,00
Santa Cruz de Tenerife	351.247,00	24.587.290,00	22.831.055,00
Cannes	273.808,00	19.166.560,00	17.797.520,00
Monte Carlo	271.738,00	19.021.660,00	17.662.970,00
Limassol (Cyprus)	139.730,00	9.781.100,00	9.082.450,00
Las Palmas (Gran Canaria)	138.348,00	9.684.360,00	8.992.620,00
Ibiza	130.183,00	9.112.81000	8.461.895,00
Portofino	96.735,00	6.771.450,00	6.287.775,00
Aghios Nikolaos (Crete)	42.664,00	2.986.480,00	2.773.160,00
Cephalonia	14.467,00	1.012.690,00	940.355,00
Constantza	11.024,00	771.680,00	716.560,00
Bonifacio (Corsica)	8.758,00	613.060,00	569.270,00
Gijon	7.187,00	503.090,00	467.155,00
Plymouth	3.506,00	245.420,00	227.890,00
Patras	3.220,00	225.400,00	209.300,00
Bastia (Corse)	3.096,00	216.720,00	201.240,00
Chania (Crete)	2.536,00	177.520,00	164.840,00
Plockton	441,00	30.870,00	28.665,00

Πηγή : ιστοσελίδα της ΕΕ , <http://cruisetool.policyresearch.eu/www/peers/compare/ports>

Επεξεργασία δεδομένων .

<sup>35</sup> Διαθέσιμα από την ιστοσελίδα της Ε.Ε. ,  
<http://cruisetool.policyresearch.eu/www/peers/compare/ports>

Αντίστοιχη είναι κι η κατάταξη που προκύπτει βάσει ταξινόμησης κατά το σύνολο των δαπανών που πραγματοποιούνται στα τερματικά-λιμάνια κρουαζιέρας, με μικρή διαφορά από την ταξινόμηση βάσει του πλήθους των επιβατών. Εδώ θα πρέπει να αναφερθούμε στη Βαρκελώνη, τα Σιβιτακέικα και την Βενετία.

Πίνακας 2.10. Αύξουσα ταξινόμηση προορισμών κρουαζιέρας ανά συνολικές δαπάνες (2009) επισκεπτών σε αυτά.

Λιμένες Ε.Ε	ΣΥΝ. ΔΑΠΑΝΕΣ	Λιμένες Ε.Ε	ΣΥΝ. ΔΑΠΑΝΕΣ
Barcelona	163.879.689,00	Ibiza	8.254.089,00
Civitavecchia	124.085.618,00	Portofino	5.479.972,00
Venice	97.214.746,00	Aghios Nikolaos (Crete)	2.179.224,00
Piraeus	90.923.016,00	Cephalonia	720.183,00
Mykonos	44.863.605,00	Constantza	633.436,00
Santorini	42.793.399,00	Bonifacio (Corsica)	359.261,00
Rhodes City	35.604.555,00	Gijon	287.997,00
Valletta	32.221.123,00	Chania (Crete)	212.584,00
Corfu	28.682.281,00	Plymouth	174.282,00
Marseilles	25.656.147,00	Bastia (Corse)	125.854,00
Santa Cruz de Tenerife	24.302.911,00	Patras	122.790,00
Lisbon	23.622.035,00	Plockton	17.996,00
Katakolon	22.938.687,00		
Monte Carlo	16.117.581,00		
Cannes	15.486.014,00		
Las Palmas (Gran Canaria)	11.769.943,00		
Limassol (Cyprus)	8.497.679,00		

Πηγή : ιστοσελίδα της ΕΕ, <http://cruisetool.policyresearch.eu/www/peers/compare/ports>  
Επεξεργασία δεδομένων.

Από την ανάλυση των στοιχείων προκύπτει ότι Ισπανία παρουσιάζει έντονη κίνηση με υψηλό ποσοστό εσόδων σε ( Βαρκελώνη ). Αξιόλογο επίπεδο εσόδων από δραστηριότητες cruising στα λιμάνια τους, εμφανίζουν οι Ιταλία, Γαλλία και φυσικά η χώρα μας.

Βέβαια αν λάβουμε υπόψη μόνο τις κατά κεφαλήν δαπάνες ανά επιβάτη, διαφοροποιείται η κατάταξη των οικονομικών επιδράσεων ανά περιοχή προσέγγισης, σε σχέση με την περίπτωση των συνολικών δαπανών : από επιβάτες και πλήρωμα.

Οι οικονομικές επιδράσεις ανά περιοχή-λιμένα προσέγγισης , εξαρτώνται κι από το βαθμό στον οποίο τα έξοδα των επισκεπτών τελικά πραγματοποιούνται εντός της παράκτιας περιοχής ( σε ακτίνα 15χλμ. ). Χαρακτηριστικό παράδειγμα το λιμάνι στα Σιβιτακέικα , όπου οι επισκέπτες κατευθύνονται αποκλειστικά στη Ρώμη . Σε αντίθεση με τη Βαρκελώνη , τη Βενετία όπου οι επισκέπτες παραμένουν και ξοδεύουν μεγαλύτερα ποσά στην γύρω περιοχή , όπου είναι ανεπτυγμένη τουριστικά με αγορά , αξιοθέατα & χώρους εστίασης κι αναψυχής .

Χαρακτηριστικά , σύμφωνα με έρευνα της E.E , Policy Research Corporation Tourist facilities in Ports (Οκτώβριος 2008 με Σεπτέμβριο 2009) στη Βαρκελώνη απορροφούνται σε ποσοστό 100% όλες οι δαπάνες που γίνονται από επιβάτες ,πλήρωμα και το «πλοίο» από την τοπική οικονομία – αγορά ,ενώ στα Σιβιτακέικα απορροφούνται μόνο οι δαπάνες του πλοίου και καθόλου οι υπόλοιπες (ποσοστό μηδενικό ), δεδομένου ότι οι επιβάτες και το πλήρωμα κατευθύνονται άμεσα προς τη Ρώμη.

Στη Βαρκελώνη το μυστικό της επιτυχίας του τερματικού σταθμού κρουαζιερόπλοιων βρίσκεται στον καλό συντονισμό και τη συνεργασία όλων των συναρμόδιων φορέων που εμπλέκονται στη λιμενική λειτουργία και συγκεκριμένα των κρατικών φορέων, της λιμενικής αρχής, της διοίκησης του αεροδρομίου, του τελωνείου, των υπηρεσιών ελέγχου επιβατών και των ιδιωτικών εταιρειών που παρέχουν υπηρεσίες στον τερματικό σταθμό, αλλά και φορέων που δραστηριοποιούνται εκτός λιμένα.

Ένα επιτυχημένο παράδειγμα joint management, είναι και το τερματικό κρουαζιέρας στη Νάπολη, ένα ακόμα ιταλικό κερδοφόρο λιμάνι στον τομέα της κρουαζιέρας , όπου η εταιρεία Terminal Napolí , αποτελείται από τη Λιμενική Αρχή της Νάπολης και τις εταιρείες Costa Crociere, Royal Caribbean Cruise Line, Msc Crociere, Intership, Marininvest, Alilauro.

Περιλαμβάνει τμήματα –χώρους :

Check-in , Αφίξεις –Αναχωρήσεις , Βοήθεια & Πληροφορίες ταξιδιωτών, Στάθμευση αυτοκινήτων επιβατών, Αναμονής, Ασφάλειας, Τερματικό Λεωφορείων, Ταχυδρομείο.Παράλληλα στεγάζονται πολυκατάστημα (shopping mall), εκθεσιακό κέντρο , που προσδίδουν προστιθέμενη αξία στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού και ταυτόχρονα μέσω οργάνωσης πολιτιστικών & κοινωνικών εκδηλώσεων σε περιόδους χαμηλής ζήτησης , αμβλύνουν το θέμα της εποχικότητας .

Άλλη περίπτωση επιτυχούς σύμπραξης δημόσιου & ιδιωτικού τομέα στην υλοποίηση επενδύσεων , οργάνωσης & διαχείρισης τερματικού κρουαζιέρας είναι το τερματικό “Palacrociere Savona”, Χρηματοδοτήθηκε από τη Λιμενική Αρχή της Σαβόνας & την Costa Cruises και διοικεί ανεξάρτητα το τερματικό( 22 ετή σύμβαση ) που ξεκίνησε να λειτουργεί το Νοέμβριο του 2003. Αποτελείται από κτίριο τριών επιπέδων έκτασης 8.400τ.μ συνολικά , με ταράτσα 1.200 τ.μ , σχεδιασμένο από τον διάσημο Ισπανό αρχιτέκτονα Ricardo Bofill , με έμφαση στην ποιότητα , την πολυτέλεια , την εξυπηρέτηση και την ασφάλεια των επισκεπτών. Μεταμόρφωσαν τις παραδοσιακές αίθουσες αναμονής σε χώρους αναψυχής, με πρόβλεψη για κάθε ηλικιακή ομάδα .

Περιλαμβάνει : Children and Teen club , VIP lounge & Bar, Internet Café, καταστήματα με μοντέρνα & παραδοσιακά είδη , συνεδριακούς κι εκθεσιακούς χώρους. Δόθηκε έμφαση στη μείωση χρόνου εξυπηρέτησης κι αναμονής , ασφάλειας κι ελέγχου (χρήση κάμερας & x-ray ελέγχου επιβατών, αποσκευών, εξειδικευμένο προσωπικό, απλοποίηση κι εξυπηρέτηση σε τελωνειακές διατυπώσεις, ελέγχους από αστυνομικές αρχές για αλκοόλ, ναρκωτικά. Ταυτόχρονα συνδέεται με σύγχρονο ferry – terminal, περίπτωση που ταιριάζει να εφαρμοσθεί σε αντίστοιχα λιμάνια – πόλεις της Ελλάδας όπως ο Πειραιάς , το Ηράκλειο ή η Θεσσαλονίκη.

Στο τέλος της εργασίας ,παρατίθενται φωτογραφίες από διάσημα τερματικά της Μεσογείου , όπου οι εικόνες πραγματικά αξίζουν όσο χίλιες λέξεις και τα δικαιώνουν για τις πρωτιές , που κατέχουν στον κλάδο, αλλά ταυτόχρονα εγείρουν το ενδιαφέρον για την αξιοποίηση των αντιστοίχων της χώρας μας .

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

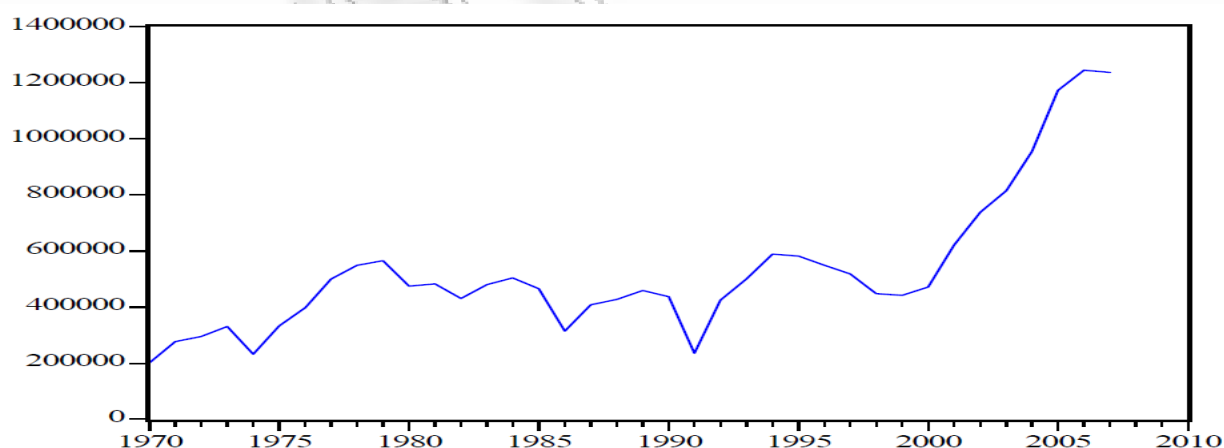
### 3.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

Η Κρουαζιέρα στην Ελλάδα προσφέρει το ίδιο προϊόν με τους ανταγωνιστές της και διεκδικεί μερίδιο από τις ίδιες τουριστικές αγορές. Απευθύνεται κυρίως σε τουρίστες από χώρες της Β.Δ. Ευρώπης, οι οποίες προσπαθούν να προσελκύσουν μαζικό τουρισμό με ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα, το χαμηλό κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Οι κρουαζιέρες που προσφέρονται στην χώρα μας εντάσσονται στο σύνολό τους στην κατηγορία των διεθνών κρουαζιέρων και συγκεκριμένα των Μεσογειακών. Για έναν μεγάλο αριθμό προγραμμάτων τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν τον κύριο προορισμό, με συμπληρωματικούς προορισμούς τα γειτονικά λιμάνια της Ιταλίας, Τουρκίας, Κύπρου ή Αιγύπτου. Σε άλλα προγράμματα η Ελλάδα αποτελεί συμπληρωματικό προορισμό, με προσέγγιση λίγων ή ακόμα κι ενός λιμανιού.

Στο παρακάτω διάγραμμα δίνεται ο αριθμός των αφίξεων με κρουαζιερόπλοια από το 1970 μέχρι τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία. Μέχρι και το 2000 η κρουαζιέρα στην Ελλάδα δεν ξεπερνούσε τις 600 χιλιάδες αφίξεις. Την τελευταία δεκαετία οι αφίξεις σχεδόν διπλασιάστηκαν, ακολουθώντας τις γενικότερες παγκόσμιες τάσεις.

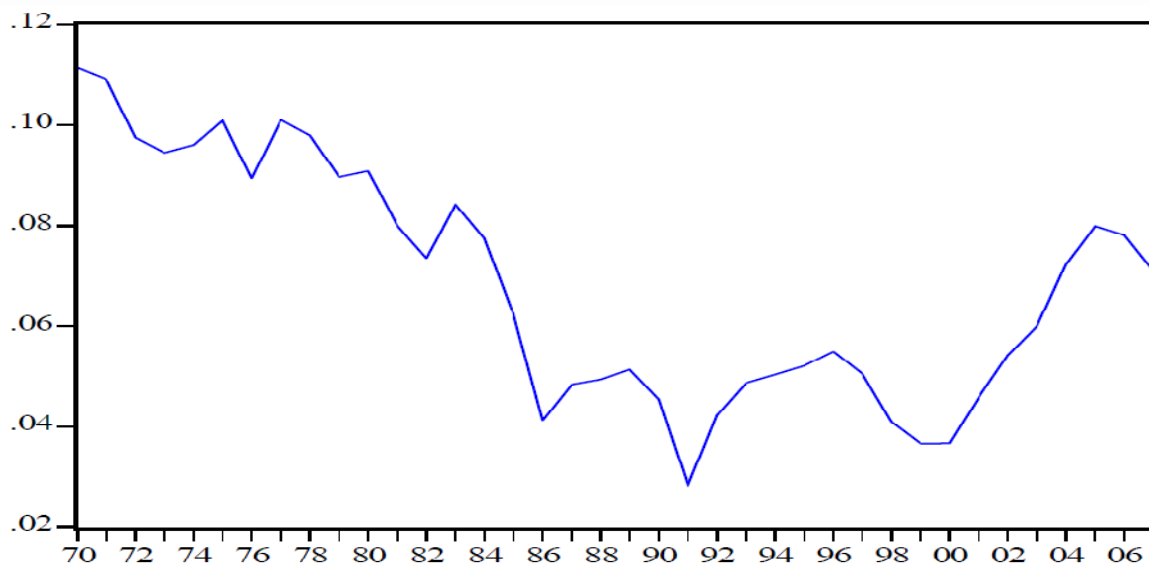
Διάγραμμα 3.1 Αφίξεις με κρουαζιερόπλοια στην Ελλάδα 1970-2007



Πηγή: ΑΤΕΜ “Εξαμηνιαία Έκθεση Ανάλυσης των Τουριστικών Τάσεων”, Τεύχος 4, Ιούλιος 2010



Διάγραμμα 3.2. Ποσοστό αφίξεων με κρουαζιερόπλοια στο σύνολο των αφίξεων στην Ελλάδα, (1970-2007)



Πηγή: ATEM “Εξαμηνιαία Έκθεση Ανάλυσης των Τουριστικών Τάσεων”, Τεύχος 4, Ιούλιος 2010

Ο ρυθμός αφίξεων<sup>36</sup> των κρουαζιερών παρουσίασε μέση αύξηση της περιόδου 1970-2007 6,8%. Την τελευταία δεκαετία, όμως, ο ετήσιος μέσος ρυθμός αύξησης ήταν 14,15%, σχεδόν υπερδιπλάσιος του παγκόσμιου ρυθμού αύξησης αυτού του είδους του τουρισμού.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, η κρουαζιέρα αντιστοιχούσε πάνω από το 10% του συνόλου των αλλοδαπών τουριστικών αφίξεων, για να πέσει κάτω από το 4% στις αρχές της δεκαετίας του 1990. Στην τελευταία δεκαετία η κρουαζιέρα ανακάμπτει δυναμικά φθάνοντας και στο 8% με πολύ μεγάλες προοπτικές για το μέλλον.

Στο διάστημα των τελευταίων ετών, επηρεάστηκε πολλές φορές από διάφορες κοινωνικο -πολιτικές συγκυρίες όπως : πόλεμος του Κόλπου , πόλεμος στη Γιουγκοσλαβία , τρομοκρατία – Δίδυμοι Πύργοι ΗΠΑ , οικονομική κρίση. Παραδοσιακές θεωρούνται οι αγορές της Ισπανίας , Ιταλίας , Βρετανίας , από σκοπιά προσφοράς και ζήτησης. Σημαντική είναι η κίνηση θαλάσσιου τουρισμού που παρατηρείται στις μικρές χώρες , αλλά με γερή υποδομή όπως η Μάλτα κι η Κύπρος. Ο Πειραιάς διατηρεί το ανταγωνιστικό του πλεονέκτημα , αλλά αξιοθαύμαστη είναι κι η κίνηση ιδιαίτερα σε υποβαθμισμένες περιοχές όπως το Κατάκολο . Υψηλή θέση

<sup>36</sup> Ακαδημία Τουριστικών Ερευνών και Μελετών , (ATEM) , Ελληνικός Τουρισμός:Εξαμηνιαία Έκθεση Ανάλυσης των Τουριστικών Τάσεων, Τεύχος 4 , Ιούλιος 2010, ‘‘Οι Ιστορικές Τάσεις της Ελληνικής Κρουαζιέρας’’ του Γρηγόρη Θ. Παπανίκου

στις προτιμήσεις τουριστών , ως σταθμός κρουαζιέρας έχουν τα διάσημα νησιά μας : Μύκονος, Σαντορίνη , Κέρκυρα, Ρόδος, Κως , Κρήτη κλπ .

Τα ελληνικά νησιά καλύπτουν τις ανάγκες των επισκεπτών για το τρίπτυχο: ήλιος, θάλασσα διασκέδαση και οι λιγότερο διάσημοι προορισμοί όπως π. χ το Κατάκολο διαθέτουν φυσική ομορφιά και πρόσβαση σε διάσημα ιστορικά κι αρχαιολογικά μνημεία. Η εικόνα αυτή αποδεικνύεται και μέσω συγκριτικών οικονομικών στοιχείων κι αριθμών που αφορούν την πρόσφατη εικόνα του κλάδου της κρουαζιέρας στην χώρα μας.

Συγκεκριμένα, στους πίνακες <sup>37</sup> που ακολουθούν γίνεται ταξινόμηση των ανωτέρω δεδομένων στους ελληνικούς προορισμούς κρουαζιέρας με βάση :

- ✓ τον αριθμό επιβατών (πιν. 3.1 )
- ✓ πλήθος των προσεγγίσεων σε λιμένες βάσης (turnaround calls) (πιν.3.2)
- ✓ πλήθος των προσεγγίσεων σε λιμένες διέλευσης transit-(transit calls) (πιν.3.3)
- ✓ συνολική οικονομική επίδραση (πιν.3.4)

---

<sup>37</sup> (Συγκριτικά στοιχεία (2009) μεταξύ πλήθους ελληνικών λιμανιών διαθέσιμα από την ιστοσελίδα της Ε.Ε. , <http://cruisetool.policyresearch.eu/www/peers/compare/ports> )

Πίνακας 3.1. Ταξινόμηση στους ελληνικούς προορισμούς κρουαζιέρας με βάση τον αριθμό επιβατών. Στοιχεία 2009.

Λιμάνι	Επιβάτες	Λιμάνι	Επιβάτες	Λιμάνι	Επιβάτες
Piraeus	1.173.721,00	Chios	8.230,00	Adamas (Milos)	591,00
Mykonos	802.152,00	Monemvasia	6.647,00	Mitilini	490,00
Santorini	762.907,00	Kos (Kos)	5.390,00	Naxos	428,00
Rhodes City	684.614,00	Ermoupoli (Syros)	5.224,00	Aegina Town	428,00
Katakolon	567.352,00	Kalymnos	4.974,00	Katapola	79,00
Corfu	464.793,00	Rethymnon (Crete)	4.694,00	Paros (Paros)	-
Heraklion (Crete)	412.344,00	Skiathos	3.956,00	Gythio	-
Skala (Patmos)	211.466,00	Patras	3.220,00		
Argostoli	55.474,00	Chania (Crete)	2.536,00		
Aghios Nikolaos(Crete)	42.664,00	Pylos	2.271,00		
Zakinthos	33.775,00	Mylos	2.208,00		
Volos	33.289,00	Amorgos	2.188,00		
Nafplion	31.977,00	Sifnos	1.918,00		
Mytilene (Lesvos)	19.532,00	Hydra Port	1.810,00		
Delos	14.765,00	Kavala	1.136,00		
Cephalonia	14.467,00	Zante	980,00		
Thessaloniki	11.528,00	Kiato	856,00		
Korinthos	8.598,00	Sami (Kefalonia)	739,00		

Πηγή: ιστοσελίδα της E.E. <http://cruisetool.policyresearch.eu/www/peers/compare/ports> επεξεργασία δεδομένων.

Πίνακας 3.2 Ταξινόμηση στους ελληνικούς προορισμούς κρουαζιέρας με βάση πλήθος των προσεγγίσεων σε κυκλικά ταξίδια (turnaround calls)<sup>38</sup> 2009 .

Λιμάνι	Turnaround calls
Piraeus	534
Heraklion (crete)	63
Thessaloniki	23
Katakolon	9
Corfu	5
Navplion	2
Korinthos	2
Skala (patmos)	1
Rhodes city (rhodes)	1
Naxos (paros)	1
Chania (crete)	1
Volos	1

Πηγή: ιστοσελίδα της E.E. <http://cruisetool.policyresearch.eu//www/peers/compare/ports> επεξεργασία δεδομένων.

<sup>38</sup> Συγκριτικά στοιχεία (2009) μεταξύ πλήθους ελληνικών λιμανιών διαθέσιμα από την ιστοσελίδα της E.E. , <http://cruisetool.policyresearch.eu//www/peers/compare/ports> )

Πίνακας 3.3: Ταξινόμηση στους ελληνικούς προορισμούς κρουαζιέρας με βάση πλήθος των προσεγγίσεων σε λιμένες transit διέλευσης - (transit calls). Στοιχεία <sup>39</sup> 2009

Λιμάνι	Transit Calls
Santorini	586
Mykonos	586
Rhodes City (Rhodes)	497
Piraeus	387
Corfu	291
Katakolon	272
Heraklion (Crete)	248
Skala (Patmos)	226
Aghios Nikolaos (Crete)	55
Navplion	42
Argostoli	36
Delos	31
Volos	30
Naxos (Paros)	23
Zakinthos	23
Korinthos	22
Mytilene (Lesvos)	21
Monemvasia	19
Chios	15
Cephalonia	14
Kos (Kos)	14
Ermoupoli (Syros)	12
Rethymnon (Crete)	11
Hydra Port (Hydra)	11

Πηγή: ιστοσελίδα της E.E. <http://cruisetool.policyresearch.eu/www/peers/compare/ports> επεξεργασία δεδομένων.

<sup>39</sup> Συγκριτικά στοιχεία (2009) μεταξύ πλήθους ελληνικών λιμανιών διαθέσιμα από την ιστοσελίδα της E.E. , <http://cruisetool.policyresearch.eu/www/peers/compare/ports> )

Πίνακας 3.4: Ταξινόμηση στους ελληνικούς προορισμούς κρουαζιέρας με βάση τη συνολική οικονομική επίδραση ανά περιοχή προσέγγισης. Στοιχεία <sup>40</sup> 2009

Λιμένας	Συν. Οικονομική Επίδραση από κρουαζιέρα	Λιμένας	Συν. Οικονομική Επίδραση από κρουαζιέρα
Piraeus	38963036,0.	Korinthos	148090,0.
Mykonos	19225300,0.	Chios	143065,0.
Santorini	18338159,0.	Kos (Kos)	127523,0.
Rhodes City (Rhodes)	15257540,0.	Ermoupoli (Syros)	120751,0.
Heraklion (Crete)	12621730,0.	Kalymnos	116273,0.
Corfu	12291154,0.	Monemvasia	115847,0.
Katakolon	9829864,0.	Rethymnon (Crete)	114635,0.
Skala (Patmos)	5135490,0.	Chania (Crete)	91098,0.
Argostoli	1190106,0.	Skiathos (Skiathos)	84672,0.
Aghios Nikolaos (Crete)	933858,0.	Mylos	56934,0.
Zakinthos	ξ89238,0.	Amorgos	54828,0.
Volos	70193,0.	Patras	52619,0.
Navplion	69286,0.	Sifnos	4350,0.
Thessaloniki	437531,0.	Pylos	40198,0.
Delos	366844,0.	Hydra Port (Hydra)	38470,0.
Mytilene (Lesvos)	333000,0.	Zante	26093,0.
Cephalonia	308619,0.	Kavala	24040,0.
Naxos (Paros)	214131,0.	Sami (Kefalonia)	17222,0.

Πηγή: ιστοσελίδα της E.E. <http://cruisetool.policyresearch.eu//www/peers/compare/ports> επεξεργασία δεδομένων.

Παρατηρώντας τα οικονομικά δεδομένα των ανωτέρω πινάκων ως προς τους ελληνικούς προορισμούς κρουαζιέρας, διαφαίνεται ότι οι πιο διάσημοι είναι: Πειραιάς, Μύκονος, Σαντορίνη, Ρόδος, Κατάκολο, Ηράκλειο Κρήτης, Πάτμο, Αργοστόλι κι Άγιος Νικόλαος Κρήτης (σχ.πίνακας 3.5) και δεν είναι τυχαίο το επενδυτικό ενδιαφέρον που έχουν ήδη εκδηλώσει εταιρείες – κολοσσοί στη βιομηχανία της κρουαζιέρας, (ιδιαίτερα μετά την

<sup>40</sup> Συγκριτικά στοιχεία (2009) μεταξύ πλήθους ελληνικών λιμανιών διαθέσιμα από την ιστοσελίδα της E.E., <http://cruisetool.policyresearch.eu//www/peers/compare/ports>

άρση του «cabotage». Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία <sup>41</sup> το 2011 εταιρείες κρουαζιέρας όπως η MSC, η Carnival, η Costa και η Caribbean έχουν δείξει ενδιαφέρον να εντάξουν στα προγράμματα κρουαζιέρας τους και τον ελλαδικό χώρο κι εκφράζουν απόψεις αναφορικά με αναβάθμιση των υποδομών και των παρεχόμενων υπηρεσιών των ελληνικών λιμανιών όπως π.χ : η εναρμόνιση του συστήματος κράτησης με το αντίστοιχο των ευρωπαϊκών λιμένων σε αντίθεση με το ισχύον ελληνικό σύστημα first –come, first served, κοινά πρότυπα πιστοποίησης, συμμετοχή σε ευρωπαϊκά προγράμματα χρηματοδότησης εγκαταστάσεων υποδοχής λυμάτων & απορριμάτων. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν και τα κριτήρια επιλογής των διάσχημων αυτών ελληνικών προορισμών, η κατηγοριοποίηση τους κι η ποιότητα των υποδομών , όπως θα σχολιασθούν στην επόμενη ενότητα .

Πίνακας 3.5 Διάσχημοι ελληνικοί προορισμοί κρουαζιέρας

1	Piraeus
2	Mykonos
3	Santorini
4	Rhodes City (Rhodes)
5	Heraklion (Crete)
6	Corfu
7	Katakolon
8	Skala (Patmos)
9	Argostoli
10	Aghios Nikolaos (Crete)

Πηγή: Προσωπική επεξεργασία δεδομένων (σχ. πίνακες 3.1 έως 3.4)

<sup>41</sup> Εφημερίδα Καθημερινή/Οικονομία & Αγορές, Άρθρο : “Αύξηση τουριστών από την κρουαζιέρα το 2011”, 21.1.2011. Ανάκτηση από [http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w\\_articles\\_economyepix\\_1\\_21/01/2011\\_429459](http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_economyepix_1_21/01/2011_429459),



### 3.1.1 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ .

Αρχικά οι παράγοντες χωρίζονται σε δύο ευρύτερες κατηγορίες: την γεωγραφική θέση - την τοποθεσία – site - και την «κατάσταση » στην οποία βρίσκεται ένα λιμάνι αναψυχής , δηλαδή το επίπεδο εξέλιξης κι οργάνωσης του ( situation ).

Πίνακας 3.6 Κριτήρια επιλογής λιμένα- προορισμού θαλάσσιου τουρισμού

Παράγοντες		
	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ/SITUATION	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ/SITE
1	Πρόσβαση σε αξιοθέατα , φυσικές ομορφιές.	Φυσικό κάλλος περιοχής.
2	Υπηρεσίες προς επιβάτες	
3	Υπηρεσίες σε κρουαζ/πλοια	
4	Κόστος παρεχόμενων Υπηρεσιών	
5		Ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων αναψυχής
6	Αποδοτικότητα Λιμένα	
7	Υποδομή	
8	Πολιτική Κατάσταση & Θεσμικό πλαίσιο	
9		Σύνδεση με τουριστική αγορά
10	Διαχείριση Λιμανιού	
11	Σύνδεση με πόλη , χώρα.	
12		Δυνατότητα μεταφοράς με άλλα μέσα

Μ.Λεκάκου,Α.Πάλλης,Γ.Βαγγέλας (2009)Έρευνα-Μελέτη“Προσδιορισμός κριτηρίων επιλογής λιμανιού για κρουαζιέρα” συνέδριο IAME 2009 , Δανία , Κοπενχάγη.

Οι παράγοντες στα πεδία 5, 9 , 12 αναφέρονται στα χαρακτηριστικά της «κατάστασης – situation » , τα υπόλοιπα στον παράγοντα «τοποθεσία» .

Με γνώμονα την ανωτέρω κατάταξη (σχ. πίνακας 3.6) και βάσει της σύγχρονης εικόνας των ελληνικών προορισμών , θα γίνει προσπάθεια συνοπτικής αποτύπωσης της εκπλήρωση των κριτηρίων για ορισμένους “διάσημους” .

	Πειραιάς	Σαντορίνη	Κατάκολο	Μύκονος	Ηράκλειο	Ρόδος
1	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2	✓	-	✓	-	✓	✓
3	✓	-	✓	-	✓	✓
4	✓	-	✓	-	✓	
5	-	✓	-	✓	✓	✓
6	Το επίπεδο τιμών χρέωσης των εξόδων των πλοίων κυμαίνεται στα λογικά πλαίσια της αγοράς .					
7	✓	-	✓	-	✓	✓
8	Άρση cabotage , νέος αναπτυξιακός – επενδυτικός νόμος ,σταδιακή βελτίωση.					
9	-	✓	✓	✓	✓	✓
10	✓	-	✓	-	✓	✓
11	✓	-	✓	✓	✓	✓
12	✓	-	✓	-	-	-

Ενώ λοιπόν , στον τομέα του «site» που αφορά τοποθεσία , φυσική ομορφιά , κλίμα , πρόσβαση σε αξιοθέατα & νησιά που ήδη αποτελούν διάσημους τουριστικούς προορισμούς , η Ελλάδα βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση , στον τομέα των υποδομών & της οργάνωσης της υπάρχουσας κατάστασης «situation» υπάρχουν περιθώρια για βελτίωση κι ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας: ποιοτική αναβάθμιση παρεχόμενων υπηρεσιών , σχέση ποιότητας & τιμής , επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές .

Το φυσικό κάλλος των νησιωτικών & παράκτιων περιοχών , θα μπορούσε να ενισχύσει το ενδιαφέρον των επισκεπτών, συνδυάζοντας την περιήγηση με δραστηριότητες θαλάσσιων σπορ, εμπλουτίζοντας το πρόγραμμα της με νέες δραστηριότητες, δίνοντας προστιθέμενη αξία στο συγκεκριμένο προορισμό . Η σύνδεση με την πόλη και την αγορά θα πρέπει να διευκολυνθεί ,όπως βέβαια κι η πρόσβαση του κρουαζιερόπλοιου, συχνά υπερμεγεθούς, ειδικά στους διάσημους προορισμούς της Μυκόνου και της Σαντορίνης. Σύγχρονες υπηρεσίες κατά την αποβίβαση κι επιβίβαση των επιβατών με απλοποιημένες τελωνειακές διατυπώσεις

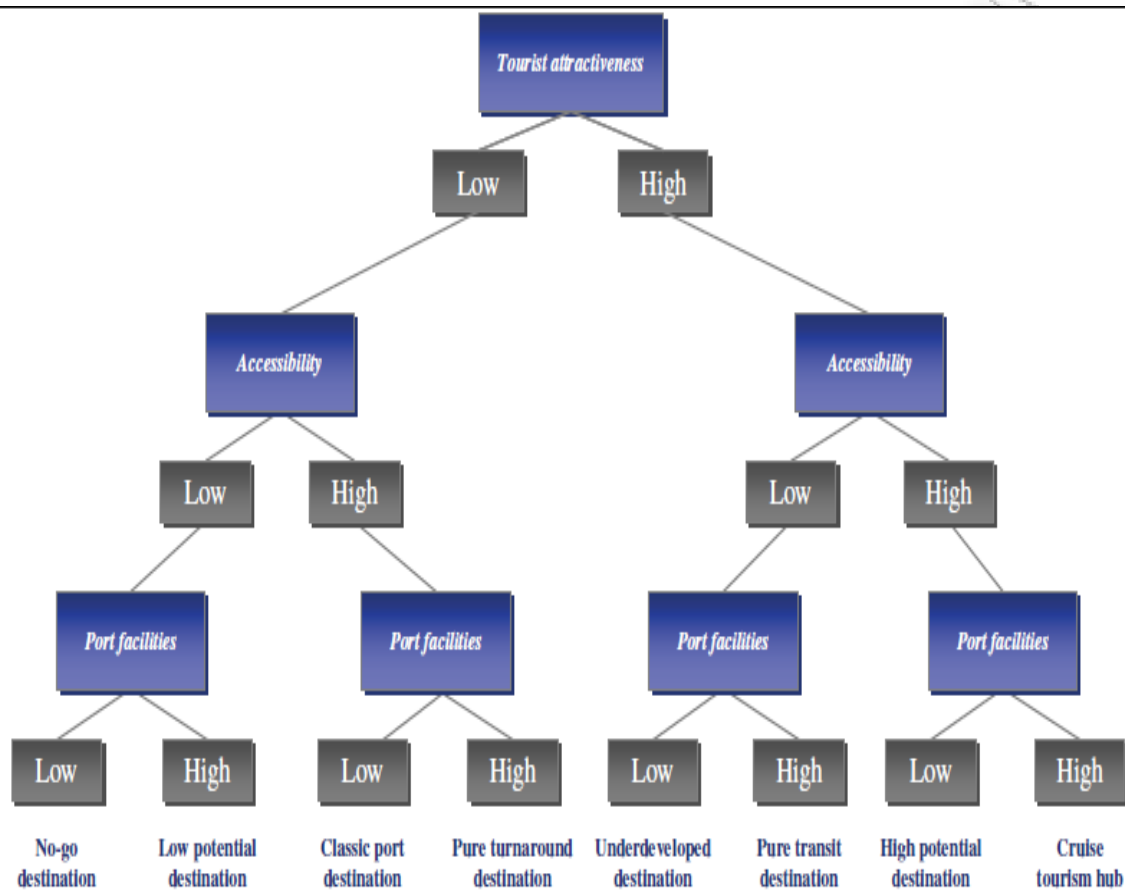
και τήρηση σύγχρονων μέτρων ασφαλείας , κατά τα διεθνή πρότυπα ISPS CODE, θα ικανοποιούσε τις αυξημένες απαιτήσεις των πελατών κυρίως Αμερικάνων τουριστών , αγορά που δεν έχει πλήρως αξιοποιηθεί , δεδομένου ότι οι επισκέπτες κρουαζιέρας στην Ελλάδα προέρχονται κυρίως από την Ευρώπη.

Η διαχείριση των λιμανιών μπορεί να ακολουθήσει το παράδειγμα των αντίστοιχων ευρωπαϊκών, ως παρατέθηκαν σε προγενέστερο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, μέσω εφαρμογής αποτελεσματικών μοντέλων σύμβαση δημόσιου , ιδιωτικού τομέα. Ευνοϊκή θα ήταν κι η δημιουργία σύγχρονου ferry – terminal στις περιπτώσεις του Πειραιά που διαθέτει ήδη βασικές υποδομές , αλλά και σε άλλες περιπτώσεις όπως του Ηρακλείου , Θεσσαλονίκης , διευκολύνοντας τη σύνδεση με τα νησιωτικά συμπλέγματα .

Θετικές χαρακτηρίζονται οι προσπάθειες εφαρμογής νέου θεσμικού πλαισίου : άρση cabotage, συγκρότηση επιτροπής θαλάσσιου τουρισμού , αλλά η καθυστέρηση της πλήρης εφαρμογής τους κατά τα πρότυπα των ηγέτιδων χωρών του κλάδου , αποτελεί τροχοπέδη στην εισροή επενδυτικών πακέτων .

Η χώρα μας προσφέρει το ίδιο προϊόν με τους ανταγωνιστές της και διεκδικεί μερίδιο από τις ίδιες τουριστικές αγορές. Απευθύνεται κυρίως σε τουρίστες από χώρες της Β.Δ. Ευρώπης, οι οποίες προσπαθούν να προσελκύσουν μαζικό τουρισμό που κύριο ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα είναι το χαμηλό κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η αύξηση των εισπράξεων αντανακλά μια πιθανή βελτίωση της αποτελεσματικότητας της ελληνικής τουριστικής αγοράς που οφείλεται κυρίως στην αύξηση των τιμών των παρεχόμενων τουριστικών υπηρεσιών.

Διάγραμμα 3.3 Παράγοντες επιλογής <sup>42</sup>λιμένων κρουαζιέρας



Πηγή :Policy Research Corporation

Προκειμένου ο υποψήφιος πελάτης κρουαζιέρας , να επιλέξει τον προορισμό του ταξιδιού : τρεις είναι οι βασικοί παράγοντες που διαμορφώνουν την επιλογή του :

- ✓ ο βαθμός ελκυστικότητας του μέρους ως τουριστικό αξιοθέατο (tourist attractiveness)
- ✓ η πρόσβαση – accessibility και
- ✓ οι λιμενικές υποδομές & υπηρεσίες - port facilities-

<sup>42</sup> high potential cruise destination: Πειραιάς, Civitavecchia  
 cruise tourism hub: Βαρκελώνη  
 underdeveloped destination: Σαντορίνη  
 transit cruise port : Μύκονος

Η Ελλάδα καλύπτει το πρώτο κριτήριο, έχει σημειώσει πρόοδο στις ευκολίες πρόσβασης ιδιαίτερα στις αεροπορικές συνδέσεις κι όπως έχει ήδη σχολιασθεί , αποδοτική συνεπάγεται η επένδυση στον τρίτο παράγοντα : τις λιμενικές υπηρεσίες κι & υποδομές .

Συγκεκριμένα :

Ο Πειραιάς , όπως έχει προαναφερθεί , μπορεί να εξελιχθεί σε βασικό λιμένα επιβίβασης- αποβίβασης ( *A high potential cruise destination*) διαθέτοντας πρόσβαση σε αξιοθέατα , κοντινή σύνδεση με αεροδρόμιο , τρένο και πλοία γραμμής ( hub : κόμβος ) και με προοπτικές υλοποίησης έργων ανάπλασης σε περιβάλλοντα χώρο.

Τα Σιβιτακείκα κατατάσσονται κι αυτά στην ίδια κατηγορία λιμένα (*A high potential cruise destination*) , ενώ η Βαρκελώνη είναι το μεγαλύτερο και διασημότερο λιμάνι της Ευρώπης με υψηλή τουριστική κίνηση με το λιμάνι πλησίον του ιστορικού κέντρου και δυνατότητα σύνδεσης με άλλους προορισμούς – *cruise tourism hub* .

Η Σαντορίνη κατατάσσεται στην κατηγορία προορισμού προσέγγισης , που δεν έχει αναπτυχθεί επαρκώς στον τομέα των λιμενικών υποδομών , λόγω των ιδιαίτερων γεωμορφολογικών συνθηκών που καθιστούν την υλοποίηση τέτοιων επενδύσεων δύσκολη κι ακριβή. Συχνά το καλοκαίρι η σύνδεση – μεταφορά των επισκεπτών στη χώρα με τελεφερίκ , μπορεί να χαρακτηριστεί ως εφιάλτης , που πολλοί είναι όμως διατεθειμένοι να υπομένουν λόγω της ιδιαίτερης ομορφιάς του τοπίου.

Η διάσημη Μύκονος είναι «must» προορισμός κι αποτελεί κλασσικό λιμένα προσέγγισης. Διάσημο & όμορφο νησί , άμεσα προσβάσιμο στους επισκέπτες με ωραίες θάλασσες , έντονη νυχτερινή ζωή κι αξιοθέατα : ο τέλειος συνδυασμός για όσους είναι ή αισθάνονται νέοι , πόλος έλξης και για διασημότητες .Το μόνο αρνητικό στοιχείο, είναι η έλλειψη συνδέσεων με άλλους προορισμούς, ένα γενικότερα πρόβλημα στα νησιά του Αιγαίου.

Γενικότερα όπως θα παρατηρήσουμε και παρακάτω, η Ελλάδα αναφορικά με την κατάταξη της στον τομέα των λιμενικών υποδομών έχει επιδεινωθεί κατά 15 θέσεις στο χρονικό διάστημα 2007-2009 , όπως απεικονίζεται και στο σχετικό πίνακα 3.1. Από την 41η θέση έχει περιέλθει στην 57<sup>η</sup> , δεδομένου ότι ο αριθμός σε κάθε κελί υποδηλώνει την κατάταξη της κάθε χώρας-λιμάνι, μεταξύ του συνόλου των 132 εξεταζόμενων χωρών (133 για το 2009).

Πίνακας 3.7 . Ταξινόμηση με βάση την ποιότητα λιμενικών υποδομών για τα έτη 2007, 2008 , 2009

	2007	2008		2009
ΕΛΛΑΔΑ	41	49	ΕΛΛΑΔΑ	57
ΙΤΑΛΙΑ	77	97	ΙΤΑΛΙΑ	95
ΙΣΠΑΝΙΑ	23	25	ΙΣΠΑΝΙΑ	33
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	36	38	ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	42
ΜΑΛΤΑ	35	33	ΜΑΛΤΑ	28
ΚΥΠΡΟΣ	32	39	ΚΥΠΡΟΣ	26
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	44	36	ΣΛΟΒΕΝΙΑ	39
ΚΡΟΑΤΙΑ	72	89	ΚΡΟΑΤΙΑ	90
ΤΟΥΡΚΙΑ	76	83	ΤΟΥΡΚΙΑ	88
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	61	79	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	69
ΤΥΝΗΣΙΑ	34	36	ΤΥΝΗΣΙΑ	38

(Πηγή Παγκόσμιο <sup>43</sup> Οικονομικό Φόρουμ Ετήσιες Εκθέσεις 2007,2008 , 2009)

Αυτό δε σημαίνει ότι οι υποδομές αναγκαστικά υποβαθμίστηκαν , αλλά ότι άλλες χώρες βελτίωσαν αισθητά τις λιμενικές τους υποδομές ,χωρίς να πραγματοποιηθεί κάτι τέτοιο στην Ελλάδα. Ανάλογη μείωση παρατηρείται και στην Ισπανία αλλά και στην Ιταλία. Αντίθετα η Κύπρος κι η Μάλτα φαίνεται να έχουν πραγματοποιήσει σημαντικές βελτιώσεις στον τομέα των υποδομών. Αυτό καταδεικνύει και πάλι τις δυνατότητες ανάπτυξης της κρουαζιέρας, στον βαθμό που θα υλοποιηθεί βελτίωση των υποδομών. Θα πρέπει ωστόσο να επισημανθεί ότι η βελτίωση των υποδομών αποτελεί αναγκαία, αλλά όχι ικανή συνθήκη: δηλαδή θα πρέπει να συνοδευτεί από ευρύτερη προσπάθεια βελτίωσης της τουριστικής εικόνας των εν λόγω προορισμών και δημιουργία ενός ισχυρού brandname. Η κατασκευή των λιμενικών υποδομών που απαιτεί υψηλό κόστος, θα πρέπει ταυτόχρονα να συνοδεύεται με εξασφάλιση ουσιαστικής διαπραγματευτικής δύναμης έναντι των διεθνών παικτών του κλάδου της κρουαζιέρας, οι οποίοι εύκολα μπορούν να εντάξουν στα δρομολόγια τους φθηνότερους, στενά υποκατάστατους προορισμούς στη Μεσόγειο κι αλλού . Ενδιαφέρον παρουσιάζει η εικόνα των λιμανιών άλλων κρατών μελών της Μεσογείου σε σύγκριση με την σημερινή δύσκολη κατάσταση στην χώρα μας. Δυστυχώς παρά τις κατά καιρούς εξαγγελίες & μελέτες περί εκσυγχρονισμού λιμένων υποδοχής κρουαζιερόπλοιων στον Πειραιά, αλλά και σε

<sup>43</sup> Εργασία ομάδας Παν/μίου Αιγαίου /Εργαστήριο Τουριστικών Ερευνών και Μελετών /Χίος Φεβρουάριος 2010 σελ.200-202

πλήθος διάσημων ελληνικών προορισμών, δεν έχει σημειωθεί η απαιτούμενη πρόοδος, με συνέπεια το συνωστισμό των υπερμεγεθών κρουαζιερόπλοιων και την ταλαιπωρία των επιβατών, με αποκορύφωμα την περίπτωση της Σαντορίνης ιδιαίτερα στην υψηλή τουριστική περίοδο. Κι ενώ στην Ελλάδα η συνεργασία κολοσσιαίων εταιρειών του κλάδου με την ελληνική πολιτεία σε λιμενικές υποδομές δεν έχει ακόμα ευοδωθεί, στο Κουσάντασι της Τουρκίας λειτουργεί σύγχρονο τερματικό από το 2004 υπό ιδιωτική διεύθυνση κι όλες οι εγκαταστάσεις υποδοχής κρουαζιερόπλοιων έγιναν με έξοδα της εταιρείας Royal Caribbean:πραγματοποιηθείσες δαπάνες άνω των 30 εκατομμυρίων δολαρίων. Στη Μασσαλία της Γαλλίας από τις αρχές του 2009 έχει αναλάβει την επέκταση του σταθμού κρουαζιερόπλοιων σε joint management η Costa-MSC – Louis Cruises, πρόγραμμα επενδύσεων σε πρώτο στάδιο ύψους 12 εκατομμύρια ευρώ. Στη Βενετία σε πρώτη φάση το 2009 δαπανήθηκαν 17 εκατομμύρια ευρώ για βελτιώσεις κι αυξήσεις σε θέσεις υποδοχής και το έργο αναμένεται να φτάσει τα 95 εκατομμύρια ευρώ. Στη Βαρκελώνη της Ισπανίας την τελευταία δεκαετία έχουν δαπανηθεί για έργα επέκτασης – βελτίωσης , περίπου 73,5 εκατομ. ευρώ με την ενεργό συμμετοχή ιδιωτικών φορέων Royal Caribbean , Costa. Το λιμάνι υποδοχής στα Civitavecchia στην Ιταλία , Roma Cruise Terminal , λειτουργεί με κοινή συμμετοχή των εταιρειών Royal Caribbean , Costa , Msc (σχετ. πίνακας 3.8 ) Το φαινόμενο της ανάληψης επενδύσεων από τις εταιρείες – ηγέτες στην βιομηχανία της κρουαζιέρας , οφείλεται στο γεγονός ότι τα λιμάνια (σύμφωνα με στοιχεία του European Sea Port Organisation) δεν τοποθετούν τα τερματικά κρουαζιέρας στην κορυφή των προτεραιοτήτων τους διότι δεν είναι οι βασικοί πάροχοι των άμεσων εσόδων τους . Οι τράπεζες δανείζουν με χαμηλό επίπεδο κινδύνου και υψηλό χρηματοοικονομικό δείκτη ROI (επιστροφή-απόδοση στην επένδυση ).Παροχή χρηματοδότησης γίνεται κι από άλλους φορείς όπως η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (περιπτώσεις Malaga cruise port, Barcelona) ή ο Οργανισμός Χρηματοδότησης Παγκόσμιας Τράπεζας (Κουσάντασι ). Άλλο μοντέλο χρηματοδότησης των έργων λιμενικών υποδομών από ιδιώτες ,είναι μέσω μακροχρόνιας σύμβασης με την αρμόδια Λιμενική Αρχή , όπου μέρος των εσόδων των λιμενικών τελών θα αποδίδονται για την αποπληρωμή του κόστους κατασκευής . Γενικότερα οι εταιρείες του κλάδου , επενδύουν για την διασφάλιση ελέγχου του λειτουργικού τους κόστους και την εξασφάλιση της πελατείας τους , μέσω της εμπειρίας που διαθέτουν στην παροχή ποιοτικών υπηρεσιών .



Πίνακας 3.8 Επενδύσεις υποδομών σε ανταγωνιστές

	ΧΡΗΜ/ΣΗ	ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ	Πλήθος επιβατών 2008	Πλήθος επιβατών 2009
<b>ΤΟΥΡΚΙΑ ΚΟΥΣΑΝΤΑΣΙ</b>	Άνω 30 εκ. \$ (από το 2004)	ROYAL CARIBBEAN	560.000	730.000
<b>ΓΑΛΛΙΑ ΜΑΣΣΑΛΙΑ Joint mngment</b>	Άνω 12 εκ. € (από το 2009)	COSTA MSC LOUIS CRUISES	540.000	700.000
<b>ΙΤΑΛΙΑ ΒΕΝΕΤΙΑ Home -ports</b>	95 εκ. € (πρώτη φάση εκκίνηση 2009)		1.215.000	1.350.000
<b>ΙΣΠΑΝΙΑ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ 60% κυκλ. κρουαζ.</b>	73,5 εκ. € (τελευταία 10ετία)	ROYAL CARIBBEAN , COSTA , MSC	2.100.000	2.900.000
<b>ΙΤΑΛΙΑ ΣΙΒΙΤΑΒΕΚΙΑ</b>	Roma Cruise Terminal	ROYAL CARIBBEAN , COSTA , MSC	1.066.000 TRANSIT 754.000 ΚΥΚΛΙΚΕΣ	950.000 TRANSIT 600.000 ΚΥΚΛΙΚΕΣ

Πηγή: Περιοδικό Κέρδος, Ιούνιος 2010 Ειδική Έκδοση <sup>44</sup>Ποσειδώνια .Επεξεργασία δεδομένων.

Παράλληλα , στους δυσμενείς παράγοντες που αντιμετωπίζει η χώρα μας , προστίθεται το πρόβλημα της έλλειψης νέων επενδύσεων σε ξενοδοχειακές μονάδες σε αντίθεση με τους ανταγωνιστές Τουρκία, Αίγυπτο, Κροατία που την τελευταία πενταετία έχουν πραγματοποιήσει επενδύσεις άνω του ποσού των 5 δισεκατομμυρίων ευρώ σε τουριστικές υποδομές γενικότερα .

<sup>44</sup> Περιοδικό Κέρδος, άρθρο “Συρρίκνωση εσόδων στην κρουαζιέρα”- του Μιχάλη Λάμπρου αντιπρόεδρου του ΣΕΕΝ γενικού διευθυντή Majestic International Cruises, Ιούνιος 2010 Ειδική Έκδοση Ποσειδώνια ,σελ.28-30.

Στη συνέχεια θα αναφερθούμε ενδεικτικά στα λιμάνια Ηρακλείου & Πειραιά που έχουν ήδη διακριθεί , αλλά και στο μικρό λιμένα Κατακόλου -transit call -, που παρουσιάζει ιδιαίτερη άνθηση.

## 3.2 ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΜΕ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

### *3.2.1 ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ*

Καλύτερος προορισμός κρουαζιέρας <sup>45</sup> για την Μεσόγειο για το 2010, αναδείχτηκε μέσω ψηφοφορίας 12.000 επιβατών και 150 tour operators, το λιμάνι του Ηρακλείου. Μοιράζεται αυτή τη διάκριση μαζί με τα λιμάνια της Σαντορίνης, της Μυκόνου και της Κω. Η βράβευση πραγματοποιήθηκε στο Μουσείο Πικάσο, στη Μάλαγα της Ισπανίας από το Cruises News Media Group, έναν θεσμό μεγάλης εμβέλειας σε παγκόσμιο επίπεδο, όπου εξετάζονται σε μία σειρά αυστηρών κριτηρίων, όπως η ποιότητα του προορισμού, οι δυνατότητες του λιμανιού και οι υποδομές του, η πόλη, οι δυνατότητες για κοντινές εκδρομές, τα αξιοθέατα, το φαγητό και οι λοιπές ανέσεις.

Το λιμάνι του Ηρακλείου διακρίθηκε για :

- ✓ τη δυνατότητά του φιλοξενίας μέχρι και 6 πλοία ταυτόχρονα, ήτοι μέχρι 10.000 άτομα ημερησίως
- ✓ τους προβλήτες 4 και 5 με δυνατότητα υποδοχής πλοίων μήκους έως και 360 μέτρων που αντιστοιχούν πάνω από 4975 επιβάτες & 1650 μέλη πληρώματος.
- ✓ συμφωνίες φιλοξενίας 20 πλοία & άνω, περισσότερα από 70.000 επισκέπτες τον ερχόμενο χειμώνα κάνοντας έτσι πράξη το 12μηνο τουρισμό
- ✓ ανάπτυξη προγράμματος παροχής εκπτώσεων για τους επιβάτες , σε συνεργασία με τον εμπορικό σύλλογο πόλης.

Δυνατότητα υποδοχής πλοίων (20 calls) λόγω αλλαγής ρότας τους από τα λιμάνια της Αιγύπτου .

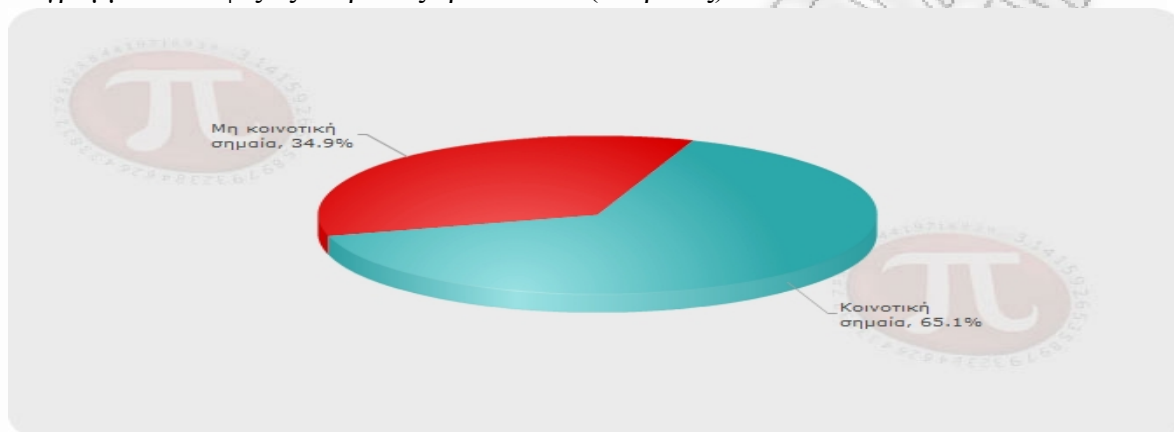
---

<sup>45</sup> Ανάκτηση από [http://thesea.nation.gr /Home](http://thesea.nation.gr/Home) » Λιμάνια » ΑΡΘΡΟ :Σημαντική διάκριση για το λιμάνι του Ηρακλείου 25.2.2011 , πρόσβαση 7.3.2011 .

### 3.2.2 ΑΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ.

Έχει ήδη βραβευθεί <sup>46</sup> από διαγωνισμό του περιοδικού Dream world cruise destinations (2009) μεταξύ 231 λιμένων παγκοσμίως και κατόπιν ψηφοφορίας όλων των εταιρειών κρουαζιέρας.

Διάγραμμα 3.4 Αφίξεις <sup>47</sup> κρουαζιερόπλοιων (Πειραιάς)



Πηγή : <http://www.3comma14.gr/pi/?survey=5159>

Η διακίνηση <sup>48</sup> πλοίων & επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά στο Α' 9μηνο 2010 (στοιχεία Ο.Λ.Π. Α.Ε.) σημείωσε ανοδική πορεία

- Ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων τα οποία επισκέφτηκαν το λιμάνι ήταν 879 (+ 1,8% σε σχέση με το 2009),
- Οι επιβάτες τράνζιτ ανήλθαν σε 1.165.938 (-6,0%),
- Οι επιβάτες κρουαζιέρας που χρησιμοποίησαν ως λιμάνι επιβίβασης τον Πειραιά (home port) ανήλθαν σε 366.212 (+13,5%).

Η σημερινή και μελλοντική κατάσταση του λιμένα- τερματικού κρουαζιέρας στον Πειραιά , απεικονίζεται συνοπτικά παρακάτω :

<sup>46</sup> Εκδόσεις : Περιοδικό Ελληνικά Λιμάνια , Τευχος «Απρ.-Μαης-Ιούνης» 2009, Άρθρο “Βράβευση Cruise Terminal Ολπ ΑΕ ” , Σελ. 22

<sup>47</sup> Ανάκτηση από <http://www.3comma14.gr/pi/?survey=5159> , πρόσβαση 5.4.2011

<sup>48</sup> Ανάκτηση από

[http://www.mbatourism.gr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=318:-a-2010&catid=19:2009-03-02-16-21-51&Itemid=2](http://www.mbatourism.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=318:-a-2010&catid=19:2009-03-02-16-21-51&Itemid=2) , Τρίτη, 02 Νοέμβριος 2010

⇒ Τιμολόγηση : Αποτελεί <sup>49</sup> για τις εταιρείες κρουαζιέρας το πιο οικονομικό λιμάνι της Μεσογείου, δεδομένου ότι μέχρι την 1η Απριλίου 2011 η τιμολόγηση παραμένει σταθερή στα επίπεδα του 2008.

⇒ Άμεσα σε πλήρη αναβάθμιση παρεχόμενων υπηρεσιών κατά το 2011. Δημιουργία νέου τιμολογίου , λαμβάνοντας υπόψη το νέο καθεστώς εισφορών για τα πλοία με σημαία τρίτων χωρών , μετά την (άρση καμποτάζ)

⇒ Ενδιαφέρον μεγάλων εταιρειών κρουαζιέρας από ΗΠΑ για την ένταξη ελληνικών λιμανιών στα δρομολόγια τους – τηλεδιάσκεψη <sup>50</sup> κρουαζιέρας / Από πλευράς ΟΛΠ , συμμετείχε ο υπεύθυνος στρατηγικού σχεδιασμού του οργανισμού, κος Καρλής /Ειδική σύμβαση με το ελληνικό δημόσιο ΥΘΥΝΑΛ .

⇒ 5ετές επενδυτικό πρόγραμμα του Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2010-2014 που έχει εγκριθεί ομόφωνα σε Διυπουργική Επιτροπή υπό τον Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης και έχει εξασφαλιστεί η χρηματοδότησή τους από Κοινοτικούς Πόρους και το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

⇒ προετοιμάζεται τεχνικά και λειτουργικά να δεχθεί νέας γενιάς κρουαζιερόπλοια (300 έως 400 μέτρων) με την κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων στο νότιο λιμάνι του(6 νέων θέσεων φιλοξενίας μεγάλων κρουαζιερόπλοιων νέας γενιάς).

⇒ περιβαλλοντική ανάπλαση <sup>51</sup> του λιμένος, το οποίο αφορά την εγκατάσταση δικτύων συλλογής λυμάτων, δικτύων χερσαίας παροχής ηλεκτρισμού και επισκευής οπτικών ινών.

⇒ Ο έλεγχος των νέων αυτών έργων σε φυσικό προσομοίωμα ανατέθηκε από την ΟΛΠ Α.Ε. στο Εργαστήριο Λιμενικών Έργων του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου μετά από διεθνή διαγωνισμό.

⇒ επέκταση της τουριστικής περιόδου, η οποία θα καλύπτει και τη χειμερινή περίοδο.

⇒ η κατασκευή του υπερυψωμένου συστήματος σταθερής τροχιάς (τύπου MONORAIL) περιφερειακά του Κεντρικού Λιμένος Πειραιά - εξυπηρέτηση επιβατών

<sup>49</sup> <http://www.traveldailynews.gr/> ,στοιχεία ΟΛΠ.

<sup>50</sup> [http://www.ypodomes.com/index.php/news/Τηλεδιάσκεψη\\_εταιρειών\\_κρουαζιέρας\\_των\\_ΗΠΑ\\_με\\_την\\_κυβέρνηση\\_για\\_συνεργασία!/2202](http://www.ypodomes.com/index.php/news/Τηλεδιάσκεψη_εταιρειών_κρουαζιέρας_των_ΗΠΑ_με_την_κυβέρνηση_για_συνεργασία!/2202) , με πληροφορίες από την εφημερίδα Ημερησία , πρόσβαση Τρίτη, 28 Δεκεμβρίου 2010

<sup>51</sup> Περίληψη διακηρυξης διαγωνισμού ΟΛΠ ΑΡ. 5 / 2010 , ανάκτηση από [http://www.olp.gr/ann\\_contests\\_gr.html](http://www.olp.gr/ann_contests_gr.html)

κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας, αλλά και περιόικους ,σύνδεση με περιοχή του λιμένος, με ΗΣΑΠ, Προαστιακό και Μετρό.

### 3.2.3 ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ

Ένα λιμάνι που αναδείχθηκε σε ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου χωρίς κυβερνητικές παρεμβάσεις , με συνεχώς αυξανόμενη δυναμική που το έχει φέρει σε εξέχουσα θέση συγκριτικά με τα λιμάνια του Πειραιά, του Κουσάντασι , του Ντουμπρόβνικ, της Βαρκελώνης, της Βενετίας κλπ.

Οι αριθμοί<sup>52</sup>των τελευταίων ετών δεν μπορούν να αγνοηθούν στο Κατάκολο. Ο τομέας της κρουαζιέρας ανθεί και αναπτύσσεται με εξαιρετικούς ρυθμούς. Η αύξηση στο πρώτο τετράμηνο στις αφίξεις ξεπέρασε το 40% και στην επιβατική κίνηση το 32%).Το λιμάνι και η περιοχή του Κατακόλου και η Αρχαία Ολυμπία είναι τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της ανάπτυξης της Ηλείας.

Πίνακας 3.10 Αφίξεων Κρουαζιερόπλοιων , Λιμάνι Κατακόλου.

ΕΤΟΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΠΛΗΡΩΜΑ
2001*	220	220.799	104.582
2002*	205	170.659	76.891
2003*	212	192.689	88.272
2004*	264	344.815	148.475
2005	260	378.678	164.722
2006	247	389520	151077
2007	278	507.805	195.227
2008	333	677.532	247.688
2009	337	708.728	253.256

Στοιχεία του Λιμεναρχείου Κατακόλου (\*).

Από το 2005 και μετά είναι μετρήσεις από τα βιβλία κατάπλου του Λιμεναρχείου Κατακόλου. Αριθμός επιβατών <sup>53</sup> κρουαζιέρας σε χιλιάδες / στοιχεία απο Eurostat, Στατιστικά (mar\_mp\_aa\_rphd):

<sup>52</sup> Ανάκτηση από <http://alfeiospotamos.wordpress.com/2010/05/30/> , πρόσβαση 28.12.2010

<sup>53</sup> Ανάκτηση από πηγή Source: Eurostat (mar\_mp\_aa\_rphd) , Στατιστικά

Πίνακας 3.9 Επιβάτες κρουαζιέρας σε λιμένα Κατακόλου

2004	2005	2006	2007	2008
10 584	10 458	11 204	10 697	10 611

Πηγή : Eurostat, Στατιστικά

Βάσει του προγράμματος που έχει καταρτιστεί από το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κατακόλου οι αφίξεις του 2011 ανά μήνα έχουν ως εξής:

Πίνακας 3.11 Αφίξεις κρουαζιερόπλοιων σε Κατάκολο το 2011

Ιαν.	Φεβρ.	Μάρτιος	Απρίλιος	Μάιος	Ιούνιος	Ιούλιος	Αύγ.	Σεπτ.	Οκτώβρ.	Νοέμβρ.	Δεκεμβ.	ΣΥΝ
7	5	12	40	43	44	47	53	52	58	33	9	403

Στοιχεία του Λιμεναρχείου Κατακόλου

Υπάρχει αύξηση κατ' έτος σε κρουαζιερόπλοια και επιβάτες στο λιμάνι Κατακόλου σε ποσοστό 20 % και ειδικά για φέτος, σε αντίθεση με τις γενικότερες πτωτικές τάσεις στην τουριστική κίνηση που παρατηρούνται.

Κατά μέσο όρο από έρευνα της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας κάθε τουρίστας που αποβιβάζεται στο Κατάκολο ξοδεύει το ποσόν των 67,00 € ( για μετακινήσεις, επίσκεψη σε μουσεία και άλλα αξιοθέατα της περιοχής, ξεναγήσεις, αγορά αναμνηστικών δώρων και λοιπά) που σημαίνει 648.482 επιβάτες X 67,00 € = 3.448.294 € τα οποία διατέθηκαν στην ευρύτερη περιοχή Κατακόλου-Πύργου-Αρχαίας Ολυμπίας και Αμαλιάδας. Καμία άλλη επιχειρηματική δραστηριότητα δεν προσφέρει στο ύψος του παραπάνω ποσού το άμεσο συνάλλαγμα που προσφέρει το λιμάνι Κατακόλου.

Περίπου 360 κρουαζιερόπλοια προγραμματίσαν προσεγγίσεις στο Κατάκολο για το διάστημα από 15 Μαρτίου ως 15 Νοεμβρίου 2010. Υπολογίζεται ότι οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων φέτος θα ξεπεράσουν τους 950.000.

Ο Μάιος και ο Οκτώβριος εμφανίζουν τη μεγαλύτερη κίνηση, ενώ για ποσοστό 20% των επιβατών το Κατάκολο είναι ο μοναδικός προορισμός που επισκέπτονται στην Ελλάδα. Από την άλλη ένα ποσοστό 35% έχουν έλθει ξανά, ακολουθώντας άλλο δρομολόγιο κρουαζιέρας.

Ο μέσος όρος παραμονής των πλοίων είναι οι 7 ώρες και στο διάστημα αυτό οι επιβάτες (Ιταλοί, Ισπανοί, Γερμανοί, Γάλλοι, Αμερικάνοι κλπ) επισκέπτονται την



Αρχαία Ολυμπία . Και μπορεί οι τουρίστες να μη διανυκτερεύουν στην περιοχή, αλλά παραμένουν κάποιες ώρες, δημιουργώντας έτσι τζίρο στα μαγαζιά της ευρύτερης περιοχής, ιδιαίτερα σημαντικό εν μέσω της οικονομικής κρίσης.

Προβλεπόμενες μελέτες ανάπτυξης – υποδομών : Το κόστος έργων στο Λιμάνι Κατακόλου, σύμφωνα με το Marketplan της Ν.Α. Ηλείας και του Λιμενικού Ταμείου Κατακόλου ανέρχεται περίπου στο ποσό των 36.000.000 ευρώ. Το κόστος κατασκευής <sup>54</sup> νέας προβλήτας υπολογίζεται στα 17 εκατομμύρια ευρώ και άνω , ανάλογα με τα επιπλέον έργα που μπορεί να γίνουν (σταθμός υποδοχής κ.α.) .Οι ναυτιλιακές εταιρίες είναι διατεθειμένες να καλύψουν το κόστος, προκειμένου να αποκτήσουν μια σειρά από προνόμια. Κίνηση που συνηθίζεται σε πολλά λιμάνια του κόσμου. Για να γίνουν όμως όλα αυτά πρέπει να ακολουθηθούν συγκεκριμένες διαδικασίες : διεθνείς διαγωνισμούς , επεξεργασία του νομοθετικού πλαισίου για την υλοποίηση των αναπτυξιακών σχεδίων.

Σύμφωνα με τους κ. Μάρκο Φόρο & Μιχάλη Λάμπρου , Πρόεδρο & Αντιπρόεδρο αντιστοίχως του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγών Πλοίων <sup>55</sup> , υποστηρίζεται ότι μετά και την άρση του cabotage , πρέπει να δρομολογηθεί χρηματοδότηση λιμενικών υποδομών σε σημαντικά τουριστικά λιμάνια πέραν του cruise terminal του Πειραιά , όπως :

της Μυκόνου : κατασκευή νέας ασφαλούς προβλήτας για περίπου 7-8 πλοία , με δέστρες κι υποδοχές για εφοδιασμό (νερό , ρεύμα , καύσιμα) .

της Σαντορίνης : τοποθέτηση πιο πολλών & ανθεκτικών δεσμών , κατασκευή νέου τελεφερίκ για τη σύντομη μεταφορά προς το νησί και τα αξιοθέατα μεγαλύτερου αριθμού τουριστών , ώστε να έχει νόημα η προσάραξη περισσότερων κρουαζιερόπλοιων κι η ικανοποίηση των επισκεπτών , με την ταυτόχρονη οικονομική άνθηση του νησιού .

Παράλληλα, στα πλαίσια της παρούσας οικονομικής κρίσης , η υλοποίηση επενδύσεων στα λιμάνια μέσω ιδιωτικών κεφαλαίων εντός θεσμικού πλαισίου , αποτελεί ευκαιρία οικονομικής ανάπτυξης.

---

<sup>54</sup> Ανάκτηση από : google [www.thebest.gr](http://www.thebest.gr) , (πρόσβαση 12/12/2010).

<sup>55</sup> Εφημερίδα Ναυτεμπορική , Ναυτιλία, Τεύχος 9.3.2010, Συνέντευξη Μ. Λάμπρου , Αντιπρόεδρου ΣΕΕΝ , σελ.13



Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Ρόδος και Ηράκλειο είναι τα 4 λιμάνια <sup>56</sup> της χώρας που, μετά την άρση του καμποτάζ, θεωρούνται τα καταλληλότερα για να δεχτούν άμεσα τα ξένα κρουαζιερόπλοια, εάν οι εταιρείες τους αποφασίσουν να έρθουν στην Ελλάδα. Χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν χρειάζονται καινούργιες, σύγχρονες λιμενικές υποδομές. Τα τέσσερα αυτά ελληνικά λιμάνια προσφέρονται για κυκλικές κρουαζιέρες, δηλαδή τα κρουαζιερόπλοια να ξεκινούν και να ολοκληρώνουν τις κρουαζιέρες τους σε αυτά. Ειδικά ο Πειραιάς κατέχει στρατηγική θέση και παρέχει τη δυνατότητα μείωσης των εξόδων των κρουαζιερόπλοιων σε καύσιμα , στις περιηγήσεις σε Ανατολική Μεσόγειο .Υπάρχουν βέβαια και άλλα λιμάνια στη χώρα, όπως το Κατάκολο, η Κέρκυρα, η Μύκονος, η Πάτμος, η Σαντορίνη, το Ναύπλιο, που προσφέρονται όμως μόνο για διερχόμενα κρουαζιερόπλοια, δηλαδή για τράνζιτ επισκέψεις.

Οι κρουαζιέρες αποτελούν την «κότα με τα χρυσά αυγά» για πολλές χώρες ανά τον κόσμο, οι οποίες βρίσκουν οικονομική και εργασιακή στήριξη από τον χώρο αυτόν του τουρισμού. Ο μύθος ότι οι ταξιδιώτες των κρουαζιερόπλοιων ανήκουν στα υψηλά εισοδηματικά στρώματα και σε υψηλά ηλικιακά γκρουπ, δεν ευσταθεί και η χώρα μας πρέπει να εδραιώσει το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα .

---

<sup>56</sup> Άρθρα Ελευθεροτυπία.mht , Ελευθεροτυπία, “*Το σκέφτονται οι μεγάλοι της κρουαζιέρας*”, Σάββατο 12 Φεβρουαρίου 2011 , papastat@enet.gr

### 3.3 SWOT ANALYSIS ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΟΥ CRUISING

#### ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

Η Ελλάδα κατατάσσεται σταθερά υψηλά ως επιλογή τουριστικού προορισμού και το όνομα της είναι ταυτόσημο με το τρίπτυχο : ήλιος , θάλασσα, διασκέδαση . Η Μύκονος κι η Σαντορίνη παρόλες τις δυσχέρειες στην προσέγγιση των πλοίων και στην εξυπηρέτηση των επιβατών , αποτελούν «must» κλασσικούς προορισμούς κι ανήκουν σταθερά στα δεκαπέντε κερδοφόρα ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας . Συγκεκριμένα για το έτος 2009 , κατείχαν την 5<sup>η</sup> & 6<sup>η</sup> θέση σε κατάταξη βάσει πλήθους επιβατών & συνολικών δαπανών τους σε αυτά , ενώ την τρίτη & τέταρτη θέση είχαν η Βενετία κι Πειραιάς (σχ.πιν.2.9 , 2.10).

Παράλληλα, με τους διάσημους προορισμούς αξιόλογα είναι τα οικονομικά στοιχεία αφίξεων , επιβατών και οικονομικών επιδράσεων στην παράκτια περιοχή , σε πιο μικρούς κι ήσυχους προορισμούς όπως το Κατάκολο , όπου ο αριθμός των επιβατών για τα έτος 2009 ξεπέρασε τους αντίστοιχους σε διάσημες περιοχές όπως Κάννες , Μόντε Κάρλο ( σχ. πιν. 2.9) κι η συνολική οικονομική επίδραση στην περιοχή προσέγγισης , έφθασε στα 9.829.864€.

Η πληθώρα των παράκτιων περιοχών και νησιών, μπορεί να ικανοποιήσει τις προτιμήσεις ευρείας γκάμας επισκεπτών. Τα νησιωτικά συμπλέγματα στην χώρα μας, είναι ιδανικά και για ολιγοήμερες αποδράσεις κρουαζιέρας , παρέχοντας τη δυνατότητα προσφορών κι οικονομικών πακέτων, ανοίγοντας την αγορά και σε πελάτες με χαμηλότερη εισοδηματική στάθμη. Το ευνοϊκό κλίμα κι οι ασφαλείς θάλασσες προσφέρουν τη δυνατότητα επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου .

Ο Πειραιάς και το Ηράκλειο, πέραν του υψηλού αριθμού αφίξεων που έχουν καταγράψει, πέτυχαν και σημαντικές διακρίσεις που συμβάλλουν στην προβολή τους , αλλά ταυτόχρονα και της της χώρας μας : i) βράβευση λιμένος Πειραιά σε διαγωνισμό του περιοδικού Dream world cruise destinations (2009) μεταξύ 231 λιμένων παγκοσμίως και κατόπιν ψηφοφορίας όλων των εταιρειών κρουαζιέρας & ii) βράβευση λιμένος Ηρακλείου (2010) από το Cruises News Media Group , ως καλύτερος προορισμός κρουαζιέρας για την Μεσόγειο μέσω ψηφοφορίας 12.000 επιβατών και 150 tour operators. Την ίδια διάκριση έχουν λάβει τα λιμάνια της Σαντορίνης, της Μυκόνου και της Κω.

Στην χώρα μας είναι πολυάριθμες οι περιοχές που μπορούν να ενταχθούν ως προορισμοί στα πλαίσια θαλάσσιας περιήγησης , με ευεργετικές οικονομικές επιδράσεις ως προκύπτει κι από τα στοιχεία του πίνακα 3.4 . Στρατηγική είναι κι θέση του Πειραιά ιδιαίτερα σαν λιμάνι αφετηρίας στην κρουαζιέρα της Ανατολικής Μεσόγειου λόγω δυνατότητας μείωσης των εξόδων των καυσίμων των εταιρειών έως και 50%, δεδομένου ότι η μείωση και διατήρηση του λειτουργικού τους κόστους σε χαμηλά επίπεδα, αποτελεί βασικό τους στόχο . Η δυνατότητα του Πειραιά να λειτουργήσει ως hub λιμένας αφετηρίας , ενισχύεται από την ικανοποιητική σύνδεση με το Αερ/μιο Ελ. Βενιζέλος

#### ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

Βάσει πληθώρας συγκριτικών στοιχείων , τερματικά- λιμένες κρουαζιέρας των χωρών της Ισπανίας και της Ιταλίας , ως αναλύθηκαν εκτενέστερα στην παρούσα εργασία , κατέχουν δικαιωματικά την πρωτιά , λόγω χάραξης και τήρησης ολοκληρωμένης πολιτικής θαλάσσιου τουρισμού . Στην Ελλάδα , δεν έχει επιτευχθεί συνεργασία των συναρμόδιων κι εμπλεκόμενων φορέων , κι οι ελλείψεις σε θέματα υποδομών και παροχής υπηρεσιών είναι έντονες.

Οι λιμένες διοικούνται από διαφορετικούς φορείς (Οργανισμοί λιμένων , τοπικές αρχές λιμενικά ταμεία ) κι ενώ δαπανούνται σημαντικά κονδύλια για την εκπόνηση μελετών – master-plan , ο σχεδιασμός τους μέχρι την εφαρμογή , κωλύεται μέσω χρονοβόρας και γραφειοκρατικής διαδικασίας .

Συνέπεια όλων αυτών είναι η ανορθολογική χρήση πόρων και τέλος οι ελλείψεις σε θέματα υποδομών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ελλείψεων σε υποδομές , είναι η εικόνα του τερματικού κρουαζιέρας του Πειραιά , όπου η έλλειψη ανάπλασης του περιβάλλοντα χώρου, μειώνει δραματικά την προστιθέμενη αξία του λιμένα . Ανάλογη περίπτωση είναι της Σαντορίνης ,όπου η ταλαιπωρία του επισκέπτη κορυφώνεται με τις ατελείωτες ώρες αναμονής και τα προβλήματα επιδεινώνονται από τη γενικότερη ύπαρξη δυσχέρειας συνδέσεων με άλλα μεταφορικά μέσα για τους επισκέπτες.

Ανησυχητική είναι κι η υποβάθμιση της χώρας μας στον τομέα των υποδομών (Παγκόσμιο Οικονομικό Forum,σχ. πίνακας 3.7) κατά δεκαπέντε θέσεις κι απειλητικό το γεγονός της βελτίωσης που παρουσίασαν οι αναπτυσσόμενες στον κλάδο χώρες Κύπρος , Μάλτα και Σλοβενία.

Στους δυσμενείς παράγοντες της χώρας μας προστίθενται κι η απουσία συντονισμού & εκπροσωπησης από ενιαίο αρμόδιο φορέα , με στόχο την κοινή προβολή των ελληνικών προορισμών κρουαζιέρας.

### ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

Ο κλάδος της κρουαζιέρας παρουσιάζει σταθερά από το 1990 αυξητικές τάσεις , ακόμα και στη δύσκολη περίοδο από το 2009 μέχρι σήμερα κι οι ελληνικοί λιμένες περιλαμβάνονται σταθερά στους διασημότερους ευρωπαϊκούς. Λειτουργούν ως κύριοι και συμπληρωματικοί προορισμοί, στα προγράμματα περιήγησης στη Μεσόγειο. Στις ανταγωνίστριες χώρες, αναπτυγμένες κι αναπτυσσόμενες, έχουν ήδη ολοκληρωθεί επενδυτικά προγράμματα κι αυτό αποτελεί ευκαιρία για τους ελληνικούς προορισμούς , ώστε να εκμεταλλευτούν τη δυνατότητα εισροής ιδιωτικών κεφαλαίων .

Εξάλλου η αγορά της κρουαζιέρας είναι ολιγοπώλιο κι οι παγκόσμιοι «παίκτες» τρεις κυρίαρχοι όμιλοι, που αναζητούν την ένταξη στα προγράμματά τους λιμένων – τερματικών που να ικανοποιούν τις απαιτήσεις των πελατών τους και να τους εξασφαλίζουν μακροχρόνια & ποιοτική συνεργασία , δεδομένου ότι ο κλάδος εμφανίζει σταθερά αυξητική πορεία.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει κι η δυνατότητα σύνδεσης τερματικού κρουαζιέρας με ferry-terminal , στις περιπτώσεις του Πειραιά . Ηρακλείου & Θεσσαλονίκης

Ευέλικτη ωστόσο και χωρίς καθυστερήσεις , θα πρέπει να είναι κι η συμμετοχή σε σύγχρονους ευρωπαϊκούς φορείς κι οργανισμούς, όπου προβάλλονται από κοινού οι ευρωμεσογειακοί προορισμοί και εκπονούνται μελέτες για καθιέρωση κοινών αποδεκτά προτύπων ασφάλειας & προστασίας, πιστοποίησης κι ερευνών για κοινή πρόσβαση στην πληροφορία και δημιουργία οργανωμένου δίκτυο τερματικών κρουαζιέρας , σύνδεση με δορυφορικούς λογαριασμούς & αξιοποίηση νέας τεχνολογίας, βάσει ευρωπαϊκών προδιαγραφών και «πράσινων» κριτηρίων .

Η ευέλικτη πολιτική θαλάσσιου τουρισμού , μπορεί να επιδράσει θετικά σε συνδυασμό με την άμεση προσέλκυση τουριστών με αρχικό προορισμό Ιαπωνία , Αίγυπτο, Λιβύη, όπου λόγω των πρόσφατων αναταραχών στρέφουν το ενδιαφέρον τους σε πιο ήσυχα μέρη .

Θετική προς αυτή την κατεύθυνση είναι η πρόσφατη ευαισθητοποίηση της πολιτείας , ιδιαίτερα με την άρση του cabotage και τη συγκρότηση επιτροπής θαλάσσιου τουρισμού , για την σφαιρική εξέταση των προτάσεων υποψήφιων επενδυτών , αλλά

και για την χάραξη μακροχρόνιας πολιτικής στρατηγικής , σε εναρμόνιση με τις αντίστοιχες ευρωπαϊκές .

### ΑΠΕΙΛΕΣ

Η δυσμενής οικονομική κατάσταση της χώρας μας , η δυσφήμιση της για το χρέος και τις αναταράξεις στο κέντρο της Αθήνας, διαδραματίζουν αρνητικό ρόλο στην ενίσχυση του κλάδου της κρουαζιέρας. Δυσχέρειες παράλληλα, εκδηλώθηκαν και με την εφαρμογή του νόμου άρσης του cabotage (σχ. Παρ.ΙΙ) αναφορικά με τις υποχρεώσεις των ξένων εταιρειών για τις εισφορές εργαζομένων και την τιμολογιακή πολιτική .

Αντιδράσεις των ξένων εταιρειών υπάρχουν και για την ελλιπή συμμετοχή ελληνικών λιμένων σε ευρω-μεσογειακούς φορείς του κλάδου και τη μη εναρμόνιση κοινών προτύπων σε συστήματα κράτησης θέσεων .

Ελλιπής είναι κι η ενημέρωση του κόσμου για το ύψος των ευεργετικών επιδράσεων ανάκαμψης του κλάδου της κρουαζιέρας στις επιμέρους περιοχές προσέγγισης και με τις δυνατότητες συγκράτησης των δαπανών των επισκεπτών εντός της παράκτιας περιοχής, όπως το χαρακτηριστικό παράδειγμα της Βαρκελώνης .

Αρνητικά επιδρά κι η εφαρμογή αυστηρών φορολογικών μέτρων στους επαγγελματίες του κλάδου , ενώ η γειτονική Τουρκία προσελκύει & τονώνει την επιχειρηματικότητα, μέσω κινήτρων , φοροαπαλλαγών & έντονης διαφημιστικής προβολής .

## SWOT ANALYSIS ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΟΥ CRUISING

<b>ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ</b>	<b>ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ</b>
<p>Η Ελλάδα ως τουριστική χώρα κατατάσσεται υψηλά ως επιλογή τουριστικού προορισμού cruising (ήλιος, θάλασσα , διασκέδαση).</p> <p>Διάσημοι προορισμοί τα ελληνικά νησιά :Μύκονος , Σαντορίνη , Ρόδος κα.</p>	<p>Ελλείψεις σε θέματα υποδομών , ιδιαίτερα όταν η διαχείριση είναι υπό δημόσιο φορέα. Ανορθολογική χρήση πόρων .</p>
<p>Διαθέτει καλό κλίμα , μεγάλο μήκος ακτογραμμής , πλήθος νησιών με εναλλαγές τοπίου , καθαρές &amp; ασφαλείς θάλασσες. Πλούσια πολιτιστική παράδοση .</p> <p>Δυνατότητα επέκτασης τουριστικής περιόδου .</p>	<p>Γραφειοκρατία , χρονοβόρα η διαδικασία αδειοδότησης νέων επενδύσεων. Καθυστερήση σε εφαρμογή των master plan λιμένων.</p>
<p>Σταθερά υψηλή κατάταξη στα πιο πολυσύχναστα &amp; κερδοφόρα ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας (σχ. πιν.3.5)</p>	<p>Συμμετοχή λιμένων – προορισμών κρουαζιέρας σε μεσογειακούς, ευρωπαϊκούς αρμόδιους φορείς π.χ medcruise ports (σχ. πιν. 2.8)</p>
<p>Συγκέντρωση ενδιαφέροντος εταιρειών -επενδυτών του κλάδου κρουαζιέρας</p>	<p>Απουσία cluster στα νησιωτικά συμπλέγματα, η συνεργασία όλων των δρώντων παραγόντων με συμπληρωματικές εργασίες.</p>
<p>Στρατηγικό πλεονέκτημα θέσης , ιδιαίτερα για τις κρουαζιέρες Ανατολικής Μεσογείου.</p> <p>Οι εταιρείες μειώνουν έξοδα των καυσίμων-λειτουργικά έξοδα των πλοίων τους (κατά 50% στην περίπτωση του Πειραιά home –porting).</p>	<p>Απουσία αντιπροσωπευτικού οργάνου εκπροσώπησης του κλάδου , εντός κι εκτός της χώρας.</p>
<p>Διακρίσεις ελληνικών λιμένων από εμπλεκόμενους φορείς – προβολή της χώρας.</p> <p>(Πειραιάς , Ηράκλειο)</p>	<p>Ανησυχητική είναι κι η επίσημη υποβάθμιση της χώρας μας στον τομέα των υποδομών (Παγκόσμιο Οικονομικό Forum,σχ. πίνακας 3.7)</p>
<p>Ικανοποιητική η σύνδεση με αερολιμένες της χώρας (ιδιαίτερα με Ελ.Βενιζέλος)</p>	<p>Μη ικανοποιητικές υποδομές σύνδεσης με τρένο μετρό (ιδιαίτερα στην περίπτωση του Πειραιά).</p>

## SWOT ANALYSIS ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΟΥ CRUISING

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<p>Επενδυτικό ενδιαφέρον μεγάλων εταιρειών του κλάδου &amp; σταθερά αυξητική τάση του κλάδου της κρουαζιέρας. Νέοι αναπτυξιακοί – επενδυτικοί νόμοι Άρση cabotage .</p>	<p>Η διεθνής οικονομική κρίση.</p>
<p>Ένταξη των ελληνικών λιμένων σε οργανωμένο δίκτυο τερματικών κρουαζιέρας , ένταξη σε προγράμματα E.E, σύνδεση με δορυφορικούς λογ/σμούς , αξιοποίηση νέας τεχνολογίας .</p>	<p>Αρνητική προβολή της χώρας μας ( χρέος κι επεισόδια στην Αθήνα)</p>
<p>Αξιοποίηση κοινοτικών προγραμμάτων με «πράσινα » κριτήρια στα πλαίσια χρηματοδότησης αναπτυξιακών έργων λιμένων.</p>	<p>Έντονος ανταγωνισμός στη Μεσόγειο, ιδιαίτερα από αναπτυσσόμενες χώρες (σχ. πιν.3.8) π.χ. Τουρκία : επενδύσεις και σε νέες ξενοδοχειακές μονάδες Κίνητρα και φορο-απαλλαγές και για τις εταιρείες του κλάδου από τους ανταγωνιστές μας</p>
<p>Δυνατότητα σύνδεσης με σύγχρονο ferry-terminal στις περιπτώσεις του Πειραιά , Θεσσαλονίκης κι Ηρακλείου , όπως το παράδειγμα στο Palacrociera Savona.</p>	<p>Απουσία μέχρι πρόσφατα οργανωμένης τουριστικής πολιτικής, κίνητρα για αύξηση ανταγωνισμού: παροχή ολοκληρωμένων ποιοτικών υπηρεσιών σε ανταγωνιστικές τιμές.</p>
<p>Εξασφάλιση μέτρων ασφαλείας (ISPS CODE) , (βασική προϋπόθεση για Αμερικάνους τουρίστες). (Όπως τα οργανωμένα τερματικά :Terminal Napoli , Palacrociera Savona , Venice , Barcelona) .</p>	<p>Αυξανόμενα λιμενικά τέλη , εισφορές &amp; NAT για τις εταιρείες του κλάδου .(σχ. Παρ.II)</p>
<p>Συνεργασία με μεσογειακούς – ευρωπαϊκούς φορείς του κλάδου , δεδομένου ότι για τους υποψήφιους πελάτες λειτουργούν τα παράλια της Μεσογείου ως συμπληρωματικοί προορισμοί</p>	<p>Το σύστημα κράτησης σε προβλήτες δεν είναι εναρμονισμένο με τα αντίστοιχα των άλλων μεσογειακών λιμένων</p>
<p>Συμμετοχή σε ευρώ-μεσογειακό δίκτυο cruising , με κοινή διαφημιστική προβολή στο εξωτερικό , δεδομένου ότι τα ελληνικά λιμάνια λειτουργούν κι ως συμπληρωματικοί προορισμοί.</p>	<p>Ελλιπή μέτρα ασφαλείας , συνωστισμός , ανεπαρκής εξυπηρέτηση επιβατών ,σε αντίθεση με τα ανεπτυγμένα ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας πχ Βαρκελώνη , Νάπολη ,Σαβόνα , Σιβιτακέικα.</p>
<p>Προβλήματα σε Ιαπωνία , Αίγυπτο , Λιβύη , στρέφουν τους επισκέπτες σε πιο ήσυχα &amp; ασφαλή μέρη.</p>	
<p>Παροχή εκπτώσεων στους επισκέπτες κρουαζιέρας σε συνεργασία με τους εμπορικούς ή τοπικούς συλλόγους ,όπως στην περίπτωση του λιμένα Ηρακλείου.</p>	



### 3.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Δεδομένης της γεωφυσικής ιδιαιτερότητας της χώρας μας , που σαφώς υπερτερεί από πλευράς τοποθεσίας: site ή tourist attractiveness , φυσική ομορφιά , αξιοθέατα κι ευνοϊκό κλίμα , ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να συμβάλλει θετικά στην ευρύτερη οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Η συχνότητα επισκεψιμότητας, το σύνολο των δαπανών/συνολικών εσόδων ανά επισκέπτη & πλοίο, πάντα αποτελούν ένα απλό αλλά ενδεικτικό μέτρο της οικονομικής αποδοτικότητας του λιμένα θαλάσσιου τουρισμού. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι οι ελληνικοί προορισμοί βρίσκονται σταθερά στις πρώτες θέσεις κατάταξης , συχνά υψηλότερα κι από τις Κάννες και το Μονακό σε επισκεψιμότητα .

Η συσχέτιση οικονομικών επιδράσεων & κριτήρια επένδυσης σε λιμενικές υποδομές έχει αποδειχθεί θετική για το πλήθος των διάσημων προορισμών θαλάσσιου τουρισμού. Η αγορά της κρουαζιέρας είναι ολιγοπωλιακή , οι παγκόσμιοι «παίκτες » του κλάδου έχουν ήδη υλοποιήσει επενδυτικά έργα σε διάσημα ευρωπαϊκά λιμάνια , συνεπώς υπάρχουν ευκαιρίες για εισροή ξένων επενδυτικών κεφαλαίων στα ελληνικά. Τέτοιες κινήσεις θα ήταν έργα πνοής κι οικονομικής τόνωσης για τους διάσημους βασικούς προορισμούς ,αλλά και για μικρά μέρη με χαμηλότερη τουριστική κίνηση π.χ όπως το Κατάκολο.Σε όσες περιοχές στην χώρα μας έχουν υλοποιηθεί προσπάθειες βελτίωσης στον τομέα -situation- επίπεδο εξέλιξης κι οργάνωσης, η αποδοτικότητα των τερματικών κρουαζιέρας έχει σημαντικά αυξηθεί ακόμα και στα πλαίσια της τρέχουσας οικονομικής κρίσης .

Η Ελλάδα αναφορικά με την κατάταξη της στον τομέα ποιότητας των λιμενικών υποδομών έχει υποβαθμιστεί κατά 15 θέσεις, άρα υπάρχει αναγκαιότητα αλλά και περιθώριο αναβάθμισης των υποδομών.Μεγάλα έργα υποδομής έχουν υλοποιηθεί με προγράμματα ΣΔΙΤ την τελευταία δεκαετία σε ανταγωνίστριες χώρες , ενώ στη χώρα μας δεδομένης και της οικονομικής κρίση, η διαδικασία των σχετικών εγκρίσεων – αδειοδοτήσεων παραμένει αναχρονιστική, δαιδαλώδης και χρονοβόρα. Αξιοσημείωτο είναι ότι αναβάθμιση στην ποιότητα υποδομών κι υπηρεσιών κρουαζιέρας σημείωσαν οι αναπτυσσόμενες χώρες του κλάδου όπως Μάλτα, Κύπρος διεκδικώντας να κερδίσουν μεγαλύτερο μερίδια αγοράς από την Ελλάδα.

Η Μεσόγειος προσελκύει αυτή τη στιγμή το 58% των ευρωπαϊών τουριστών κρουαζιέρας, κυρίως από τις πιο ώριμες αγορές που είναι εξοικειωμένες με το προϊόν αυτό, όπως είναι η Αγγλία, η Γερμανία, η Γαλλία, η Ισπανία και η Ιταλία. Το ποσοστό αυτό αναμένεται να αυξηθεί, και για το λόγο αυτό είναι επιτακτική ανάγκη το τουριστικό προϊόν να εμπλουτίζεται με την προσθήκη νέων προορισμών, πράγμα που αναδεικνύει την μελλοντική σημασία της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, που διαθέτουν προορισμούς που δεν έχουν ακόμα κορεσθεί όπως π.χ. η Δυτική Μεσόγειος. Σε αυτές τις περιοχές & τις αναδυόμενες αγορές, η χώρα μας μπορεί να διεκδικήσει μεγάλο μερίδιο του θαλάσσιου τουρισμού, αξιοποιώντας τα πλεονεκτήματα της στρατηγικής γεωγραφικής της θέσης, αλλά και της δυνατότητας επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου του θαλάσσιου τουρισμού.

Τα «διάσημα» πλέον λιμάνια της χώρας μας (Πειραιάς, Μύκονος, Ρόδος, Κατάκολο, Ηράκλειο, Σαντορίνη) κατατάσσονται στην ομάδα των 15 πιο δημοφιλών σύμφωνα με τα ανωτέρω κριτήρια, ενώ οι πρώτες θέσεις καταλαμβάνονται από τους ανταγωνιστές μας στη Μεσόγειο, που παρουσιάζουν υψηλότερα επίπεδα ανάπτυξης σε i) infrastructure & port facilities, ii) ευνοϊκότερο νομοθετικό και φορολογικό πλαίσιο προσελκύοντας το ενδιαφέρον των επενδυτικών εταιρειών του κλάδου.

Παρατηρείται όμως, η απουσία ισχυρών cluster θαλάσσιου τουρισμού, όπου η συνεργασία όλων των δρώντων παραγόντων με συμπληρωματικές εργασίες (εφοδιασμός με τρόφιμα, ανταλλακτικά από τοπική αγορά, επισκευαστές, λοιπές θαλάσσιες δραστηριότητες αναψυχής, ταξί – πούλμαν & λοιπά μέσα μεταφοράς, εστιατόρια, καφετέριες κι άλλοι χώροι αναψυχής) θα μπορούσαν να προβάλουν ως σύνολο την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών και να αναβαθμίσουν συνολικά την αξία του προϊόντος που παρέχει ο ελληνικός λιμένας αναψυχής, ώστε η Ελλάδα να καθιερωθεί ως καταξιωμένος και διάσημος τουριστικός προορισμός στα πλαίσια του έντονου ανταγωνισμού στη Μεσόγειο. Χαρακτηριστική είναι η απουσία εκπροσώπησης της χώρας μας στο European Network of Maritime Clusters (ENMC).

Γενικότερα, η συμμετοχή κι εκπροσώπηση σε ευρωπαϊκούς και μεσογειακούς φορείς κι οργανισμούς του κλάδου, είναι ελλιπής, σε αντίθεση με τους ανταγωνιστές μας. Επιβάλλεται η τεκμηριωμένη κι υπεύθυνη παρουσία της χώρας μας σε συνεργασίες, μελέτες, οργανισμούς αναφορικά με τη ναυτιλία, το θαλάσσιο τουρισμό

και την τήρηση κανόνων ασφαλείας , αλλά και προστασίας του θαλάσσιου & παράκτιου περιβάλλοντος , ιδιαίτερα της Μεσογείου.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.

### Η ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ YACHTING

#### 4.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ & ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ.

Κύριο προϊόν της θαλάσσιας ιδιωτικής περιήγησης είναι η παροχή υπηρεσιών αναψυχής, ακριβώς τη στιγμή που δημιουργείται, δίχως να υπάρχει χρόνος για βελτιώσεις κι επιδιόρθωση των «λαθών». Η ζήτηση εκδηλώνεται από ιδιώτες, λάτρεις της θάλασσας, μεσαίας κι υψηλής εισοδηματικής τάξης. Είναι αγορά εντάσεως παγίου, με υψηλές επενδύσεις κεφαλαίων, υψηλά εμπόδια εισόδου στον κλάδο (οικονομικά – θεσμικά) και με αξιόλογη συνεισφορά σε συναλλαγματικά έσοδα: 95% των ναυλώσεων πραγματοποιείται από αλλοδαπούς τουρίστες. Βασική επιθυμία των υποψήφιων πελατών είναι η απόλαυση του τρίπτυχου : ήλιος –θάλασσα – ξεκούραση, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Η επίδραση του yachting είναι πολλαπλή : χρηματοοικονομική, δημοσιονομική και οικονομική. Η χρηματοοικονομική συνεισφορά γίνεται μέσω συνολικών εσόδων τουριστικού λιμένα κι από την πλευρά τόνωσης της τοπικής αγοράς. Δημοσιονομική επίδραση αποτελούν οι συνολικές δαπάνες από τοπικούς και μη χρήστες του λιμανιού καθώς κι από την είσπραξη των αναλογούντων φόρων από τους χρήστες του λιμανιού και των συναφών επαγγελματιών. Τέλος οικονομική επίδραση αποτελεί ο συνδυασμός των συνολικών δαπανών, η δημιουργία νέου εισοδήματος, η τόνωση της απασχόλησης και η εισφορά συναλλάγματος.

Καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη του κλάδου παίζουν οι υποδομές κι η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών των τουριστικών λιμένων. Οι μαρίνες συνήθως αποκαλούνται και λιμένες αναψυχής, με ειδικές κατασκευές για να εξυπηρετούν 500-2000 σκάφη αναψυχής σε ημερήσια βάση. Οι οργανωμένες διαθέτουν θέσεις πρόσδεσης, υπηρεσίες ασφάλειας και φύλαξης, χώρους επισκευών, ταχυδρομεία, χώρους πάρκινγκ κι αναψυχής, εμπορικό πολυκατάστημα, τελωνείο, σταθμό ανεφοδιασμού, σταθμό συλλογής αποβλήτων & βιολογικού καθαρισμού, λιμενική αρχή & γραφεία διοίκησης. Σε παγκόσμιο επίπεδο το γιώτινγκ χαρακτηρίζεται από δυσκολία στην καταγραφή στατιστικών δεδομένων για την εκτίμηση των ακριβών μεγεθών και τελικά εκτιμάται συχνά με ποσοστιαία ως προς τη συνολική τουριστική δραστηριότητα ανά περιοχή.

Κατά τη γνώμη ειδικών του κλάδου, η επένδυση σε μια βιώσιμη βιομηχανία yachting μπορεί να έχει θετική επίδραση στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας, καθότι

συμβάλλει στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας σε πολλούς κλάδους της οικονομίας, τόσο άμεσα στη βιομηχανία του yachting : σε ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες , σε προμήθειες εξοπλισμού ή ανταλλακτικών και στην παροχή υπηρεσιών, όσο και έμμεσα στην ευρύτερη οικονομία , όπως π.χ. στο εμπόριο, στην εκπαίδευση, στην εστίαση και στις μεταφορές.

Η οικονομική ανάπτυξη του κλάδου αλλά και τα οφέλη της Ελλάδας από το yachting αναμένεται να ενισχυθούν περαιτέρω στο μέλλον, από παράγοντες που συνδέονται με την αναβάθμιση της εικόνας της Ελλάδας στο εξωτερικό. Στη βελτίωση της εικόνας της χώρας διεθνώς, συνέβαλαν καθοριστικά τόσο οι επιτυχημένοι σε κάθε επίπεδο Ολυμπιακοί Αγώνες της Αθήνας το 2004, όσο και η μετέπειτα ενδυνάμωση της νέας ελληνικής πραγματικότητας από το Υπουργείο Τουρισμού, μέσω έντονης διαφημιστικής προβολής στα ξένα μέσα μαζικής ενημέρωσης με το σλόγκαν: “Wonderful Greece”. Με την χρήση τέτοιων μέσων, αναδεικνύεται αποτελεσματικότερα το νέο πρόσωπο της Ελλάδας, καθώς και οι προοπτικές ή οι ευκαιρίες που προσφέρονται στον ξένο τουρίστα, αλλά και στον επιχειρηματία.

Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.), εκείνοι που επιλέγουν τις υπηρεσίες yachting στην Ελλάδα είναι κυρίως αλλοδαποί τουρίστες υψηλού εισοδήματος. Συγκεκριμένα, ενώ ο μέσος τουρίστας στην Ελλάδα ξοδεύει περίπου 75 δολάρια ανά ημέρα παραμονής, οι τουρίστες που έρχονται στην Ελλάδα με σκοπό να κάνουν θαλάσσιο τουρισμό δαπανούν, ανά ημέρα παραμονής, περίπου 120 δολάρια κατ’ άτομο.

Στην Καταλονία, για παράδειγμα, κάθε νέα θέση εργασίας σε μια μαρίνα δημιουργεί αντίστοιχα εννιά θέσεις εργασίας στην αντίστοιχη τοπική οικονομία. Στη Βαρκελώνη ειδικότερα, για κάθε 100 νέες θέσεις σκαφών σε μαρίνες δημιουργούνται 4,4 νέες θέσεις εργασίας στη μαρίνα και 100 θέσεις εργασίας σε υποστηρικτικούς για το yachting κλάδους της τοπικής οικονομίας». «Σύμφωνα με μια μελέτη<sup>57</sup> της Ισπανικής Ένωσης Τουριστικών Λιμένων που έγινε το 2010, κάθε τουρίστας που ξοδεύει €100 σε μία μαρίνα, ξοδεύει υπεπιπλέον €450 στην τοπική οικονομία» . Ιδιαίτερα πρέπει να

---

<sup>57</sup> Ανάκτηση από

<http://www.yachtttime.gr/sites/yachtttime/files/Yachting%20stimulates%20economic%20development%20050411%20GR.pdf> , πρόσβαση 10.5.2011

τονιστεί ότι ένας απλός τουρίστας ξοδεύει €59,50 ανά ημέρα στις Βαlearίδες νήσους ενώ ένας yachting τουρίστας ξοδεύει αντίστοιχα €111,50 ανά ημέρα».

Συνολικά, το οικονομικό όφελος για την Καταλονία από δραστηριότητες yachting ανέρχεται σε περίπου €480 εκατ. ετησίως, εκ των οποίων €196,8 εκατ. ξοδεύονται για ναυτικές υπηρεσίες, €99,6 εκατ. για αγορά ναυτλιακού και ναυτικού εξοπλισμού, €87 εκατ. σε μαρίνες και €37,1 εκατ. για υπηρεσίες και προϊόντα εστίασης. Επίσης, εκτιμάται ότι κάθε €1 άμεσων ξένων επενδύσεων σε μαρίνα, δημιουργεί €1,5 άμεσης οικονομικής δραστηριότητας στη μαρίνα και €6,84 έμμεση οικονομική δραστηριότητα στην τοπική οικονομία.

Ηγέτιδα χώρα στην κατασκευή <sup>58</sup> super yachts, εμφανίζεται η Ιταλία με μερίδιο 46,6% και στη δεύτερη θέση ακολουθούν οι ΗΠΑ. Στην Ιταλία βρίσκεται σε εξέλιξη γιγαντιαίο κρατικό σχέδιο κατασκευής 60 νέων μαρίνων, συνολικής χωρητικότητας 50.000 θέσεων, ενώ αρκετές μαρίνες υπό κατασκευή βρίσκονται στο Μονακό, την Ισπανία και τη Γαλλία, με χρονικό ορίζοντα μετά το έτος 2010.

Ειδικότερα, η Ιταλία κι η Ισπανία, έχουν επικεντρωθεί στην κατασκευή μαρίνων που διαθέτουν εγκαταστάσεις για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων, ενώ το 75% περίπου των μαρίνων της Μεσογείου καλύπτουν οι εγκαταστάσεις της Ιταλίας, Ισπανίας και της Γαλλίας. Ειδικά σε ότι αφορά την Ιταλία, στη Λυγουρία και στην Τοσκάνη συγκεντρώνεται το 1/3 των συνολικών θέσεων ελλιμενισμού της χώρας. Αναλυτικότερα οι μαρίνες και τα αγκυροβόλια στην Ευρώπη απεικονίζονται στον Πίνακα 4.1.

---

<sup>58</sup> Πηγή: ICAP/ κλαδική μελέτη θαλάσσιος τουρισμός, εκτιμήσεις αγοράς (2009), ανάκτηση από <http://www.icaplim180509>

Πίνακας 4.1 Μαρίνες & αγκυροβόλια στην Ευρώπη

ΧΩΡΑ	ΑΡΙΘΜΟ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	ΜΑΡΙΝΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ ΣΕ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ ΑΝΑ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ
ΒΡΕΤΑΝΙΑ	463.019	500	225.000	2
ΓΑΛΛΙΑ	752.935	376	224.000	3
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	441.530	2.647	-	-
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	25.067	34	3.900	6
ΙΤΑΛΙΑ	400.000	105	128.042	3
ΚΡΟΑΤΙΑ	105.000	123	13.878	8
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	692.000	300	-	-
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	280.000	1.200	18.800	16
ΠΟΛΩΝΙΑ	51.170	290	-	-
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	55.000	28	7.845	7
ΣΟΥΗΔΙΑ	753.000	1.000	200.000	4
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	731.0000	1.750	80.500	9

Πηγή ICOMIA.



Στους κάτωθι πίνακες , εμφανίζεται αύξουσα ταξινόμηση τουριστικών λιμένων Ε.Ε, βάσει των ανωτέρω στοιχείων , πηγή ICOMIA.

Πίνακας 4.2 Θέσεις ελλιμενισμού σε ΕΕ αγκυροβόλια τουριστικά καταφύγια

ΧΩΡΕΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	-
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	-
ΠΟΛΩΝΙΑ	-
ΒΡΕΤΑΝΙΑ	225.000
ΓΑΛΛΙΑ	224.000
ΣΟΥΗΔΙΑ	200.000
ΙΤΑΛΙΑ	128.042
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	80.500
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	18.800
ΚΡΟΑΤΙΑ	13.878
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	7.845
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	3.900

Πηγή: Icomia - Επεξεργασία δεδομένων

Πίνακας 4.3 Μαρίνες τουριστικά καταφύγια σε Ε.Ε

ΧΩΡΕΣ	ΜΑΡΙΝΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	2647
ΦΙΛΑΝΔΙΑ	1750
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	1200
ΣΟΥΗΔΙΑ	1000
ΒΡΕΤΑΝΙΑ	500
ΓΑΛΛΙΑ	376
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	300
ΠΟΛΩΝΙΑ	290
ΚΡΟΑΤΙΑ	123
ΙΤΑΛΙΑ	105
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	34
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	28

Πηγή: Icomia- Επεξεργασία δεδομένων

## 4.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ – ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Η ανάπτυξη του yachting στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου εμφανίστηκε το 1960. Η ζώνη ανάπτυξης εντοπίζεται στις βόρειες ακτές από το Γιβραλτάρ μέχρι το Αιγαίο. Επίκεντρο αποτελούν τα παράλια της Ισπανίας, Γαλλίας και Ιταλίας. Οι χώρες αυτές διαμορφώνουν σε μεγάλο βαθμό την αγορά, τόσο από την πλευρά της ζήτησης, όσο και από την πλευρά της προσφοράς, ακολουθούμενες από την Ελλάδα, Τουρκία, Κροατία (παράλια Αδριατικής, Ιονίου και Αιγαίου). Ανερχόμενες αγορές θεωρούνται η Κύπρος, η Μάλτα τα παράλια Β. Αφρικής & Μ. Ανατολής. Οι θέσεις ελλιμενισμού έχουν υπολογιστεί περίπου ως εξής:

Πίνακας 4.4 Θέσεις ελλιμενισμού σε Μεσόγειο

Γαλλικά παράλια στη Μεσόγειο (κι αντίστοιχες σε Ατλαντικό)	40.000 Ανω 20.000
Ιταλικά παράλια	50.000
Ισπανικά παράλια	50.000
Τούρκικα παράλια (με τα παράλια Β.Κύπρου) (36 τουριστικοί λιμένες)	13.600, Έχουν σχεδόν ανέλθει στις 25.000
Κροατία	13.200 & 4.500 διαχείμασης σκαφών

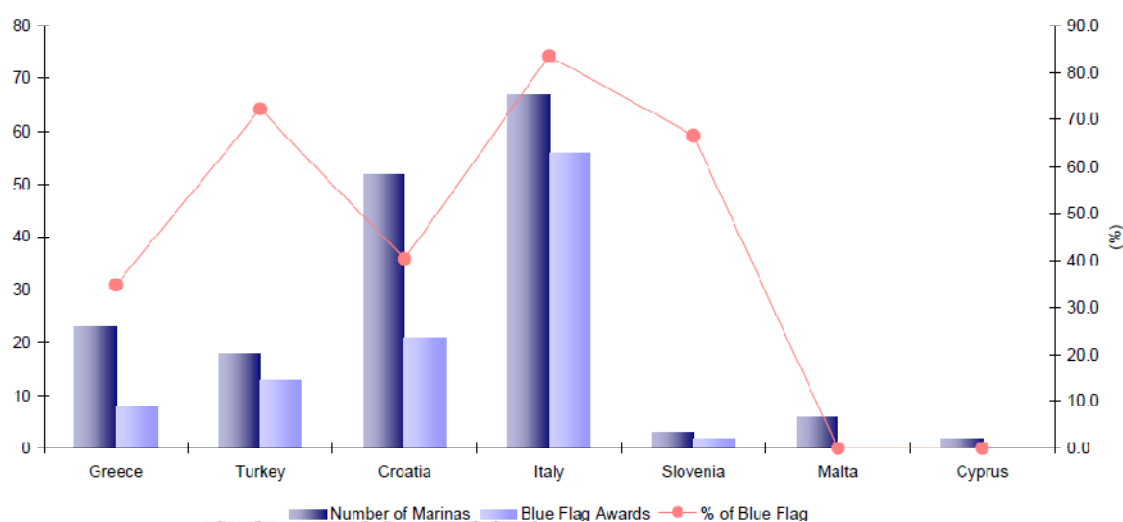
Διακομιχάλης Ν. Μιχαήλ (2009) “Ο θαλάσσιος τουρισμός και οικονομικές επιδράσεις”, Εκδόσεις Σταμούλη

Η ζήτηση<sup>59</sup> των θέσεων ελλιμενισμού είναι πολλαπλάσια της προσφοράς. Συχνά βέβαια από την εξέταση της βιβλιογραφίας, προκύπτουν αντιφατικά στοιχεία ως προς τα μεγέθη που αποτυπώνουν τη ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού ή τον αριθμό τουριστικών λιμανιών. Ο κορεσμός θέσεων ελλιμενισμού πρωτοεμφανίστηκε στη δεκαετία του 1980 στα βορειοδυτικά παράλια της Μεσογείου, παράλληλα με τη σταδιακή αύξηση του κόστους ελλιμενισμού και ταυτόχρονα τη σημαντική αύξηση σε κατασκευές σύγχρονων μαρίνων.

<sup>59</sup> Διακομιχάλης Μιχαήλ. (2009) “Ο θαλάσσιος τουρισμός και οικονομικές επιδράσεις”, εκδόσεις Σταμούλη, σελ.185

Οι μαρίνες της Νοτιοδυτικής Μεσογείου (Ιταλία, Γαλλία, Ισπανία ) απορροφούν το 80% της συνολικής <sup>60</sup>ζήτησης σε Μεσόγειο , η νοτιοανατολική (Τουρκία , Κροατία) το 14% ενώ το υπόλοιπο 6% καλύπτεται από Αλγερία , Μαρόκο , Κύπρο & Αίγυπτο . Στη συνέχεια θα παρατεθούν διάφορα συγκριτικά στοιχεία μαρίνων στις ανταγωνίστριες χώρες : Ελλάδα, Τουρκία, Κροατία, Ιταλία, Σλοβενία, Μάλτα και Κύπρο . Οι μαρίνες στα παράλια της πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας και της Β. Αφρικής δεν θα ληφθούν υπόψιν. Στο ακόλουθο διάγραμμα απεικονίζονται ο αριθμός των μαρίνων και των Γαλάζιων σημαίων που διαθέτει κάθε χώρα. Ηγέτιδα στον χώρο είναι η Ιταλία με τις διάσημες κι οργανωμένες μαρίνες, ακολουθεί η Κροατία ταχύτατα αναπτυσσόμενη κι ακολουθούν Ελλάδα, Τουρκία με μεγαλύτερο αριθμό βραβεύσεων Γαλάζιας Σημαίας .

Διάγραμμα 4.1. Αριθμός μαρίνων και βραβεύσεων Γαλάζιας Σημαίας ανά χώρα (2009)



Πηγή : HVS (2009) Μελέτη “The Greek Marina Industry”

Παρόλο που το τουριστικό προϊόν του Αιγαίου, συγκροτείται στο μεγαλύτερο ποσοστό από τους θαλάσσιους πλόες στα Ελληνικά νησιά, η Ελλάδα υπολείπεται σε θέσεις ελλιμενισμού της Τουρκίας καθώς και σε επίπεδο υπηρεσιών για τους καταναλωτές του yachting. Αποτέλεσμα, πολλοί από αυτούς που επιλέγουν τα ελληνικά νησιά, να προσεγγίζουν τελικά τα κοντινά παράλια των μικρασιατικών ακτών, λόγω του χαμηλότερου κόστους στον ελλιμενισμό, τη συντήρηση και τη

<sup>60</sup> Διακομιχάλης Μ., (2007), “ Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and Prospects”, Έρευνα σε « Transportation Economics » 21, p. 419-455

διαχείριση τουριστικών σκαφών, το ευνοϊκότερο επιχειρηματικό πλαίσιο. Μάλιστα, Έλληνες επιχειρηματίες, προκειμένου να εξυπηρετήσουν τους πελάτες τους και τα σκάφη τους έχουν αποκτήσει βάσεις ναυλώσεων σε μαρίνες της Τουρκίας. Αναφορικά με την ποιότητα παροχής υπηρεσιών στις μαρίνες διαπιστώθηκε το εξής : Οι υψηλού επιπέδου ελληνικές μαρίνες είναι ακριβότερες κατά 30% από αυτές της Τουρκίας & Πρώην Γιουγκοσλαβίας , ενώ οι χαμηλών προδιαγραφών , κοστίζουν φθηνότερα από τις αντίστοιχες τουρκικές.

Στην Τουρκία ο θαλάσσιος<sup>61</sup> τουρισμός προβλέπεται να ενισχυθεί περαιτέρω. Διαθέτει σήμερα σχεδόν 30 μαρίνες, στις εξής περιοχές: Αττάλεια, Αϊδίνιο, Παλαιόκαστρο, Κωνσταντινούπολη, Σμύρνη και Μούγλα. Στο μέλλον προβλέπεται να συσταθεί ενιαία αρχή για τον θαλάσσιο τουρισμό, η οποία θα είναι αρμόδια και για τη βελτίωση των σχετικών υποδομών, ενώ η σχετική νομοθεσία αναμένεται ότι θα τροποποιηθεί και θα προβλέπει μεταξύ άλλων : ότι τα ιστιοφόρα θα επιβαρύνονται με μικρότερους φόρους σε σχέση με τα μηχανοκίνητα yachts, προδιαγραφές για την προστασία του περιβάλλοντος και τη δημιουργία κέντρων εκπαίδευσης στον τομέα.

Πρόσφατα κατασκευάστηκε υπερσύγχρονη μαρίνα στο Τσεσμέ, χωρητικότητας 400 σκαφών. Επίσης, το λιμάνι της Σμύρνης, προβλέπεται να χωριστεί σε δύο μέρη, ένα για εμπορευματικές μεταφορές κι ένα για επιβάτες, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που προκύπτουν εξαιτίας της μεγάλης προσέλευσης κρουαζιερόπλοιων. Οι επενδύσεις προορίζονται για εννέα μαρίνες σε δέκα (10) τουριστικές περιοχές, ενώ έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το πρότυπο: GoldAnchor<sup>62</sup> Award Scheme .Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ο κύριος στόχος .

Οι περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού βρίσκονται συγκεντρωμένες στην περιοχή της Κωνσταντινούπολης, της Μαρμαρίδας , της Σμύρνης & της Αττάλειας .Σημαντική η παρουσία της τούρκικης εταιρείας Setur η οποία διαχειρίζεται οκτώ συνολικά μαρίνες . Συνεχείς είναι οι επενδύσεις , περίπου έξι νέες μαρίνες δυναμικότητας 1.900 θέσεων .

---

<sup>61</sup> Έκθεση για τουρισμό Τουρκίας / Υπουργείο εξωτερικών / Διεθνείς Οικονομικές Συνθήκες/ Εξελίξεις και προοπτικές του τουρκικού τουριστικού τομέα / ανάκτηση από <http://www.agora.mfa.gr/frontoffice/portal.asp?cpage=NODE&cnode=57&cid=225>

<sup>62</sup> Περιοδικό : Θαλάσσια & Τουρισμός , Τεύχος 26 Ιαν. Φεβρ. Μάρτιος 2011, «*To yachting κι οι μαρίνες για την οικονομική ανάπτυξη*».

Ειδικά στην Καρπασία –Β. Κύπρος- είναι υπό κατασκευή η υπερπολυτελής μαρίνα 300 θέσεων Karpoz Gate Marina.

Σύμφωνα με πρόσφατες <sup>63</sup> έρευνες, η δυναμική της Τουρκίας, αναφορικά με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, είναι τέτοια ώστε αναμένεται, στο απώτερο μέλλον, να ξεπεράσει ακόμα και την Ισπανία, η οποία μέχρι πρότινος διατηρούσε τον πρωταγωνιστικό ρόλο στον κλάδο, στην περιοχή της Μεσογείου.

Παρόλα αυτά, ο ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός έχει καταφέρει να αποσπάσει μερίδια της τάξεως του 19,4% και του 17,1% της συνολικής αγοράς της Μεγάλης Βρετανίας κατά το 2003 και 2004 αντίστοιχα, την ίδια στιγμή που ο τουρκικός θαλάσσιος τουρισμός διεκδικεί το 6% της Βρετανικής τουριστικής αγοράς, ενώ κατά τη διάρκεια του 2005 αναμένεται να αποσπάσει μερίδιο της τάξεως του 10%.

Την ίδια στιγμή η Κροατία, που έχει μόλις το 1/10 των ελληνικών ακτογραμμών, διαθέτει 108 σύγχρονες μαρίνες, ενώ και η ανταγωνίστρια Τουρκία προσφέρει καλύτερο δίκτυο μαρίνων από την Ελλάδα, στις οποίες προστίθενται κάθε χρόνο νέες ακόμα καλύτερες. Στην Κροατία λειτουργούν 7.500 θέσεις ελλιμενισμού ενώ την τελευταία δεκαετία δημιουργήθηκαν 102 μαρίνες κατά μήκος των Δαλματικών Ακτών. Οι περισσότερες υποδομές βρίσκονται στις βόρειες Δαλματικές ακτές, ενώ σχεδιάζεται η κατασκευή μαρίνας για megayachts στην περιοχή του Sibenik. Την τελευταία πενταετία, ο ανταγωνισμός είναι έντονος, ιδιαίτερα προσελκύοντας κυρίως ιταλικά σκάφη.

Στη Μάλτα, λειτουργούν έξι μαρίνες, οι τρεις ιδιωτικές, ενώ στόχος της χώρας είναι η κατασκευή 3.360 νέων θέσεων. Στο Μαυροβούνιο, αποφασίσθηκε η κατασκευή τεσσάρων μαρίνων, ενώ η επένδυση της κατασκευής μαρίνας στην περιοχή Tivat με επανασχεδιασμό της παλαιάς πόλης. Μέσα στο 2009, τέθηκε σε λειτουργία η μαρίνα Montenegro δυναμικότητας 650 θέσεων, για σκάφη έως 180 μέτρα, με κόστος κατασκευής 110εκατ. και περιλαμβάνει μεταξύ άλλων χωριό, ξενοδοχεία & επισκευαστική μονάδα.

Στην Κύπρο, το λιμάνι της Λεμεσού, αποτελεί το τέταρτο μεγαλύτερο τουριστικό λιμάνι στην Ευρώπη. Το πλεονέκτημα της Κύπρου, έγκειται στη γεωγραφική της θέση και οι επισκέπτες να συνδυάζουν κι επισκέψεις σε κοντινούς προορισμούς (Μ.

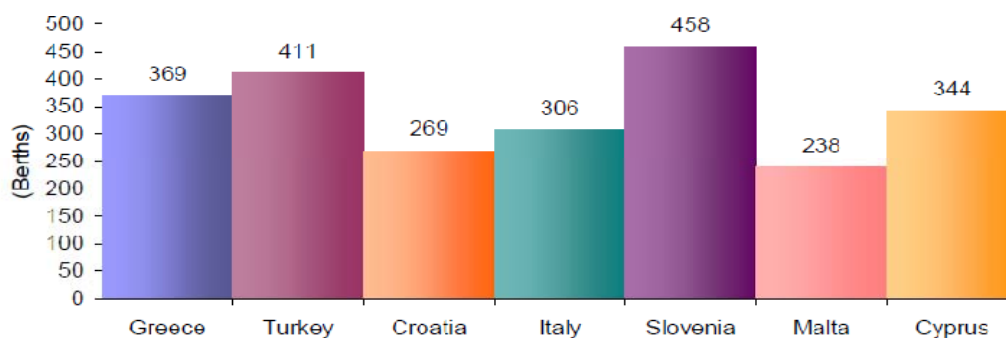
---

<sup>63</sup> Άρθρο: Η Ανερχόμενη Αγορά του Yachting στην Ελλάδα, ανάκτηση από google [http://www.madrev.com/site/index.php?option=com\\_content&task=view&id=667&Itemid=41,pr;osbash, πρόσβαση 21/2/2011](http://www.madrev.com/site/index.php?option=com_content&task=view&id=667&Itemid=41,pr;osbash, πρόσβαση 21/2/2011)

Ανατολή - Ισραήλ). Στη Λάρνακα η μαρίνα διαθέτει 450 θέσεις ελλιμενισμού , 259 θέσεις στη μαρίνα Αγίου Ραφαήλ της Λεμεσού , ενώ λειτουργούν κι αρκετά αλιευτικά καταφύγια. Γίνονται σημαντικές επενδύσεις με σκοπό την επιμήκυνση της τουριστικής σεζόν και την προσέλκυση τουρισμού υψηλού εισοδηματικού επιπέδου. Το μεγαλύτερο έργο αφορά την κατασκευή μαρίνας στη Λεμεσό :1.000 θέσεις ελλιμενισμού, κατασκευή τεχνητής νήσου αξίας περίπου 230 εκατ. με έτος αποπεράτωσης το 2013.Επόμενο μεγάλο έργο με χρονικό ορίζοντα αποπεράτωσης το 2016, κόστος 1δισ., 1.000 θέσεις στη μαρίνα της Λάρνακας. Άλλες μαρίνες υπό κατασκευή στην Πάφο ,στην Αγία Νάπα και στο Παραλίμνι.

Στην προσπάθεια απεικόνισης του ανταγωνισμού στη Μεσόγειο ,θα παρατεθούν γραφήματα από την μελέτη της εταιρείας HVS , αναφορικά με υπολογισμό του μέσου όρου χωρητικότητας, αριθμού προσδέσεων και του μέγιστου μήκους σκαφών σε θέσεις προσδεσης των μαρίνων και στις ανωτέρω ανταγωνίστριες χώρες . Ο μέσος όρος «χωρητικότητας» μαρίνας δείχνει το «μέγεθος» της μαρίνας (γράφημα 4.2) κι εκτιμάται περίπου σε 200 θέσεις. Η Σλοβενία διαθέτει τις μεγαλύτερες μαρίνες , ακολουθούν η Τουρκία κι η Ελλάδα .

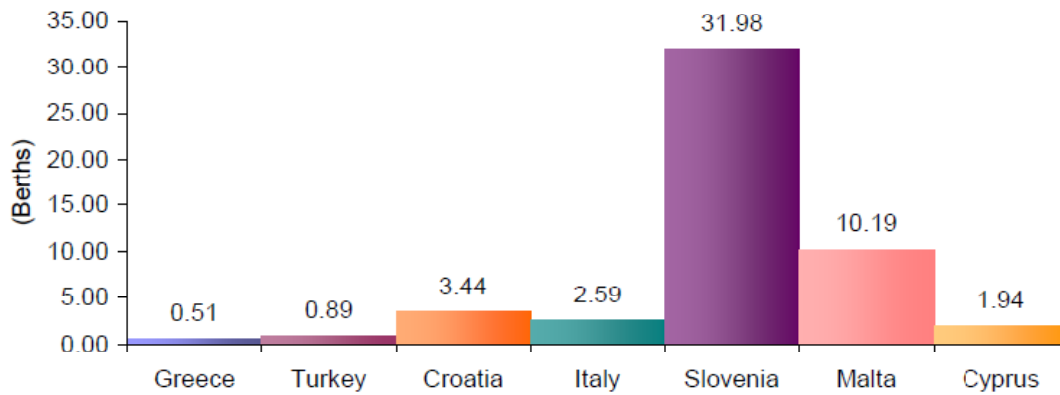
Διάγραμμα 4.2.Μέσος όρος «χωρητικότητας» μαρίνας



Πηγή : HVS (2009) Μελέτη “The Greek Marina Industry”

Ενδιαφέρον παρουσιάζει κι ο δείκτης :θέσεις πρόσδεσης ανά χλμ ακτογραμμής (πλήθος θέσεων /μέγεθος ακτογραμμής ) , ιδιαίτερα στην περίπτωση της Σλοβενίας και της Μάλτας που έχουν πλήρως εκμεταλλευτεί όλο το εύρος της περιορισμένης τους ακτογραμμής (σχετ. Διάγραμμα 4.3 ).Παράδοξο είναι ότι η Ελλάδα με τα χιλιόμετρα ακτογραμμής , έχει τη μικρότερη αναλογία θέσεων /ακτογραμμής.

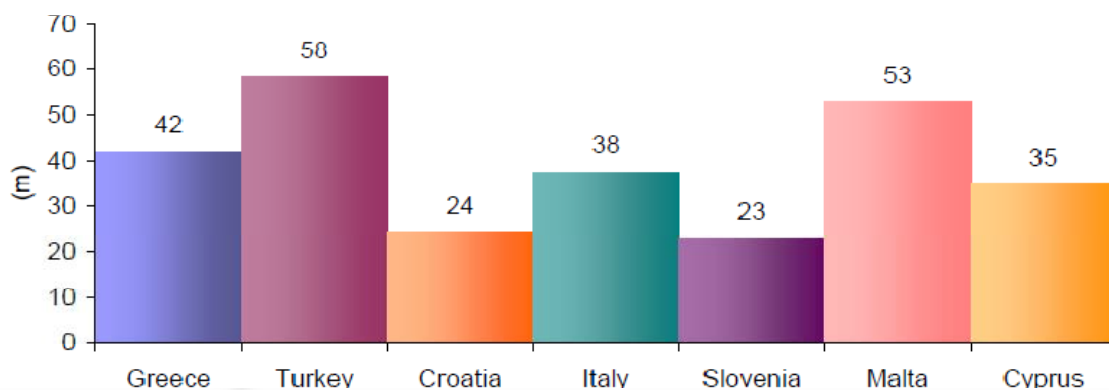
Διάγραμμα 4.3 Θέσεις προσδέσεων ανά χλμ. ακτογραμμής



Πηγή : HVS (2009) Μελέτη “The Greek Marina Industry”

Τέλος, το μέγιστο μήκος σκάφους που μπορεί να εξυπηρετηθεί στη θέση πρόσδεσης, είναι ένας δείκτης των σκαφών που δείχνει το είδος των σκαφών που μπορεί να εξυπηρετήσει η μαρίνα. Συνεπώς σύμφωνα με τα δεδομένα του διαγράμματος 4.4 , η Τουρκία έχει υποδομές να δεχθεί τα μεγάλα υπερπολυτελή yacht και να γίνει πόλος έλξης θαλάσσιου τουρισμού πολυτελείας, με πελάτες από τα υψηλά εισοδηματικά στρώματα. Ακολουθούν η Μάλτα, πού όπως φαίνεται έχει εκμεταλλευτεί πλήρως τα βάθη και τα μήκη της ακτογραμμής της κι η Ελλάδα . (σχετ. διάγραμμα 4.4)

Διάγραμμα 4.4 Μέγιστος Μ.Ο σε μήκη θέσεων πρόσδεσης μαρινών



Πηγή : HVS (2009) Μελέτη “The Greek Marina Industry”



Ενδιαφέρον τέλος παρουσιάζει και το γεγονός πως ακόμα και οι Ρώσοι συνειδητοποιούν την αξία του θαλάσσιου τουρισμού για την οικονομία τους, Σταδιακά τα πράγματα αλλάζουν και τώρα η Ρωσία ανοίγει τα λιμάνια και τα κανάλια της για να την επισκέπτονται διάφορα σκάφη ιστιοπλοϊκά, μηχανοκίνητα αλλά και superyachts. Μέχρι σήμερα ήταν γνωστό σε όλους πως για να επισκεφτεί κάποιος την Ρωσία με σκάφος χρειαζόταν μια σειρά διαδικασιών για να δοθούν οι σχετικές εγκρίσεις από έντεκα ξεχωριστές υπηρεσίες, ώσπου τελικά οι αρμόδιες αρχές να δώσουν την πολυπόθητη σφραγίδα έγκρισης εισόδου στη χώρα. Όμως οι κρατικές αρχές συμφώνησαν ότι η ισχύουσα νομοθεσία επί του θέματος θα πρέπει να αλλάξει, εάν η Ρωσία θέλει να γίνει πιο ελκυστική στο θαλάσσιο τουρισμό. Έτσι το νομοσχέδιο για τις επερχόμενες αλλαγές συζητείται τώρα και επισήμως από την Ρωσική κυβέρνηση και στόχος είναι να δοθεί νέα ώθηση στον τουρισμό τόσο σε παραλιακές πόλεις καθώς και στην ενδοχώρα, η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και η συμβολή γενικότερα στην εμπορική ανάπτυξη αρκετών περιοχών. Η όλη διαδικασία υποβολής, εξέτασης και έγκρισης σχετικής αίτησης θα πρέπει να μην ξεπερνά τη μια βδομάδα. Ο νέος νόμος προβλέπεται ότι θα αφορά σκάφη με ξένη σημαία με μέγιστο αριθμό επιβαινόντων τα 18 άτομα, έτσι στην κατηγορία αυτή θα μπορούν να συμπεριλαμβάνονται και μικρές θαλαμηγοί.

Η χώρα έχει ως στόχο τη βελτίωση των τουριστικών της συναλλαγών, ελπίζοντας πως με την κίνηση αυτή θα προσελκύσει μεγάλο αριθμό σκαφών με ξένη σημαία. Η Ρωσία διαθέτει ένα καλά ανεπτυγμένο δίκτυο καναλιών και ποταμών το οποίο ελάχιστοι μέχρι σήμερα γνωρίζουν και φιλοδοξούν να δημιουργούν εμπειρίες διακοπών ανάλογες με εκείνες που προσφέρουν τα κανάλια της Αγγλίας και Γαλλίας.

#### 4.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

##### 4.3.1. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Ένα ταξίδι στα ήρεμα ελληνικά νερά, με ιδιόκτητο ή ναυλωμένο σκάφος αναψυχής, προσφέρει τη δυνατότητα να πλεύσει ο τουρίστας ανάμεσα σε πανέμορφα συμπλέγματα νησιών, να αγκυροβολήσει σε φυσικούς προστατευμένους όρμους σπάνιας ομορφιάς, να επισκεφθεί απρόσιτες παραλίες και να κολυμπήσει με ασφάλεια σε νερά με μοναδική καθαρότητα και διαύγεια.

Οι αποστάσεις μεταξύ των ακτών είναι μικρές , ενώ εξίσου ευνοϊκές είναι και οι συνθήκες, που σχετίζονται με την ένταση των ανέμων και τις θερμοκρασίες περιβάλλοντος και θάλασσας.

Μέχρι τη δεκαετία του 1960 , ο Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος ήταν ο μοναδικός ναυτικός όμιλος στην χώρα μας , με υποδομή για τη φιλοξενία σκαφών αναψυχής, ο οποίος μάλιστα μέχρι το 1968 είχε αναλάβει την τήρηση στατιστικών στοιχείων και την προβολή του ελληνικού yachting με διεθνείς οργανώσεις κι αγωνιστικές εκδηλώσεις.

Η ελληνική αγορά του επαγγελματικού yachting εμφανίστηκε το 1970 αφού ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού, είχε ξεκινήσει την κατασκευή και λειτουργία σταθμών εξυπηρέτησης σκαφών κι αποβάθρες παρέχοντας στους οπαδούς του γιώτινγκ, τις βασικές υπηρεσίες . Η μαρίνα της Βουλιαγμένης ήταν η πρώτη που λειτούργησε (1963-1965) κι ακολούθησαν οι μαρίνες Ζέας (Πειραιάς) , Αρετσού (Θεσσαλονίκη) , Άλιμος (Αθήνα) και Γουβιά (Κέρκυρα) .

Η ραγδαία ανάπτυξη τουρισμού στη δεκαετία <sup>64</sup> του 1980 κι η μεγάλη αύξηση του αριθμού των ιδιωτικών κι επαγγελματικών σκαφών αναψυχής , οδήγησαν στην αναγκαιότητα δημιουργίας νέου θεσμικού πλαισίου που θα απλοποιούσε τις διαδικασίες .Σκοπός η ενίσχυση της ροής ιδιωτικών κεφαλαίων στην κατασκευή υποδομών θαλάσσιου τουρισμού , υπό την κρατική εποπτεία (παράδειγμα η Μαρίνα του Πόρτο Καρράς στην Χαλκιδική ) , με συμμετοχή του ΕΟΤ , των δήμων (Μαρίνα Γλυφάδας ) και λιμενικών αρχών (μαρίνα Πάτρας).

Η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα στον κόσμο που έθεσε το νομικό πλαίσιο για τη λειτουργία εταιρειών εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής. Συγκεκριμένα το 1976 με το Νόμο 438 , ο οποίος βρίσκεται σε ισχύ μέχρι και σήμερα, όπως τροποποιήθηκε με το Ν.2743/99 . Θεσμικό πλαίσιο για επαγγελματικό γιώτινγκ : i) Ν.2160/93 , ii)Ν.2743/99 με τροποποίηση Ν.2638/98 iii) Ν.3182/03 και τέλος - εντός Απριλίου 2011- η κατάρτιση νέου σχεδίου νόμου για τον θαλάσσιο τουρισμό. Η ελληνική αγορά

---

<sup>64</sup> Εργασία της εταιρείας HVS, *The Greek Marina Industry* , Μάιος 2009 , Παύλος Παπαδημητρίου , Σύμβουλος Υπηρεσιών κι Αναλυτής .

επαγγελματικών σκαφών αναψυχής άρχισε να δημιουργείται τη δεκαετία του '70 με σημαντική συμβολή του ΕΟΤ σε συνεργασία με τα αρμόδια Υπουργεία. Το 1961 απλουστεύθηκαν οι διαδικασίες κίνησης , εισόδου κι εξόδου των σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα και καθιερώθηκε το Δελτίο Κίνησης και τα κίνητρα για αφορολόγητα ναυτιλιακά είδη και καύσιμα.

Βασική διαδικασία στη λειτουργία της αγοράς είναι ναύλωση σκαφών αναψυχής κι η ασφάλιση τους Επαγγελματικές οργανώσεις-φορείς: ΣΙΤΕΣΑΠ (Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Σκαφών Αναψυχής ), ΕΠΕΣΤ (Ενωση Πλοιοκτητών Σκαφών Αναψυχής), ΕΣΜΕΘ (Ελληνικός Σύνδεσμος Μεσιτών & Εμπειρογνομόνων Θαλαμηγών).

Σήμερα , το yachting στην Ελλάδα είναι ευρέως διαδεδομένο στην Ελλάδα ανάμεσα σε Έλληνες και κυρίως ξένους πελάτες κι η ζήτηση παρουσιάζει αυξητική τάση . Μεγάλο ποσοστό των τουριστών που ζητούν υπηρεσίες ενοικίασης yacht είναι Ευρωπαίοι (Γερμανοί , Ιταλοί , Άγγλοι , Δανοί , Γάλλοι ) ,ενώ οι Αμερικάνοι συνήθως προτιμούν τα motor yachts σε σχέση με τα ιστιοπλοϊκά . Οι Έλληνες ενοικιάζουν σκάφη επανδρωμένα ( με skipper ) , αλλά και «γυμνά».

Σύμφωνα με εμπειρικά δεδομένα , το ποσοστό των τουριστών yachting σε σχέση με το συνολικό ποσοστό τουριστών στην χώρα μας εκτιμάται περίπου στο 1,5 με 2 % .Η τουριστική περίοδος διαρκεί την χρονική περίοδο Απρίλιο έως Οκτώβριο , ενώ η αγορά ναύλωσης σκαφών (μικρών και μεγάλων ) , παρουσιάζει σημαντική δυναμική.

Η ζήτηση για μαρίνες καθορίζεται κυρίως από τρεις παράγοντες : το κόστος παρεχόμενων υπηρεσιών και τα τέλη ελλιμενισμού, η ποιότητα & ποσότητα παρεχόμενων υπηρεσιών ανά θέση πρόσδεσης στις άλλες μεσογειακές χώρες κι η ανάπτυξη στην αγορά των σκαφών αναψυχής. Παράλληλα επηρεάζεται και από την εποχικότητα , με ιδιαίτερη κίνηση τη θερινή περίοδο. Το χειμώνα αυξάνεται η ζήτηση για θέσεις διαχείμασης και για εργασίες επισκευής και συντήρησης των σκαφών.

Σύμφωνα με στοιχεία του ΕΟΤ η ζήτηση για υπηρεσίες από τις εταιρείες του κλάδου στην Ελλάδα διαμορφώνεται ως εξής : Ιούνιο με Αύγουστο περίπου το 54% της συνολικής ζήτησης , Απρίλιο – Μάιο & Σεπτέμβριο –Οκτώβριο το 40% .

#### 4.3.2 ΜΑΡΙΝΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

Σύμφωνα με το Υπουργείο Ανάπτυξης , Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων με βάση τα στοιχεία του 2008 (Ιούλιος) , το σύνολο των θέσεων ελλιμενισμού σκαφών όλων των κατηγοριών σε πανελλαδικό επίπεδο (δεν περιλαμβάνονται θέσεις ελλιμενισμού σκαφών σε εμπορικά λιμάνια, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκους ναυταθλητικών ομίλων ) ανέρχεται σε 19.269 θέσεις οι οποίες αντιστοιχούν σε 128 λιμένες. Εξ'αυτών 55 είναι μόνο οι εν λειτουργία τουριστικοί λιμένες (μαρίνες), αγκυροβόλια & καταφύγια, το δε σύνολο των θέσεων ελλιμενισμού ανέρχεται σε 10.015. Οι μαρίνες συγκεντρώνουν το 80,7% του συνόλου των εν λειτουργία θέσεων . Αρκετές από αυτές τις μαρίνες, είναι βραβευμένες από το πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης».

Αν και έχουν ολοκληρωθεί οι χωροθετήσεις για 1.427 θέσεις ελλιμενισμού στο στάδιο της κατασκευής βρίσκονται 9.254 θέσεις σε 73 τουριστικούς λιμένες , αγκυροβόλια ,καταφύγια 7 ξενοδοχειακούς λιμένες ανά την επικράτεια , ενώ στο ΕΣΠΑ έχει ήδη ενταχθεί η κατασκευή 37 καταφυγίων – αγκυροβολίων συνολικού προϋπολογισμού 88 εκατομμυρίων ευρώ. Στη συνέχεια παρατίθεται ένας συγκεντρωτικός πίνακας των επίσημων μαρίνων στην Ελλάδα , μαζί με κάποια βασικά τους χαρακτηριστικά. ( Πίνακας 4.5).

Πίνακας 4.5 Βασικά χαρακτηριστικά ελληνικών μαρίνων

	Όνομα	Περιοχή	Περιφέρεια	Θέσεις προσδέσεων	Θέσεις	Μέγιστο μήκος	Γαλάζια Σημαία	Φορέας Διαχείρισης
					Dry dock			
1	Μαρίνα Αρετσού	Καλαμαριά	Θεσ/κη	242		30		ETA
2	Μαρίνα Πόρτο Σάνη Ξενοδ.	Κασσάνδρα	Χαλκιδικής	215		25	•	Marina Sani A.E
3	Μαρίνα Πόρτο Καρράς Ξενοδ.	Ν.Μαρμαράς Χακιδική	Χαλκιδικής	315	150	55	•	Delos Marinas
4	Μαρίνα Γουβιά	Τζάβρος	Κέρκυρα	1100	520	80	•	K&G Med Marinas Management
5	Μαρίνα Κεοπάτρα	Πρέβεζα	Πρέβεζα	100	400	30		Γιάννης & Ηλίας Τέφας ΑΕ
6	Μαρίνα Βουνάκι	Πάλερος	Αιτωλο-καρνανία	70	20	25		Stahtiaris - Achimastos S.A.
7	Μαρίνα Λεύκας	Λευκάδα	Λευκάδα	620	280	40	✳	K&G Med Marinas Management
8	Μαρίνα Πάτρας	Πάτρα	Αχαΐα	450	30	25		Λιμενική Αρχή Πάτρας
9	Μαρίνα Ξυλοκάστρου	Ξυλοκάστρο	Κόρινθος	220	20	17	•	Κρατική Αρχή
10	Μαρίνα Σάμος	Σάμος	Σάμος	280	170	25		Μαρίνα Δήλος Delos Marinas
11	Μαρίνα <sup>65</sup> Ζέας	Πειραιάς	Αττική	670	520	80	✳	K&G Med Marinas Management
12	Μαρίνα Φλοίσβου	Φάληρο	Αττική	302		70	•	Εταιρεία Λάμδα Φλοίσβος μαρίνα ΑΕ
13	Μαρίνα Φαλήρου	Π. Φάληρο	Αττική	232		130		Μαρίνα Φαλήρου Α.Ε
14	Μαρίνα Αλίμου	Άλιμος	Αττική	964	600	40		ETA
15	Μαρίνα Γλυφάδας	Γλυφάδα	Αττική	780		30		Δημοτική μαρίνα
16	Μαρίνα Βουλιαγμένης	Βουλιαγμένη	Αττική	113	10	40		ETA
17	Olympic Marine	Λαύριο	Αττική	680	700	32		Olympic Marine SA
18	Μαρίνα Μέθανα	Μέθανα	Αττική	70		25		Δημοτική Αρχή Μεθάνων
19	Μαρίνα Κως	Κως	Δωδεκάνησα	250	150	50	•	Δημοτική Αρχή Κω
20	Μαρίνα Μανδράκι	Ρόδος	Δωδεκάνησα	120		30		Δημ.Λιμ.Οργ.Ν.Δωδ/σου
21	Μαρίνα Καλαμάτα	Καλαμάτα	Μεσσηνία	250	150	25		K&G Med Marinas Management
22	Μαρίνα Άγιος Νικόλας	Άγιος Νικόλας	Λασιθί	255	100	50		K&G Med Marinas Management
23	Μαρίνα Λακκί Agmar	Λακκί	Δωδεκάνησα	45	260	40		Agmar Marine SA
24	Μαρίνα Λέρος	Λακκί	Δωδεκάνησα	150	800	15		Evros S.A, Marina island of Leros.
		<b>Σύνολο</b>		8493	4880	42,0416		M.O ΜΗΚΟΥΣ

Πηγή : EOT ,HVS 2009

Σύμφωνα με εμπειρικά δεδομένα κι επίσημα στοιχεία του ΕΟΤ , το 2008 οι συνολικές θέσεις πρόσδεσης ανέρχονται στις 8.493 σε 24 μαρίνες . Μόνο οι οκτώ από τις 24 έχουν λάβει τη βράβευση της Γαλάζιας Σημαίας , γεγονός που σημαίνει ότι υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης υποδομών κι υπηρεσιών στις υπόλοιπες. Παρατηρείται τάση συγκέντρωσης στην περιοχή της Αττικής (συνολικά οκτώ ) δεδομένου ότι η πλειονοψηφία των ιδιοκτητών διαμένουν στην πόλη και ζητούν θέσεις για τα σκάφη τους πλησίον της κατοικίας τους , αλλά και στην Αττική κυρίως εδρεύουν ή έχουν υποκαταστήματα οι εταιρείες του κλάδου . Για τις μαρίνες στην Αττική θα γίνει πιο λεπτομερής αναφορά παρακάτω .

Σήμερα οι περισσότερες μαρίνες είναι δημόσιας ιδιοκτησίας , αλλά ιδιωτικής διαχείρισης βάσει μακροχρόνιων συμβάσεων. Πέραν των επίσημων θέσεων πρόσδεσης, μπορούν να εξυπηρετηθούν στα λιμάνια 3000 επιπλέον σκάφη αναψυχής. Τα περισσότερα λιμάνια, εκτός του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης διαθέτουν χώρους φιλοξενίας σκαφών αναψυχής με αποβάθρες και κυματοθραύστες και λοιπές βασικές ευκολίες , όπου επιτρέπεται η πρόσδεση καταβάλλοντας τα αντίστοιχα λιμενικά τέλη . Τέτοια τουριστικά λιμάνια συναντάμε σε διάφορες περιοχές όπως : Αίγινα, Πόρο, Ύδρα, Σπέτσες , Ζάκυνθο, Ιθάκη, Κεφαλονιά, Λευκάδα, Παξοί, Ίο, Μύκονο, Πάτμο, Σύμη , Σάμο, Λέσβος, Μυτιλήνη, Χίο, Ναύπλιο, Γύθειο , Πύλο κι άλλα μέρη.

Πίνακας 4.6 Μαρίνες σε λειτουργία , Ιανουάριος 2010

	ΟΝΟΜΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
1	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Άγιος Νικόλαος	250	ΔΗΜΟΤΙΚΗ
		Λασιθι, Κρήτη		
2	ΑΛΙΜΟΣ	Άλιμος, Αττική	950	ΕΤΑ
3	ΑΡΕΤΣΟΥ	Καλαμαριά, Θεσσαλονίκη	300	ΕΤΑ
	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (ΑΚΤΙΟΝ)	Άκτιο, Αιτωλοκαρνανία	136	ΝΑΦΡΙΓΟΠΛΑΣΤΙΚΙ S.A.
4	ΚΩΣ	Κώς, Δωδεκάνησα	250	ΔΗΜΟΤΙΚΗ
5	ΦΛΟΙΣΒΟΣ	Αθήνα, Αττική	249	ΛΑΜΔΑ FLISVOS MARINA S.A.
	ΓΛΥΦΑΔΑ	Γλυφάδα, Αττική	780	ΔΗΜΟΤΙΚΗ
6	ΓΟΥΒΙΑ	Κέρκυρα,	850	I.K.G.
7	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	Καλαμάτα, Μεσσηνία	300	PRIVATE –
				ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΙΣ S.A.
8	ΜΑΝΔΡΑΚΙ	Μανδράκι, Δωδεκάνησα	115	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
9	ΜΕΘΑΝΑ	Μέθανα, Αττική	70	ΔΗΜΟΤΙΚΗ
10	ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΜΑΡΙΝΑ	Ελληνικό, Αττική	685	OLYMPIC MARINE S.A.
11	ΠΑΤΡΑ	Πάτρα, Αχαΐα	450	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
12	PORTO KARRAS	Porto Carras, Χαλκιδική	175	PORTO CARRAS SA
13	PORTO SANI	Σάνη, Χαλκιδική	100	SANI S.A.
12	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	Βουλιαγμένη, Αττική	115	ΕΤΑ
13	ΒΟΥΝΑΚΙ	Βουνάκι, Αιτωλοκαρνανία	70	STACHTIARIS - ACHEIMASTOS S.A.
14	ΕΥΛΟΚΑΣΤΡΟ	Άγιος Ιωάννης, Κορινθία	220	ΔΗΜΟΤΙΚΗ
15	ΖΕΑ	Πειραιάς, Αττική	650	K & G. (Όμιλος Κυριακούλη)
			Σύνολο	4519

Πηγή : ΕΟΤ <sup>66</sup>

<sup>66</sup> Ανάκτηση στοιχείων από invest in greece /Αρχική σελίδα | Βασικοί Τομείς | Τουρισμός | Μαρίνες , <http://www.investingreece.gov.gr>

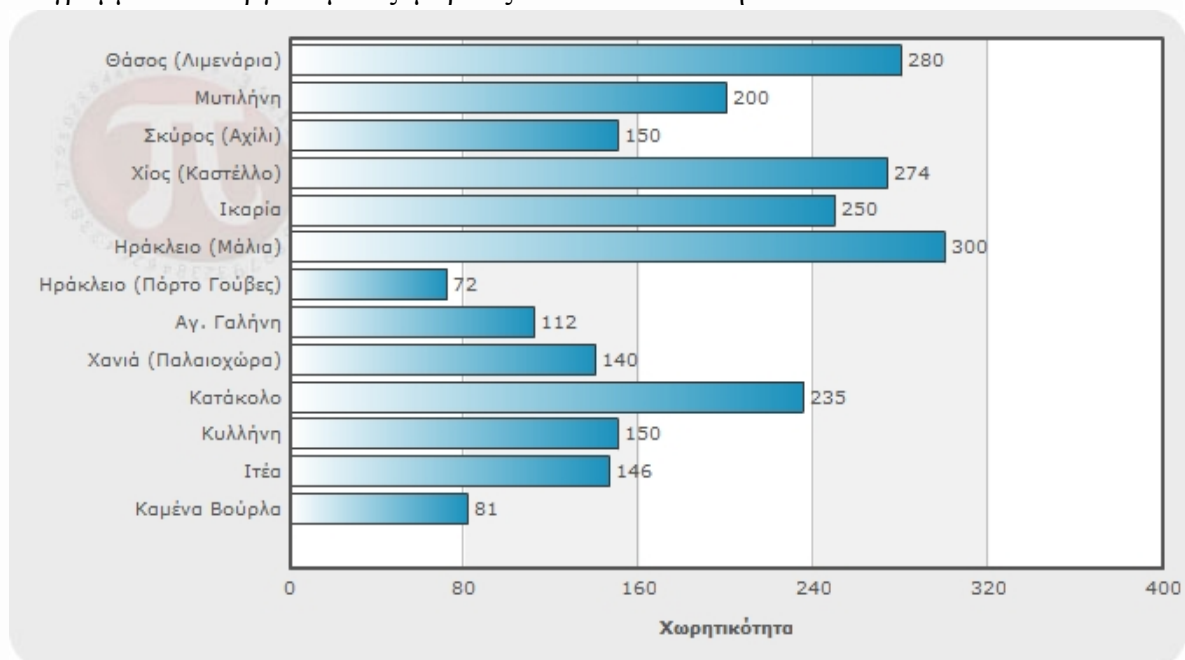


Πίνακας 4.7 Μαρίνες υπό κατασκευή ( Ιανουάριος 2010 )

ΜΑΡΙΝΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΑΧΙΛΙ	ΣΚΥΡΟΣ	150
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	ΡΕΘΥΜΝΟ	112
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	190
ΧΙΟΣ	ΚΑΣΤΕΛΛΟ	274
ΙΚΑΡΙΑ	ΙΚΑΡΙΑ	250
ΙΤΕΑ	ΦΩΚΙΔΑ	146
ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΑ	81
ΚΑΤΑΚΟΛΟ	ΗΛΕΙΑ	235
ΚΥΛΛΗΝΗ	ΗΛΕΙΑ	150
ΛΕΥΚΑΔΑ	ΛΕΥΚΑΔΑ	482
ΜΑΛΙΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	300
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΛΕΣΒΟΣ	200
ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ	ΧΑΝΙΑ	140
ΠΙΔΑΛΙ	ΣΥΡΟΣ	254
ΠΟΡΤΟ ΓΟΥΒΕΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	72
ΠΡΕΒΕΖΑ	ΠΡΕΒΕΖΑ	261
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ	(ΣΑΜΟΣ)	
ΡΟΔΟΣ	ΣΦΑΓΕΙΑ	500
ΘΑΣΟΣ	ΛΙΜΕΝΑΡΙΑ	280
ΤΟΥΡΛΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	150

Πηγή: ΕΟΤ

Διάγραμμα 4.5 Οργανωμένες μαρίνες<sup>67</sup> υπό κατασκευή



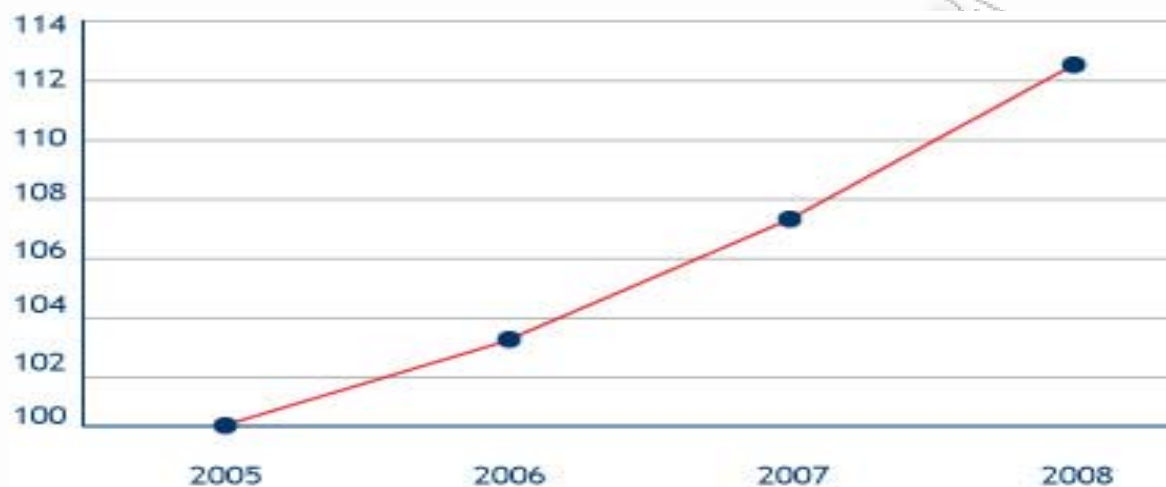
(Πηγή: Στατιστικά στοιχεία από το 3comma14gr - Έρευνες , Δημοσκοπήσεις , Στατιστικά για την Ελλάδα και όλο τον Κόσμο.)

Το μέγεθος της αγοράς (σε αξία)<sup>68</sup> των ελληνικών τουριστικών λιμένων παρουσίασε μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 4% κατά την περίοδο 2005-2008. Θα πρέπει να αναφερθεί στο σημείο αυτό ότι το εκτιμώμενο μέγεθος αγοράς προέρχεται από το σύνολο των εν λειτουργία θέσεων ελλιμενισμού σε τουριστικούς λιμένες (μαρίνες), αγκυροβόλια, τουριστικά καταφύγια καθώς και ξενοδοχειακούς λιμένες της χώρας και αντιστοιχεί στο σύνολο των τελών ελλιμενισμού που καταβάλει κάθε σκάφος που δένει σε κάποια θέση ενός τουριστικού λιμένα (σχετ. διάγρ. 4.6). Η αξία της αγοράς εκτιμάται σε 30,7% εκατ.

<sup>67</sup> Ανάκτηση στοιχείων από ηλεκτρ. διεύθυνση [http://3comma14\\_gr](http://3comma14_gr) - Έρευνες , Δημοσκοπήσεις, Στατιστικά για την Ελλάδα και όλο τον Κόσμο.mht / Οι μαρίνες στην Ελλάδα με αριθμούς / Πρόσβαση 21.1.2011

<sup>68</sup> ICAP/ Κλαδική μελέτη θαλάσσιος τουρισμός ,, μέγεθος της αγοράς (σε αξία) των ελληνικών τουριστικών λιμένων (2009) ανάκτηση από <http://www.icaplim180509>

Διάγραμμα 4.6 Μέγεθος της αγοράς (σε αξία) των ελληνικών τουριστικών λιμένων



Πηγή: Εταιρεία icap, market estimations (2009)

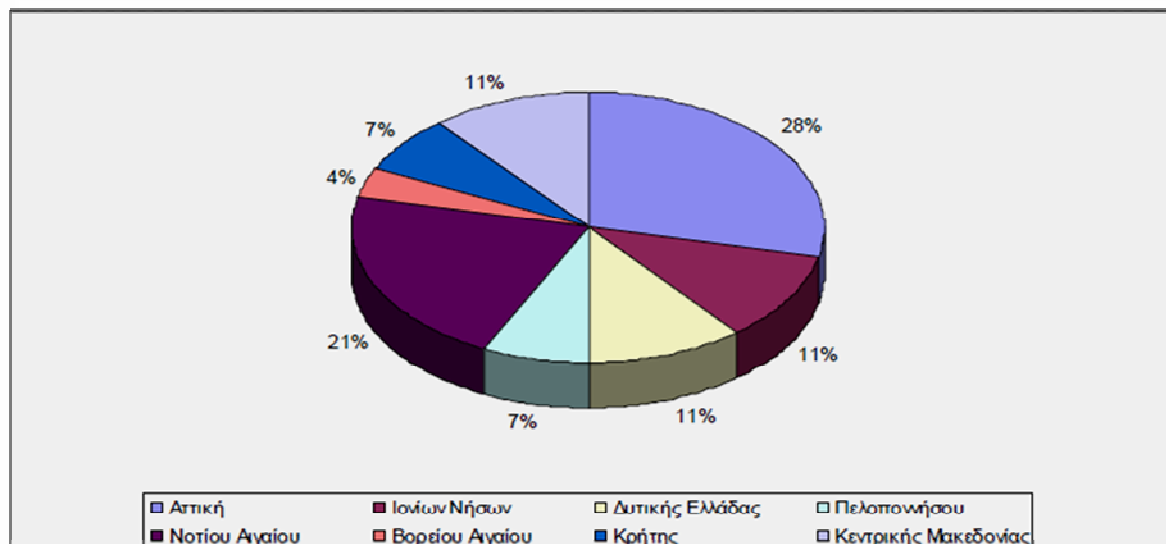
Το 2007 αφίχθησαν στην χώρα μας μέσω κρουαζιέρων 1,2 εκατ. αλλοδαποί τουρίστες, αντιπροσωπεύοντας μερίδιο 6,6% στο σύνολο των αφίξεων αλλοδαπών τουριστών το συγκεκριμένο έτος κι εκτιμάται ότι στις ελληνικές θάλασσες πλέουν περίπου 4.200 επαγγελματικά τουριστικά σκάφη. Επιπλέον, θέσεις ελλιμενισμού στους τουριστικούς λιμένες της χώρας, ζητούνται και από τον υφιστάμενο στόλο των σκαφών που κυκλοφορούν στις ελληνικές θάλασσες. Επίσης, καταχωρήθηκαν στα βιβλία μικρών σκαφών των διαφόρων λιμενικών υπηρεσιών της χώρας 11.112 νέα σκάφη με μήκος έως 10 μέτρα (αύξηση 14,9% σε σχέση με το 2006), ενώ εκτιμάται ότι σήμερα στις ελληνικές θάλασσες πλέουν περίπου 4.200 επαγγελματικά τουριστικά σκάφη.

Η τουριστική βιομηχανία της Ελλάδας αποτελεί το 18% του ΑΕΠ, απασχολεί περισσότερους από 700.000 εργαζόμενους και φιλοξενεί εκατομμύρια επισκέπτες κάθε χρόνο, που αναμένεται να αυξηθούν σε 20 εκατομμύρια μέχρι το 2010, από 17 εκατομμύρια το 2008.

Ως βασικότερος παράγοντας ο οποίος επηρεάζει τη ζήτηση για υπηρεσίες τουριστικών λιμένων, θεωρείται ο θαλάσσιος τουρισμός και ειδικότερα το yachting και οι κρουαζιέρες. Η σταθερή αυξητική τάση του yachting στην Ευρώπη και διεθνώς και ο κορεσμός στις θέσεις ελλιμενισμού στις δυτικές ακτές της Μεσογείου αυξάνουν τη ζήτηση κι επομένως τις προοπτικές ανάπτυξης στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού. Καθώς η ζήτηση για υπηρεσίες επαγγελματικών μαρινών αυξάνεται,

ομοίως διευρύνονται και οι ευκαιρίες για επενδύσεις στον συγκεκριμένο τουριστικό κλάδο.

Διάγραμμα 4.7 Κατανομή μαρίνων στον ελληνικό χώρο



Πηγή Δημοσίευσης: Ελεύθερος Τύπος, “Οι μαρίνες στην Ελλάδα με αριθμούς”, Ημ. Δημοσίευσης: 06-06-2011.

Παράγοντες του κλάδου, εκτιμούν ότι η τρέχουσα οικονομική κρίση θα επηρεάσει και τον κλάδο του yachting και των μαρίνων, για αυτό επιβάλλεται άμεσα η επιβολή ευνοϊκών μέτρων ανάπτυξης υποδομών και φορολόγησης.

Οι μαρίνες της Ελλάδας χρήζουν σημαντικών αναβαθμίσεων προκειμένου να ανταποκριθούν στον αυξανόμενο αριθμό ιστιοπλοϊκών σκαφών και θαλαμηγών, ενώ παράλληλα αποτελούν εξαιρετικές επενδυτικές ευκαιρίες. Επιπλέον, απαιτείται η κατασκευή νέων μαρίνων καθώς η χώρα μας καλείται να φιλοξενήσει ακόμα περισσότερα σκάφη και τους ιδιοκτήτες τους.

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

Η αυξημένη ζήτηση για επιπλέον χώρους, ποικίλες υπηρεσίες και εγκαταστάσεις δημιουργεί ευκαιρίες που απαιτούν πείρα, ειδικές γνώσεις και ισχυρές συνεργασίες. Η νομοθεσία για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) αποτελεί μια ελκυστική πλατφόρμα για τις ανάγκες επέκτασης των μαρίνων, μέσω ανάπτυξης της κρατικής ακίνητης περιουσίας.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα οργανωμένης μαρίνας πολυτελών yachts , αποτελεί η Μαρίνα του Φλοίσβου που είναι πραγματικά το διαμάντι της περιοχής .

Η διαχείριση της μαρίνας ανήκει στην εταιρεία “Lamda TechnOL Flisvos Marina” και στην Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης (ΕΤΑ).Βασικό μέτοχος στη Lamda TechnOL Flisvos Marina, είναι η Lamda Development.

Ο Όμιλος Λάμδα μεταμόρφωσε τη μαρίνα σε μία από τις καλύτερες εγκαταστάσεις στη Μεσόγειο, ειδικά στον ελλιμενισμό θαλαμηγών, η οποία λειτουργεί πλέον σύμφωνα με τα πιο απαιτητικά διεθνή πρότυπα. Επιπλέον, δίπλα από τη μαρίνα κατασκευάστηκε εμπορικό συγκρότημα συνολικής εκτάσεως 3.800 τετραγωνικών μέτρων που περιλαμβάνει χρήσεις αναψυχής (αναψυκτήρια / εστιατόρια) και εμπορικές χρήσεις ,προσφέρει σε θαλασσοβάτες και επισκέπτες πληθώρα επιλογών σε καταστήματα ψυχαγωγίας, εστίασης και εμπορίου. Η μαρίνα Φλοίσβου προσφέρει μια από τις βαθύτερες λεκάνες της Ανατολικής Μεσογείου και περισσότερες από 150 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μεγαλύτερα των 30 μέτρων, μετατρέποντάς την σε πρώτη επιλογή για τους πελάτες με μέγα γιοτ.

Το μηνιαίο κόστος ελλιμενισμού για ένα σκάφος 15 μέτρων ανέρχεται σε 176,25 ευρώ ανά μέτρο, ενώ για σκάφη μήκους 30 μέτρων το μηνιαίο κόστος ανά μέτρο είναι 142 ευρώ.

Για τις λοιπές Μαρίνες Αττικής , όπου λαμβάνουν και το μεγαλύτερο μερίδιο στη συνολική εικόνα κατανομής μαρίνων στον ελλαδικό χώρο , κατέχοντας ποσοστό 28% (σχετ. Διάγραμμα 4.7) η εικόνα που παρουσιάζουν είναι η εξής :

Σύγχρονες μαρίνες Αττικής

Με την πληρότητα τους να αγγίζει το 100%, οι επτά μαρίνες της Αττικής<sup>69</sup> των 3.660 θέσεων ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής έλκουν τους Έλληνες και ξένους τουρίστες

---

<sup>69</sup> Άρθρο του Κώστα Νάνου : *Μαρίνες: "Μοχλός" ανάπτυξης για τον τουρισμό* , 14.8.2008 , ανάκτηση από <http://www.capital.gr/gmessages/showTopic.asp?id=1309387>

υψηλού εισοδήματος Η είσοδος -τα τελευταία χρόνια- του ιδιωτικού τομέα στις μαρίνες, μέσω της παραχώρησης της διαχείρισης από το Δημόσιο, ανέβασε σημαντικά το επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών ελλιμενισμού, δημιουργώντας νέες προοπτικές για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Αν και στην λίστα των επενδύσεων που έχουν πραγματοποιηθεί περιλαμβάνονται διάφορα έργα ανάπλασης και εκσυγχρονισμού, η ανάγκη αύξησης των θέσεων ελλιμενισμού εντός και εκτός Αττικής παραμένει ζητούμενο.

Πίνακας 4.8. Μαρίνες Αττικής

ΜΑΡΙΝΕΣ	ΥΠΟΔΟΜΕΣ				
	ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧ/ΣΗΣ	ΕΚΤΑΣΗ	Θέσεις	Βάθος	Συμβόλαια Μηνιαίας Διάρκεια
ΑΛΙΜΟΥ	ΕΤΑ	171.030μέτρα, Λιμ/βραχίονες :1170 Μ. μήκος σκάφους 40μ	1000 25 θέσεις για θαλαμηγούς	6,5 μ.	Ελαχ. κόστος 400€ Μηνιαία Διάρκεια
ΦΑΛΗΡΟΥ	ΕΤΑ Μαρίνα Φαλήρου ΑΕ(2009)	Μήκος σκάφους: έως 120μ.	232 Δέχεται και θαλαμηγούς	5-6μ	Ελάχιστη χρέωση 45,11/μέτρο
ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	ΕΤΑ	Μ.μήκος σκάφους 40	113 σκάφη	18 μ. Μέγιστο βάθος	577,65/μήνα ελάχιστη χρέωση

ΜΑΡΙΝΕΣ	ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧ/ΣΗΣ	ΕΚΤΑΣΗ	Θέσεις	Βάθος	Συμβόλαια Μηνιαίας Διάρκεια
ΖΕΑΣ	Μαρίνα Ζέας Α.Ε Όμιλος Κυριακούλη	40 στρεμ.με κτιριακές εγκαταστάσεις 4.780 τ.μ. 225μ. θαλ. ζώνη έως 80 μέτρα μήκος σκάφους	670 σκάφη.	9μέτρα	Ελ.κόστος Μηνιαίο:317€ Ετήσιο:3.804€
Olympic Marina	Olympic Marine SA	Θέσεις διαχείμασης (700). Μονάδα ναυπηγοεπισκευαστική Μέγιστο μήκος :32μέτρα Γαλάζια Σημαία ISO 9001:2000	680 σκάφη		Ετήσια βάση Ελ.κόστος 2000 €
Γλυφάδα	Δήμος Γλυφάδας	Δίπλα σε εγκ/σεις Αγ. Κοσμά	810 σκάφη		

Πηγή:ΕΟΤ

#### 4.3.2 ΠΡΟΦΙΛ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

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

Οι ελληνικές εταιρείες σκαφών αναψυχής επενδύουν ένα μεγάλο μέρος των εσόδων τους στην αντικατάσταση των τουριστικών σκαφών τους ανά 4-5 χρόνια, με υπερσύγχρονα μοντέλα, προκειμένου να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των πελατών τους, οι οποίοι, στο μεγαλύτερο μέρος τους, προέρχονται από το εξωτερικό. Επίσης, στην προσπάθεια προσέλκυσης πελατών με υψηλά εισοδήματα,



οι επιχειρήσεις αυτές συμμετέχουν κάθε χρόνο σε διεθνή Ναυτικά Σαλόνια. Στις εκθέσεις αυτές παρουσιάζουν τις υπηρεσίες που προσφέρουν, καθώς και τα νέα προηγμένα μοντέλα σκαφών αναψυχής, επιτυγχάνοντας άμεση επαφή τόσο με τους υποψήφιους πελάτες, όσο και με άλλους επιχειρηματικούς φορείς. Οι κρατήσεις yachting από τα ενδιαφερόμενα μέρη αρχίζουν το φθινόπωρο κάθε έτους για το επόμενο καλοκαίρι, και ήδη από τις αρχές κάθε χρονιάς, οι ελληνικές εταιρείες yachting γνωρίζουν, σε σημαντικό βαθμό, την προβλεπόμενη πορεία των ετήσιων εσόδων τους.

Τα τελευταία χρόνια, ο κλάδος του Θαλάσσιου Τουρισμού παρουσιάζει μια καθοδική πορεία σε επίπεδο κερδοφορίας, λόγω της γενικότερης οικονομικής δυσπραγίας που παρατηρείται τόσο στην Ελλάδα όσο και στη Δυτική Ευρώπη, της μείωσης της πραγματικής αγοραστικής δύναμης στην εγχώρια οικονομία, καθώς και της αύξησης του κόστους ναυλώσεων.

Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της ελληνικής εταιρείας ερευνών ICAP, ο κλάδος του Θαλάσσιου Τουρισμού στην Ελλάδα (δείγμα 100 εταιρειών σκαφών αναψυχής και κρουαζιερόπλοιων) εμφάνισε μικτά κέρδη της τάξεως των 19,24 εκατ. ευρώ κατά την οικονομική χρήση του 2002, έναντι 21,96 εκατ. ευρώ το 2001 και 27,82 εκατ. ευρώ το έτος 2000. Το σύνολο του ενεργητικού του κλάδου ανήλθε σε 337,27 εκατ. ευρώ το 2002, έναντι 284,14 εκατ. ευρώ το 2001 και 232,28 εκατ. ευρώ το 2000. Κατά την οικονομική χρήση του 2002, η μεγαλύτερη εταιρεία yachting στην Ελλάδα παρουσίασε ενεργητικό άνω των 40 εκατ. ευρώ και καθαρά κέρδη μεγαλύτερα των 2 εκατ. ευρώ.

Γνωστές εταιρείες του Κλάδου Yachting στην Ελλάδα (ναυλώσεις – chartering ) (ενδεικτική αναφορά) είναι :

Κυριακούλης Μεσογειακές Κρουαζιέρες ,Βερνίκος Κότερα ,Άλφα Γιώτινγκς  
Ολύμπικ Κότερα , Κόσμος Γιώτινγκ Ελλάς, Aegean Business Yachts

Από την άλλη πλευρά η εικόνα της αγοράς αναφορικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς των μαρίνων απεικονίζεται αναλυτικά στον πίνακα 4.7, με τον όμιλο Κυριακούλη να κατέχει ηγετική θέση με συνολικό ποσοστό 28,3%, πετυχαίνοντας οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση στον κλάδο, δηλαδή προσφέρει «πακέτο» <sup>70</sup> προϊόντος ανταγωνιστικό σε σχέση με άλλα λιμάνια/ τερματικά της «αγοράς» που εμπλέκονται στην ίδια ανταγωνιστική αλυσίδα .

---

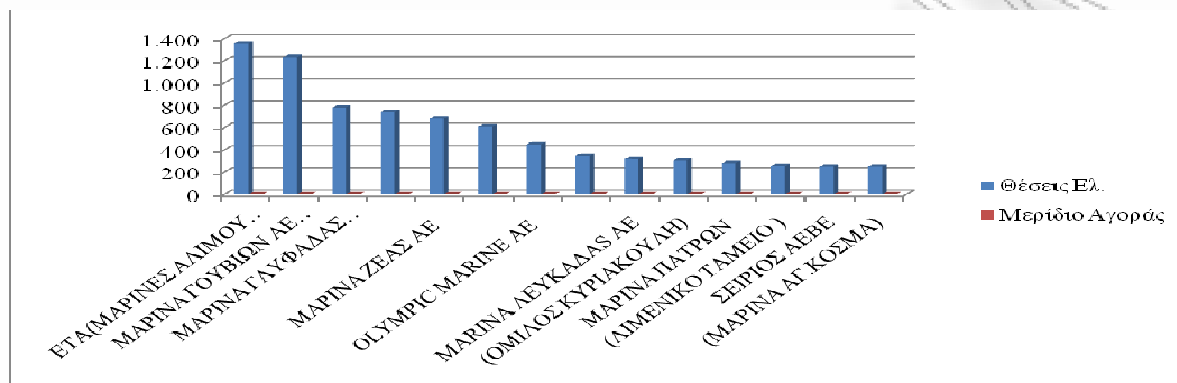
<sup>70</sup> Παρδάλη Αγ. , (2007) , *Οικονομική και Πολιτική των λιμένων* , Εκδόσεις Σταμούλη .

Πίνακας 4.9 Μεριδία αγοράς εταιρειών του κλάδου yachting

	ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	ΜΕΡΙΔΙΟ
1	ΕΤΑ(ΜΑΡΙΝΕΣ ΑΛΙΜΟΥ , ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ , ΘΕΣ/ΚΗΣ )	1.355	13,5%
2	ΜΑΡΙΝΑ ΓΟΥΒΙΩΝ ΑΕ (ΟΜΙΛΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗ)	1.235	12,3%
3	ΜΑΡΙΝΑ ΓΛΥΦΑΔΑΣ (ΔΗΜΟΤΙΚΗ)	780	7,8%
4	ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΑΣ ΑΕ (ΟΜΙΛΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗ)	742	7,4%
5	ΟΛΥΜΠΙC ΜΑΡΙΝΕ ΑΕ	680	6,8%
6	ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΑΕ (ΟΜΙΛΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗ)	609	6,1%
7	ΜΑΡΙΝΑ ΠΑΤΡΩΝ (ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ )	450	4,5%
8	ΣΕΙΡΙΟΣ ΑΕΒΕ (ΜΑΡΙΝΑ ΑΓ.ΚΟΣΜΑ)	345	3,4%
9	ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ ΜΑΡΙΝΑ ΑΕ (ΟΜΙΛΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ)	315	3,1%
10	ΛΑΜΔΑ FLISVOS ΜΑΡΙΝΑ ΑΕ	303	3,0%
11	ΣΑΜΟΣ ΜΑΡΙΝΕΣ ΑΕ (ΟΜΙΛΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ)	280	2,8%
12	ΜΑΡΙΝΑ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΔΗΜΟΤΙΚΗ)	255	2,5%
13	ΜΑΡΙΝΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΕ (ΟΜΙΛΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗ)	250	2,5%
14	ΜΟΝΟΜΕΤΟΧΙΚΗ ΑΕ ΕΚΜ/ΣΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΩ (ΔΗΜΟΤΙΚΗ)	250	2,5%

Πηγή : ΕΟΤ , ICAP Κλαδική Μελέτη Τουριστικών Λιμένων ( 2009 )

Διάγραμμα 4.8 Μεριδία αγοράς εταιρειών του κλάδου yachting



Πηγή : Κλαδική Μελέτη Τουριστικών Λιμένων ICAP , ( 2009)

Σημαντική θέση στην αγορά κατέχει ο ΕΟΤ , μέσω της εταιρείας ΕΤΑ ΑΕ , η οποία το 2009 διαχειριζόταν τρεις μαρίνες , δυναμικότητας 1.355 θέσεων ελλιμενισμού και μερίδιο 13,5%. Σε επίπεδο ομίλων , ηγετική θέση έχει ο Όμιλος Κυριακούλη με τέσσερις μαρίνες δυναμικότητας 2.836 θέσεις και μερίδιο αγοράς 28,3% .Σημαντική παρουσία στον κλάδο έχει κι ο Όμιλος Τεχνικής Ολυμπιακής με μερίδιο 5,9% .Η ένταση του ανταγωνισμού στον κλάδο , εκτιμήθηκε από την εταιρεία ICAP : Το 68% των εν λειτουργία θέσεων ελλιμενισμού αντιστοιχεί σε 10 μαρίνες. (Συντελεστής <sup>71</sup> συγκέντρωσης 2009 :CRn = (θέσεις ελλιμενισμού “ n”/ Σύνολο θέσεων ελλιμενισμού ) \* 100 )

Ανάλυση επιλεγμένων αριθμοδεικτών <sup>72</sup> αντιπροσωπευτικών επιχειρήσεων του κλάδου :

Το σύνολο του ενεργητικού διαμορφώθηκε σε 165,3 εκατ. ευρώ το 2007, παρουσιάζοντας αύξηση 3,5% σε σχέση με το 2006 αύξηση η οποία προήλθε κυρίως από τα υψηλότερα καθαρά πάγια.

Τα ίδια κεφάλαια διαμορφώθηκαν σε 64,7 εκατ. ευρώ το 2007 από 61 εκατ. ευρώ το 2006, σημειώνοντας αύξηση 5,9% .

<sup>71</sup> Συντελεστής Συγκέντρωσης 2009nCRn n=3 :33,6% ,n=5 : 47,8% ,n=10: 68% , Πηγή : Κλαδική Μελέτη Τουριστικών Λιμένων ICAP , ( 2009)

<sup>72</sup> Πηγή : Κλαδική Μελέτη Τουριστικών Λιμένων ICAP , ( 2009)

Οι μεν μεσο-μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις & προβλέψεις αυξήθηκαν σημαντικά σε σχέση με το 2006, οι δε βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις μειώθηκαν κατά 34,6% την ίδια περίοδο.

Οι συνολικές πωλήσεις των 11 εταιρειών του δείγματος αυξήθηκαν κατά 13,7% το 2007 (30,6 εκατ. ευρώ) σε σχέση με το 2006, ενώ οι εταιρείες του δείγματος εμφανίζουν κέρδη το 2007 έναντι ζημιών το 2006, λόγω κυρίως της αύξησης των προμηθειών και λοιπών λειτουργικών εσόδων.

Όσον αφορά τους βασικούς χρηματοοικονομικούς δείκτες, η σχέση των ξένων προς τα ίδια κεφάλαια δεν μεταβλήθηκε σημαντικά το 2007 (1,56) σε σχέση με το 2006 (1,62), ενώ η γενική ρευστότητα αυξήθηκε από 0,6 (2006) σε 0,87 (2007).

Η συντριπτική πλειοψηφία των εταιρειών του κλάδου κατατάσσεται στη ζώνη Μέσου Πιστωτικού Κινδύνου, ενώ ουδεμία εταιρεία εμφάνισε ασυνέπεια στις συναλλαγές της κατά την τελευταία διετία.

Βέβαια, παράγοντες του κλάδου εκτιμούν ότι η τρέχουσα οικονομική κρίση, θα επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό τόσο τον αριθμό των τουριστών που αναμένεται να επισκεφθούν τη χώρα μας, όσο και το ύψος των δαπανών που θα πραγματοποιήσουν κατά τη διάρκεια των διακοπών τους. Όσον αφορά ειδικά τον κλάδο των τουριστικών λιμένων, με δεδομένη την έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού στις ελληνικές θάλασσες, οι πιθανές απώλειες από τυχόν μείωση του θαλάσσιου τουρισμού δεν αναμένεται να είναι σημαντικές.

Στην χώρα μας, μέχρι το 2001 ο θαλάσσιος τουρισμός ήταν σε πολύ καλή κατάσταση λόγω της προσέλευσης των Αμερικανών τουριστών, οι οποίοι αποτελούν το 80% της πελατείας του. Μετά την 11η Σεπτεμβρίου και μέχρι το 2004 ο θαλάσσιος τουρισμός βρέθηκε σε πάρα πολύ δύσκολη κατάσταση, όχι όμως σαν τη σημερινή. Μετά την επιτυχή διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων, οπότε η χώρα μας θεωρήθηκε εκ των πλέον ασφαλών της γης, άρχισαν οι ξένοι τουρίστες να σκέφτονται την Ελλάδα σαν τόπο προορισμού για θαλάσσιο τουρισμό. Τα χρόνια που ακολούθησαν μέχρι το 2007 και το 2008 βρήκαν τον τουρισμό της Ελλάδος και το θαλάσσιο τουρισμό να γνωρίζουν εντυπωσιακή άνοδο. Ήρθε στη συνέχεια ο Ιούνιος του 2008 με το πετρέλαιο να εκσφενδονίζεται στα 160 \$ το βαρέλι και την ισοτιμία δολαρίου και ευρώ να φτάνει το 1,60, οπότε άρχισε η πτώση του τουρισμού, ιδιαίτερα του θαλάσσιου.

Τον Σεπτέμβριο του ίδιου μήνα η παγκόσμια κρίση οδήγησε σε πτώση άνω του 50% το 2009 σε σχέση με το 2008. Η κατάσταση χειροτέρευσε με τα επεισόδια του Δεκέμβρη του 2009 στην Αθήνα και τις μετέπειτα κινητοποιήσεις, που δημιούργησαν μια εικόνα γενικευμένων -όχι μόνο στην Αθήνα όπου γίνονταν τα επεισόδια- ταραχών που οδήγησε στο ναυάγιο του κλάδου το 2010 με την αγορά να υποχωρεί κατά 80%.

Σε αυτό κλίμα ήδη κάποια σκάφη <sup>73</sup> αλλάζουν σημαία, ενώ τα περισσότερα μεταφέρονται σταδιακά στις πολυάριθμες μαρίνες της Τουρκίας. Ακολουθεί το 2011 με τον κλάδο των ιστιοπλοϊκών να έχει ανοίξει με νέα πτώση 7%, ενώ στα επανδρωμένα σκάφη άνω των 12 ατόμων οι ναύλοι είναι περιορισμένοι.

Την ίδια ώρα, τα πλοία μένουν παροπλισμένα καθώς η ζήτηση είναι μικρότερη της προσφοράς, με αποτέλεσμα πολλοί επιχειρηματίες να μην μπορούν να καλύψουν τις δανειακές υποχρεώσεις τους.

Την τελευταία διετία έχουν κατασχεθεί περίπου 40 επαγγελματικά πλοία (από 15-40 μέτρα), μάλιστα λόγω της έκτακτης εισφοράς, που έχει επιβληθεί από πέρυσι στα σκάφη τα οποία ελλιμενίζονται πέραν των 60 ημερών στην Ελλάδα, παρατηρείται κύμα φυγής από τα ελληνικά λιμάνια με κατεύθυνση την Ιταλία, την Κροατία και την Τουρκία. Γενικότερα, η εθνική νομοθεσία εμποδίζει την ανάπτυξη τουρισμού yachting σε αντίθεση με τις διεθνείς πρακτικές και μάλιστα των ανταγωνιστών.

---

<sup>73</sup> I-Reporter ,άρθρο του Νίκου Φιλίππιδη ,2.1.2011 , isotimia.gr- Κύμα φυγής των σκαφών αναψυχής στην Τουρκία! –ανάκτηση από [http://www.i-reportergr.com/2011/01/blog-post\\_2450.html](http://www.i-reportergr.com/2011/01/blog-post_2450.html)

#### 4.4 SWOT ANALYSIS ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΟΥ YACHTING

##### ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

Η ζήτηση στο yachting εκδηλώνεται από λάτρεις της θάλασσας , μεσαίας κι υψηλής εισοδηματικής τάξης .Σύμφωνα με πρόσφατες έρευνες (EOT) ο τουρίστας yachting δαπανά κατά Μ.Ο. 120\$/ημέρα σε σχέση με Μ.Ο 75 \$/ημέρα ενός άλλου τουρίστα.

Η χώρα μας με το πλήθος των ακτογραμμών , των ανεξερεύνητων κολπίσκων και των νησιών , κατατάσσεται υψηλά ως επιλογή προορισμού yachting .Συμβάλουν θετικά το κλίμα κι οι ήρεμες θάλασσες.

Η ζήτηση των θέσεων ελλιμενισμού είναι πολλαπλάσια της προσφοράς , έστω και με χαμηλότερο ρυθμό λόγω της γενικευμένης οικονομικής κρίσης , και στη Δ.Μεσόγειο παρατηρείται το φαινόμενο του κορεσμού . Με το yachting ασχολούνται και πολλοί Έλληνες. Υπάρχει δυνατότητα συνδυασμού του yachting και της ενασχόλησης με θαλάσσια σπορ σε πληθώρα τουριστικών λιμένων ή αγκυροβολίων .

Η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα που έθεσε που έθεσε το νομικό πλαίσιο για το επαγγελματικό yachting Ν.438/76 και το 1960 ο Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος ήταν ο μοναδικός ναυτικός όμιλος στην χώρα . Συνεπώς υπάρχει ναυτική παράδοση , γνώση πολυετής εμπειρία & μεράκι, ιδιαίτερα στους επαγγελματίες του χώρου .

Σύμφωνα και με πρόσφατα στοιχεία ερευνών , στον χώρο δραστηριοποιούνται εκατό περίπου επιχειρήσεις ,με έντονη δραστηριότητα κι οργάνωση για την προβολή της δουλειάς τους ,συμμετοχή σε διεθνείς εκδηλώσεις, διαφημιστική προβολή μέσω Internet , ανανέωση & συντήρηση σύγχρονου στόλου σκαφών& συνέπεια στις οικονομικές συναλλαγές τους ,τουλάχιστον μέχρι τις κερδοφόρες χρονιές 2007 και μέσα του 2008.

Οι ελληνικές μαρίνες παρουσιάζουν έντονη ζήτηση τη θερινή περίοδο , αλλά παράλληλα απασχολούνται ικανοποιητικά και τον χειμώνα παρέχοντας εξειδικευμένες υπηρεσίες συντήρησης , επισκευών & διαχείμασης σκαφών .

## ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

Το 75 % των μαρίνων της Μεσογείου το καλύπτουν οι εγκαταστάσεις Ιταλίας , Ισπανίας και Γαλλίας (σχ.πιν. 4.1 ) κι οι χώρες αυτές διαμορφώνουν την αγορά , τόσο από την πλευρά της ζήτησης , όσο κι από την πλευρά της προσφοράς .

Ανερχόμενες αγορές θεωρούνται οι γειτονικές χώρες : Κύπρος , Μάλτα , Κροατία , Τουρκία , Κύπρος.

Σε αντίθεση η Ελλάδα με τα χιλιόμετρα ακτογραμμής , έχει τη μικρότερη αναλογία θέσεων/ακτογραμμής. Στην Ελλάδα παρατηρείται τάση συγκέντρωσης των μαρίνων στην Αττική κι η κατάταξη της αναφορικά με τη διάκριση της Γαλάζιας Σημείας σε μαρίνες, βρίσκεται στην τέταρτη θέση (σχ. διάγραμμα 4.1).

Αν κι η Ελλάδα ήταν πρωτοπόρα στη θεσμοθέτηση του επαγγελματικού yachting , η σημερινή εικόνα παραπέμπει σε ανορθολογική χρήση κρατικών κονδυλίων δίχως την υλοποίηση αντίστοιχων υποδομών , αυστηρό θεσμικό πλαίσιο , σκληρά φορολογικά μέτρα που στρέφουν τους επαγγελματίες σε νέες αγορές και καθιστούν το yachting απαγορευτικό για τους οπαδούς του που ανήκουν στη μεσαία τάξη. Ύπαρξη γραφειοκρατίας & καθυστέρησης στη διαδικασία αδειοδότησης νέων επενδύσεων .

Ελλιπής εκπαίδευση πληρωμάτων σκαφών αναψυχής , ταύτιση του yachting ως δραστηριότητα που αφορά λίγους , χωρίς ενημέρωση για τις θετικές του οικονομικές επιδράσεις επιδράσεις.

## ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

Το μήκος της ελληνικής ακτογραμμής έχει αξιοποιηθεί σε μικρό βαθμό ,αναφορικά με την ίδρυση οργανωμένων τουριστικών λιμένων κι υπάρχουν περιθώρια για νέες επενδύσεις .Ταυτόχρονα , είναι κατάλληλα και τα βάθη των ελληνικών θαλασσών για τη φιλοξενία των κερδοφόρων megayacht.

Συγκρότηση επιτροπής θαλάσσιου τουρισμού, σφαιρική αντιμετώπιση της υφιστάμενης κατάστασης , για την κατάρτιση νέου σχεδίου νόμου με κίνητρα για ανάπτυξη κι ανατροπή της σημερινής καθοδικής πορείας του κλάδου .

Εισροή ιδιωτικών κεφαλαίων στην ανάπτυξη κι εκσυγχρονισμό τουριστικών λιμένων , πιστοποίηση σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και κανονισμούς .



Έξυπνη τιμολογιακή πολιτική , προσφορά ευέλικτων οικονομικών πακέτων για την διεκδίκηση μεριδίων από τις ανταγωνίστριες χώρες Κροατία, Μάλτα , Τουρκία , Κύπρο .

Συσχέτιση ποιότητας & τιμής στις παρεχόμενες υπηρεσίες , ώστε να κερδίσει μερίδια τόσο στις ακριβές μαρίνες υψηλών προδιαγραφών , όσο και στις φθηνότερες .

Δεδομένου ότι τα γειτονικά παράλια Τουρκίας κι Ελλάδας αποτελούν συμπληρωματικούς προορισμούς για πλήθος θαλάσσιων περιηγητών , πρόκληση αποτελεί η συνεργασία με τούρκικους φορείς για κοινή προβολή.

#### ΑΠΕΙΛΕΣ

Η οικονομική δυσπραγία της χώρας μας , σε συνδυασμό με τα αυστηρά φορολογικά μέτρα στρέφουν ιδιώτες κι επαγγελματίες σε άλλες ευνοϊκότερες αγορές. Ήδη η πτώση στον κλάδο των ιστιοπλοϊκών εκτιμάται στο 7% για το 2011.

Η Τουρκία προσανατολίζεται σε σύσταση ενιαίας αρχής θαλάσσιου τουρισμού , παροχή αναπτυξιακών κινήτρων , απλοποίηση διαδικασίας επενδύσεων , ευέλικτα μοντέλα ΣΔΙΤ , κατασκευή πολυτελών μαρίνων , άνοιγμα στην αγορά θαλάσσιου τουρισμού υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

Πιστοποίηση τουρκικών μαρίνων με διεθνή πρότυπα , πλήρη αξιοποίηση ακτογραμμής σε βάθη και μήκη από τους ανταγωνιστές. Ακόμα κι η Ρωσία θέτει ευνοϊκό πλαίσιο ανάπτυξης θαλάσσιου τουρισμού στα ποτάμια της.

Μόνο οκτώ ελληνικές μαρίνες διαθέτουν «Γαλάζια Σημαία».

Swot analysis για τον κλάδο του yachting

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
Η Ελλάδα ως τουριστική χώρα κατατάσσεται υψηλά ως επιλογή τουριστικού προορισμού yachting (ήλιος, θάλασσα , διασκέδαση).	Θεσμικό πλαίσιο – αυστηρή φορολογία , αντικίνητρο για ιδιοκτησία σκαφών αναψυχής .
Διαθέτει ήπιες καιρικές συνθήκες , μεγάλο μήκος ακτογραμμής , πλήθος νησιών με εναλλαγές τοπίου , καθαρές & ασφαλείς θάλασσες.	Γραφειοκρατία, χρονοβόρα η διαδικασία αδειοδότησης νέων επενδύσεων. Ελλείψεις σε θέματα υποδομών , ιδιαίτερα όταν η διαχείριση είναι υπό δημόσιο φορέα. Ανορθολογική χρήση πόρων .
Η ζήτηση τουριστικών λιμένων μεγαλύτερη της προσφοράς	Εποχικότητα , γεωγραφική συγκέντρωση ειδικά στην περιοχή της Αττικής
Δυνατότητα συνδυασμού yachting με ενασχόληση θαλάσσιων σπορ , εμπλουτισμός παρεχόμενων «πακέτων» υπηρεσιών	Απουσία αντιπροσωπευτικού οργάνου εκπροσώπησης του κλάδου, εντός κι εκτός της χώρας.
Ναυτική παράδοση , μεράκι εμπειρία από τους επαγγελματίες του χώρου. Τάσεις οριζόντιας & κάθετης ολοκλήρωσης στον κλάδο , παροχή φάσματος εργασιών. (Παράδειγμα ομίλου Κυριακούλη)	Το 75% της αγοράς κατέχουν οι ηγέτιδες στον χώρο Γαλλία , Ιταλία . Έντονη ανάπτυξη σε γειτονικές χώρες .
Ικανοποιητική η διαχείριση & απόδοση των Μαρινών με την ανάθεση σε ιδιώτες π.χ Ζέας , Φλοίσβου : αύξηση της προστιθέμενης αξίας των κοντινών περιοχών	Έλλειψη σε ποιοτικές διακρίσεις «Γαλάζια Σημαία» , πιστοποιήσεις ..
Δραστηριοποιούνται οργανωμένες εταιρείες με συνέπεια στις συναλλαγές τους .	Έλλιπής εκπαίδευση πληρωμάτων σκαφών αναψυχής , στα πλαίσια της ναυτικής μας παράδοσης

## Swot analysis για τον κλάδο του yachting

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
Μεγάλος αριθμός αναξιοποίητων κολπίσκων ιδανικών για τους λάτρεις ήσυχου , εναλλακτικού θαλάσσιου τουρισμού.	Η διεθνής οικονομική κρίση.
Νέοι αναπτυξιακοί – επενδυτικοί νόμοι.	Νέα σκληρά φορολογικά μέτρα κι αλλαγή σημαίας για πολλά σκάφη αναψυχής .
Οργανωμένο δίκτυο μαρίνων με δορυφορικά ακυροβόλια ( ένταξη σε προγράμματα Ε.Ε)	Έντονος ανταγωνισμός στη Μεσόγειο. Κίνητρα κι απαλλαγές για τα σκάφη αναψυχής από τους ανταγωνιστές μας.
Ανάπτυξη & προβολή μοντέλου σύγχρονων κι οικολογικών μαρίνων , με σεβασμό στο φυσικό περιβάλλον .	Πιστοποίηση μαρίνων από ανταγωνιστές π.χ. Gold AnchorAward Scheme- Τουρκία.
Συνεργασία με τούρκικους φορείς του κλάδου , δεδομένου ότι για τους υποψήφιους πελάτες λειτουργούν τα παράλια Ελλάδας Τουρκίας ως συμπληρωματικοί προορισμοί. Δημιουργία ελληνοτουρκικού δικτύου yachting με κοινή διαφημιστική προβολή στο εξωτερικό	Μείωση τουριστικής κίνησης στην χώρα μας ,λόγω οικονομικής δυσπραγίας αλλά και δυσφήμισης στο εξωτερικό

### 4.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ :

Η σταθερή αυξητική τάση του yachting στην Ευρώπη και διεθνώς και ο κορεσμός στις θέσεις ελλιμενισμού στις δυτικές ακτές της Μεσογείου αυξάνουν τη ζήτηση κι επομένως τις προοπτικές ανάπτυξης στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού . Η χώρα μας διαθέτει χιλιόμετρα ακτογραμμής που δεν έχουν αξιοποιηθεί κι υπάρχουν περιθώρια γι αύξηση των θέσεων ελλιμενισμού και βελτίωση των υποδομών κι υπηρεσιών , ώστε να υποδεχτεί μεγαλύτερα κι υπερπολυτελή σκάφη ,στοχεύοντας σε VIP τουρισμό και αντλώντας μερίδιο από τους ανταγωνιστές .

Σε σύγκριση με τις εξελίξεις και την οργάνωση των ανταγωνίστριων χωρών , η Ελλάδα ακόμα και με την υφιστάμενη κατάσταση πρέπει να επαναπροσδιορίσει τη θέση και πολιτική της στο θέμα του θαλάσσιου τουρισμού αναψυχής με έμφαση στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, αλλά και την προβολή . Υπάρχουν περιθώρια για προβολή κι έξυπνη τιμολογιακή πολιτική π.χ διαφήμιση μέσω προσφορών , χαμηλών σε τιμή πακέτων , ιδιαίτερα σε χαμηλές τουριστικές περιόδους. Εξάλλου το ευνοϊκό κλίμα , βοηθά στην άμβλυνση του προβλήματος της εποχικότητας .

Ταυτόχρονα είναι παράδοξο σε μια χώρα όπως η Ελλάδα , μόνο οκτώ μαρίνες να κατέχουν τη διάκριση της Γαλάζιας Σημαίας , που θέτει κριτήρια όχι μόνο για τη θάλασσα αλλά και για την ποιότητα υποδομών & παρεχόμενων υπηρεσιών , ενώ παρατηρείται έλλειψη πιστοποίησης .

Βέβαια η άντληση κρατικών επενδυτικών κεφαλαίων δυσχεραίνει ολοένα και περισσότερο , άρα οι προσπάθειες χρηματοδότησης θα προέρχονται από ΕΣΠΑ , κρατικούς ή ευρωπαϊκούς οργανισμούς ή φορείς και τέλος ιδιωτικών κεφαλαίων , δηλαδή ευνοϊκότερο παρουσιάζεται το μοντέλο ΣΔΙΤ .

Η κατασκευή και λειτουργία τουριστικών λιμένων ακόμα και μικρών , τονώνει οικονομικά την τοπική κοινωνία , αυξάνει την απασχόληση ομάδας ατόμων που εργάζονται άμεσα ή έμμεσα με το yachting. Κυρίως το chartering είναι πιο παραγωγικός τομέας του κλάδου, με έντονη συνεισφορά σε συνάλλαγμα κι ο πελάτης αυτού του είδους θαλάσσιου τουρισμού δαπανεί περισσότερα χρήματα από άλλους τουρίστες στην αγορά και γενικότερα θεωρείται τουρίστας υψηλής εισοδηματικής τάξης .

Η Ελλάδα, η πρώτη χώρα στον κόσμο που έθεσε το νομικό πλαίσιο για τη λειτουργία εταιρειών εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής, σήμερα θα πρέπει να επαναπροσδιορίσει την πολιτική της στον θαλάσσιο τουρισμό, να απλοποιήσει τη κείμενη νομοθεσία και να απλουστεύσει τις διαδικασίες, παρέχοντας ευνοϊκά κίνητρα σε πελάτες, επενδυτές αλλά κι επαγγελματίες του κλάδου , σύμφωνα με το σύγχρονο διεθνές περιβάλλον.

Παρατηρείται τάση συγκέντρωσης στην ελληνική αγορά, με έναν όμιλο να κατέχει το 28% περίπου των συνολικών θέσεων ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής και ταυτόχρονα να δραστηριοποιείται στον τομέα του chartering – ναυλώσεων. (οριζόντια & κάθετη ολοκλήρωση).

Οι περισσότερες μαρίνες βρίσκονται στην Αττική , ενώ με σωστό προγραμματισμό θα μπορούσε και κάθε νησί να έχει το δικό του τουριστικό λιμένα , αλλά σήμερα διαθέτουν μόνο οκτώ νησιά.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΙ

### 5.1 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Ⓞ Σε επίπεδο Ε.Ε , το Νοέμβριο του 2005 ιδρύθηκε το <sup>74</sup> (ENMC), όπου οι εθνικοί οργανισμοί – clusters – συναντώνται συχνά , ανταλλάσσουν απόψεις ,πληροφορίες που καταχωρούνται σε κοινή βάση δεδομένων. Συγκροτούν ομάδες εργασίας ,όπου βάσει επιστημονικών ερευνών κι αναλύσεων χαράζουν κοινές στρατηγικές σε θέματα θαλάσσιας πολιτικής. Πρόσφατη μελέτη πραγματοποιήθηκε τον Οκτώβριο του 2008 στις Βρυξέλλες «Workshop on the role of maritime clusters, Brussels, 6 October 2008» όπου σύμφωνα με τα επίσημα στατιστικά στοιχεία στην Ελλάδα δεν έχουν ακόμα ιδρυθεί επίσημα maritime cluster ή cluster θαλάσσιου τουρισμού , σε αντίθεση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες

Ⓞ Θετικά αξιολογείται η προσπάθεια της Ε.Ε και της Διεθνούς Κοινότητας , με την έναρξη<sup>75</sup> μελέτης στο πλαίσιο του Μηχανισμού Ευρώ-Μεσογειακών Επενδύσεων και Εταιρικής Σχέσης (Facility for Euro-Mediterranean Investment and Partnership-FEMIP) για τη ναυτιλιακή συνεργασία στη Μεσόγειο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (European Investment Bank-EIB) και το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization-IMO) , το Περιφερειακό Κέντρο Άμεσης Επέμβασης για την Αντιμετώπιση της Ρύπανσης στη Μεσόγειο Θάλασσα. (Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea - REMPEC) .

Αντικείμενό της μελέτης θα αποτελέσουν βασικά ζητήματα του ναυτιλιακού τομέα στη Μεσόγειο, με σκοπό τον εντοπισμό και τη διάδοση "καλών πρακτικών". Ειδικότερα, για τρεις βασικούς άξονες ιδιαίτερης σημασίας: την κοινωνική διάσταση, τη θαλάσσια επιτήρηση και ασφάλεια και τις επενδύσεις στον τομέα των θαλασσίων υποδομών. Ένα έργο που θα συμπληρώσει τα υπάρχοντα : το Περιφερειακό Κέντρο Άμεσης Επέμβασης για την Αντιμετώπιση της Ρύπανσης στη Μεσόγειο Θάλασσα. (Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea - REMPEC) , το οποίο διοικείται και υποστηρίζεται τεχνικά από τον IMO.

---

<sup>74</sup> Source: European Commission – Maritime facts and figures, [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/facts\\_figures\\_en.html](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/facts_figures_en.html).

<sup>75</sup> Πηγή: Express.gr 23/03/11-17:26 , Άρθρο : *Ναυτιλιακή συνεργασία στη Μεσόγειο για την προώθηση της ναυτιλιακής ανάπτυξης* , Ανάκτηση από [http://www.express.gr/news/shipping/446664oz\\_20110323446664.php3](http://www.express.gr/news/shipping/446664oz_20110323446664.php3), πρόσβαση 23/3/2011 .

• Ο βέλτιστος συνδυασμός, που αναμένεται να προκύψει από τη δράση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τη μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και τη συμμετοχή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, καθώς και του ιδιωτικού τομέα, μπορεί να οδηγήσει σε πολλά υποσχόμενες εξελίξεις στη Μεσόγειο. Ευκαιρίες που πρέπει να αξιοποιηθούν για την χώρα μας από έμπειρο κι ικανό ανθρώπινο δυναμικό. Στόχος η βελτίωση της ολοκλήρωσης των θαλάσσιων πολιτικών και τη διάδοση "καλών πρακτικών" επενδύσεων στη Μεσόγειο, η "γαλάζια ανάπτυξη" και οι "γαλάζιες θέσεις εργασίας" στη Μεσόγειο .

• Η ύπαρξη δημοφιλών λιμένων προορισμού για τον τουρισμό κρουαζιέρας είναι ένα επιπλέον βασικό χαρακτηριστικό της Μεσογείου. Αυτή η έντονη ναυτιλιακή δραστηριότητα αυξάνει τον κίνδυνο ατυχημάτων ρύπανσης και, ενδεχομένως, παράνομων απορρίψεων της στη θάλασσα. Επομένως, υπάρχει μεγάλη ανάγκη για μια ολοκληρωμένη επιτήρηση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και των εργασιών, καθώς και για επιμονή στην εφαρμογή σε περιφερειακό επίπεδο όλων των διεθνών κανονισμών, που αφορούν την ασφάλεια, την προστασία της ναυτιλίας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση, που προέρχεται από τα πλοία.

• Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων έχει μεγάλη εμπειρία στη χρηματοδότηση λιμενικών υποδομών και πρόκειται να παράσχει κρίσιμη τεχνογνωσία στη μελέτη, σχετικά με το πώς θα βελτιωθούν οι επιλογές χρηματοδότησης και θα προσελκύσουν χρηματοδότηση από πλευράς ιδιωτικού τομέα στον τομέα των μεταφορών. Τα αποτελέσματα των εργασιών στο πλαίσιο του Safemed 1 και του σχεδίου MEDA για τη χρηματοδότηση των λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιηθούν ως βάση για την ανάλυση. Για την Τράπεζα, η μελέτη αυτή θα βοηθήσει στη συνεργασία των τριών θεσμικών οργάνων στη σχεδίαση νέων λύσεων και μηχανισμών για την καλύτερη χρήση των χρηματοδοτικών μηχανισμών, που ήδη υπάρχουν

• Ευκαιρίες για οφέλη <sup>76</sup> από τον τουρισμό και τη ναυτιλία δημιουργούν η πυρηνική απειλή στην Ιαπωνία και η ανάφλεξη στη Βόρεια Αφρική. Οι μαζικές ακυρώσεις ταξιδιών προς την Ιαπωνία απ' όλο τον κόσμο, οι φόβοι για τα προβλήματα στους

---

<sup>76</sup> Πηγή: Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία , Άρθρο : *Παράπλευρα κέρδη για τον τουρισμό και τη ναυτιλία στην Ελλάδα* , 21/03/2011 , ανάκτηση από <http://www.t-p.gr/news/topnews/6516>



πυρηνικούς σταθμούς ηλεκτρικής ενέργειας στη Χώρα του Ανατέλλοντος Ηλίου, δημιουργούν νέα δεδομένα και -υπό προϋποθέσεις- η ελληνική οικονομία ίσως βγει κερδισμένη.

Από τη μια, το τσουνάμι και η πυρηνική απειλή στην Ιαπωνία και τις χώρες του Ειρηνικού και από την άλλη η εύφλεκτη ζώνη που δημιουργεί στη Βόρεια Αφρική η κατάσταση στη Λιβύη οδηγούν μεγάλους ταξιδιωτικούς οργανισμούς να αναπροσαρμόσουν τα πλάνα τους, στρέφοντας μέρος της πελατείας τους σε άλλες περιοχές, όπως η Ελλάδα, η Ισπανία και η Τουρκία.

Με τις πρόσφατες εξελίξεις, τουριστικοί επιχειρηματίες εκτιμούν ότι ο ελληνικός τουρισμός πιθανότατα θα ωφεληθεί, καθώς αρκετοί Ευρωπαίοι που επρόκειτο να κατευθυνθούν προς την Ιαπωνία αλλά και τις χώρες του Ειρηνικού, ίσως επιλέξουν την πιο ήσυχη, ανατολική γωνιά της Μεσογείου και την Ελλάδα.

• Όσον αφορά την σύμβαση που προβλέπει ο σχετικός νόμος για την άρση του «Καμποτάζ», που χρειάζεται να υπογραφεί από τις εταιρείες Κρουαζιέρας και το ελληνικό κράτος, πρόκειται για μια «έγγραφη δήλωση συνεργασίας» που μπορεί να λυθεί οποτεδήποτε αζημίως για τις εταιρίες. Θα λειτουργήσει μια «ομάδα εργασίας»<sup>77</sup> μεταξύ του ΥΘΥΝΑΛ και των εταιρειών Κρουαζιέρας προκειμένου να υπάρξει άμεση συνεννόηση για όλα τα θέματα που ανακύπτουν αλλά και τα επενδυτικά σχέδια των εταιρειών.

• Επανεξέταση του Νόμου 3299/2004 από τις 29/1/2010 και σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία ), για να αποτελέσει βασικό εργαλείο στήριξης του νέου αναπτυξιακού προτύπου με αιχμή την πράσινη ανάπτυξη στην Ελλάδα. Βάσει του νόμου<sup>78</sup> 3409/2005 (νόμος Κεφαλογιάννη) όποια εταιρεία υψώσει την ελληνική σημαία απαλλάσσεται από τις ασφαλιστικές εισφορές των Ελλήνων ναυτικών που θα απασχολεί, καθώς το NAT δεν αναγνωρίζει τον συγκεκριμένο νόμο και το κράτος κόστος θα το αναλάβει το ελληνικό κράτος Στο νομοσχέδιο Υπουργείου Οικονομίας

---

<sup>77</sup> Πηγή: Express.gr 21/03/11-18:21, Άρθρο: *Ενδιαφέρον εταιρειών κρουαζιέρας για την Ελλάδα*, ανάκτηση από : [http://www.express.gr/afieroma/tourism\\_2011/440172oz\\_20110321440172.php3](http://www.express.gr/afieroma/tourism_2011/440172oz_20110321440172.php3), πρόσβαση 23.3.2011

<sup>78</sup> Εφημερίδα : Καθημερινή , Άρθρο : *Στα χαρτιά παραμένει η άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα* , [http://news.kathimerini.gr/4dcgi/\\_w\\_articles\\_economyepix\\_100044\\_04/03/2011\\_434616](http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_economyepix_100044_04/03/2011_434616) , πρόσβαση 24.03.2011.



– Ανταγωνιστικότητα – Ναυτιλίας για την άρση του καμποτάζ στην ελληνική κρουαζιέρα για τα πλοία με μη κοινοτικές σημαίες (2010) , προβλέπεται ότι κάθε εταιρεία που θα θελήσει να κάνει χρήση του ελληνικού καμποτάζ θα καταθέτει αίτηση για την οποία θα παίρνει απάντηση αποδοχής μέσα σε τριάντα μέρες.

Τα πλοία που θα εκτελούν κρουαζιέρες, θα πρέπει να μεταφέρουν περισσότερους από 49 επιβάτες, ενώ η διάρκεια του ταξιδιού θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 48 ώρες και η παραμονή στο λιμάνι από το οποίο θα ξεκινά τουλάχιστον 12 ώρες.

Όλες οι διαδικασίες υπογραφής συμβάσεων του Δημοσίου με τις πλοιοκτήτριες εταιρίες θα ολοκληρώνονται σε διάστημα 30 ημερών. Το ακριβές περιεχόμενο των συμβάσεων θα καθορίζεται με κοινή απόφαση των υπουργών Οικονομίας και Πολιτισμού.

Ειδικότερα για τους Έλληνες ναυτικούς, στο σχέδιο νόμου ορίζεται ότι θα εργάζονται με τις συνθήκες που προβλέπει η συλλογική σύμβαση εργασίας και θα παραμένουν ασφαλισμένοι σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία. Παρατίθεται σχετικό παράρτημα (II) .

• Στην Ελλάδα τελικά , υπάρχει ένας ωκεανός από ευκαιρίες, όπου κάθε λιμάνι είναι και νέα πρόκληση για ανάπτυξη σύγχρονων υποδομών, αξιοποιώντας το φυσικό πλούτο , την νέα τεχνολογία , την υπάρχουσα τεχνογνωσία, τα αναπτυξιακά κίνητρα, νέο εκσυγχρονισμένο θεσμικό πλαίσιο, αλλά και την αγάπη του Έλληνα για τη θάλασσα .

## 5.2 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

▪ Εφαρμογή νέας τεχνολογίας σε μαρίνες και τερματικά κρουαζιέρας : Οργανωμένο δίκτυο τερματικών κρουαζιέρας και μαρίνων , ένταξη σε προγράμματα Ε.Ε, σύνδεση με δορυφορικούς λογαριασμούς , αξιοποίηση νέας τεχνολογίας . Αξιοποίηση – βελτίωση λιμενικής υποδομής χώρας .

▪ Ενίσχυση της αγοράς σκαφών αναψυχής : αναμόρφωση υφιστάμενου πλαισίου με συμμετοχή όλων των εμπλεκομένων , μέτρα ενίσχυσης της βιομηχανίας σκαφών

▪ Σύγχρονα συστήματα κράτησης κι επικοινωνίας στις προβλήτες , αποφυγή συνωστισμού ιδιαίτερα σε περίοδο έντονης εποχικότητας .

▪ Αύξηση μέτρων ασφαλείας στους ελληνικούς λιμένες αναψυχής (ISPS CODE).Ο έλεγχος δεν πρέπει να είναι τυπικός , αλλά ουσιαστικός : έλεγχος με ανιχνευτές και ακτίνες

▪ Εφαρμογή πράσινων κριτηρίων βάσει κοινοτικών οδηγιών .Οικολογικοί λιμένες αναψυχής , με σεβασμό στο περιβάλλον .

▪ Είναι κοινή <sup>79</sup> υποχρέωση η προστασία των θαλάσσιων υδάτων , μέσω δημιουργίας συνεκτικού δικτύου θαλάσσιων προστατευομένων περιοχών, το οποίο θα ξεπερνά τα όρια του δικτύου Φύση 2000, εντάσσοντας πιθανόν και περιοχές διεθνούς σημασίας κατόπιν συνεργασίας με τρίτες χώρες.

• Ευνοϊκά φορολογικά μέτρα , λιμενικά τέλη κι εισφορές . Αξιολόγηση τιμών ανταγωνιστών, συσχέτιση τιμής παρεχόμενης υπηρεσίας με ποιότητα.

• Πιστοποίηση τουριστικών λιμένων , τερματικών κρουαζιέρας.

▪ Περιορισμός γραφειοκρατίας , συντονισμός κι εκπροσώπηση της χώρας από ενιαίο φορέα θαλάσσιου τουρισμού , απαρτιζόμενο από μέλη έμπειρα και μορφωμένα στον χώρο της ναυτιλίας.

▪ Συνεργασία με αρμόδιους φορείς – οργανώσεις των γειτονικών κρατών με τα οποία μοιράζονται μία θαλάσσια περιοχή ή υπο-περιοχή. Συχνά στα πλαίσια ενός ταξιδιού αναψυχής cruising ή yachting , οι ελληνικοί λιμένες λειτουργούν ως συμπληρωματικοί με λοιπούς μεσογειακούς . Θετική θα ήταν και η συμμετοχή σε κοινό ευρώ-μεσογειακό δίκτυο διαφημιστική προβολής στο εξωτερικό, ταυτόχρονα με την εθνική

---

<sup>79</sup> Ανάκτηση από EUROPEAN COMMISSION,ENVIRONMENT,MSFD,  
[http://ec.europa.eu/environment/water/marine/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/water/marine/index_en.htm)

τουριστική προβολή της χώρας μας Ναυτιλιακή συνεργασία στη Μεσόγειο για την προώθηση της ναυτιλιακής ανάπτυξης .

- Διενέργεια μεγάλης καμπάνιας προβολής του κλάδου και των ελληνικών προορισμών . Ανάπτυξη νέων θαλάσσιων τουριστικών προορισμών.
- Δημιουργία ιστοσελίδας δικτύων των Μαρίνων με στοιχεία για τις παροχές, τις τιμές, στοιχεία για την πόλη ή το νησί που αφορούν στην παράδοση, τον πολιτισμό και τις δραστηριότητες.
- Ενιαία προβολή του δικτύου σε ναυτικά σαλόνια και τουριστικές εκθέσεις στην Ελλάδα και το εξωτερικό
- Αξιοποίηση διαδικτύου . Αέναη καταχώρηση κι ενημέρωση νέων δεδομένων σε κοινή πλατφόρμα , αποτελούν πλέον ανάγκη στον ταχύτατα , αναπτυσσόμενο κόσμο τριγύρω μας. Μέσω αυτής της διαδικασίας , ενθαρρύνεται η προβολή των τουριστικών μας προορισμών , ενισχύεται η έρευνα και κατ' επέκταση η καινοτομία που θα κάνει την διαφορά στη μάχη κατάκτησης μεριδίου της αγοράς
- Δυναμική συμμετοχή , από στελέχη του χώρου με κατάρτιση, τεχνογνωσία κι εμπειρία , σε ευρωπαϊκούς - μεσογειακούς φορείς κι οργανισμούς όπως : European Network of Maritime Clusters (ENMC) , Medcruise Ports , Παγκόσμια Έκθεση Κρουαζιέρας “Seatrade Cruise Shipping Day”, European Maritime <sup>80</sup> Day , Μηχανισμός Ευρώ-Μεσογειακών Επενδύσεων και Εταιρικής Σχέσης (Facility for Euro-Mediterranean Investment and Partnership-FEMIP) για τη ναυτιλιακή συνεργασία στη Μεσόγειο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (European Investment Bank-EIB) και το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization-IMO).
- Αξιοποίηση Α.Π.Ε.& Πράσινης Ανάπτυξης στη δημιουργία ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών τουριστικών σκαφών με χαρακτηριστικά διασφάλισης ποιότητας στην παροχή υπηρεσιών.
- Άνοιγμα της αγοράς σε ευρύτερη ηλικιακή ομάδα , προσέγγιση όσων επιζητούν εναλλακτικές μορφές τουρισμού , με έμφαση στις ομορφιές της θάλασσας. Πακέτα οικονομικά για ευρύτερα κοινωνικά στρώματα – οικογενειακά πακέτα .

---

<sup>80</sup> European Commission /Maritime affairs / European Maritime Day-20 May  
European Maritime Day 2011 , θα γίνει στο Gdańsk της Πολωνίας , 19-20/5/2011

- Κατάρτιση & εκπαίδευση εργαζομένων ώστε να ανταποκρίνονται στις διεθνείς και τις ευρωπαϊκές απαιτήσεις , αναφορικά με προδιαγραφές και προσόντα.
- Δημιουργία σχολής κατάρτισης σε θέματα στελεχών στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού. Ενημέρωση – προβολή: διαβούλευση με τοπικές κοινωνίες .
- Οργάνωση cluster θαλάσσιου τουρισμού και δυναμική εκπροσώπηση σε αντίστοιχα ευρωπαϊκά. Διαβούλευσης συναρμόδιων / εμπλεκόμενων φορέων.
- Ανάδειξη ναυτιλιακής παράδοσης και τεχνογνωσίας.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **Ελληνική Βιβλιογραφία**

- Βαγγέλας Γ. (2008) , *Δυναμική Ισορροπία Συμμετοχής Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα στην Παραγωγή των Λιμενικών Υπηρεσιών*, Διατριβή , Πανεπιστήμιο Αιγαίου.
- Δημαράκης Ε. Αναστ. (1995) , *Αρμενιστής σκαφών αναψυχής* , Έκδοση Ιδρύματος Ευγενίδου σελ.609 –639 ,650-665.(copyright 2003-2004)
  - Διακομιχάλης Μ., (2007), “ *Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and Prospects*”, Έρευνα σε « *Transportation Economics* » 21, p. 419-455.
- Διακομιχάλης Ν. Μιχαήλ (2009) “Ο θαλάσσιος τουρισμός κι οικονομικές επιδράσεις”, Εκδόσεις Σταμούλη
- Ισπανική Ένωση Τουριστικών Λιμένων (2010), Μελέτη, ανάκτηση από <http://www.yachttime.gr/sites/yachttime/files/Yachting%20stimulates%20economic%20development%20050411%20GR.pdf> , πρόσβαση 10.5.2011
- Κώτσαλου Γ. , (1993) *Ασφάλιση σκαφών αναψυχής* , Εκδόσεις Forum. ( Financial book , για την αγορά χρήματος ) .
- Μυλωνόπουλος Ν. Δημήτρης (2004) *Ναυτιλία - Έννοιες - Τομές - Δομές* Εκδόσεις Σταμούλη , σελ.108-112 ,284 -285, 290
- Παπαδημητρίου Π., “ *The Greek Marina Industry*” , Μάϊος 2009 , Εργασία της εταιρείας HVS, Σύμβουλος Υπηρεσιών κι Αναλυτής.
- Παπανίκος Γ., “*Οι Ιστορικές Τάσεις της Ελληνικής Κρουαζιέρας*”, Ακαδημία Τουριστικών Ερευνών και Μελετών (ATEM), Ελληνικός Τουρισμός: Εξαμηνιαία Έκθεση Ανάλυσης των Τουριστικών Τάσεων, Τεύχος 4 , Ιούλιος 2010 Παπαχρήστου Α., (2005) «*The correlation of port infrastructure and cruise traffic accommodation*”. *Proceedings of the international association of Maritime Economics (IAME)* Συνέδριο ,Ιούνιος 2005 , Λεμεσός Κύπρος.
- Παρδάλη Αγ., (2007) , *Οικονομική και Πολιτική των λιμένων* , Εκδόσεις Σταμούλη.
- Χλωμούδης Κωνσταντίνος (2005 ) , *Λιμενικός σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία*” εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς , σελ.419-423 , 301-307.

### **Ξένη Βιβλιογραφία**

- Ashcroft C., *Overview of the global cruise industry* .In the European Cruise Council Review Book On Line 2006 Dec. 15 (cited 2006 Dec. 22 )ανάκτηση από: <http://www.europecruisecouncil.com>
- G.P.Wild(International) BREA “*Ανάλυση της παγκόσμιας βιομηχανίας κρουαζιέρας*” στοιχεία 2009.
- ICAP ,(2000) , Εγκαταστάσεις θαλάσσιου τουρισμού , Κλαδική μελέτη.
- ICAP,(2009) Κλαδική μελέτη θαλάσσιος τουρισμός , εκτιμήσεις αγοράς , ανάκτηση από <http://www.icaplim180509>
- Lekakou B. Maria , Pallis A. Athanasios and Vaggelas K. George (2009), “*Is this a home-port? an analysis of the cruise industry’s selection criteria*” / Εργασία που παρουσιάστηκε στο Συνέδριο (IAME) I 2009, International Association of Maritime Economists (IAME) 2009 Conference , Denmark, Copenhagen, June 2009.
- Miller M.L. Auyong J. 1991:80-99 ,”*Coastal zone tourism : a potent force affecting environment and society*” ,Marine policy ,15 (2) .
- Wild P. ,Dearing J. ,(2000) , “*Development and prospects of cruising in Europe: ,* Maritime Policy and Management 2000, 27/4 : 213-315.

### **Έντυπος τύπος**

- Πηγή:Tourism & Property on line ,( δημοσίευση 10.3.2010 ),άρθρο «ΟΛΠ: Προκήρυξη διαγωνισμού», ανάκτηση από <http://www.t-p.gr/news/topnews/3613>
- Πηγή: Κέρδος on line,, 22/4/2010, άρθρο “*η Ελλάδα υψηλά στις προτιμήσεις των Ελβετών τουριστών*”.Άρθρο του Κώστα Νάνου(2008): Μαρίνες: "Μοχλός Ανάπτυξης για τον τουρισμό",14.8.2008.Ανάκτηση από <http://www.capital.gr/gmessages/showtopic.asp?id=1309387>
- Εφημερίδα Ελεύθερος Τύπος, “*Οι μαρίνες στην Ελλάδα με αριθμούς*”, ημ. δημοσίευσης: 06-06-2010
- Εφημερίδα Ναυτεμπορική , συνέντευξη Μ. Λάμπρου , Αντιπροέδρου ΣΕΕΝ ,σελ.13., ημ. δημοσίευσης: 9.3.2010
- Εφημερίδα Ναυτεμπορική,“*Άμεσες δαπάνες κρουαζιέρας στην Ελλάδα*” / ημ. δημοσίευσης: 15-12-2010 <http://www.3comma14.gr/pi/?survey=753>
- Εφημερίδα Πρώτο Θέμα , άρθρο – κρουαζιέρα , συνέντευξη του Μιχάλη Λάμπρου Αντιπροέδρου του ΣΕΕΝ , του Μηνά Τσαμπόπουλου , Κυριακή 25.4.2010 , σελ.10-11
- Ανάκτηση από <http://hleia-news.blogspot.com/2010/12/403.html> , Δευτέρα, 13 Δεκεμβρίου 2010 Κατάκολο: αναμένεται η άφιξη 403 Κρουαζιερόπλοιων, [http://www.iliatora.gr/news\\_details.php?id=2358](http://www.iliatora.gr/news_details.php?id=2358) άρθρο Κατάκολο : άλμα αφίξεων το 2011, ανάπτυξη ( 13/12/2010 01:24 ).

- Ανάκτηση από [http://www.ypodomes.com/index.php/news/Τηλεδιάσκεψη\\_εταιρειών\\_κρουαζιέρας\\_των\\_με\\_την\\_κυβέρνηση\\_για\\_συνεργασία!/2202](http://www.ypodomes.com/index.php/news/Τηλεδιάσκεψη_εταιρειών_κρουαζιέρας_των_με_την_κυβέρνηση_για_συνεργασία!/2202), home , Τρίτη, 28 Δεκεμβρίου 2010 .

### Ιστοσελίδες

- <http://cruisetool.policyresearch.eu/www/peers/compare/ports>, Εργασία : «Τουριστικές υποδομές σε Λιμάνια», "Tourist Facilities in Ports"(2009) Ε.Ε ανάπτυξη «έξυπνου» υπολογιστικού εργαλείου που έχει αναπτυχθεί από την ανωτέρω έρευνα, προσβάσιμο από: European Commission Cruise Tourism.mht, <http://cruisetool.policyresearch.eu/www/peers/compare/ports>.
- Πηγή <http://www.visitgreece.gr/pages.php?pageID=821&langID=1#blueflags> Invest in greece agency / Τουρισμός / μαρίνες / σκάφη αναψυχής , ανάκτηση από <http://www.investingreece.gov.gr/default.asp?pid=1&la=2> .
- Ανάκτηση από MSFD, <http://ec.europa.eu/environment/water/marine/index>
- Ανάκτηση από <http://www.cruisemarketwatch.com/blog1/growth>
- Ανάκτηση από total worldwide cruise industry 2010 , cruise-line-world-wide-market-share- <http://www.cruisemarketwatch.com/blog1/research>
- Πηγή:European Commission,Maritime facts and figures, ανάκτηση από [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/facts\\_figures\\_en.html](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/facts_figures_en.html)
- Ανάκτηση από <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs> , Study Report /Port Report /Tourist facilities in port European Community /August 2009.
- Ανάκτηση από [http://www.olp.gr/ann\\_contests\\_gr.html](http://www.olp.gr/ann_contests_gr.html),περίληψη διακήρυξης διαγωνισμού ΟΛΠ ΑΡ.5 / 2010
- Disney Cruise Line , ανάκτηση από <http://disneycruise.disney.go.com/>
- Norwegian Coastal Voyage Offers , Hurtigruten , ανάκτηση από <http://www.hurtigruten.us/norway/Offers/Norwegian-Coastal-Voyage-Offers/>
- Thomson Cruise Holidays and Cruise Deals , *Cruises that suit your needs* , ανάκτηση από <http://www.thomson.co.uk/cruise.html>
- Aegean Introduction ,η καλύτερη κρουαζιέρα της ζωής σας ,ανάκτηση από <http://www.cunardcruises.gr/gr/view.php?ccodea=125863829621057>.
- Ανάκτηση από ecc report 2010-2011 , source: clia
- Πηγή : Οργανισμός FCCA , Cruise industry overview 2010.
- Πηγή : [http://www2.egi.ua.pt/cursos\\_2005/files/TT/Buhalis%20Tourism%20on%20the%20Greeks%20Islands%20Issues%20of%20peripherality%20competitiveness%20and%20development.pdf](http://www2.egi.ua.pt/cursos_2005/files/TT/Buhalis%20Tourism%20on%20the%20Greeks%20Islands%20Issues%20of%20peripherality%20competitiveness%20and%20development.pdf).
- Πηγή [http://www.visitgreece.gr/portal/site/eot/menuitem.7f0d4e449429307c12596610451000a0/?vgnextoid=041c4131a4319110VgnVCM100000460014acRCRD&lang\\_chosen=el](http://www.visitgreece.gr/portal/site/eot/menuitem.7f0d4e449429307c12596610451000a0/?vgnextoid=041c4131a4319110VgnVCM100000460014acRCRD&lang_chosen=el) Αρχική /Εξερεύνηση /Πολιτισμός/ Μνημεία παγκόσμιας πολιτιστικήςληρονομιάς.
- Πηγή : ανάκτηση από [www.thebest.gr](http://www.thebest.gr)



- Ανάκτηση από [http://www.protinews.gr/index.php?option=com\\_content&task=view&id=14484&Itemid=36](http://www.protinews.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=14484&Itemid=36)
- Ανάκτηση από <http://alfeiospotamos.wordpress.com/2010/05/30/>
- Ανάκτηση από: [http://www.mbatourism.gr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=318:-a-2010&catid=19:2009-03-02-16-21-51&Itemid=2](http://www.mbatourism.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=318:-a-2010&catid=19:2009-03-02-16-21-51&Itemid=2) , Τρίτη, 02 Νοέμβριος 2010.  
Ανάκτηση από πηγή : Eurostat (mar\_mp\_aa\_rphd), Στατιστικά.
- Ανάκτηση από <http://www.traveldailynews.gr/> Κατηγορία: Οικονομία / Τουρισμού κρουαζιέρας στις οικονομίες των χωρών της ΕΕ 008 , Μάιος 2009 BREA ,GPWild INTERNATIONAL,
- ανάκτηση από <http://www.europeancruisecouncil.com/default.asp?ID=4&PC=4>  
Ανάκτηση από [http://www.europeancruisecouncil.com/downloads/ecc\\_report\\_2010\\_2011.pdf](http://www.europeancruisecouncil.com/downloads/ecc_report_2010_2011.pdf)
- Πηγή : MedCruise, Cruise Europe and μεμονωμένα στοιχεία λιμένων .
- Ανάκτηση από ηλ.διευθ. <http://cruisecritic.com/ports/newport.cfn?ID=186>
- Ανάκτηση από <http://www.3comma14.gr/pi/?survey=753>, Πηγή Δημοσίευσης : Έντυπα Ελευθεροτυπία,Κατηγορία:Οικονομία,Διεθνή /Ημ. Δημοσίευσης: 05-09-2010, Επιβάτες κρουαζιέρας ανά χώρα προορισμού και οι μεγαλύτεροι λιμένες προσέγγισης της Μεσογείου .
- Ανάκτηση από <http://www.travelchat.gr/forum/index.php/topic,1186.0/wap2.html>,  
Η κρουαζιέρα σε αριθμούς και πληροφορίες από [travelreport-int.gr](http://travelreport-int.gr)  
Ανάκτηση από (<http://www.travelreport-int.gr/TourismLobby>) ECC: GPWild (International) & BREA, Ανάλυση της παγκόσμιας βιομηχανίας κρουαζιέρας , στοιχεία 2009 .
- Ανάκτηση από : [http://www.protinews.gr/index.php?option=com\\_content&task=view&id=14484&Itemid=](http://www.protinews.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=14484&Itemid=) , Άρθρο για τον Λιμένα Κατακόλου , 3/5/2010 , Συντάκτης Θοδωρής Λάμπρος
- European Commission /Maritime affairs / European Maritime Day-20 May, European Maritime Day 2011 , θα γίνει στο Gdańsk της Πολωνίας . 19-20/5/2011 .

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι:

(Διαδικασία ίδρυσης & Λειτουργίας Μαρίνων , Αγκυροβολίων , τουριστικών Καταφύγιων )

### Μαρίνες <sup>81</sup> (ή Τουριστικοί Λιμένες Σκαφών Αναψυχής)

Την δημιουργία εγκαταστάσεων θαλάσσιου τουρισμού γενικά διέπουν οι διατάξεις των άρθρων 29-37 του Ν.2160/93 "Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις", που αποτελούν το κεφάλαιο Γ' αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων», όπως ισχύει σήμερα.

Στο άρθρο 29 του Ν.2160/93 παρατίθεται ο ορισμός του «Τουριστικού λιμένα σκαφών αναψυχής» (μαρίνας): πρόκειται για τον χερσαίο και θαλάσσιο χώρο, που προορίζεται κατά κύριο λόγο για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, είτε για αγκυροβόλημα (sic), είτε για μακροχρόνια ή παροδική χερσαία εναπόθεση, είτε για εξυπηρέτηση των διερχόμενων σκαφών (παράγρ.1). Στη συνέχεια ορίζεται ότι σε κάθε τουριστικό λιμένα (στο εξής Τ.Λ) καθορίζεται με βάση τις διατάξεις του ίδιου νόμου τμήμα ξηράς (χερσαία ζώνη) και θαλάσσης (θαλάσσια ζώνη), στην οποία επιτρέπεται η εκτέλεση λιμενικών έργων και η κατασκευή πάσης φύσεως χερσαίων κτιριακών κ.λ.π εγκαταστάσεων, που απαιτούνται για τη δημιουργία, τη λειτουργία, την τουριστική ανάπτυξη, την εκμετάλλευση, αξιοποίηση και την οικονομική βιωσιμότητα του λιμένα. **Η χερσαία και θαλάσσια ζώνη συναποτελούν τη «ζώνη του τουριστικού λιμένα»**. Στα έργα και τις εγκαταστάσεις αυτές περιλαμβάνονται ιδίως οι απαραίτητες προσχώσεις του θαλάσσιου χώρου, τα λιμενικά έργα, οι διαμορφώσεις του περιβάλλοντος χώρου (παράλιου και χερσαίου) για εναπόθεση, συντήρηση και επισκευή σκαφών αναψυχής, καθώς και οι πάσης φύσεως κτιριακές εγκαταστάσεις για δραστηριότητες υποστήριξης του Τ.Λ, τουριστικής αξιοποίησης, εκμετάλλευσής του και υποστήριξης των συναφών και λοιπών εμπορικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της ανέγερσης κατοικιών στη ζώνη του Τ.Λ για μακροχρόνια εκμετάλλευση. (παράγρ.2)

---

<sup>81</sup> Πηγή : ΚΕΔΚΕ , “Οδηγός Τουρισμού της Υπαίθρου για τους Φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης», ανάκτηση από [126](http://www.ita.org.gr/.../ΚΕΔΚΕ%20Οδηγός%20Τουρισμού%20της%20Υπαίθρου%20, πρόσβαση 2/2/2011 )</a></p></div><div data-bbox=)

**Ακολουθεί ο ορισμός του «φορέα διαχείρισης Τ.Λ»:** είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου, που έχει αναλάβει με σύμβαση με το Δημόσιο την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση Τ.Λ.(παράγρ.3)

Η χερσαία ζώνη του Τ.Λ αποτελείται από τον αιγιαλό και τους συνεχόμενους χώρους, που είναι αναγκαίοι για την εκτέλεση των έργων (όπως αυτά ήδη ορίστηκαν ανωτέρω). Όπου υπάρχει εγκεκριμένο σχέδιο ρυμοτομίας, η εσωτερική οριακή γραμμή της χερσαίας ζώνης δεν μπορεί να υπερβεί την πλησιέστερη ρυμοτομική γραμμή. Εάν η έκταση της χερσαίας ζώνης δεν επαρκεί για τις ανάγκες του Τ.Λ. δύναται να επεκταθεί, με τροποποίηση του τυχόν υφιστάμενου σχεδίου ρυμοτομίας με Π.Δ/μα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας (ο οποίος ήταν το 1993 εποπτεύων του ΕΟΤ και αρμόδιος για θέματα Τουρισμού και έχει αυτοδικαίως αντικατασταθεί πλέον από τον Υπουργό Τουριστικής Ανάπτυξης) και ΠΕΧΩΔΕ, ύστερα από γνώμη του Κεντρικού Συμβουλίου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος (του Κ.ΣΧΟΠ) και του οικείου δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου. Οι αποζημιώσεις από την τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου, που κατά τις κείμενες διατάξεις βαρύνουν το δήμο ή την κοινότητα, καταβάλλονται από το φορέα διαχείρισης Τ.Λ. Επιτρέπεται η περιφραγή μέρους ή του συνόλου της χερσαίας ζώνης Τ.Λ., προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφάλεια και η τάξη στη ζώνη του λιμένα. (παράγρ.4)

Η «θαλάσσια ζώνη» του Τ.Λ περιλαμβάνει τις λιμενολεκάνες και τους διαύλους, που ορίζονται από τα εξωτερικά λιμενικά έργα (μόλοι, κυματοθραύστες) και τα εσωτερικά λιμενικά έργα (κρηπίδες, όρια επιχώσεων) ή ταυτίζεται με θαλάσσιους προφυλαγμένους όρμους. Η θαλάσσια ζώνη δεν μπορεί να επεκταθεί σε απόσταση μεγαλύτερη των πεντακοσίων (500) μέτρων από τα όρια της χερσαίας ζώνης του Τ.Λ προς την ανοικτή θάλασσα. Η έκταση αυτή ορίζεται εκατέρωθεν από νοητό τόξο κύκλου, που γράφεται με κέντρα τα άκρα της χερσαίας ζώνης και ακτίνα 500μ. Εάν η προ του αιγιαλού θαλάσσια ζώνη είναι αβαθής, επιτρέπεται η επέκτασή της και πέρα από τη γραμμή των 500μ. και μέχρι να συναντήσει θάλασσα βάθους 10μ. (παράγρ.5)

Για τη δημιουργία νέου Τ.Λ. ή για την επέκταση, συμπλήρωση ή μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό, εφαρμόζονται αποκλειστικά οι διατάξεις του νόμου αυτού (δηλ. του κεφ.Γ' του Ν.2160). Το ίδιο ισχύει και για τη λειτουργία των υφιστάμενων ανεξάρτητα από το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς. (παράγρ.6)

Ας σημειωθεί ότι μορφές τουριστικών λιμένων είναι και οι ζώνες αγκυροβολίας, τα καταφύγια τουριστικών σκαφών και οι ξενοδοχειακοί λιμένες (βλ.κατωτέρω)

Η διοίκηση, διαχείριση, εκμετάλλευση και έλεγχος των Τ.Λ ( άρθρο 30) ανήκει στο Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης.

Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης συγκροτείται εννεαμελής Επιτροπή (παράγρ.2). Η σχετική με τη σύνθεση της Επιτροπής διάταξη τροποποιήθηκε με την παράγρ.1 του άρθρ.38 του Ν.3105/03, που αντικαταστάθηκε με την παράγρ.10 του άρθρ.8 του Ν.3270/04, σύμφωνα με την οποία η «Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων» αποτελείται από το Γενικό ή τον Ειδικό Γραμματέα του Υπ.Τ.Α, τον προϊστάμενο της Δ/σης Θαλάσσιου Τουρισμού και Τουριστικών Λιμένων του Υπ.Τ.Α (ήδη με τον πρόσφατο οργανισμό του Υπ.Τ.Α ονομάστηκε Δ/ση Τουριστικών Λιμένων), από ένα εκπρόσωπο των Υπουργείων Οικονομίας και Οικονομικών, ΠΕΧΩΔΕ, Εθνικής Άμυνας, Πολιτισμού, ένα εκπρόσωπο του ΕΟΤ και ένα πτυχιούχο ΑΕΙ. Πρόεδρος της Επιτροπής ορίζεται ο Γενικός ή ο Ειδικός Γραμματέας του Υπ.Τ.Α αναπληρούμενος από το Δ/ντή Τουριστικής Πολιτικής του ίδιου υπουργείου. Με την ίδια απόφαση ορίζονται οι αναπληρωτές των μελών και ο γραμματέας της Επιτροπής. Εισηγητές των θεμάτων που συζητούνται στην Επιτροπή ορίζονται με απόφαση του προέδρου υπάλληλοι της Δ/σης Τουριστικών Λιμένων. Η Επιτροπή μπορεί να υποβοηθείται στο έργο της από χρηματοοικονομικό σύμβουλο. Ο σύμβουλος προσλαμβάνεται στο Υπ.Τ.Α ή στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, ύστερα από εισήγηση του προέδρου της Επιτροπής.

Για τη χωροθέτηση, την έγκριση των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης του Τ.Λ ή για τη μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό, απαιτείται η γνώμη της Επιτροπής, η οποία -στα πλαίσια της άσκησης των αρμοδιοτήτων της- μπορεί να διενεργεί αυτοψίες και να ζητεί πληροφορίες, τεχνικά ή άλλα στοιχεία από τη δ/ση τεχνικών υπηρεσιών της νομαρχίας του τόπου του Τ.Λ.

Στο τέλος της (τελευταίας) παραγρ.5 του άρθρ.30 προστέθηκε με το άρθρ.27 παράγρ.5 του Ν.2636/98<sup>82</sup> νέο εδάφιο, που έχει ως εξής: «Η χρήση και εκμετάλλευση

---

<sup>82</sup>Ν.2636/98 "Σύσταση εταιρειών για την οργάνωση καλλιτεχνικών εκδηλώσεων και για τη διαχείριση της περιουσίας του ΕΟΤ, σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Τουρισμού και τροποποιήσεις της νομοθεσίας για τον τουρισμό"(ΦΕΚ 198 Α)

των παραπάνω Τ.Λ. μπορεί να παραχωρείται σε ΟΤΑ α΄ & β΄ βαθμού με σύμβαση, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρ.31 παράγρ.7, εφόσον είναι κύριος ή επικαρπωτής παράκτιου ακινήτου, που έχει περιληφθεί στη χερσαία ζώνη του Τ.Λ ή συνέχεια με αυτήν και εφόσον αυτός αναλαμβάνει την υποχρέωση εκτέλεσης όλων των αναγκαίων για τη λειτουργία του λιμένα έργων».

Σε περίπτωση χωροθέτησης Τ.Λ μέσα σε ζώνη υφιστάμενου εμπορικού λιμένα, η Επιτροπή, πριν να εκδώσει απόφαση, διαβιβάζει το σχετικό φάκελο στο ΥΕΝ, προκειμένου αυτό να γνωμοδοτήσει, εντός 2μήνου από τη λήψη του φακέλου, αν από τον υπό χωροθέτηση Τ.Λ παρακωλύεται η λειτουργία του εμπορικού λιμένα, η κατασκευή προγραμματισμένων έργων επέκτασης αυτού ή παραβλάπεται η ασφάλειά του λιμένα ή των υπαρχουσών εγκαταστάσεων αυτού. Παρερχομένης απράκτου της προθεσμίας των δύο μηνών τεκμαίρεται, ότι το ΥΕΝ έχει γνωμοδοτήσει θετικά. (παράγρ.6). Τ.Λ μπορεί να δημιουργηθεί με πρωτοβουλία της αρμόδιας Δ/σης του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης ή οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου. Το φυσικό ή νομικό πρόσωπο πρέπει να είναι κύριος ή επικαρπωτής του παράκτιου ακινήτου, μπροστά στο οποίο ενδιαφέρεται να χωροθετήσει και να κατασκευάσει Τ.Λ. (ή να έχει συνάψει συμβολαιογραφικό προσύμφωνο κυριότητας ή επικαρπίας), (παράγρ.1 άρθρ.31).

Για τη χωροθέτηση Τ.Λ υποβάλλονται συγκεκριμένα δικαιολογητικά (παράγρ.2). Αξίζει να σημειωθεί ότι ο συντελεστής δόμησης ορίζεται ότι δεν θα υπερβαίνει το 0,4 στο σύνολο της χερσαίας ζώνης, τα δε κτίρια δύνανται ν' ανεγείρονται μέχρι τη γραμμή της παραλίας. Μεταξύ των δικαιολογητικών συγκαταλέγεται και Ερωτηματολόγιο του Πίνακα 3 του άρθρ.16 της Κ.Υ.Α 69269/5387/90 «Κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες, περιεχόμενο της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), καθορισμός περιεχομένου ειδικών περιβαλλοντικών μελετών και λοιπές συναφείς διατάξεις, σύμφωνα με το Ν.1650/86»(ΦΕΚ 678 Β΄). Μετά την τροποποίηση του Ν.1650/86 με τον Ν.3010/02, εκδόθηκε η Κ.Υ.Α των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και ΠΕΧΩΔΕ Η.Π.15393/2332/05.08.2002 «Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες, σύμφωνα με το άρθρο 3 του Ν.1650/86, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρ.1 του Ν.3010/02 «Εναρμόνιση του Ν.1650/86 με τις οδηγίες 97/11/ΕΕ και 96/61/ΕΕ κ.α.(Α΄91)» (ΦΕΚ 1022 Β), καθώς και η Κ.Υ.Α των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών,

Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και ΠΕΧΩΔΕ Η.Π.11014/703/Φ104/ 14.03.2003 «Διαδικασία Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης (Π.Π.Ε.Α) και Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Ε.Π.Ο), σύμφωνα με το άρθρ.4 του Ν.1650/86(Α 160), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρ.2 του Ν.3010/02 «Εναρμόνιση του Ν.1650/86 με τις οδηγίες 97/11/ΕΕ και 96/61/ΕΕ κ.α.(Α'91)»» (ΦΕΚ 332 Β), που σήμερα ισχύουν.

Μετά τη χωροθέτηση Τ.Λ η εκτέλεση για τη δημιουργία, λειτουργία, εκμετάλλευση και οικονομική βιωσιμότητα αυτού μπορεί να παραχωρείται σε επιχείρηση ή επιχειρήσεις, δημόσιες ή ιδιωτικές, ή σε όμιλο επιχειρήσεων, δημόσιων ή ιδιωτικών.

Η παραχώρηση γίνεται με απόφαση του Υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ύστερα από πρόσκληση του Υπουργού για εκδήλωση ενδιαφέροντος με δημόσιο διαγωνισμό. Με αποφάσεις του Υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται οι όροι διενέργειας του διαγωνισμού και η διαδικασία μέχρι την υπογραφή της σύμβασης της παράγρ.7 κατωτέρω στο ίδιο άρθρο. Επιτροπή του διαγωνισμού είναι η Επιτροπή του άρθρ.30. Η κατακύρωση του διαγωνισμού γίνεται μετά από εισήγηση της Επιτροπής και απόφαση του Υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (παράγρ.4). Η παράγρ.4 του άρθρ.31 του Ν.2160 συμπληρώθηκε με την παράγρ.1 του άρθρ.19 του Ν.3049/02 «Αποκρατικοποίηση επιχειρήσεων του Δημοσίου και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 212 Α), σύμφωνα με την οποία το συνολικό κόστος κατασκευής των χερσαίων και λιμενικών έργων των τουριστικών λιμένων, που παραχωρούνται σύμφωνα με τη διαδικασία της παρούσας παραγράφου, μπορεί να συγχρηματοδοτείται από το Δημόσιο, μέσω του Προϋπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων. Στην περίπτωση αυτή απαιτείται να προηγηθεί της διαδικασίας εκδήλωσης ενδιαφέροντος **α)** η σύνταξη τεχνικοοικονομικής μελέτης κόστους-οφέλους για τη βιωσιμότητα και ανταποδοτικότητα του τουριστικού λιμένα, η οποία υποβάλλεται στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών και στο Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης (Δ/ση τουριστικών λιμένων), **β)** η έκδοση Κ.Υ.Α των υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Τουριστικής Ανάπτυξης, με την οποία να ορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και η σχετική διαδικασία της συγχρηματοδότησης του κόστους της επένδυσης μέσω του Προϋπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων. Στη συνέχεια ορίζεται ότι το κόστος των

χερσαίων και λιμενικών έργων των τουριστικών λιμένων, που παραχωρούνται σύμφωνα με τη διαδικασία, που προβλέπεται στη συγκεκριμένη παράγραφο δεν ενισχύεται από τον Αναπτυξιακό Νόμο.

Η παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης της ζώνης του Τ.Λ στο φορέα διαχείρισης διέπεται από τους όρους της σύμβασης, τις διατάξεις του Ν.2160 και του Αστικού Κώδικα. Η σύμβαση υπογράφεται για λογαριασμό του Δημοσίου από τον Υπουργό Τουριστικής Ανάπτυξης και από το φορέα διαχείρισης του Τ.Λ και περιλαμβάνει τουλάχιστον λεπτομερή περιγραφή των έργων, που αναλαμβάνει να κατασκευάσει ο φορέας διαχείρισης Τ.Λ., το ελάχιστο ποσό της επένδυσης, που απαιτείται, και τον τρόπο κάλυψης αυτής, τη χρονική διάρκεια της παραχώρησης, που δεν δύναται να υπερβαίνει τα 99 έτη κατ' ανώτατο όριο, το καταβλητέο στο Δημόσιο αντάλλαγμα για όλη τη διάρκεια της παραχώρησης, τις ποινικές ρήτρες για παραβάσεις της σύμβασης, τους λόγους λύσης της σύμβασης, την επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν μεταξύ του Δημοσίου και του φορέα διαχείρισης του Τ.Λ με διεθνή ή εσωτερική διαιτησία και οποιονδήποτε άλλο όρο συνδεδεμένο με την παραχώρηση ή την εκμετάλλευση του Τ.Λ και την εξασφάλιση των δικαιωμάτων του Δημοσίου. Στη σύμβαση προσαρτώνται, από την εμπρόθεσμη κατάθεσή τους, και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της όλες οι μελέτες, τα σχέδια, το χρονοδιάγραμμα κ.λ.π στοιχεία της παράγρ.5. Τροποποίηση της σύμβασης δεν επιτρέπεται χωρίς τη συγκατάθεση του φορέα διαχείρισης. (παράγρ.7)

Ο φορέας διαχείρισης Τ.Λ οφείλει, εντός διμήνου από την ολοκλήρωση του συνόλου των έργων του Τ.Λ., να υποβάλει αίτηση στο Υπ.Τ.Α, στην οποία να επισυνάπτεται τοπογραφικό διάγραμμα και πλήρης σειρά σχεδίων του Τ.Λ και των εγκαταστάσεων αυτού, όπως κατασκευάστηκαν, προκειμένου να εκδοθεί η άδεια λειτουργίας του Τ.Λ και όλων των εγκαταστάσεων αυτού. Το Υπ.Τ.Α προωθεί εντός 3 ημερών τα σχέδια στη Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών ΕΟΤ (ήδη Δ/ση Τουριστικών Εγκαταστάσεων σύμφωνα με το ΠΔ 343/01), η οποία πραγματοποιεί έλεγχο και εντός τριάντα ημερών υποβάλλει σχετική έκθεση στο Υπ.Τ.Α. Η άδεια λειτουργίας εκδίδεται εντός διμήνου από την υποβολή της αιτήσεως. Το Υπ.Τ.Α υποχρεούται να μεριμνήσει για τον οριστικό καθορισμό της νέας οριογραμμής αιγιαλού και παραλίας και για την καταγραφή του δημοσίου κτήματος, που δημιουργήθηκε με την ολοκλήρωση των έργων του Τ.Λ. Στο φορέα διαχείρισης Τ.Λ είναι δυνατό να χορηγηθούν από το



Υπ.Τ.Α και τμηματικές άδειες για τη λειτουργία διακεκριμένων τμημάτων του υπό κατασκευή Τ.Λ, εντός διμήνου από την υποβολή σχετικής αίτησής του, που θα συνοδεύεται από τα δικαιολογητικά, που θα απαιτούνται κατά περίπτωση από το Υπ.Τ.Α. (παράγρ.8)

Η μέριμνα για τη συντήρηση των έργων και εγκαταστάσεων του Τ.Λ., η καθαριότητα, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των οικείων δήμων και κοινοτήτων για αποκομιδή των απορριμμάτων, η ανανέωση του τεχνικού εξοπλισμού και κάθε άλλη σχετική ενέργεια εμπίπτει στις υποχρεώσεις του φορέα διαχείρισης (παράγρ.9).

Αρμόδια για τον έλεγχο της λειτουργίας των Τ.Λ. ορίστηκε αρχικά η Δ/νση Θαλάσσιου Τουρισμού του ΕΟΤ, πλην όμως στο ΠΔ 343/01, με το οποίο η Δ/νση αυτή καταργήθηκε, δεν γίνεται ειδική μνεία. Στις αρμοδιότητες της Δ/νσης Τουριστικών Εγκαταστάσεων ΕΟΤ ανήκουν και όλες οι σχετικές με τις εγκαταστάσεις ειδικής τουριστικής υποδομής αρμοδιότητες, εφόσον δεν ανήκουν σε άλλη Δ/νση ή Τμήμα. Θα πρέπει λοιπόν να θεωρήσουμε ότι ο έλεγχος της λειτουργίας των Τ.Λ αφήνεται στον ΕΟΤ, όπως συμβαίνει και με όλες τις άλλες μορφές εγκαταστάσεων ειδικής τουριστικής υποδομής, που ενδεικτικά απαριθμούνται στο Π. Δ. 343/01.

Οι οργανισμοί κοινής ωφέλειας (ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΕΥΔΑΠ κ.λ.π) καθώς και οι οικείοι δήμοι και κοινότητες οφείλουν να εκτελούν τα απαραίτητα έργα υποδομής για τη σύνδεση του Τ.Λ με τα δίκτυά τους. Εάν οι φορείς αυτοί αδυνατούν ή καθυστερούν την εκτέλεση των έργων υποδομής, δύναται να επιτραπεί, με απόφαση του οικείου νομάρχη, η χρησιμοποίηση άλλων τρόπων εξυπηρέτησης του Τ.Λ. (αυτοδύναμη παραγωγή ενέργειας, βιολογικός καθαρισμός κ.λ.π) (παράγρ.10)

Με αποφάσεις του Υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, επιτρέπεται να τροποποιούνται ή να συμπληρώνονται τα απαιτούμενα έγγραφα και δικαιολογητικά των παράγρ.2 και 5 και καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρ.31 (παράγρ.11).

Κάθε αίτηση χωροθέτησης που υποβάλλεται στο Υπ.Τ.Α συνοδεύεται από ειδικό τέλος υπέρ του Δημοσίου, το ύψος του οποίου ορίζεται σε πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) δρχ, εάν αφορά σε Τ.Λ ή Τ.Λ ξενοδοχειακής μονάδας και σε τριακόσιες χιλιάδες (300.000) αν αφορά σε ζώνη αγκυροβολίου ή σε καταφύγιο τουριστικών σκαφών. Τα παραπάνω ποσά μπορεί να αναπροσαρμόζονται με απόφαση του Υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης σε ποσοστό, που δεν θα υπερβαίνει ετησίως το

πέντε τοις εκατόν (5%). Η διαδικασία είσπραξης και διαχείρισης αυτού του τέλους, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Τουριστικής Ανάπτυξης και Οικονομίας Οικονομικών. (η τελευταία αυτή διάταξη εισήχθη ως νέα παράγραφος 12 με το άρθρο 27 παράγρ.6 του Ν.2636/98).

Ιδιοκτησίες, που τυχόν υφίστανται εντός της χερσαίας ζώνης του Τ.Λ δύνανται ν' απαλλοτριωθούν (άρθρ.32) υπέρ του Δημοσίου, με δαπάνες του φορέα διαχείρισης Τ.Λ., εφόσον αυτό είναι αναγκαίο για την πραγματοποίηση του σκοπού, για τον οποίο γίνεται η παραχώρηση. Η απαλλοτρίωση θεωρείται επείγουσα και κηρύσσεται για δημόσια ωφέλεια με κοινή απόφαση των Υπουργών Τουριστικής Ανάπτυξης και Οικονομικών.

Επιτρέπεται για τη διευκόλυνση της ελεύθερης επικοινωνίας με τη ζώνη του Τ.Λ, μετά από σύνταξη και έγκριση τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου, η αναγκαστική απαλλοτρίωση κτημάτων προς διάνοιξη των απαιτούμενων οδών προσπέλασης ικανού πλάτους σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. (παράγρ.5 άρθρ.32)

Ο φορέας διαχείρισης Τ.Λ. δικαιούται να παραχωρεί διαρκή ή πολυετή ενοχικά δικαιώματα είτε σε σκάφη αναψυχής, που ελλιμενίζονται εντός της ζώνης του Τ.Λ είτε σε τρίτους, που αναλαμβάνουν την εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων της χερσαίας ζώνης (ιδίως μίσθωση ή εκμετάλλευση εστιατορίου, μπαρ, τουριστικών καταλυμάτων, οικιών, διαμερισμάτων, σταθμού ανεφοδιασμού). Επίσης, δικαιούται να παραχωρεί τα πιο πάνω δικαιώματα για το χρονικό διάστημα, που ισχύει η παραχώρηση προς το φορέα διαχείρισης του Τ.Λ, με το σύστημα της χρονομεριστικής μίσθωσης. Κατά τα λοιπά ισχύει ο Ν.1652/86, ΦΕΚ 167 Α'. Αντίγραφα όλων των σχετικών συμβάσεων υποβάλλονται επί ποινή ακυρότητας στο Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης και την καθ' ύλην αρμόδια ΔΟΥ, εντός ενός μηνός από της υπογραφής τους. Κατά τη λήξη ή την καθ' οιονδήποτε τρόπον λύση της σύμβασης παραχώρησης του Δημοσίου με τον φορέα διαχείρισης Τ.Λ., οι μισθώσεις ή άλλα ενοχικά δικαιώματα οιοσδήποτε φύσης, που αφορούν τον Τ.Λ και τις εγκαταστάσεις αυτού καταργούνται. (παράγρ. 2 άρθρ.33). Μετά τη λήξη της χρονικής διάρκειας ή την καθ' οιονδήποτε τρόπο λύση της σύμβασης, η ζώνη Τ.Λ και όλες οι εντός αυτής εγκαταστάσεις περιέρχονται στο Δημόσιο χωρίς καμιά αποζημίωση του φορέα διαχείρισης Τ.Λ. Στην περίπτωση αυτή το Δημόσιο δύναται να προβεί σε νέα παραχώρηση κατά τις διατάξεις του νόμου αυτού (παράγρ.5 )

**Ζώνη αγκυροβολίου** με ελαφρύ εξοπλισμό δημιουργείται εντός προστατευμένων όρμων, όταν δεν θεωρείται σκόπιμη η δημιουργία εγκαταστάσεων και εξοπλισμών, που μπορεί να επιφέρουν οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος.

**Καταφύγιο τουριστικών σκαφών** δημιουργείται εντός λιμένων ή προστατευμένων όρμων, όπου παρέχονται, κατ' ελάχιστον, οι παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, κοινόχρηστου τηλεφώνου, παροχής καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων, απορριμμάτων, πυρόσβεσης και ενδιαιτήσεως υγιεινής. (Άρθρο 34, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρ.27 παράγρ.7 του Ν.2636/98). Η χωροθέτηση ζωνών αγκυροβολίου και καταφυγίων τουριστικών σκαφών μπορεί να γίνει είτε με πρωτοβουλία του Υπ.Τ.Α, είτε ύστερα από αίτηση προς αυτό οποιοδήποτε ενδιαφερόμενου για χωροθέτηση και παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης της ζώνης αγκυροβολίου ή του καταφυγίου. Για τη χωροθέτηση αυτή απαιτείται η υποβολή των οριζόμενων δικαιολογητικών.

Σε περίπτωση χωροθέτησης ζώνης αγκυροβολίου ή καταφυγίου τουριστικών σκαφών με πρωτοβουλία του Υπ.Τ.Α, η εκτέλεση όλων των προβλεπόμενων έργων για τη δημιουργία και τη λειτουργία τους ανατίθεται σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου, σύμφωνα με τις διατάξεις της παράγρ.4 του άρθρ .31 του Ν.2160. Η χρήση και η εκμετάλλευσή τους παραχωρείται στον κατά το προηγούμενο εδάφιο ανάδοχο των έργων, σύμφωνα με τις διατάξεις της παράγρ.7 του άρθρ.31 του Ν.2160. (παράγρ.6) Με το Ν.3049/02 άρθρ.19 παράγρ.2, προστέθηκε εδάφιο στην παράγρ.6 του άρθρ.34, σύμφωνα με την οποία, με απόφαση του Υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης, η εκτέλεση, η χρήση και εκμετάλλευση των παραπάνω έργων ή μόνον η χρήση και εκμετάλλευση, μπορεί να παραχωρείται απευθείας στους οικείους Ο.Τ.Α έναντι ανταλλάγματος.

Σε περίπτωση χωροθέτησης ζώνης αγκυροβολίου ή καταφυγίου τουριστικών σκαφών, μετά από αίτηση οποιοδήποτε ενδιαφερόμενου τρίτου, η χρήση και εκμετάλλευση της ζώνης αγκυροβολίου ή του καταφυγίου τουριστικών σκαφών παραχωρείται σε αυτόν (φορέα διαχείρισης), έναντι ανταλλάγματος, με την απόφαση χωροθέτησης του Υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, σύμφωνα με τις διατάξεις της παράγρ.3 του άρθρ.31 του Ν.2160. Η παραπάνω αίτηση ανακοινώνεται από το Υπ.Τ.Α στην οικεία Νομαρχία και στον οικείο Ο.Τ.Α, οι οποίοι υποχρεούνται να την αναρτήσουν στο

κατάστημά τους επί σαράντα (40) ημέρες. Σε περίπτωση, που υποβληθούν στο Υπ.Τ.Α εντός δεκαπέντε (15) ημερών μετά την εκπνοή της παραπάνω 40ήμερης προθεσμίας περισσότερες αιτήσεις για χωροθέτηση και παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης της ίδιας ζώνης αγκυροβολίου ή του ίδιου καταφυγίου τουριστικών σκαφών, η παραχώρηση γίνεται με δημόσιο διαγωνισμό, που διενεργείται κατ' ανάλογη εφαρμογή της παράγρ.4 του άρθρ.31 του Ν.2160. Ο φορέας διαχείρισης αναλαμβάνει την υποχρέωση να εκτελέσει τα προβλεπόμενα έργα για τη δημιουργία και λειτουργία της ζώνης αγκυροβολίου ή του καταφυγίου τουριστικών σκαφών, που του παραχωρήθηκε με την παραπάνω διαδικασία.

Επιτρέπεται η δημιουργία Τ.Λ από ξενοδοχειακές μονάδες στον αιγιαλό και την παραλία, που βρίσκεται προ των εγκαταστάσεών τους για την εξυπηρέτηση της πελατείας τους, εξαιρουμένων των περιοχών, που προστατεύονται από τις διατάξεις του Ν.1650/86 ΦΕΚ 100 Α' (δηλ. του νόμου-πλαίσιου για το Περιβάλλον, όπως ισχύει), με την προϋπόθεση ότι η δυναμικότητα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής δεν θα υπερβαίνει ποσοστό 10% του αριθμού των δωματίων της ξενοδοχειακής μονάδας. Η δυνατότητα αυτή παρέχεται μόνο σε ξενοδοχειακές μονάδες, οι οποίες διαθέτουν άνω των 200 δωματίων και βρίσκονται σε απόσταση πέραν του ενός (1) χλμ. από υφιστάμενο Τ.Λ (άρθρ.35). Τα έργα και οι εγκαταστάσεις, που κατασκευάζονται στον αιγιαλό και την παραλία με μέριμνα των ξενοδοχειακών μονάδων κατά την παράγρ.1 του άρθρου αυτού, ανήκουν κατά κυριότητα στο Δημόσιο. Η χρήση, η διοίκηση, η διαχείριση και η συντήρησή τους παραχωρείται με απόφαση του Υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης στις ξενοδοχειακές μονάδες για την εξυπηρέτηση των οποίων κατασκευάστηκαν. Η διάρκεια της χρήσης συναρτάται άμεσα με τη λειτουργία της ξενοδοχειακής μονάδας. Για τα πρώτα είκοσι (20) έτη λειτουργίας του Τ.Λ. από την ξενοδοχειακή μονάδα δεν οφείλεται αντάλλαγμα για τη χρήση της ζώνης του Τ.Λ. Μετά την πάροδο εικοσαετίας από την έναρξη λειτουργίας του Τ.Λ. ξενοδοχειακής μονάδας δύναται να παραταθεί η εκμετάλλευση του Τ.Λ με απόφαση του Υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης και να καθορισθεί το ύψος του χρηματικού ανταλλάγματος.

Διαφοροποίηση ισχύει ως προς την αδειοδότηση των Τ.Λ σε σχέση με τις άλλες μορφές εγκαταστάσεων ειδικής τουριστικής υποδομής. Οι Τ.Λ λαμβάνουν άδεια λειτουργίας και όχι ειδικό σήμα, η δε άδεια χορηγείται από το Υπ.Τ.Α και όχι από τον ΕΟΤ, που αδειοδοτεί τις άλλες μορφές εγκαταστάσεων ειδικής τουριστικής υποδομής.

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ**

### **ΚΟΙΝΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ, ΝΗΣΩΝ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑΣ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.**

«Καθορισμός των δικαιολογητικών και ορισμός του περιεχομένου της Σύμβασης για την Εκτέλεση Περιηγητικών Πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 1 παρ. 1 περ. γ' του ν. 3872/2010 (ΦΕΚ Α'148/3.9.2010)».

Έχοντας υπόψη:

#### **1. Τις διατάξεις:**

- α) Του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα, που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Π.Δ. 63/2005 (ΦΕΚ Α' 98/22.4.2005).
- β) Του Π.Δ. 96/2010 (ΦΕΚ Α' 170/28.9.2010), «Σύσταση Υπουργείου Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, καθορισμός των αρμοδιοτήτων του και ανακατανομή αρμοδιοτήτων των Υπουργείων».
- γ) Του Π.Δ. 186/2009 (ΦΕΚ Α' 213/7.10.2009), «Συγχώνευση των Υπουργείων Πολιτισμού και Τουριστικής Ανάπτυξης».
- δ) Του άρθρου 1 παρ. 1 περ. γ' του ν. 3872/2010 (ΦΕΚ Α'148/3.9.2010) «Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα και άλλες διατάξεις».

**2.** Το γεγονός ότι με την παρούσα απόφαση δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

#### **Άρθρο Πρώτο**

Οι ενδιαφερόμενες πλοιοκτήτριες ή/και εταιρείες που εκμεταλλεύονται πλοία με σημαία τρίτων χωρών, προκειμένου να εκτελέσουν κυκλικά περιηγητικά ταξίδια αναψυχής με αφετήριο και τελικό προορισμό τον αυτό ελληνικό λιμένα, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3872/2010 (ΦΕΚ Α'148/3.9.2010), υποχρεούνται να καταθέσουν στη Δ/νση Θαλασσιών Συγκοινωνιών (Δ.Θ.Σ) του Υπουργείου Θαλασσιών Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας (Υ.Θ.Υ.Ν.Α.Λ.), αίτηση στην οποία να αναφέρεται η ακριβής επωνυμία της εταιρίας, η έδρα της, ο νόμιμος εκπρόσωπός της στην Ελλάδα, εάν είναι πλοιοκτήτρια ή/και ασκεί την εκμετάλλευση του πλοίου, το όνομα, η σημαία, το Διεθνές Διακριτικό Σήμα (Δ.Δ.Σ.) και ο αριθμός I.M.O. (International Maritime Organization) του πλοίου, το οποίο πρόκειται να εκτελέσει κυκλικά περιηγητικά ταξίδια αναψυχής, ο αφετήριος λιμένας, καθώς και η διάρκεια της σύμβασης. Η αίτηση

υποβάλλεται στα ελληνικά, δεόντως θεωρημένη για το γνήσιο της υπογραφής και συνοδεύεται από τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

**α)** Το εν ισχύ έγγραφο εθνικότητας του πλοίου, θεωρημένο από Προξενική Αρχή ή σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση της Χάγης.

**β)** Βεβαίωση Αρχής του Κράτους της σημαίας του πλοίου, ότι στην επικράτειά του επιτρέπεται η ίδια δραστηριότητα για τα πλοία που φέρουν σημαία Κράτους – Μέλους της Ε.Ε ή σχετική δήλωση της εταιρίας, δεόντως θεωρημένη για το γνήσιο της υπογραφής, περί της συνδρομής της εν λόγω προϋπόθεσης. Σε περίπτωση αδυναμίας βεβαίωσης της ύπαρξης αμοιβαιότητας, εναπόκειται στο Ελληνικό Δημόσιο να αποδείξει την έλλειψη της εν λόγω προϋπόθεσης, διαφορετικά η μη υποβολή των παραπάνω εγγράφων δεν κωλύει την υπογραφή της σύμβασης για την εκτέλεση περιηγητικών πλόων, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3872/2010.

**γ)** Καταστατικό της Εταιρίας ή κυρωμένο αντίγραφο αυτού.

**δ)** Πρακτικό του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρίας, δεόντως θεωρημένο για το γνήσιο της υπογραφής, στο οποίο θα περιλαμβάνεται:

**αα)** αναφορά ότι έχει ληφθεί απόφαση για την εκτέλεση κυκλικών περιηγητικών ταξιδιών αναψυχής στην

Ελλάδα, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3872/2010.

**ββ)** ορισμός του Νομίμου Εκπροσώπου της εταιρίας στην Ελλάδα και

**γγ)** εξουσιοδότηση σε συγκεκριμένο πρόσωπό για την υποβολή της αίτησης και την υπογραφή της σύμβασης, εφόσον αυτό είναι διαφορετικό από το Νόμιμο Εκπρόσωπο της Εταιρίας στην Ελλάδα.

**ε)** Πρόσφατη βεβαίωση, με ημερομηνία όχι πέραν του μηνός από της καταθέσεως, του οικείου Προξενείου στην Ελλάδα ή της αρμόδιας αρχής του κράτους έδρας της εταιρίας, ότι η αιτούσα Εταιρία υφίσταται και λειτουργεί νομίμως στη χώρα της.

**στ)** Σε περίπτωση που η Εταιρία δεν είναι πλοιοκτήτρια, αλλά ασκεί την εκμετάλλευση του πλοίου, τότε απαιτείται επιστολή του πλοιοκτήτη, θεωρημένη για το γνήσιο της υπογραφής, από την οποία να προκύπτει η ανάθεση της εκμετάλλευσης στην Εταιρία.

Όλα τα ανωτέρω έγγραφα πρέπει να συνοδεύονται από επίσημη μετάφραση στην ελληνική διαφορετικά τη μετάφραση αναλαμβάνει το ΥΘΥΝΑΛ σε συνεργασία με το αρμόδιο τμήμα του Υπουργείου\_Εξωτερικών.

## Άρθρο Δεύτερο

Ορίζουμε το περιεχόμενο της Σύμβασης που προβλέπεται στη διάταξη του άρθρου 1 παρ. 1 περ. γ' του ν. 3872/2010 για την υπαγωγή στις διατάξεις του νόμου αυτού της πλοιοκτήτριας ή/και της εταιρίας που εκμεταλλεύεται πλοίο, με σημαία τρίτης χώρας για την εκτέλεση κυκλικών περιηγητικών ταξιδιών αναψυχής, με αφετηρία ελληνικό λιμένα, ως ακολούθως:

ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΩΝ ΠΛΟΩΝ ΚΑΤ' ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ Ν. 3872/2010 (ΦΕΚ 148 Α' /3.9.2010) ΑΡΘΡΟ 1 ΠΑΡ. 1 ΠΕΡ. Γ'

Στον Πειραιά σήμερα ..... μεταξύ των κάτωθι συμβαλλομένων, αφενός του Ελληνικού Δημοσίου, νομίμως εκπροσωπούμενου, για την υπογραφή της παρούσας, από τον Υπουργό Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας (εφεξής «Υπ.Θ.Υ.Ν.Α.Λ.»), νομίμως εξουσιοδοτημένου κατά το άρθρο 1 παρ. 1 περ. γ', του ν. 3872/2010 (ΦΕΚ Α' 148/3.9.2010), εφεξής καλούμενο ως «Ελληνικό Δημόσιο» ή «Ε.Δ.»

αφετέρου της εταιρίας με την επωνυμία ..... η οποία εδρεύει στ....., στην πόλη..... οδός ....., αρ....., και εκπροσωπείται νόμιμα από τον ....., εφεξής καλουμένη «Εταιρία».

ΔΗΛΩΘΗΚΑΝ, ΣΥΜΦΩΝΗΘΗΚΑΝ ΚΑΙ ΕΓΙΝΑΝ ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΑΠΟΔΕΚΤΑ ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ:

### Προοίμιο:

1. Η Εταιρία δηλώνει ότι έχει στην κυριότητα ή/και εκμετάλλευσή της, το υπό .....σημαία πλοίο, ειδικότερα περιγραφόμενο ως ακολούθως: α) Ονομα:..... β) Λιμένας και Αριθμός Νηολογίου....., γ) Διεθνές Διακριτικό Σήμα ..... και δ) Αριθμός IMO .....

2. Η Εταιρία υπέβαλε στο Υ.Θ.Υ.Ν.Α.Λ./Δ.Θ.Σ. την από..... αίτησή της, για την εκτέλεση πλόων, σύμφωνα με το άρθρο. 1 παρ. 1 περ. γ' του ν. 3872/2010, συνοδευόμενη από το σύνολο των απαιτούμενων δικαιολογητικών. Μετά τον έλεγχο



που διενεργήθηκε από το Υ.Θ.Υ.Ν.Α.Α. διαπιστώθηκε η πληρότητα των δικαιολογητικών της Εταιρίας

3. Με τη χώρα της σημαίας του πλοίου ισχύει αμοιβαιότητα, ως προς την εκτέλεση αντίστοιχων πλόων από πλοία με σημαία Ελληνική ή άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ.

4. Η Εταιρία δηλώνει ότι ακολουθεί όλους τους όρους και κανόνες που εξασφαλίζουν την τήρηση των διεθνών συμβάσεων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

### **Άρθρο 1**

#### **Αντικείμενο της Σύμβασης**

Το Ελληνικό Δημόσιο παρέχει στην Εταιρία το δικαίωμα διενέργειας κυκλικών περιηγητικών ταξιδιών, με το άνω δηλωθέν πλοίο, μεταξύ του αφετήριου ελληνικού λιμένα και ελληνικών ή και ξένων λιμένων, με αποκλειστικό σκοπό τη θαλάσσια αναψυχή και περιήγηση των επιβατών, έναντι ενιαίου εισιτηρίου και υπό τον όρο ότι ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης των επιβατών είναι ο αφετήριος λιμένας, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3872/2010 «Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα» (ΦΕΚ Α'148), τις διατάξεις του π.δ. 122/1995 (ΦΕΚ Α' 75/18.4.1995) και τους όρους της παρούσας.

### **Άρθρο 2**

#### **Διάρκεια της Σύμβασης**

Η διάρκεια της Σύμβασης ορίζεται σε ..... (μέχρι τρία έτη), αρχομένη από την υπογραφή της.

Η διάρκεια της σύμβασης δύναται να παραταθεί, έπειτα από έγγραφη συμφωνία των μερών, για χρονικό διάστημα το οποίο δεν δύναται να υπερβαίνει, σε καμία περίπτωση, το 50% της αρχικής διάρκειας της σύμβασης.

### **Άρθρο 3**

#### **Όροι Περιηγητικών Ταξιδιών**

1. Η Εταιρία δηλώνει ότι για την περίοδο από ..... έως ....., θα εκτελεί κυκλικά περιηγητικά ταξίδια, στη γεωγραφική περιοχή της/των Περιφέρειας/ων....., με αφετήριο και τελικό λιμένα αποβίβασης τον λιμένα .....

2. Απαγορεύεται ρητά η μεταφορά προσώπων, για άλλο σκοπό εκτός της κρουαζιέρας και κάθε μορφής θαλάσσια συγκοινωνία από ή προς οποιοδήποτε ελληνικό λιμένα και κάθε άλλη μεταφορά προσώπων πλην των επιβατών – περιηγητών, που συμμετέχουν στο περιηγητικό ταξίδι.

3. Απαγορεύεται ρητά η παραλαβή και μεταφορά οχημάτων, κάθε μορφής εμπορευμάτων και προϊόντων, πλην όσων εξυπηρετούν τις ανάγκες του πλοίου.

4. Η Εταιρία δεσμεύεται να υποβάλλει το αργότερο τριάντα εργάσιμες ημέρες, προ της ενάρξεως των περιηγητικών της πλόων, το ετήσιο ενδεικτικό πρόγραμμά της στο Υ.Θ.Υ.Ν.Α.Λ./ ΔΘΣ. Η πιο πάνω υποχρέωση δεν αίρει, σε καμία περίπτωση, την υποχρέωση για άμεση και κάθε μορφής ενημέρωση και επικοινωνία με τις, κατά περίπτωση, αρμόδιες Λιμενικές Αρχές.

#### **Άρθρο 4**

##### **Βεβαίωση και Καταβολή Εισφοράς**

Σε κάθε επιβάτη – περιηγητή του πλοίου επιβάλλεται εισφορά σύμφωνα με το άρθρο 2 του ν. 3872/2010 και την με αριθμ. 59/2010 (ΦΕΚ Β΄ 1766/ 10.11.2010) απόφαση του Υπ.Θ.Υ.Ν.Α.Λ., όπως αυτή ισχύει κατά την υπογραφή της παρούσης.

Σε περίπτωση παρατάσεως σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 2 της παρούσης, το ύψος της εισφοράς αναπροσαρμόζεται, βάσει της ισχύουσας κατά τον χρόνο χορήγησης της παράτασης απόφασης του Υπ.Θ.Υ.Ν.Α.Λ., περί καθορισμού του ύψους της εισφοράς.

Η Εταιρία είναι αποκλειστικά υπεύθυνη για την είσπραξη και την καταβολή της εισφοράς. Το συνολικό ποσό, για κάθε ημερολογιακό μήνα, καταβάλλεται από την Εταιρία στο Φορέα Διαχείρισης εντός 15 εργάσιμων ημερών από τη λήξη του μήνα αναφοράς του αφετήριου λιμένα. Η είσπραξη του ποσού γίνεται βάσει υπεύθυνης δήλωσης της Εταιρίας στην οποία αναφέρεται, ανά κυκλικό περιηγητικό ταξίδι, το συνολικό καταβλητέο ποσό, ο συνολικός αριθμός των επιβιβασθέντων, οι λιμένες προσέγγισης και ο συνολικός αριθμός των Ελλήνων μελών του πληρώματος του πλοίου, εφόσον απασχολούνταν σε αυτό κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου περιηγητικού πλου. Η εν λόγω δήλωση συνοδεύεται, για κάθε κυκλικό ταξίδι, από θεωρημένη, από τις αρμόδιες λιμενικές αρχές, κατάσταση επιβατών (passenger list) και κατάσταση πληρώματος (crew list), εφόσον στο πλοίο απασχολούνται Έλληνες Ναυτικοί, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο άρθρο 5 της παρούσης.

Η Εταιρία, πέραν της ανωτέρω εισφοράς, ευθύνεται για την είσπραξη και καταβολή του τέλους του άρθρου 6 παρ. 2β του ν. 2399/1996 (ΦΕΚ Α΄ 90/27.5.1996), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, αναλογικώς εφαρμοζόμενων και των διατάξεων ως προς τις συνέπειες της μη καταβολής και για την είσπραξη της εισφοράς του παρόντος άρθρου.

## **Άρθρο 5**

### **Πλήρωμα**

1. Η Εταιρία δηλώνει ότι, σε περίπτωση που επιλέξει να κάνει χρήση του δικαιώματος, του άρθρου «Μόνο» της περ. β΄ της υπ' αριθμ. 59/2010 (ΦΕΚ Β΄ 1766/10.11.2010) απόφασης του Υ.Θ.Υ.Ν.Α.Λ., όπως ισχύει και η οποία αφορά στην απασχόληση Ελλήνων Ναυτικών:

α) Η επιλογή των Ελλήνων μελών του πληρώματος, η θέση και η οικονομική τους συμφωνία, θα γίνεται απευθείας από την ίδια και κάθε εργαζόμενο ατομικά, χωρίς οποιαδήποτε παρέμβαση των Ελληνικών Αρχών ή τρίτων, υπό τις εξής σωρευτικά ισχύουσες προϋποθέσεις:

αα) Ότι η καταβαλλόμενη αμοιβή θα είναι τουλάχιστον η προβλεπόμενη από την ισχύουσα Εθνική/Κλαδική/Συλλογική σύμβαση Εργασίας για τον εργαζόμενο και  
ββ) Ότι τηρείται η διαδικασία ασφάλισης του εργαζομένου στον οικείο ασφαλιστικό φορέα, σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία.

β) Οι Έλληνες ναυτικοί που απασχολούνται στο πλοίο θα προέρχονται εκ των κλάδων Προσωπικό Καταστρώματος ή/και Μηχανής ή/και Γενικών Υπηρεσιών.

2. Για όσα μέλη του πληρώματος είναι σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία ασφαλισμένα στο Ν.Α.Τ., η Εταιρία απολαμβάνει των προνομίων της ρύθμισης του άρθρου 24 του ν. 3409/2005, χωρίς άλλη διατύπωση, με την κατάθεση στο Ν.Α.Τ. των προβλεπόμενων δικαιολογητικών και αντιγράφου της παρούσας σύμβασης.

3. Η απασχόληση των αλλοδαπών ναυτικών στο πλοίο, ρυθμίζεται αποκλειστικά από τις ισχύουσες διατάξεις της σημαίας του πλοίου, καθώς και από τις συλλογικές ή/και ατομικές συμβάσεις εργασίας, που ρυθμίζονται από το δίκαιο της σημαίας του πλοίου και της χώρας προέλευσης των ναυτικών.

4. Οι αλλοδαποί ναυτικοί, που απασχολούνται στο πλοίο, δεν βαρύνονται με εισφορές για το ΝΑΤ ή για οποιοδήποτε άλλο Ελληνικό Ασφαλιστικό Ταμείο και δεν αποκτούν δικαίωμα ασφαλιστικής καλύψεως ή άλλης παροχής από τα Ταμεία αυτά.

5. Η Εταιρία δεν βαρύνεται με εισφορές προς οποιοδήποτε Ελληνικό Ασφαλιστικό Ταμείο, ούτε με άλλης μορφής ασφαλιστική ή κοινωνική επιβάρυνση για τη χρησιμοποίηση των αλλοδαπών ναυτικών.

#### **Άρθρο 6**

##### **Επενδυτικές Προτάσεις της Εταιρίας**

Η Εταιρία δύναται να υποβάλλει, προς το Υ.Θ.Υ.Ν.Α.Λ., προτάσεις για την περαιτέρω βελτίωση των λιμενικών υποδομών τις οποίες χρησιμοποιεί ή/και να προτείνει επενδυτικά σχέδια και παροχή υπηρεσιών που συμβάλλουν άμεσα ή έμμεσα στην ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού στην Ελλάδα.

Οι προτάσεις αυτές θα εξετάζονται κατά προτεραιότητα από τις αρμόδιες Αρχές στα πλαίσια είτε παραχωρήσεων, σε ιδιώτες, λειτουργιών στους εμπορικούς Λιμένες, είτε Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) είτε τέλος σε παροχή ενισχύσεων και κινήτρων, με βάση τον ισχύοντα Αναπτυξιακό Νόμο και την κείμενη εθνική νομοθεσία.

#### **Άρθρο 7**

##### **Λύση της Σύμβασης**

1. Η Σύμβαση λύεται στις παρακάτω περιπτώσεις:

- α) Αυτοδικαίως, με τη λήξη της διάρκειάς της, σύμφωνα με το άρθρο 2 της παρούσης.
- β) Με έγγραφη συμφωνία των μερών.
- γ) Με καταγγελία της από το Ελληνικό Δημόσιο, λόγω παράβασης οποιουδήποτε όρου της παρούσης. Όλοι οι όροι συμφωνούνται ρητά ως ουσιώδεις και δεσμευτικοί για τα Μέρη.
- δ) Με καταγγελία της από το Ελληνικό Δημόσιο, λόγω της επιβολής κυρώσεων στην Εταιρία ή/και τους εκπροσώπους της ή/και τα μέλη του πληρώματος για καθ' υποτροπή παραβίαση των διατάξεων του ν. 3872/2010 αλλά και των διατάξεων της νομοθεσίας, που ισχύει για την εκτέλεση περιηγητικών πλόων και ιδίως των άρθρων, 42, 44, 45, 157 και 180 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.
- ε) Με δήλωση της εταιρίας για τη διακοπή των δρομολογίων της, η οποία επιδίδεται στο Υ.Θ.Υ.Ν.Α.Λ./ Δ.Θ.Σ., τουλάχιστον τρεις (3) μήνες πριν τη διακοπή των δρομολογίων.

2. Σε περίπτωση λύσης της Σύμβασης για οποιονδήποτε λόγο, η Εταιρία δεν διατηρεί

κανένα δικαίωμα ή αξίωση κατά του Ελληνικού Δημοσίου από καμία αιτία.

### **Άρθρο 8**

#### **Απαγόρευση Υποκατάστασης και Εκχώρησης**

1. Η Εταιρία δεν δικαιούται να υποκατασταθεί από άλλον στη θέση της για την εκτέλεση των πλόων της Σύμβασης, εκτός αν υπάρξει έγγραφη συμφωνία των μερών.
2. Ρητά απαγορεύεται στην Εταιρία να εκχωρήσει οποιοδήποτε από τα απορρέοντα από τη Σύμβαση δικαιώματα ή υποχρεώσεις της σε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, χωρίς την προηγούμενη σύμφωνη γνώμη του Ελληνικού Δημοσίου που παρέχεται μόνον εγγράφως.
3. Η Εταιρία δύναται να αντικαθιστά το πλοίο με την υποβολή των αντίστοιχων δικαιολογητικών που αφορούν το νέο πλοίο.

### **Άρθρο 9**

#### **Εφαρμοστέο Δίκαιο**

Όποιες διαφορές ανακύπτουν από την εκτέλεση της παρούσας υπάγονται στην αποκλειστική δωσιδικία των διοικητικών δικαστηρίων του Πειραιά, σύμφωνα με το Ελληνικό Δίκαιο.

### **Άρθρο 10**

Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Τα δεδομένα για τα συγκριτικά στοιχεία των λιμανιών –guest ports- , βασίζονται σε στοιχεία του 2009 βάσει της μελέτης Tourists facilities in ports”.

Στηρίζονται σε κάποιες υποθέσεις και στην χρήση παραμέτρων για τη στάθμιση των δεδομένων και τον υπολογισμό των οικονομικών επιδράσεων του θαλάσσιου τουρισμού - cruise tourism – στις αντίστοιχες περιοχές των λιμανιών .

#### Δαπάνες

Όταν το λιμάνι αναχώρησης συμπίπτει με το λιμάνι επιστροφής σε μια διαδρομή , μόνο η μία διέλευση –στάση – υπολογίζεται στο κυκλικό ταξίδι.

**Τουρίστες :** Ο αριθμός των «μοναδικών» τουριστών που φθάνουν στο λιμάνι στη διάρκεια της κρουαζιέρας . Λογικά , μόνο οι επιβάτες και το πλήρωμα που κατεβαίνουν στην ακτή ξοδεύουν χρήματα και υπό αυτό το πρίσμα αναλύθηκαν τα δεδομένα στην έρευνα

**Transit passenger expenditures:** Μ.Ο. εξόδων επιβατών που συμμετέχουν σε οργανωμένο ή μη ταξίδι

**Turnaround passenger expenditures:** Μ.Ο. εξόδων επιβατών, σε περίπτωση διανυκτέρευσης ή μη.

Ship expenditures: Τα έξοδα αυτά υπολογίζονται βάσει της χωρητικότητας του πλοίου .Στο κυκλικό ταξίδι υπολογίζονται ως η χωρητικότητα του πλοίου σε επιβάτες επί 24 ευρώ /επιβάτη . Περιλαμβάνονται όλα τα έξοδα – άφιξης & αναχώρησης - .

#### Διορθωτικοί Παράγοντες – Συντελεστές

i)Στο επίπεδο τιμών : Συσχετίζεται επίπεδο τιμών με ανάλογο εγχώριο επίπεδο τιμών χώρας. Ως βάση λαμβάνεται Μ.Ο τιμών σε επίπεδο EU-27. Οι δαπάνες πολ/νται με σχετικό διορθωτικό συντελεστή.

ii)Σε επίπεδο προσέλκυσης τουριστών : Μ.Ο η τιμή δωματίου ξενοδοχείου 3 αστέρων σε παράκτιες περιοχές , περίπου 70 ευρώ .Το υψηλότερο επίπεδο τιμών είναι +21% από το Μ.Ο. και το χαμηλότερο -27% .

iii)Σε επίπεδο ανακατανομής επίδρασης : Υπολογισμός οικονομικής επίδρασης στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού –σε απόσταση 15 χλμ. - . Όταν όλο το οικονομικό αποτέλεσμα δημιουργείται και παραμένει στην αρχική πόλη επίσκεψης , το ποσοστό ανακατανομής επίδρασης ανέρχεται στο 100%.

	In use	Amount
i) Price level correction	<input checked="" type="checkbox"/>	%
ii) Tourist attractiveness	<input checked="" type="checkbox"/>	1,09
iii) Impact allocation	<input checked="" type="checkbox"/>	100%

### Καθαρή παρούσα αξία & ποσοστό απομείωσης :

Η αξία του χρήματος μειώνεται στο πέρασμα του χρόνου (λόγω πληθωρισμού) π.χ η αγοραστική αξία 1.000 ευρώ σήμερα είναι μικρότερη σε σχέση με 10 χρόνια παλιότερα. Σύμφωνα με τις χρηματικές ροές, είναι πιο συμφέρον να εισπράξει κανείς σήμερα 1.000 ευρώ, παρά σε ένα χρόνο.

Οι επενδύσεις έχουν ως στόχο την αύξηση των χρηματικών ροών στο μέλλον. Αυτές οι ροές πρέπει να αποτιμηθούν σε σημερινές αξίες, ώστε να εκτιμηθούν οι επενδύσεις αν είναι αποδοτικές ή όχι. Γι αυτό το σκοπό χρησιμοποιείται ο όρος απομείωση. Περιλαμβάνει ένα ποσοστό κινδύνου στον υπολογισμό. Το χαμηλότερο ποσοστό ισούται με το τρέχον επιτόκιο. Για δημόσιες επενδύσεις το discount rate κυμαίνεται μεταξύ 4% και 8%.

(Παράδειγμα) Μία επένδυση αξίας € 1 000 οδηγεί σε πρόσθετες πωλήσεις € 1.100 για την εταιρεία X σε τρία χρόνια κι άνω.

Τέλος έτους 1: € 200, τέλος έτους 2: € 400, τέλος έτους 3: € 500

Εάν το επιτόκιο είναι 6% η παρούσα αξία των χρηματικών ροών είναι ως εξής :

$$(200 / 1,06^1) + (400 / 1,06^2) + (500 / 1,06^3) = € 964,49$$

Η μελλοντική αξία των ταμειακών ροών είναι πιο χαμηλά από την αρχική επένδυση των 1000€. Εάν η αρχική επένδυση αφαιρεθεί από την παρούσα αξία, προκύπτει η καθαρή αξία. Σε αυτή την περίπτωση, η επένδυση έχει αρνητικό πρόσημο (€ -35, που σημαίνει) ότι η παρούσα επένδυση δημιουργεί ζημία σε 3 έτη αξίας 35 €.

**Τι είναι η payback period?** Ο χρόνος που χρειάζεται για να αποδόσει - επιστρέψει - μία επένδυση το ποσό της αρχικής της αξίας.

Αναφορικά με τον υπολογισμό του NPV (Net Present Value - Παρούσα Αξία), απαιτείται ποσοστό απομείωσης - discount rate - ώστε να εκτιμηθούν σε σημερινές αξίες οι χρηματικές ροές.

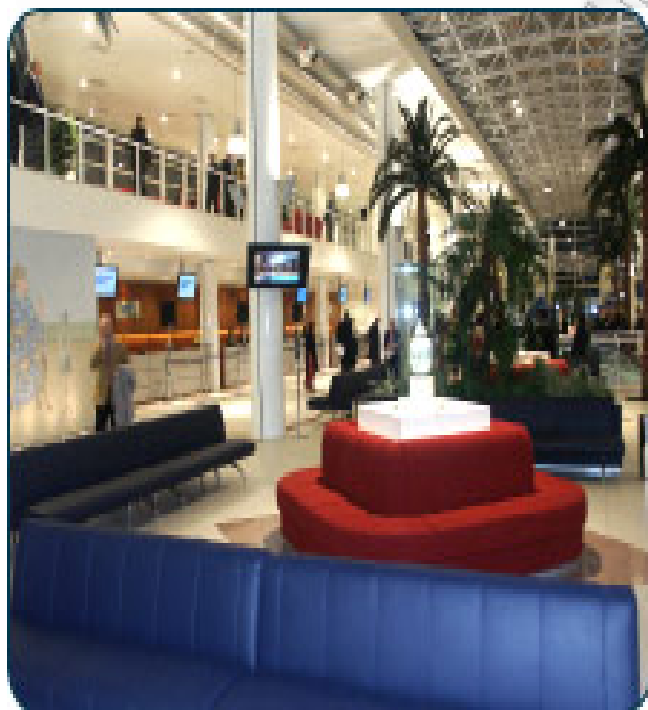


Φωτογραφίες διάσημων προορισμών θαλάσσιου τουρισμού:

Terminal Napoli



Palacrociere Savona





Βαρκελώνη – cruise terminal -







Βαρκελώνη – cruise terminal -

Cruise port Βενετία





Τουρκία : Μαρίνες







SIBENIC CROATIA

SPLIT-MARINA KREMIK



ΜΑΡΙΝΑ ΦΛΟΙΣΣΒΟΥ

