

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**



**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην**  
**ΝΑΥΤΙΑΙΑ**

**ΛΙΜΕΝΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ: ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ**  
**ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ**

Χρυσούλα Κουλή

Διπλωματική Εργασία

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

Δεκέμβριος, 2021

### **Δήλωσης αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright**

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

## **Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή**

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη 1ΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

-Χλωμούδης Κωνσταντίνος (Επιβλέπων)

-Πελαγίδης Θεόδωρος

- Πολέμης Διονύσιος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.»

## **ΠΡΟΛΟΓΟΣ**

Η παρούσα εργασία αποτελεί προϊόν δευτερογενούς έρευνας για να βρεθεί η θέση της Ελλάδας και πως μπορεί να βελτιώσει τη θέση της στον ανταγωνισμό μεταξύ των χωρών της ανατολικής Μεσογείου που διαθέτουν λιμένες αναψυχής. Με την ολοκλήρωσή της θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την κυρία Αγγελική Παρδάλη για την επιστημονική της καθοδήγηση, τις υποδείξεις της και το αμείωτο ενδιαφέρον της τα οποία έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας. Ιδιαίτερες ευχαριστίες και ευγνωμοσύνη θέλω να εκφράσω στην οικογένεια μου για την αμέριστη στήριξη και κατανόηση σε όλη αυτή τη προσπάθεια μου.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Εξετάζοντας τον υφιστάμενο ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων σκαφών αναψυχής των χωρών της ανατολικής Μεσογείου, επιχειρείται να βρεθεί η θέση της Ελλάδας και πως αυτή μπορεί να βελτιωθεί. Η επίτευξη του στόχου πραγματοποιείται μέσω της σύγκρισης συγκεκριμένων παραγόντων όπως οι θέσεις ελλιμενισμού, το μήκος της ακτογραμμής, ο αριθμός των μαρινών, οι γαλάζιες σημαίες. Μια μικρή αναφορά γίνεται επίσης και σε παράγοντες όπως το θεσμικό και φορολογικό πλαίσιο και ο συντελεστής ΦΠΑ. Η εργασία αποτελείται από 5 κεφάλαια.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στους διάφορους ορισμούς που συναντώνται στη βιβλιογραφία για τον θαλάσσιο τουρισμό καθώς και στις έννοιες που συνδέονται με αυτόν και επιπλέον στις δύο οργανωμένες κατηγορίες του θαλάσσιου τουρισμού δηλαδή στην κρουαζιέρα και στην ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση.

Στο δεύτερο τμήμα αναλύεται η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση στην Ελλάδα και συγκεκριμένα ακολουθεί αναφορά στην ιστορική αναδρομή και την εξέλιξη της, στο θεσμικό πλαίσιο που έχει αναπτυχθεί και στις σχετικές αλλαγές του που έχουν ακολουθήσει με τη πάροδο του χρόνου, στα διαθέσιμα σκάφη αναψυχής και στις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο κλάδο.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι ελληνικοί λιμένες σκαφών αναψυχής και τα αγκυροβόλια, το ιδιοκτησιακό καθεστώς που τις διέπει και οι παρεχόμενες υπηρεσίες τους. Στο κεφάλαιο αυτό αναλύεται επίσης και η ζήτηση εξετάζοντας τους παράγοντες που την επηρεάζουν.

Στο τέταρτο κεφάλαιο εξετάζεται ο στόχος της εργασίας που είναι η αξιολόγηση της θέσης της Ελλάδας στο κλάδο του yachting στη Μεσόγειο και συγκεκριμένα απέναντι στους ανταγωνιστές της στην ανατολική Μεσόγειο. Η ανάλυση του ανταγωνισμού μεταξύ των χωρών της ανατολικής Μεσογείου γίνεται μέσω της σύγκρισης συγκεκριμένων στοιχείων, όπως αναφέρεται παραπάνω. Ακολουθεί και μια μικρή αναφορά και σύγκριση με τους παίκτες της δυτικής Μεσογείου με σκοπό να βρεθούν πρακτικές που χρησιμοποιούνται από αυτούς και θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν από την Ελλάδα για την βελτίωση της θέσης της.

Στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα και οι προτάσεις για την βελτίωση της θέσης της Ελλάδας στο κλάδο του yachting στη περιοχή της ανατολικής Μεσογείου.

Λέξεις-κλειδιά: #θαλάσσιος τουρισμός #yachting #λιμένες σκαφών αναψυχής #ανταγωνισμός #ανατολική Μεσόγειος

## **ABSTRACT**

Examining the existing competition between the yacht ports of the countries situated in the eastern Mediterranean, our attempt is to find the position of Greece and how it can be improved. The achievement of the goal is effected through the comparison of specific factors such as number of berths, the length of the coastline, the number of marinas, the number of blue flags. A small reference is also made to factors such as the institutional and tax framework and the VAT rate. The essay consists of 5 chapters.

The first chapter refers to the various definitions found in the literature regarding maritime tourism as well as the concepts associated with it and to the two organized forms of maritime tourism, namely to the cruise and private yachting.

The second section analyzes the private yachting in Greece, specifically refers to the historical background and its evolution, to the institutional framework that has been developed and to the relevant changes that followed over time, to the leisure boats and their characteristics and to the companies operating in the industry.

The third chapter presents the Greek yacht ports and anchorages, the ownership regime and the services that are provided. This chapter also analyzes the demand by examining the factors that affect it.

The fourth chapter examines the aim of the essay which is to evaluate the position of Greece in the European yachting sector and specifically between its competitors in the Eastern Mediterranean. The analysis of competition between the countries of the Eastern Mediterranean is conducted by comparing specific data, as mentioned above. It follows a small comparison with the players of the Western Mediterranean in order to find practices that could be used by Greece to improve its position.

The fifth chapter presents the conclusions and proposals for the improvement of Greece's position in the yachting sector in the Eastern Mediterranean region.

Keywords: #maritime tourism #yachting yacht ports #competition #Eastern Mediterranean

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

|   |     |
|---|-----|
| ΠΡΟΛΟΓΟΣ .....  | 4   |
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....  | 5   |
| ABSTRACT.....   | 6   |
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....  | 12  |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....                      | 13  |
| 1.1 Βασικές έννοιες και ορισμοί .....                     | 13  |
| 1.2 Είδη θαλάσσιου τουρισμού .....                        | 19  |
| 1.2.1 Κρουαζιέρα.....                                     | 19  |
| 1.2.2 Yachting(Ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση).....          | 28  |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ YACHTING ΣΤΗ ΕΛΛΑΔΑ.....  | 39  |
| 2.1 Ιστορική αναδρομή .....                               | 39  |
| 2.2 Θεσμικό πλαίσιο θαλάσσιου τουρισμού .....             | 43  |
| 2.3 Σκάφη Αναψυχής (Yachts) .....                         | 56  |
| 2.4 Εταιρίες .....  | 66  |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΜΑΡΙΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ..... | 73  |
| 3.1 Προσφορά κλάδου .....                                 | 73  |
| 3.1.1 Οι λιμένες σκαφών αναψυχής .....                    | 73  |
| 3.1.1.1 Ορισμός και Έννοιες.....                          | 73  |
| 3.1.1.2 Τουριστικοί Λιμένες στην Ελλάδα .....             | 76  |
| 3.1.1.3 Οι παρεχόμενες υπηρεσίες.....                     | 83  |
| 3.1.1.4 Ιδιοκτησιακό καθεστώς .....                       | 86  |
| 3.2 Ζήτηση κλάδου .....                                   | 89  |
| 3.2.1 Εποχικότητα.....                                    | 98  |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ .....               | 100 |
| 4.1 Το yachting στη Μεσόγειο.....                         | 100 |
| 4.2 Μαρίνες ανά χώρα.....                                 | 101 |
| 4.2.1 Αίγυπτος .....                                      | 101 |
| 4.2.2 Γαλλική Ριβιέρα (Κυανή Ακτή) .....                  | 103 |
| 4.2.3 Ελλάδα.....   | 104 |



|   |     |
|---|-----|
| 4.2.4 Ισπανία.....  | 106 |
| 4.2.5 Ιταλία .....  | 108 |
| 4.2.6 Κροατία .....   | 111 |
| 4.2.7 Κύπρος.....   | 112 |
| 4.2.8 Μάλτα.....  | 113 |
| 4.2.9 Μαυροβούνιο.....  | 115 |
| 4.2.10 Τουρκία.....   | 116 |
| 4.3 Συγκριτική ανάλυση μαρινών ανατολικής Μεσογείου .....                       | 118 |
| 4.3.1 Συγκριτική ανάλυση μαρινών ανατολικής Μεσογείου και Δυτική Μεσογείου..... | 119 |
| 4.4 Η θέση της Ελλάδας.....   | 132 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ .....                                    | 128 |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....  | 132 |

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

|   |     |
|---|-----|
| Πίνακας 1.1 Ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας 2018 .....  | 24  |
| Πίνακας 1.2 Γραμμές κρουαζιέρας βάσει μεγέθους .....  | 25  |
| Πίνακας 1.3 Δημοφιλείς προορισμοί τουρισμού σκαφών αναψυχής και εποχικότητα παγκοσμίως .....                      | 30  |
| Πίνακας 1.4 Κατανομή νέων θέσεων ελλιμενισμού/χώρα .....  | 32  |
| Πίνακας 2.1 Διαχειρίστριες εταιρείες Ανατολικής Μεσογείου .....   | 67  |
| Πίνακας 3.1 Μαρίνες Ελλάδας .....   | 73  |
| Πίνακας 3.2 Καταφύγια & Αγκυροβόλια Τουριστικών Σκαφών Ελλάδας .....  | 80  |
| Πίνακας 3.3 Τουριστικοί λιμένες υπό ιδιωτική διαχείριση/περιφέρεια.....   | 86  |
| Πίνακας 3.4 Θέσεις ελλιμενισμού υπό ιδιωτική διαχείριση/περιφέρεια .....  | 88  |
| Πίνακας 3.5 Ελληνικές μαρίνες με Γαλάζια Σημαία (2021) .....  | 90  |
| Πίνακας 3.6 Κύκλος εργασιών τουριστικών λιμένων (2017-2018) .....   | 94  |
| Πίνακας 3.7 Αξία ναύλων επαγγελματικών σκαφών ανά κατηγορία που ελλιμενίστηκαν στις Ελληνικές μαρίνες (2018)..... | 95  |
| Πίνακας 3.8 Αξία ασφαλειών και συντήρησης επαγγελματικών σκαφών ανά κατηγορία (2018).....                         | 96  |
| Πίνακας 3.9 Αξία τροφοδοσίας και καυσίμων επαγγελματικών σκαφών ανά κατηγορία(2018).....                          | 97  |
| Πίνακας 3.10 Αξία δαπανών ιδιωτικών σκαφών ανά κατηγορία (2018).....  | 97  |
| Πίνακας 4.1 Μαρίνες εν ενέργεια στην Αίγυπτο .....  | 103 |
| Πίνακας 4.2 Μαρίνες εν ενέργεια στη Γαλλική Ριβιέρα .....   | 104 |
| Πίνακας 4.3 Μαρίνες εν ενεργεία στην Ελλάδα.....  | 105 |
| Πίνακας 4.4 Σημαντικότερες μαρίνες εν ενεργεία στην μεσογειακή Ισπανία.....                                       | 109 |
| Πίνακας 4.5 Σημαντικότερες μαρίνες εν ενεργεία στην μεσογειακή Ιταλία .....                                       | 111 |
| Πίνακας 4.6 Σημαντικότερες μαρίνες εν ενεργεία στην Κροατία .....   | 114 |
| Πίνακας 4.7 Μαρίνες εν ενεργεία στην Κύπρο .....  | 116 |
| Πίνακας 4.8 Μαρίνες εν ενεργεία στη Μάλτα.....  | 117 |
| Πίνακας 4.9 Μαρίνες εν ενεργεία στο Μαυροβούνιο.....  | 118 |
| Πίνακας 4.10 Σημαντικότερες μαρίνες εν ενεργεία στην Τουρκία .....  | 119 |
| Πίνακας 4.11 Η ακτογραμμή των χωρών της ανατολικής Μεσογείου.....   | 120 |
| Πίνακας 4.12 Θέσεις ελλιμενισμού χωρών ανατολικής Μεσογείου.....  | 121 |
| Πίνακας 4.13 Αριθμός μαρινών χωρών ανατολικής Μεσογείου.....  | 122 |
| Πίνακας 4.14 Μαρίνες με Γαλάζια Σημαία στην Ανατολική Μεσόγειο (2021).....  | 124 |

|  |     |
|--|-----|
| Πίνακας 4.15 Συντελεστής ΦΠΑ επι των υπηρεσιών yachting/χώρα.....                      | 125 |
| Πίνακας 4.16 Στοιχεία μαρινών και ακτογραμμής για τις χώρες της δυτικής Μεσογείου..... | 126 |
| Πίνακας 4.17 Σύγκριση μήκους ακτογραμμής (τετρ. Χλμ.) .....                            | 127 |
| Πίνακας 4.18 Σύγκριση θέσεων ελλιμενισμού και αριθμού μαρινών .....                    | 128 |
| Πίνακας 4.19 Συσχέτιση ακτογραμμής και αριθμού μαρινών ανά χώρα .....                  | 129 |
| Πίνακας 4.20 Συγκεντρωτικά στοιχεία σύγκρισης μεταξύ των εξεταζόμενων χωρών.....       | 130 |
| Πίνακας 4.21 Μαρίνες με Γαλάζια Σημαία στην Ανατολική Μεσόγειο (2021) .....            | 131 |

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ**

|   |     |
|---|-----|
| Διάγραμμα 1.1 Συνιστώσες θαλάσσιου τουρισμού .....  | 17  |
| Διάγραμμα 1.2 Αριθμός επιβατών/ περιοχή 2019 .....  | 23  |
| Διάγραμμα 1.3 Κορυφαία λιμάνια κρουαζιέρας κατά μήκος των ακτών του Ατλαντικού της Ευρώπης, 2019..... | 24  |
| Διάγραμμα 1.4 Αγορά ναυλωμένων σκαφών κατά τύπο.....  | 34  |
| Διάγραμμα 1.5 Αγορά ναυλωμένων σκαφών κατά μέγεθος.....   | 35  |
| Διάγραμμα 1.6 Αγορά ναυλωμένων σκαφών ανα κατηγορία .....   | 35  |
| Διάγραμμα 2.1 Κατανομή σκαφών αναψυχής ανα κατηγορία .....  | 59  |
| Διάγραμμα 2.2 Κατανομή σκαφών αναψυχής ανα κατηγορία .....  | 60  |
| Διάγραμμα 2.3 Κατανομή της αγοράς του επαγγελματικού yachting κατά κατηγορία (2018).....              | 60  |
| Διάγραμμα 2.4 Ιδιοκτησία σκαφών άνω το 40 μέτρων .....  | 62  |
| Διάγραμμα 2.5 Κατανομή σκαφών αναψυχής ανάλογα με τη χρήση .....                                      | 63  |
| Διάγραμμα 3.1 Δυναμικότητα μαρινών ανά περιφέρεια .....   | 78  |
| Διάγραμμα 3.2 Δυναμικότητα μαρινών περιφέρειας Αττικής.....   | 79  |
| Διάγραμμα 3.3 Μαρίνες και Αγκυροβολία & Καταφύγια ανα περιφέρεια .....                                | 81  |
| Διάγραμμα 3.4 Μαρίνες κατανομή εξόδων / κατηγορία (%) .....   | 85  |
| Διάγραμμα 3.5 Αξία προϊόντος yachting ανα κατηγορία δαπανών και ανά κατηγορία σκαφών (2018).....      | 98  |
| Διάγραμμα 4.1: Οι θέσεις ελλιμενισμού των χωρών ανατολικής Μεσογείου.....                             | 122 |
| Διάγραμμα 4.2: Αριθμός μαρινών χωρών ανατολικής Μεσογείου.....  | 124 |
| Διάγραμμα 4.3: οι γαλάζιες σημαίες στις χώρες της ανατολικής Μεσογείου.....                           | 125 |
| Διάγραμμα 4.4 Σύγκριση αριθμού μαρινών ανά χώρα.....  | 128 |

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Ο θαλάσσιος τουρισμός (κρουαζιέρα, yachting) μπορεί να συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στην οικονομική ανάπτυξη μίας χώρας. Καθώς οι χώρες παγκοσμίως ήρθαν αντιμέτωπες με μία εξαιρετικά σημαντική υγειονομική κρίση (πανδημία Covid-19) που οδήγησε τις κυβερνήσεις στην ανάληψη οικονομικών μέτρων ενίσχυσης επιχειρήσεων και καταναλωτών, ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο οικονομικής ανάκαμψης. Άλλωστε, ο κλάδος του yachting συγκεκριμένα βρίσκεται σε σημαντική άνοδο, κυρίως λόγω της πανδημίας και των περιοριστικών ταξιδιωτικών μέτρων. Ένα δεύτερο χαρακτηριστικό αυτού του κλάδου, εκτός της συνεχόμενης ανάπτυξής του, είναι ο έντονος ανταγωνισμός που παρουσιάζεται στο επίπεδο των λιμένων αναψυχής, ιδίως στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Η εν λόγω περιοχή αποτελεί πόλο έλξης ατόμων και επενδύσεων και για τον λόγο αυτό παρουσιάζει έντονο ανταγωνισμό.

Παρ' όλα αυτά, το πεδίο του yachting δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο πολλών μελετών, ιδίως στην Ελλάδα. Έρευνες, ωστόσο, μπορούν να οδηγήσουν στον προσδιορισμό και την εκτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης και επομένως στην κατάθεση προτάσεων πρακτικής εφαρμογής. Στο πλαίσιο αυτό, σκοπός αυτής της εργασίας είναι η μελέτη κατάστασης των μαρίνων στην Ανατολική Μεσόγειο. Οι επί μέρους στόχοι αυτής της εργασίας είναι οι κάτωθι:

- α) Να παρουσιαστεί και να εκτιμηθεί η υφιστάμενη κατάσταση σε επίπεδο ανταγωνισμού των μαρίνων στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου
- β) Να κατατεθούν προτάσεις πρακτικής εφαρμογής για την ενίσχυση του ανταγωνισμού των μαρίνων της Ελλάδας

Η παρούσα εργασία αποτελείται από πέντε κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο αναλύει το ζήτημα του θαλάσσιου τουρισμού. Το δεύτερο κεφάλαιο επικεντρώνεται στο yachting στην Ελλάδα, ενώ το τρίτο στους παράγοντες προσφοράς και ζήτησης του κλάδου. Η σύγκριση των μαρίνων της περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου και η αξιολόγηση του ανταγωνισμού αυτών λαμβάνει χώρα στο τέταρτο κεφάλαιο. Τέλος, το πέμπτο κεφάλαιο συνοψίζει τα κυριότερα συμπεράσματα της έρευνας και καταθέτει προτάσεις πρακτικής εφαρμογής.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

## ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

### 1.1 Βασικές έννοιες και ορισμοί

Για τον θαλάσσιο τουρισμό έχουν γίνει αρκετές αναφορές στο πέρασμα του χρόνου. Παρακάτω παραθέτουμε μερικούς από τους ορισμούς που έχουν δοθεί:

- ✓ Ο θαλάσσιος τουρισμός αναφέρεται στο σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στο θαλάσσιο χώρο και στις ακτές μιας περιοχής υποδοχής τουριστών με σκοπό την ψυχαγωγία του τουρίστα (altermourism.gr, 2019)
- ✓ Σύμφωνα με τον καθηγητή Mark Orams (Orams, 1996), ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει τις δραστηριότητες που έχουν ως βάση το θαλάσσιο περιβάλλον και για να επιτευχθεί η κατανάλωση τους, ο τουρίστας θα πρέπει να απομακρυνθεί από τον τόπο διαμονής του.
- ✓ Ο καθηγητής Michael Hall (Hall, 2001), αναφέρει ότι ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει κάθε δραστηριότητα που πηγάζει από τη θάλασσα και είναι άμεσα συνδεδεμένος με τον παράκτιο τουρισμό εξαιτίας των έντονων αλληλεπιδράσεων που δημιουργούν οι δραστηριότητες τους, ο συνδυασμός των οποίων πολλές φορές συνιστά το 1/3 της θαλάσσιας ευρωπαϊκής οικονομίας.
- ✓ Οι υπηρεσίες που σχετίζονται με θαλάσσια ταξίδια για λόγους αναψυχής, περιήγησης ή ναυταθλητισμού, χαρακτηρίζονται ως υπηρεσίες θαλασσιού τουρισμού. Ο θαλάσσιος τουρισμός γίνεται με τα κρουαζιερόπλοια, τα ακτοπλοϊκά πλοία γραμμής και τα πλοία και πλοiάρια αναψυχής, ναυταθλητισμού, άσκησης και διασκέδασης, φθάνοντας και σε εξειδικευμένες υπηρεσίες που συνδέονται με τον αιγιαλό και την αιγιαλίτικη ζώνη, τις τουριστικές περιοχές και την γενικότερη τουριστική ανάπτυξη. Ο θαλάσσιος τουρισμός συμπεριλαμβάνει ένα μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου, τις οποίες και θα εντάξουμε στις διάφορες κατηγορίες που μπορεί να διακριθεί ο θαλάσσιος τουρισμός. Συγκεκριμένα, περιλαμβάνει:

- το θαλάσσιο σκι, το windsurfing, το surfing, την κολύμβηση, το αλεξίπτωτο θαλάσσης, το κανό-καγιάκ, τα μηχανοκίνητα μέσα αναψυχής, την ηλιοθεραπεία, το ψάρεμα από την ακτή, τα παιχνίδια στην παραλία, το περπάτημα στη παραλία, και την παρατήρηση από την ξηρά των θαλάσσιων πτηνών και του θαλάσσιου περιβάλλοντος που ανήκουν στον θαλάσσιο παράκτιο τουρισμό
- τα υποβρύχια σκάφη, το υποβρύχιο ψάρεμα και την κατάδυση που ανήκουν στο θαλάσσιο υποβρύχιο τουρισμό
- την παρατήρηση θαλάσσιων θηλαστικών, οι προστατευμένες περιοχές και τα ενυδρεία που ανήκουν στον θαλάσσιο τουρισμό φύσης
- το ψάρεμα που ανήκει στον θαλάσσιο αλιευτικό τουρισμό
- τα ναυτικά μουσεία, τα πλοία-μουσεία, τα μουσεία ναυπηγικής τέχνης, τις θαλάσσιες πολιτιστικές διαδρομές, τα λιμάνια-μουσεία και την αναπαράσταση ναυτικών γεγονότων που ανήκουν στον θαλάσσιο πολιτισμικό τουρισμό
- την ιστιοπλοΐα που ανήκουν στον θαλάσσιο αθλητικό τουρισμό
- την χρήση σκαφών αναψυχής(γιώτινγκ)
- την κρουαζιέρα (altermotourism.gr, 2019).

Η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση, η κρουαζιέρα και οι εκδρομές διαμέσου ημεροπλοίων αποτελούν τους τρεις βασικούς κλάδους/δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού (MillerM.L., AuyongJ., 1991). Από τις δραστηριότητες θαλάσσιου τουρισμού που έχουν αναφερθεί παραπάνω, η κρουαζιέρα και η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση συναντώνται με μορφή οργανωμένης αγοράς και θεωρούνται κύρια προϊόντα του θαλάσσιου τουρισμού. Για την ανάπτυξη των κύριων προϊόντων του θαλάσσιου τουρισμού είναι αναγκαία η ύπαρξη σύγχρονων υποδομών και αναδομών που αφορούν κυρίως σε λιμενικές εγκαταστάσεις(μαρίνες, τουριστικά καταφύγια κτλ.) που μπορούν να προσφέρουν όχι μόνο ασφαλή ελλιμενισμό αλλά και κάλυψη άλλων αναγκών τόσο των επιβαινόντων όσο και των πληρωμάτων των σκαφών.

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελούσε και εξακολουθεί να αποτελεί ένα μοχλό ανάπτυξης για αρκετές χώρες. Παράδειγμα αποτελούν οι παράκτιες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι πόλος έλξης και βασική επιλογή πολλών τουριστών από την Ευρώπη και το εξωτερικό λόγω της σπάνιας ομορφιάς τους, του πολιτισμικού τους πλούτου και της ποικιλομορφίας τους. Ιδιαίτερη είναι η συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού στις οικονομίες των διάφορων χωρών. Η θαλάσσια οικονομία, αντιπροσωπεύει το 1,3 % του συνολικού ευρωπαϊκού ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, με κύκλο εργασιών ύψους 566 δισεκατομμυρίων ευρώ, παράγοντας προστιθέμενη αξία ύψους 174 δισεκατομμυρίων ευρώ και παρέχοντας θέσεις απασχόλησης για 3,5 εκατομμύρια άτομα στην Ευρώπη. (www.insider.gr, 2020). Βάσει των παραπάνω δεδομένων καθώς και του γεγονότος ότι το 51% των διαθέσιμων ξενοδοχειακών κλινών σε όλη την Ευρώπη βρίσκεται σε παράκτιες περιοχές, γίνεται φανερό ότι πλέον ο θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός αποτελούν σημαντικό τουριστικό τομέα και δυναμικά αναπτυσσόμενο. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού των Ηνωμένων Εθνών, η ζήτηση για υπηρεσίες τουρισμού αυξάνεται παγκοσμίως. Οι αφίξεις τουριστών για λόγους αναψυχής και διασκέδασης, σύμφωνα με τον UNWTO, παρουσιάζουν ανοδική πορεία τα επόμενα χρόνια. Η δυναμική αυτή αποτελεί πρόκληση και ευκαιρία για τα παράκτια και θαλάσσια θέρετρα της Ευρώπης μια και οι αφίξεις δημιουργούν έσοδα καθώς και επιχειρηματικές ευκαιρίες. Ωστόσο, ο παράκτιος τουρισμός, και συνεπώς ο θαλάσσιος, έχει να αντιμετωπίσει πολλές προκλήσεις οι οποίες μεγεθύνονται εξαιτίας των περιβαλλοντικών πιέσεων, του κατακερματισμού των επιχειρήσεων, της δυσκολίας προσβασιμότητας σε χρηματοδότηση και διαφόρων άλλων παραγόντων. Παρακάτω σχολιάζονται οι βασικές προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει.

Κενό γνώσεων: Ο κλάδος αυτός δεν επιλέγεται εύκολα ή δεν καταφέρνει να διατηρεί αρκετό εξειδικευμένο προσωπικό εξαιτίας της εποχικότητας και της έλλειψης ευκαιριών απασχόλησης. Για να βελτιωθεί ο ανταγωνισμός του κλάδου, και δεδομένου ότι ο κλάδος έχει ανάγκη από πολύγλωσσους, καλά καταρτισμένους που μπορούν να προσφέρουν υψηλό επίπεδο υπηρεσιών, είναι απαραίτητο να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες και προϋποθέσεις για έναν ελκυστικό, προς το εργατικό δυναμικό, κλάδο. Σημαντική είναι επίσης και η παρουσία δυναμικών

επιχειρηματιών και η προώθηση επαγγελματικών προσεγγίσεων μεταξύ τοπικών επιχειρήσεων, διοικήσεων και ενδιαφερομένων μερών.

Έλλειψη ικανότητας και καινοτομίας: Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται αλλαγή στις προτιμήσεις των τουριστών οι οποίοι δεν αρκούνται στο παραδοσιακό πακέτο διακοπών του τύπου «ήλιος και θάλασσα», αλλά ζητάνε την εξατομικευμένη εμπειρία. Οι επιχειρήσουν καλούνται να αντιδράσεις και να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα, ώστε να παραμείνουν ανταγωνιστικοί και να συμβάλλουν στην ανάπτυξη του τουρισμού. Η επίτευξη αυτού θα έρθει με την δημιουργία νέων προϊόντων τα οποία προωθούν ,μεταξύ άλλων καινοτόμων δραστηριοτήτων, την ελκυστικότητα και δυνατότητα πρόσβασης στην παράκτια και θαλάσσια αρχαιολογία, τη θαλάσσια κληρονομιά, τον υποβρύχιο τουρισμό, τις οινογαστρονομικές δραστηριότητες.

Πρόσβαση στη χρηματοδότηση: Το γεγονός ότι οι παράκτιες οικονομίες αποτελούνται κυρίως από τα μικρομεσαίες και από πολύ μικρές επιχειρήσεις τις κάνει ιδιαίτερα ευάλωτες σε οικονομικές, χρηματοοικονομικές και πολιτικές αλλαγές. Η απόκτηση πιστώσεων για επενδυτικούς και καινοτομικούς σκοπούς χαρακτηρίζεται από δυσκολία για τις περισσότερες τουριστικές ΜΜΕ εξαιτίας της οικονομικής κρίσης. Η ΕΕ, μέσω των κονδυλίων του δημοσιονομικού πλαισίου για την περίοδο 2014-2020 και άλλων μέσων, έρχεται να προσφέρει λύση στο πρόβλημα επιτρέποντας στο κλάδο να βελτιώνει και να ενισχύει την καινοτομικότητα του, απαραίτητο παράγοντα για να παραμένει ανταγωνιστικός.

Περιβαλλοντικές πιέσεις: Αυξανόμενη επιθυμία παρατηρείται από την πλευρά των τουριστών τα τελευταία χρόνια για γνώση και εξερεύνηση του θαλάσσιου οικοσυστήματος. Αυτό όμως δημιουργεί πιέσεις στο περιβάλλον για μεγαλύτερη χρήση νερού, αυξημένη παραγωγή αποβλήτων και συσσωρευμένες εκπομπές ρύπων από τις εναέριες, οδικές και θαλάσσιες μεταφορές στις περιόδους αιχμής. Αποτελεί πρόκληση λοιπόν και αναγκαιότητα η επιτυχημένη διαχείριση των οικοτόπων αφού οι φυσικοί πόροι και το κάλλος των παράκτιων περιοχών είναι τα χαρακτηριστικά που τις κατέστησαν δημοφιλείς προορισμούς για τους επισκέπτες.

Κατακερματισμός: Ο κατακερματισμός είναι μια ακόμα μεταβλητή που αποτελεί πρόκληση και ανασταλτικό παράγοντα στην ανάπτυξη του τουρισμού. Προκειμένου να ξεπεραστεί, είναι



απαραίτητη η δημιουργία διαπεριφερειακών και διακρατικών συνεργασιών και η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών. Αυτό θα δώσει τη δυνατότητα στους διάφορους προορισμούς να αναπτύξουν νέες ελκυστικές και καινοτομικές προσφορές, δελεαστικές ακόμα και στη χαμηλή τουριστική περίοδο.

Μεταβλητότητα: Ο παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός χαρακτηρίζονται από έντονη μεταβλητότητα και εποχιακές διακυμάνσεις κυρίως γιατί η ανάπτυξή τους στηρίζεται στον ήλιο και τη θάλασσα και άρα τουριστική κίνηση παρατηρείται τους ζεστούς μήνες. Λύση για την εξομάλυνση της μεταβλητότητας/εποχικότητας θα μπορούσε να αποτελέσει η προώθηση τουριστικών πακέτων χαμηλών τιμών στις περιόδους χαμηλής κίνησης και περιόδους απραξίας, η δημιουργία εγκαταστάσεων όπως καζίνο και χιονοδρομικών κέντρων κτλ. σε παραθαλάσσιους προορισμούς που επιτρέπουν στο τουρίστα όχι απλά να μην πλήττει αλλά να καλύπτει το χρόνο του ευχάριστα.

Η ολιστική αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων θα έρθει μέσα από τον συνδυασμό των τοπικών πρακτικών και μιας ευρωπαϊκής στρατηγικής. Κατά καιρούς έχουν δημιουργηθεί διάφορα προγράμματα και πλατφόρμες για την εξυπηρέτηση αυτού του σκοπού. Συνοπτικά να αναφέρουμε:

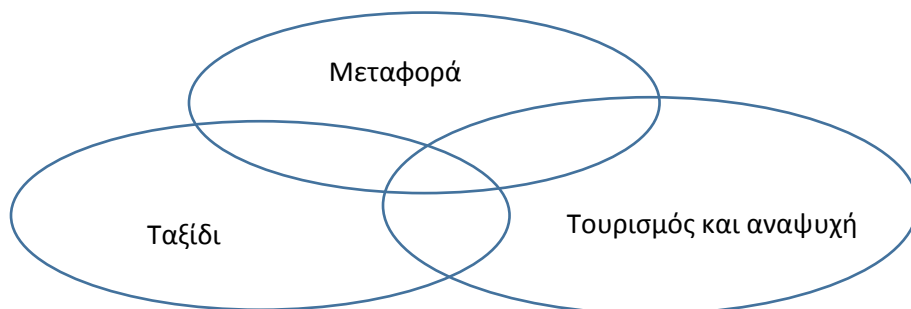
- την πανευρωπαϊκή ηλεκτρονική πλατφόρμα TourismLink η οποία συνδέει μικρές επιχειρήσεις με ταξιδιωτικά γραφεία και τουριστικούς πράκτορες, με στόχο την αύξηση του ανταγωνιστικού των ΜΜΕ κατά μήκος της Ευρώπης στην σημερινή ψηφιακή αγορά.
- το πρόγραμμα Sub Archeo για την εξ αποστάσεως εκπαίδευση αρχαιολόγων και ξεναγών [υποβρύχια αρχαιολογία] σε παράκτιες περιοχές κατά μήκος της Μεσογείου. Το πρόγραμμα αυτό βοηθά στην παράδοση μαθημάτων και τη διευκόλυνση της (επανα) κατάρτισης των ψαράδων ενώ παράλληλα στηρίζει την προστασία της κοινωνικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.
- Το πανευρωπαϊκό πρόγραμμα Natura 2000, ένα πανευρωπαϊκό δίκτυο ζωνών προστασίας της φύσης, που στοχεύει στη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης επιβίωσης των πλέον πολύτιμων και απειλούμενων ειδών και ενδιαιτημάτων της Ευρώπης, συμπεριλαμβανόμενου του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

- Οι αρχές ποιότητας του ευρωπαϊκού τουρισμού που δημοσιεύθηκαν το 2014 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχουν ως στόχο την αύξηση της εμπιστοσύνης των καταναλωτών και την αξιοπιστία των τουριστικών υπηρεσιών και προϊόντων κατά μήκος της Ευρώπης. Οι τουρίστες μπορούν να βασίζονται σε υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, διαρκώς αξιολογούμενες, κατά μήκος της ΕΕ.

- Το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» αποτελεί το χρηματοδοτικό μέσο της ΕΕ για την εφαρμογή της στρατηγικής με τη γαλάζια ανάπτυξη ως ένα από τα βασικά του θέματα. Το πρόγραμμα LIFE+ μπορεί επιπλέον να συγχρηματοδοτήσει καινοτόμα σχέδια τα οποία επηρεάζουν τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό και την επάρκεια πόρων. Η πρόταση για το 7ο πρόγραμμα δράσης της ΕΕ για το περιβάλλον είναι επίσης συνδεδεμένη με τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό. Επιπρόσθετα, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων χρηματοδοτεί τις ΜΜΕ για επενδύσεις στον τουρισμό και/ή σε περιοχές σύγκλισης.(ec.europa.eu, 2020)

Καταλήγοντας λοιπόν, βάσει των παραπάνω και σύμφωνα με την WildG.P. η αγορά του θαλάσσιου τουρισμού αποτελείται από τις παρακάτω συνιστώσες:

1. Ταξίδι
2. Μεταφορά
3. Τουρισμός και Αναψυχή



**Διάγραμμα 1.1**

**Συνιστώσες θαλάσσιου τουρισμού**

## 1.2 Είδη θαλάσσιου τουρισμού

### 1.2.1 Κρουαζιέρα

Η κρουαζιέρα είναι ένα από τα είδη εναλλακτικού τουρισμού, και ανήκει στο θαλάσσιο τουρισμό. Αποτελεί ένα κυκλικό περιηγητικό ταξίδι, βάσει επιμελούς προγράμματος λιμένων προσέγγισης και πραγματοποιείται με ειδικής κατηγορίας επιβατικό πλοίο (Hogak, 2013). Σύμφωνα με το Νόμο 4582/2018 τουρισμός κρουαζιέρας είναι το θαλάσσιο ταξίδι αναψυχής με προγραμματισμένη διαδρομή και στάσεις σε λιμάνια που πραγματοποιείται με πλοία κρουαζιέρας, κατά το οποίο οι επισκέπτες - τουρίστες επισκέπτονται σε ένα ταξίδι πολλούς και διαφορετικούς προορισμούς τουριστικού, πολιτιστικού και ιστορικού ενδιαφέροντος και έχουν τη δυνατότητα επιπλέον να επιλέξουν προσφερόμενα πακέτα εκδρομών και αυθεντικών εμπειριών στον ίδιο τον προορισμό, ώστε να ανακαλύψουν την ιδιαίτερη πολιτιστική κληρονομιά, τα αξιοθέατα, τους ιστορικούς χώρους, τα τοπικά έθιμα και τις παραδόσεις, καθώς και να αποκτήσουν αυθεντικές εμπειρίες που συνδέονται με τη γαστρονομία, τη διασκέδαση, τις τοπικές αγορές, την ψυχαγωγία και το σύγχρονο πολιτισμό (taxheaven.gr,2018)

Το κυρίαρχο χαρακτηριστικό της κρουαζιεροπλοΐας είναι ότι τα κρουαζιερόπλοια προσφέρουν υπηρεσίες ξενοδοχείων, με τη διαφορά ότι το κρουαζιερόπλοιο έχει την ικανότητα πλεύσης (Μυλωνόπουλος & Μοίρα, 2005). Οι επιβάτες που επιλέγουν αυτό τον τρόπο διακοπών διαμένουν στο πλοίο, που εκτός από διαμονή τους παρέχει σίτιση, ψυχαγωγία, αθλητικά κέντρα κ.α. Η κρουαζιέρα συνδέει την ψυχαγωγία του επιβάτη στο κρουαζιερόπλοιο με την επίσκεψη του σε ένα ή περισσότερα κοσμοπολίτικα λιμάνια, ικανοποιώντας την ανάγκη για γνωριμία με νέους τόπους και επαφή με πολιτισμούς (Μυλωνόπουλος, 2004). Τα παραπάνω έρχεται να συνοψίσει ο Willard Phillips ορίζοντας την κρουαζιέρα, ως ένα περιεκτικό πακέτο διακοπών, ως διακοπές πολλαπλών κέντρων όπου μπορεί ο καθένας να πάρει το ξενοδοχείο μαζί του από κέντρο σε κέντρο (PhillipsW, 2014). Στα πλαίσια μιας κρουαζιέρας γίνονται κάποιες στάσεις όπου οι επιβάτες μπορούν να επισκεφτούν για λίγες ή πιο πολλές ώρες διάφορα ενδιαφέροντα μέρη. Στην Ελλάδα

υπάρχουν πολλά τέτοια σημεία, όπου μπορούν να επισκεφτούν μοναδικές εκκλησίες, σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους, παραδοσιακούς οικισμούς, μνημεία και μουσεία γι' αυτό και αποτελεί έναν από τους ιδανικούς προορισμούς. (Diakomihalis, 2007).

Τα πρώτα δείγματα κρουαζιέρας εμφανίστηκαν το 1818 όταν η εταιρία BlackBallLine με έδρα λίγο έξω από την Νέα Υόρκη, οργάνωσε μια προγραμματισμένη μεταφορά επιβατών από τις ΗΠΑ στην Αγγλία. Το 1835 έρχεται η πρώτη κρουαζιέρα στη Μεσόγειο και στη συνέχεια στη Καραϊβική και τη Βαλτική από τον Arthur Anderson συνιδρυτή της Peninsular & Oriental Steam Navigation Company (P&O company), η οποία συνέδεε ακτοπλοϊκά το Ηνωμένο Βασίλειο με την Ινδία και την Άπω Ανατολή. Κρουαζιέρες στο ανοιχτό πέλαγος και την Μεσόγειο πραγματοποιούνται στο διάστημα 1842-1844 από την P&O. Η ίδια το 1844 πραγματοποιεί και το πρώτο ταξίδι αναψυχής από την Αγγλία στο Κάιρο, την Αθήνα και την Κωνσταντινούπολη και μια νέα βιομηχανία γεννήθηκε. Νέες εταιρίες εισέρχονται στο τομέα της κρουαζιέρας στα τέλη της δεκαετίας του 1880 βοηθώντας στην ανάπτυξή του. Το 1886 η Northof Scotland, ξεκίνησε κρουαζιέρες στα Νορβηγικά φιόρδ με κόστος 10 λιρών, ενώ το 1889 η Orient Line μπήκε στον ανταγωνισμό της Νορβηγίας ξεκινώντας παράλληλα και κρουαζιέρες στη Μεσόγειο. Μέχρι το 1890 η P&O που έγινε παγκόσμιο εμπορικό σήμα ανέπτυξε παγκόσμιο δίκτυο άμεσων και συνδεδεμένων υπηρεσιών για τους επιβάτες το οποίο και παρέμεινε αναλλοίωτο μέχρι και τη δεκαετία του 1960, όπου ήρθε ο ανταγωνισμός από τις αεροπορικές εταιρείες. Το 1900 κατασκευάζεται το πρώτο κρουαζιερόπλοιο γνωστό ως Prinzessin Victoria Luise με αποκλειστικό σκοπό την εκτέλεση κρουαζιέρας μεταξύ Αμβούργου-Αμερικής προσελκύοντας εύπορους επιβάτες. Το 1904 η P&O εντάσσει στο κλάδο της κρουαζιέρας πλοίο που είχε τη δυνατότητα μεταφοράς 160 επιβατών σε συνθήκες πρώτης θέσης και απόλυτης πολυτέλειας. Το 1923 με το Laconia της Cunard Line πραγματοποιείται η πρώτη παγκόσμια κρουαζιέρα διάρκειας 130 ημερών και κατάπλου σε 22 λιμάνια στη Καραϊβική, τη Διώρυγα του Παναμά κατά μήκος του Ειρηνικού και επιστροφής στις Ηνωμένες Πολιτείες, μέσω της Άπω Ανατολής, της Διώρυγας του Σουέζ, τη Μεσόγειο και τον Ατλαντικό. Μέχρι την «Μεγάλη Ύφεση», του 1930, οι κρουαζιέρες που πραγματοποιούνταν σε μακρινούς προορισμούς ήταν κυρίως για τις εύπορες κοινωνικές τάξεις. Η δεκαετία του 1960, όπου το πλοίο ως μέσο μεταφοράς των επιβατών μεταξύ Αμερική και

Ευρώπης αντικαθίσταται από το αεροπλάνο, αποτελεί την απαρχή της σύγχρονης βιομηχανίας της κρουαζιέρας. Οι πλοιοκτήτες μετασκευάζουν τα επιβατηγά πλοία σε κρουαζιερόπλοια προκειμένου να τα αξιοποιήσουν οικονομικά.

Τη δεκαετία του 50 και 60 καθιερώθηκε και στην Ελλάδα η κρουαζιέρα όταν οι Έλληνες εφοπλιστές φιλοξενούσαν στις πολυτελείς θαλαμηγούς τους το διεθνές jetset. Παραδειγματικά μπορούμε να αναφέρουμε την περίπτωση του Ωνάση το 1954, στη θαλαμηγό του οποίου βρέθηκε πλήθος γνωστών ονομάτων όπως η Μέριλιν Μονρόε, η Ελίζαμπεθ Τέιλορ, η Τζάκι Κέννεντι, ο Φράνκ και πολλοί άλλοι (istigmes.gr,2020).

Ανάλογα με το κριτήριο, η κρουαζιέρα συναντάται με διάφορες μορφές. Συγκεκριμένα :

- Η κρουαζιεροπλοία ανάλογα με την υδάτινη περιοχή στην οποία λαμβάνει χώρα η πλεύση του κρουαζιερόπλοιου μπορεί να διακριθεί σε θαλάσσια, ποτάμια και λιμναία.
- ❖ Η θαλάσσια κρουαζιεροπλοία πραγματοποιείται στις θαλάσσιες περιοχές π.χ. στην Καραϊβική θάλασσα, στη Μεσόγειο θάλασσα, στην Ερυθρά θάλασσα, στη Βόρεια θάλασσα, στη Βαλτική θάλασσα, και γενικότερα στον Ειρηνικό, Ατλαντικό και Ινδικό ωκεανό. Ο πιο δημοφιλής προορισμός για την κρουαζιεροπλοία σε ολόκληρο τον κόσμο είναι η Καραϊβική θάλασσα, η οποία καλύπτει το 60% της βορειοαμερικανικής βιομηχανίας κρουαζιέρας. Η έλξη του προορισμού αυτού μπορεί να αποδοθεί στο ιδανικό περιβάλλον της περιοχής αυτής για τη διενέργεια κρουαζιέρων όπως το κλίμα, η νησιωτικότητα, η μεγάλη ποικιλία λιμένων με δυνατότητα εκδρομών και στη γειτνίαση με τη μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας στον κόσμο, δηλ. των Η.Π.Α. και του Καναδά. Το λιμάνι του Μαϊάμι που είναι η πύλη εισόδου στην Καραϊβική θεωρείται το μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο όσον αφορά στην υποδοχή κρουαζιερόπλοιων (Magnan, et al, 2013).
- ❖ Η ποτάμια κρουαζιεροπλοία, πραγματοποιείται σε πλωτούς ποταμούς στην Ευρώπη, στην Ασία, στην Αφρική και στη Βόρεια και Νότια Αμερική. Η ποτάμια κρουαζιεροπλοία δεν μπορεί να συγκριθεί με τη θαλάσσια. Τα κρουαζιερόπλοια που μετακινούνται στους ποταμούς είναι στην πραγματικότητα ποταμόπλοια δηλαδή πλοία που ανταποκρίνονται στις ειδικές απαιτήσεις (βάθος υδάτων, πλάτος ποταμών, ροή υδάτων κ.λπ.) της ποτάμιας πλεύσης. Η παροχή τουριστικών

υπηρεσιών σε αυτά περιορίζεται στο πλαίσιο της συμβατικής ξενοδοχειακής λειτουργίας δηλ. στο κατάλυμα, στην εστίαση και στη συμβατική αναψυχή. Σε καμία περίπτωση ένα κρουαζιερόπλοιο – ποταμόπλοιο δεν συγκρίνεται με τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια-πλωτά θέρετρα. Η ποτάμια κρουαζιεροπλοία παρέχει τη δυνατότητα στους επιβάτες να απολαμβάνουν την ενδοχώρα των κρατών απ’ όπου διέρχεται ο ποταμός και να γνωρίσουν τον πολιτιστικό πλούτο σημαντικών παρόχθιων πόλεων. Σημαντικές ποτάμιες κρουαζιέρες πραγματοποιούνται στην Ευρώπη στους ποταμούς Ρήνο, Δούναβη, Έλβα, Βόλγα, Σηκουάνα κ.λπ., στην Αφρική στον ποταμό Νείλο, στην Ασία στον ποταμό Γιανγκ Τσε και στη Ν. Αμερική στον Αμαζόνιο (Mikulíć, et al, 2015).

❖ Η λιμναία κρουαζιεροπλοία, πραγματοποιείται σε πλωτές λίμνες. Μολονότι υπάρχουν μεγάλες λίμνες π.χ. η λίμνη Βικτόρια στην Αφρική, η λίμνη Τιτικάκα στη Ν. Αμερική, η λιμναία κρουαζιεροπλοία δεν έχει αναπτυχθεί. Η λιμναία κρουαζιεροπλοία βασικά περιορίζεται στα σύνορα των Η.Π.Α. και του Καναδά.

• Οι κρουαζιέρες, σύμφωνα με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια (Μυλωνόπουλος & Μοίρα, 2005) μπορούν να διακριθούν σε:

❖ Τριήμερες κρουαζιέρες: Είναι κρουαζιέρες που επιλέγονται συνήθως για τα Σαββατοκύριακα ή τις αργίες εντός των χωρικών υδάτων ενός κράτους. Ο τουρίστας, αποφασίζοντας την πραγματοποίηση μιας κρουαζιέρας, δεν χρειάζεται να υποστεί την κυκλοφοριακή κίνηση που συνδέεται με τα αστικά κέντρα. Οι τριήμερες κρουαζιέρες είναι ιδανική επιλογή για τους καινούργιους χρήστες του τουρισμού κρουαζιέρας και αποτελεί και μια οικονομική επιλογή λόγω του χαμηλού του κόστους.

❖ Κρουαζιέρες μικρής διάρκειας: Η διάρκεια αυτού του τύπου κρουαζιέρας είναι περίπου μια βδομάδα, και συνήθως λαμβάνουν χώρα μεταξύ λιμένων γειτονικών περιοχών. Τις συναντάμε ως πενθήμερες, τις οποίες ο τουρίστας τις πραγματοποιεί συνήθως από Δευτέρα έως Παρασκευή, και επταήμερες οι οποίες προτιμώνται πλέον περισσότερο. Στις κρουαζιέρες μικρής διάρκειας ο τουρίστας επιλέγει να προσεγγίσει λιμάνια διαφορετικών χωρών που πολλές φορές παρουσιάζουν πολιτισμικές διαφορές όπως λιμάνια της νότιας Ευρώπης, της βόρειας Αφρικής, της δυτικής Ασίας και νησιωτικών κρατών όπως της Κύπρου και της Μάλτας.

❖ Κρουαζιέρες μέσης διάρκειας (8-14 ημερών): Προορισμοί της κρουαζιέρας μέσης διάρκειας είναι συνήθως ο Ειρηνικός και Ατλαντικός ωκεανός και γενικότερα λιμάνια διαφορετικών ηπείρων. Στοιχείο που τις διακρίνει είναι ότι πολλές φορές οργανώνονται με βάση κάποιο συγκεκριμένο θέμα π.χ. γαστρονομία, τέχνη, πολιτισμός κ.λπ. γι' αυτό και χαρακτηρίζονται ως «θεματικές κρουαζιέρες». Παράδειγμα αποτελεί η κρουαζιέρα διάρκειας 11 ημερών με θέμα «Φαγητό και κρασί» που πραγματοποιεί η εταιρεία CrystalCruises από τη Ν. Υόρκη στο Μόντρεαλ, η κρουαζιέρα που οργανώνεται η RadissonSevenSeas η οποία εστιάζει στην ανατολίτικη κουζίνα, η WindstarCruises που διοργανώνει κρουαζιέρα νεόνυμφων κ.λπ.

❖ Κρουαζιέρες μακράς διάρκειας: Η διάρκεια τους είναι πάνω από 15 ημέρες, και συνήθως να καλύπτεται το διάστημα των τριών εβδομάδων. Προορισμός της κρουαζιέρας αποτελούν λιμάνια διαφορετικών ηπείρων. Οι κρουαζιέρες μακράς διάρκειας κατηγοριοποιούνται και περαιτέρω ως ακολούθως :

1. Στις εγχώριες, στις οποίες ο τουρίστας έχει την δυνατότητα να επισκεφτεί διάφορα ελληνικά νησιά κυρίως Μύκονο, Ρόδο και Σαντορίνη και διαρκούν μέχρι δέκα ημέρες.

2. Σε αυτές με προορισμούς της ΝΑ Μεσογείου (Ελλάδα, Κύπρος, Μέση Ανατολή, Ισραήλ) που έχουν διάρκεια περίπου έντεκα ημέρες. Στο πλαίσιο των διαδρομών αυτών εντάσσονται και ξεναγήσεις στο Νείλο, στους Άγιους Τόπους κ.α.

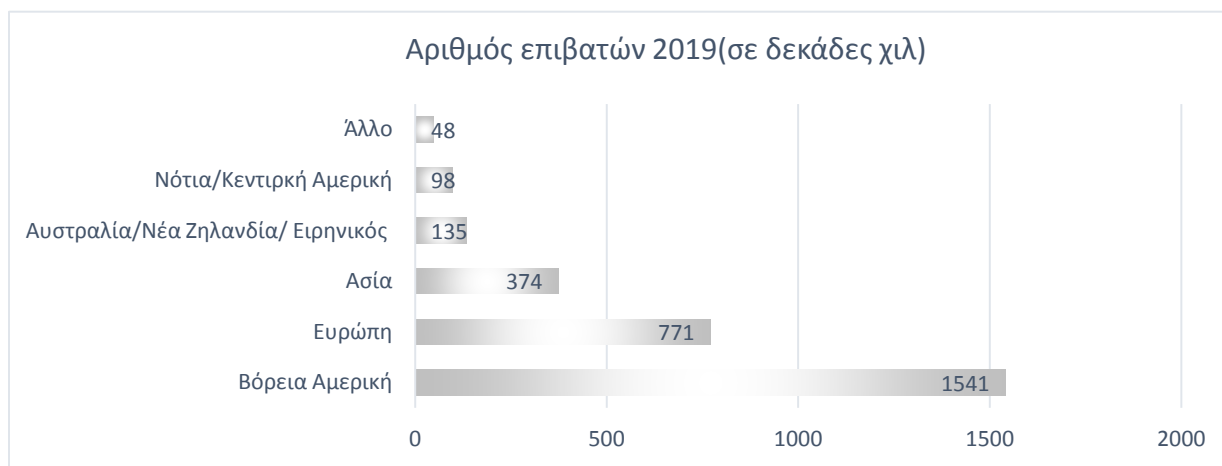
3. Στις κρουαζιέρες στη δυτική Μεσόγειο (Ιταλία, Ισπανία, Κανάρια νησιά) που έχουν διάρκεια μέχρι δέκα ημέρες.

4. Στις υπερατλαντικές κρουαζιέρες, με προορισμούς κυρίως την Καραϊβική, τις ΗΠΑ και το Μεξικό.

Στη δεκαετία του 1990 η αγορά της κρουαζιέρας ήταν ένας από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους τομείς της οικονομίας. Ιδιαίτερα παρατηρήθηκε αύξηση της ζήτησης για κρουαζιέρες στο Ηνωμένο Βασίλειο και στην υπόλοιπη Ευρώπη και αργότερα στις περιοχές της Ασίας - Ειρηνικού. Η κρουαζιέρα με ετήσια αύξηση που ανέρχεται στο 8%, από το 1988 παρουσίασε σχεδόν διπλάσιο ρυθμό ανάπτυξης απ' ό,τι η τουριστική δραστηριότητα στο σύνολό της (istigmes.gr, 2020). Ο τομέας της κρουαζιέρας άρχισε να αναπτύσσεται από μια απλή μεταφορική βιομηχανία σε

τουριστική βιομηχανία και βιομηχανία φιλοξενίας . Από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα η έννοια του «superliner» αναπτύχθηκε και σχεδιάστηκε και λειτουργεί όπως γίνεται σήμερα, με σκοπό να κάνει την κρουαζιέρα όσο πιο ομαλή και περισσότερο απολαυστική γίνεται. Τα κρουαζιερόπλοια πλέον επικεντρώνονται στη διαμόρφωση ενός ανέμελου περιβάλλοντος και παρέχουν εκτενή ψυχαγωγία (Ivaldi, 2014).

Στη κατάταξη αγοράς κρουαζιέρας για το 2019 πρώτη έρχεται η Βόρεια Αμερική και ακολουθεί η Ευρώπη που αποτελεί μάλιστα τη ταχύτερα αναπτυσσόμενη τουριστική υποπεριοχή με τον αριθμό των επιβατών κρουαζιέρας να αυξάνονται από 6,79 εκατ. σε 7,17 εκατ. εκ των οποίων 6,96 ήταν Ευρωπαίοι κάτοικοι στο διάστημα 2016-2018. Συγκεκριμένα, το 2019 επισκέφτηκαν την Βόρεια Αμερική 1541 δεκ.χιλ επιβάτες κρουαζιέρας και την Ευρώπη 771 δεκ.χιλ επιβάτες.



**Διάγραμμα 1.2**

**Αριθμός επιβατών/ περιοχή 2019**

Πηγή: cruising.org, 2021

Οι σημαντικότερες ευρωπαϊκές αγορές κρουαζιέρας για το 2018 είναι η Γερμανία και η συνδυασμένη αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας να αποτελούν τις πρώτες επιλογές για το 60% περίπου όλων των Ευρωπαίων τουριστών. Όπως παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα το μερίδιο αγοράς της Γερμανίας στην ευρωπαϊκή αγορά της κρουαζιέρας είναι



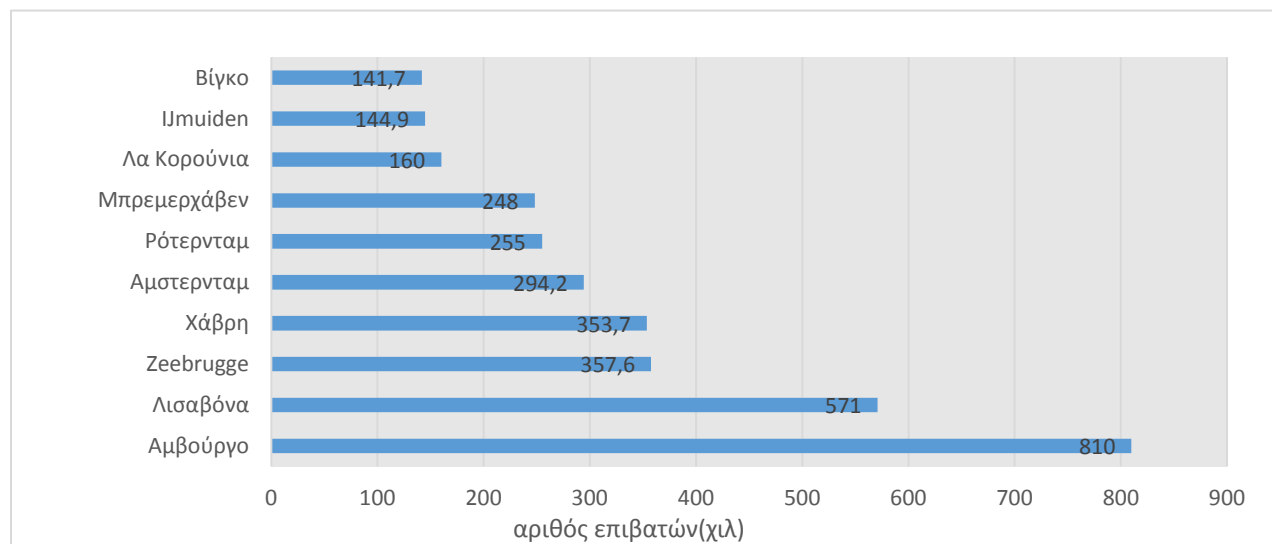
31% και ακολουθούν το Ηνωμένο Βασίλειο & Ιρλανδία με 27% και έπειτα η Ιταλία με 12%. Η Γερμανία, και συγκεκριμένα το λιμάνι του Αμβούργου, και το 2019 κατέγραψε τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα με 810 χιλ επιβάτες κρουαζιεροπλοίων.

**Πίνακας 1.1**

**Ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας 2018**

| Αγορά Κρουαζιέρας           | Μερίδιο αγοράς | Αριθμός τουριστών(χιλ) | Ετήσια ανάπτυξη |
|-----------------------------|----------------|------------------------|-----------------|
| Γερμανία                    | 31%            | 2,233                  | 3.0             |
| Ηνωμένο Βασίλειο & Ιρλανδία | 27%            | 2,009                  | 2.0             |
| Ιταλία                      | 12%            | 831                    | 8.0             |
| Ισπανία                     | 7%             | 530                    | 3.9             |
| Γαλλία                      | 7%             | 521                    | 3.4             |
| Ελβετία                     | 2%             | 154                    | 1.5             |

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία (CLIA 2018 EuropeMarketReport)



**Διάγραμμα 1.3**

## Κορυφαία λιμάνια κρουαζιέρας κατά μήκος των ακτών του Ατλαντικού της Ευρώπης, 2019

Πηγή: www.statista.com, 2019

Παγκοσμίως η κρουαζιέρα αυξονόταν σταθερά ακόμα και στην οικονομική ύφεση τη δεκαετία του 2000. Παρακάτω στον Πίνακα 1.2 παραθέτουμε τις μεγαλύτερες γραμμές κρουαζιέρας με πάνω από 1000 επιβάτες ετησίως και τα έσοδα τους για το 2018 όπως καταγράφηκαν από το Cruise Market Watch.

### Πίνακας 1.2

#### Γραμμές κρουαζιέρας βάσει μεγέθους

| Εταιρίες κρουαζιέρας           | Επιβάτες(χιλ ) | Έσοδα(\$ εκατ) | Επιβάτες % | Έσοδα % |
|--------------------------------|----------------|----------------|------------|---------|
| Carnival Corporation & plc     | 12,302.30      | 18,305.16      | 47.4%      | 39.4%   |
| Royal Caribbean Cruises Ltd.   | 5,963.80       | 9,389.80       | 23         | 20.2%   |
| Norwegian Cruise Line Holdings | 2,471.20       | 5,833.20       | 9.5%       | 12.6%   |
| MSC Cruises                    | 3,01           | 4,108.00       | 10.2%      | 9.8%    |
| Genting Hong Kong              | 525.80         | 2,309.02       | 2.1%       | 5%      |
| Disney Cruise Line             | 589.5          | 1,006.77       | 2.3%       | 2.2%    |
| TUI Cruises                    | 523.8          | 1,057.84       | 2%         | 2.3%    |
| Pullmantur Cruises             | 370.4          | 467.67         | 1.4%       | 1%      |
| Hurtigruten                    | 246.2          | 952.52         | 0.9%       | 2%      |
| Viking Cruises                 | 163.2          | 604.43         | 0.6%       | 1.3%    |
| Cruise & Maritime Voyages      | 122.9          | 487.95         | 0.5%       | 1%      |

|                              |       |        |       |       |
|------------------------------|-------|--------|-------|-------|
| Celestyal Cruises            | 118.8 | 377.17 | 0.5%  | 0.8%  |
| Marella Cruises              | 106.4 | 338.00 | 0.4%  | 0.7%  |
| Fred. Olsen Cruise Lines     | 106.2 | 156.31 | 0.4%  | 0.3%  |
| Silversea Cruises            | 81.0  | 685.00 | 0.3%  | 1.5%  |
| Phoenix Reisen               | 81.0  | 257.28 | 0.3%  | 0.6%  |
| Hapag-Lloyd Cruises          | 72.3  | 147.21 | 0.3%  | 0.3%  |
| Compagnie du Ponant          | 51.1  | 185.77 | 0.2%  | 0.4%  |
| Windstar Cruises             | 46.9  | 186.32 | 0.2%  | 0.4%  |
| Quark Expeditions            | 31.1  | 123.51 | 0.1%  | 0.3%  |
| Saga Cruises                 | 30.8  | 97.88  | 0.1%  | 0.2%  |
| Lindblad Expeditions         | 26.1  | 103.79 | 0.1%  | 0.2%  |
| Star Clippers                | 21.6  | 85.57  | 0.1%  | 0.2%  |
| American Cruise Lines        | 19.9  | 68.31  | 0.1%  | 0.1%  |
| Voyages to Antiquity         | 11.5  | 45.73  | >0.0% | 0.1%  |
| Paul Gauguin Cruises         | 9.8   | 38.71  | >0.0% | 0.1%  |
| SeaDream Yacht Club          | 8.6   | 33.99  | >0.0% | 0.1%  |
| Travel Dynamics              | 6.4   | 20.22  | >0.0% | >0.0% |
| Blount Small Ship Adventures | 5.9   | 23.31  | >0.0% | 0.1%  |
| Orion Expedition Cruises     | 5.1   | 20.32  | >0.0% | >0.0% |
| Grand Circle Cruise Line     | 3.8   | 12.15  | >0.0% | >0.0% |
| Hebridean Island Cruises     | 3.8   | 2.13   | >0.0% | >0.0% |

|          |          |          |      |      |
|----------|----------|----------|------|------|
| ΣΥΝΟΛΙΚΟ | 26,001.0 | 46,571.9 | 100% | 100% |
|----------|----------|----------|------|------|

Πηγή: Wikipedia

Τα τελευταία 5 χρόνια, η ζήτηση για υπηρεσίες κρουαζιέρας αυξήθηκε κατά 20,5%. Το 2017 πάνω από 26,6 εκατ. τουρίστες αγόρασαν υπηρεσίες κρουαζιέρας συνεισφέροντας 114 δις. στην παγκόσμια οικονομία. Το 2018 ο κλάδος της κρουαζιέρας κατέγραψε παγκοσμίως 28,5 εκατ. επιβάτες και έσοδα 150 δις. δολάρια ενώ το 2019 σχεδόν 30 εκατ. επιβάτες 1,8 εκατ. απασχολούμενους και έσοδα 154 δις. δολάρια (home.kpmg , 2020). Την εικόνα ανέτρεπε η εμφάνιση της πανδημίας η οποία είχε καταστροφικές επιπτώσεις στην κρουαζιέρα. Η αναστολή των πλεύσεων από μέσα Μαρτίου έως τον Σεπτέμβρη του 2020 εκτιμάται ότι οδήγησε σε απώλεια μεγαλύτερη από 77 δις. εσόδων για την παγκόσμια οικονομία, και 518χιλ θέσεων εργασίας. Τελικά, το μέγεθος της παγκόσμιας αγοράς σκαφών εκτιμήθηκε στα 8,15 δις. για το 2020, με το μεγαλύτερο ποσοστό των εσόδων να οφείλεται στα μηχανοκίνητα σκάφη με ποσοστό 82%. Για τα επόμενα χρόνια έως και το 2028 αναμένεται ετήσια αύξηση με ρυθμό 5,2% στη παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας.

### 1.2.2 Yachting (Ιδιωτική θαλάσσια Περιήγηση)

Το γιώτινγκ είναι η θαλάσσια δραστηριότητα κατά την οποία ο τουρίστας χρησιμοποιεί θαλαμηγό σκάφος για λόγους αναψυχής. Έχουν γίνει αρκετές αναφορές για αυτή τη μορφή τουρισμού, κάποιες από τις οποίες παραθέτουμε παρακάτω:

- Ο τουρισμός σκαφών αναψυχής ή αλλιώς yachting, αναφέρεται στα ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα σκάφη, που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς και σκοπούς αναψυχής, τα οποία μεταφέρουν μέχρι 36 επιβάτες και δεν είναι φορτηγό ή επιβατηγό σκάφος αλλά εμπορικό ή ιδιωτικό γιωτ σύμφωνα με το πιστοποιητικό χωρητικότητας (Sariisik et al., 2011).
- Σύμφωνα με το Νόμο 4582/2018 είναι η θαλάσσια περιήγηση για λόγους αναψυχής με χρήση ιδιόκτητων ή εκμισθωμένων πλοίων, ιστιοφόρων, θαλαμηγών ή ταχύπλων σκαφών, με πλήρωμα ή άνευ πληρώματος, περιήγηση η οποία περιλαμβάνει υπηρεσίες διαμονής και εστίασης και κατά την οποία οι επισκέπτες-τουρίστες έχουν τη δυνατότητα να σχεδιάσουν και να επιλέξουν

τη δική τους διαδρομή με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, όπως η ιδιωτικότητα, και η προσέγγιση παραλιών απομακρυσμένων ή προσβάσιμων μόνο δια θαλάσσης, να προσεγγίσουν σε αγκυροβόλια, τουριστικά καταφύγια και μαρίνες προκειμένου να γνωρίσουν τους προορισμούς που επιθυμούν, να διαμορφώσουν το δικό τους πρόγραμμα, να επισκεφθούν τα αξιοθέατα, να δοκιμάσουν τοπικές γεύσεις και προϊόντα, να διασκεδάσουν και να ψυχαγωγηθούν (taxheaven.gr, 2018).

- Κατά τους Işık και Cerit (Işık & Cerit 2008), ο τουρισμός σκαφών αναψυχής είναι μια μορφή τουρισμού στον οποίο δραστηριοποιούνται οι ιδιοκτήτες σκαφών, η βιομηχανία κατασκευής σκαφών αναψυχής, οι μαρίνες και οι εταιρίες σκαφών αναψυχής. Ο τουρισμός σκαφών αναψυχής αποτελεί κατηγορία του θαλάσσιου τουρισμού, ο οποίος παρέχει σημαντικούς πόρους στην οικονομία των χωρών ή των κοινωνιών παρ' όλα αυτά οι επιπτώσεις του είναι θέμα που προκαλεί διαφωνία.

Τα πρώτα δείγματα γιώτινγκ τα συναντάμε στην αρχαιότητα και εξελίσσεται τα προ Χριστού χρόνια. Ανατρέχοντας στην ιστορία, στις τοιχογραφίες του Ακρωτηρίου της Θήρας που απεικονίζονται τα μινωικά πλοία να κάνουν βαρκάδα και αργότερα στην περιγραφή του τρεχαντηρίου της Κλεοπάτρας συναντάμε τις πρώτες αναφορές σε «ιστιοφόρα αναψυχής» (tovima.gr, 2020). Οι Αιγύπτιοι Φαραώ, λάτρεις του θαλάσσιου ταξιδιού χρησιμοποιούν από πολύ παλιά τα σκάφη ως μέσο ψυχαγωγίας. Το 1660, η πόλη του Αμστερνταμ έκανε δώρο στο βασιλιά Κάρολο Β' της Αγγλίας το γιοτ «Mary» που στάθηκε σημείο αναφοράς ώστε η αγάπη για τα μικρά ιστιοφόρα να απλωθεί ανάμεσα στους εστεμμένους. Μετά τη λήξη του Β' Παγκόσμιου Πολέμου τα ιστιοφόρα σταματούν να αποτελούν χόμπι για τους βασιλείς και τους πρίγκιπες λόγω της κακής οικονομικής κατάστασης της Ευρώπης και αποκτούν θέση στη ζωή των λαϊκότερων τάξεων της Αμερικανικής κοινωνίας. Τα Yacht clubs-αποκλειστικές ενώσεις των yachtsmen-έγιναν επίσης δημοφιλή γύρω περίπου εκείνη την περίοδο και βοήθησαν να συνδεθεί το yachting με τον πλούτο στη λαϊκή φαντασία (Θανοπούλου, 1994). Έτσι, τα σκάφη αναψυχής είναι πλέον μέρος της ζωής όσων έχουν οικονομική δυνατότητα απόκτησης τους και δυνατότητα προσέγγισης του υγρού στοιχείου. (tovima.gr, 2020).

Με την αύξηση των προτύπων διαβίωσης μιας χώρας, ο τουρισμός σκαφών αναψυχής παίρνει τη θέση του στο θαλάσσιο τουρισμό. Σε σχέση με το παρελθόν, ο “νέος” τουρίστας είναι πιο ενεργητικός και κίνητρα όπως η εκπαίδευση, η άγρια φύση, τα αθλήματα και οι πολιτισμοί αποτελούν σημαντικές συνιστώσες των διακοπών του (Lüeck,2007). Το γιώτινγκ αποτελεί έναν ψυχαγωγικό τουριστικό προϊόν, το οποίο δίνει την δυνατότητα στους τουρίστες να δουν μέρη που μόνο με σκάφη μπορούν να προσεγγίσουν ,να εξερευνήσουν υποβρύχια αρχαιολογικά ερείπια καθώς και φυσικές πανοραμικές εικόνες απομακρυσμένων νησιών και περιοχών, και όλα αυτά παρέα με τους αγαπημένους του και σε πολυτέλεια 5 αστέρων αν το επιθυμεί. Χαρακτηρίζεται από αυτονομία, και συμπεριλαμβάνεται στον ατομικό τουρισμό. Ο τουρίστας οργανώνει το ταξίδι του όπως επιθυμεί και επιλέγει κυρίως ατομικά-ιδιωτικά μέσα μετακίνησης, όπως αυτοκίνητα, τροχόσπιτα, σκάφη κτλ, τόσο για την μετάβαση όσο και για τη χρήση του κατά τη διάρκεια παραμονής στο τόπο προορισμού. (Ηγουμενάκης,2004). Είναι ταξίδι αναψυχής, το οποίο όταν διαρκεί μια μέρα είναι εκδρομή αναψυχής και αν διαρκεί περισσότερο είναι τουρισμός αναψυχής.

Υπάρχουν πολλοί μελετητές που έχουν ασχοληθεί με τις επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού και του τουρισμού σκαφών αναψυχής τόσο στο περιβάλλον, όσο και στην κοινωνία και την οικονομία. Ανατρέχοντας στη διεθνή βιβλιογραφία, συναντάμε αντικρουόμενες απόψεις για τις επιπτώσεις του τουρισμού σκαφών αναψυχής στο περιβάλλον. Από την μια πλευρά, υπάρχουν ερευνητές που υποστηρίζουν ότι τα μικρά σκάφη αναψυχής επηρεάζουν την ευαίσθητη οικολογική ισορροπία των θαλάσσιων οικοτόπων (Davenport John& DavenportJuliaL., 2006; Lloret et al., 2008). Από την άλλη πλευρά υπάρχουν ερευνητές που υποστηρίζουν ότι τα μικρά σκάφη αναψυχής δεν επηρεάζουν τόσο αρνητικά το περιβάλλον όσο τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια (Hall, 2001). Όπως και στην περίπτωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του τουρισμού σκαφών αναψυχής, έτσι και στην περίπτωση των κοινωνικών επιπτώσεων του, οι απόψεις δίστανται. Ο Lüeck (Lüeck, 2008), ισχυρίζεται ότι ο θαλάσσιος τουρισμός και ειδικότερα ο τουρισμός σκαφών αναψυχής, επηρεάζει και δημιουργεί αρνητικές συμπεριφορές στις μικρές κοινότητες. Έτσι, οι κάτοικοι αναπτύσσουν αρνητικές συμπεριφορές προς τους τουρίστες και τους αντίστοιχους προορισμούς. Αντίθετα, οι Silveira και Santos (Silveira, & Santos,2012), διατείνονται ότι ο τουρισμός σκαφών αναψυχής στην Πορτογαλία είχε θετική επίπτωση στην κοινωνία. Τέλος,

αναφορικά με τις οικονομικές επιπτώσεις του τουρισμού σκαφών αναψυχής, η διεθνής βιβλιογραφία συμφωνεί ότι αυτή η μορφή τουριστικής δραστηριότητας είναι επωφελής για τις τοπικές οικονομίες. Για παράδειγμα, όπως αναφέρουν οι Diakomihalis και Lagos (Diakomihalis & Lagos,2008), οι επιπτώσεις του τουρισμού σκαφών αναψυχής είναι σημαντικές για την ελληνική οικονομία, και ιδίως για τα ελληνικά νησιά και για τις οικονομίες των παράκτιων περιοχών. Επιπλέον, ο Diakomihalis (Diakomihalis,2007), υποστηρίζει ότι ο τουρισμός σκαφών αναψυχής είναι μια προσοδοφόρα επιχειρηματική δραστηριότητα, αφού απευθύνεται σε πελατεία με υψηλά εισοδήματα.

Ο τουρισμός σκαφών αναψυχής είναι διαδεδομένος παγκοσμίως και συναντάται σε κάθε ακτή. Οι προορισμοί για τον τουρισμό γιοτ έχουν ιστορικά μετακινηθεί από τη Δυτική Μεσόγειο προς την Ανατολική. Ωστόσο, δεν είναι όλοι οι προορισμοί ελκυστικοί όλο το χρόνο και αυτό οφείλεται σε διάφορους παράγοντες. Παρακάτω παραθέτουμε συνοπτικά τους δημοφιλείς προορισμούς σκαφών αναψυχής και τις περιόδους που προτιμώνται.

**Πίνακας 1.3**

**Δημοφιλείς προορισμοί τουρισμού σκαφών αναψυχής και εποχικότητα παγκοσμίως**

| <b>Ήπειρος</b> | <b>Προορισμοί &amp; Εποχικότητα</b>  |
|----------------|--|
| Ευρώπη         | Δανία (Μάιος-Σεπτέμβριος), Νορβηγία (Ιούνιος-Αύγουστος), Σουηδία (Μάιος-Σεπτέμβριος), Ηνωμένο Βασίλειο (Μάιος-Σεπτέμβριος) |
|                | Ολλανδία (Μάιος-Σεπτέμβριος), Γαλλία, Γερμανία (Απρίλιος-Νοέμβριος)  |
|                | Ισπανία (Μάιος-Οκτώβριος), Ιταλία, Μάλτα, Ελλάδα, Κροατία (Απρίλιος-Οκτώβριος)   |

|                    |  |
|--------------------|--|
|                    | Τουρκία, Κύπρος, Ισραήλ (Απρίλιος-Οκτώβριος)   |
| Ασία-<br>Ειρηνικός | Ταϊλάνδη και Μαλαισία (Όλο το χρόνο) - Αυστραλία, Φίτζι, Τόνγκα (Όλο το χρόνο), Νέα Ζηλανδία (Δεκέμβριος-Ιανουάριος)   |
| Αμερική            | Αλάσκα και Καναδάς (Ιούνιος-Σεπτέμβριος)   |
|                    | Μπαχάμες στην Καραϊβική Θάλασσα (Ινάγκουα, Άμπακο, Άνδρος, Μπαχάμες, Νέο Πρόβιντενς), Αντίλ (Κούβα, Σαν Ντομίνγκο, Αϊτή, Τζαμάικα, Πόρτο Ρίκο, Γουαδελούπη, Μαρτινίκα, Τρινιντάντ) |
|                    | Ρίο ντε Τζανέιρο (Δεκέμβριος-Μάρτιος)  |
| Αφρική             | Τυνησία, Κανάριοι Νήσοι, Σεϋχέλλες, Μαυρίκιος (Όλο το έτος)  |

Πηγή: Sevinç and Güzel (2016a, p.132)

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μέρος της ετήσιας τουριστικής κίνησης της τάξεως του 0,9 % με τους τουρίστες που τον επιλέγουν να ξοδεύουν 120 δολάρια ανά άτομο ημερησίως ενώ ο μέσος τουρίστας στην Ελλάδα δαπανά περίπου 75 δολάρια. Αναφερόμενοι τώρα στον τουρισμό σκαφών αναψυχής, οι 90,000 περίπου από τον συνολικό εκτιμώμενο αριθμό των 10,000,000 τουριστών που επιλέγουν την Ελλάδα ως τουριστικό προορισμό ετησίως, αγοράζουν υπηρεσίες yachting (jmc.uoa.gr, 2020). Σύμφωνα με την Ένωση Μαρινών Ελλάδος, η δαπάνη ενός ευρώ για ελλιμενισμό σε μια μαρίνα θα προκαλέσει αντίστοιχη δαπάνη 5 ευρώ σε δαπάνες για καύσιμα,



τροφοδοσία, προμήθειες, και λοιπές υποστηρικτές υπηρεσίες. Επίσης, κάθε 100 σκάφη δημιουργούν 4 θέσεις εργασίας στη μαρίνα και 40 θέσεις σε άλλες επιχειρήσεις του κλάδου (tanea.gr, 2018). Το 2019, το γιάτρινγκ προσέφερε έσοδα στην Ελλάδα 1,940 δισ. ευρώ. και 25.150 θέσεις εργασίας.(newmoney.gr, 2021). Το yachting διαδραματίζει σημαντικό ρόλο όχι μόνο στην οικονομία της Ελλάδας αλλά σε διάφορες οικονομίες παγκοσμίως. Τη περίοδο του 2020, και εν μέσω κρίσης λόγω του COVID-19, η παγκόσμια αγορά κατέγραψε έσοδα 64,1 δισεκατομμύρια δολάρια και εκτιμάται ότι το εώς το 2027 θα φτάσει τα 84,7 δισεκατομμύρια δολάρια, αυξανόμενη κατά 4,1%. Αναλυτικότερα, η Κίνα, η δεύτερη μεγαλύτερη οικονομία στον κόσμο, προβλέπεται να φτάσει έσοδα 15,1 δισεκατομμυρίων δολαρίων έως το έτος 2027, καταγράφοντας αύξηση 3,9 % κατά την περίοδο 2020 έως 2027. Σημαντική αύξηση θα καταγράψουν και Ιαπωνία και ο Καναδάς με ποσοστό 3,8% και 3,4% αντίστοιχα κατά την περίοδο 2020-2027. Παρόμοια αύξηση εσόδων θα παρουσιάσει και η Γερμανία με ποσοστό 3,9%(reportlinker.eu,2020) τελευταία επίσκεψη 25/04/21). Εκτιμάται ότι η αυξανόμενη ζήτηση δεν θα μπορεί να καλυφθεί από τις υπάρχουσες υποδομές και έτσι έχει σχεδιαστεί η κατασκευή 114,000 νέων θέσεων ελλιμενισμού μέσα στα επόμενα 10 χρόνια, η κατανομή των οποίων παρουσιάζεται παρακάτω.

**Πίνακας 1.4**

**Κατανομή νέων θέσεων ελλιμενισμού/χώρα**

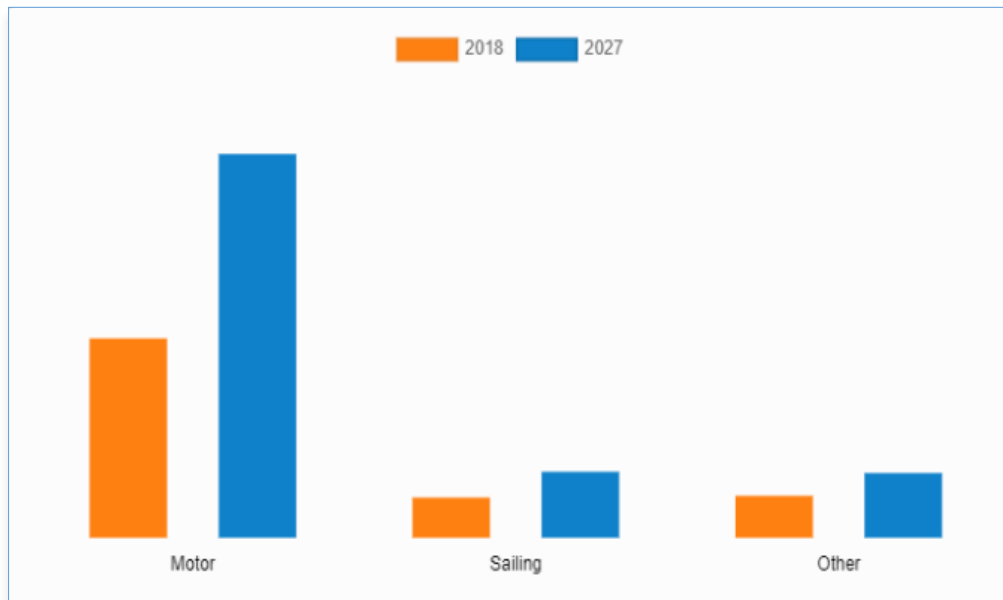
| <b>Ήπειρος</b> | <b>Χώρα</b> | <b>%</b> | <b>Αριθμός θέσεων</b> |
|----------------|-------------|----------|-----------------------|
| <b>Αμερική</b> | Καναδάς     |          | 6.000                 |
|                | Βραζιλία    |          | 6.000                 |
|                | Καραϊβική   |          | 3.000                 |
|                | ΗΠΑ         |          | 2.000                 |
|                | Αργεντινή   |          | 2.000                 |
|                | Μεξικό      |          | 1.000                 |
|                |             |          | <b>18%</b>            |

|                |                  |            |               |
|----------------|------------------|------------|---------------|
| <b>Ευρώπη</b>  | Ιταλία           |            | 20.000        |
|                | Τουρκία          |            | 15000         |
|                | Ρωσία            |            | 10.000        |
|                | Κροατία          |            | 5.000         |
|                | Γαλλία           |            | 5.000         |
|                | Μαύρη<br>θάλασσα |            | 3.000         |
|                | Ελλάδα           |            | 3.000         |
|                |                  | <b>54%</b> | <b>61.000</b> |
| <b>Ασία</b>    | Άπω Ανατολή      |            | 10.000        |
|                | Ινδία            |            | 5.000         |
|                | Βόρεια Αφρική    |            | 3.000         |
|                | Μέση Ανατολή     |            | 3.000         |
|                | Νότια Αφρική     |            | 2.000         |
|                |                  | <b>20%</b> | <b>23.000</b> |
| <b>Ωκεανία</b> |                  | <b>9%</b>  | <b>10.000</b> |

Πηγή: ICOMIA

Οι χρήστες σκαφών αναψυχής φαίνεται ότι και τα επόμενα χρόνια θα συνεχίσουν να προτιμούν τα μηχανοκίνητα, μεσαίου μεγέθους και με σκοπό τις διακοπές και την αναψυχή. Ο βασικός λόγος για τον οποίο τα μηχανοκίνητα είναι στην πρώτη επιλογή είναι γιατί δίνουν τη δυνατότητα στους χρήστες να επιλέξουν μεταξύ διαφόρων παραλλαγών όπως ένα μηχανοκίνητο που έχει και δυνατότητες ιστιοπλοΐας και άρα κάτω από κατάλληλες συνθήκες ανέμου οδηγεί σε εξοικονόμηση καυσίμων. Η κατηγορία του μεσαίου μεγέθους καθίσταται ελκυστική λόγω συνδυασμού

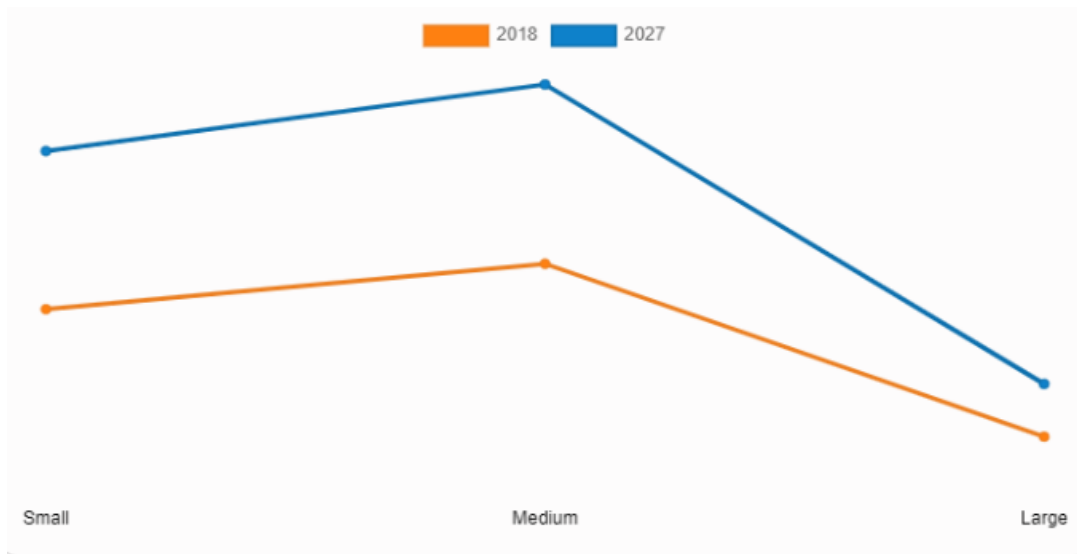
διαφόρων παραγόντων μεταξύ των οποίων το χαμηλό κόστος συντήρησης, το χαμηλό κόστος αγκυροβόλησης, όπως επίσης και το γεγονός ότι τα μικρά (εώς 30 πόδια) και τα μεσαία(30-50 πόδια) μπορεί να χρησιμοποιηθούν τόσο για ψυχαγωγικούς όσο και για προσωπικούς σκοπούς. Μετά τα μεσαία σκάφη, η κατηγορία των μικρών σκαφών φαίνεται ότι θα έχει μεγαλύτερη ζήτηση από έτος σε έτος και σε μερίδιο αγοράς τα επόμενα χρόνια. Την εκτίμηση αυτή δικαιολογεί η διαθεσιμότητα τους σε προσιτές τιμές και το χαμηλό κόστος συντήρησης και αναμένεται να ενισχύσει η αναδυόμενη τάση των οικονομιών της Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής που επιλέγουν για τα θαλάσσια σκάφη τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας όπως αιολικής και ηλιακής, επιλογή αποτελεσματικότερα εφαρμόσιμη σε μικρά σκάφη εφόσον αυτά απαιτούν λιγότερη ενέργεια για πρόωση.



**Διάγραμμα 1.4**

**Αγορά ναυλωμένων σκαφών κατά τύπο**

Πηγή: alliedmarketresearch



**Διάγραμμα 1.5**

**Αγορά ναυλωμένων σκαφών κατά μέγεθος**

Πηγή: alliedmarketresearch



**Διάγραμμα 1.6**

**Αγορά ναυλωμένων σκαφών κατά μέγεθος**

Η αγορά αποτελείται από κατασκευαστές σκαφών, κατασκευαστές εξοπλισμού, εμπόρους και παρόχους υπηρεσιών που στοχεύουν στην βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης με απώτερο σκοπό τη περαιτέρω ανάπτυξη της αγοράς. Οι κατασκευαστικές εστιάζουν στη κατασκευή γιότ που θα προσφέρουν αξέχαστες εμπειρίες και οι εταιρίες ναύλωσης με τη σειρά τους στη παροχή εξελιγμένων υπηρεσιών προσφέροντας βελτιωμένες online υπηρεσίες, οδηγίες ναύλωσης κ.α. Η συνολική βιομηχανία στη Ευρώπη αποτελείται από περίπου 32.000 επιχειρήσεις, απασχολώντας άμεσα πάνω από 280.000 άτομα. Η ναυπηγική βιομηχανία αποτελείται κυρίως από μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (97% των επιχειρήσεων είναι MME) και από μικρό αριθμό μεγάλων επιχειρήσεων. Σύμφωνα με το παγκόσμιο βιβλίο παραγγελιών για το 2019, η Ιταλία ήταν η πρώτη δύναμη στη κατασκευή σούπερ γιότ κατασκευάζοντας τα μισά από τη συνολική παγκόσμια παραγωγή και συγκεκριμένα 398 από τα 807, ακολούθησε η Ολλανδία, η Τουρκία, το Ηνωμένο Βασίλειο και πέμπτη η Γερμανία (newmoney.gr, 2020). Από μόνη της, ο τομέας της ναυπηγικής βιομηχανίας αποτελείται από 3.600 επιχειρήσεις που απασχολούν πάνω από 82.000 άτομα. (europeanboatingindustry.eu, 2020). Παρακάτω αναφέρουμε κάποιους από τους σημαντικούς παίκτες της αγοράς. Συγκεκριμένα, οι Boatbookings.com, Camper & Nicholson's International Ltd., Fraser Yachts, Le Boat (τμήμα Travelopia), Kiriacoulis Mediterranean, Sunsail, Inc. (τμήμα της Travelopia), The Moorings (τμήμα της Travelopia), Collaborative Boating, Inc., Cosmos Yachting Ltd., Nigel Burgess Ltd., Sailogy SA, Yachtico, Inc., Fairline Yachts Ltd., Zizooboats GmbH, Charterworld Ltd., Boat International Media Ltd., Northrop & Johnson, Boatsetter, Nautal, Martello Yachting And Company, Princess Yacht limited and Charter Yachts Australia, A1 Yacht Trade Consortium S.A., A & A Turkey Yachting, ADE-International-Yacht-Charter, Aeolos Charters, AD Sailing, Aegeus Yachts Ltd, Adam Voyages MuDLA, Admiralty International Yacht Charters, Admiral Yachting, AMS Charter, Adria Cruising, Aegean Bareboat Yachting, Aegean Sailing Ltd., Aegean Tourism Recreation Ltd., Afroudakis Yachting, AKSU Ship Mgmt. Svc. Co., Ltd., All Yachts Worldwide, Inc, Alpha Yachting Charters, Almi Yachts, Alba Yachts International, Alemar & Optima Yacht Group, Algarina Maritime Ltd, All Ways Yachting, AKSU Ship Mgmt Svc. Co. Ltd., Andolu Tours Co Marmaris, Andros Yachting Shipping & Tourist,

Angela Connery Yacht Charters, Inc., Apak Tur Turizm, Arena Yacht Antibes, Armes Turizm, Argolis Yachts, Argonauti Yacht Charters, Askin Voyages Marmaris, Atlantic Yacht Company, Atlantis Yacht Charters, Aqua Safaris, AVP Yachting, Afroudakis Yachting Luxury Yachting, Aura Yachting, Borina Yachting, Bajor Yacht Charters, Bahamas Boat Charters, Barbaros Yachting, Baruyachting, Bajor Yacht Charters, Bearfoot Yacht Charters, Blue Sails Yachting, Boat BVI Yacht Charter, Boraina Yachting, BVI Yacht Charters, Camper & Nicholsons Yachting, Ltd., Carol Kent Yacht Charters, Carolina Wind Yacht Charters, Cape Peninsula yacht charter, Captain Morgan Yacht Charter, Captain Nikos Yachtcharter, Condoyannis Yachts, Chandler Charters Ltd, Coral Yachts, Corfu Yacht Yard & Charter, Cruzan Lady Yacht Charters, Diamond Yachts, DM Yachts, GalaxSea Yachts, Inc., Maritimo Yachts, Mediterranean Yachts SA, Ocean Cruising Yacht Charter, Ocean Five Yachting, Pure Greek Yachting, Seascope Sailing Yacht Charters, Sun Yachting Greece, Ltd., Top Yacht Charter, Traba Yachting, Venus Yachting, Vernicos Yacht Charters, Vira Yachting, Yachting International, Yianmar Yacht, Ltd., Yuksel Yachting, Zephyria Yachting, Azamara Club Cruises, Carnival Corp, Celebrity Cruises, Celestyal Cruises, Costa Cruises, Crystal Cruises, Holland America Line, MSC Cruises, Norwegian Cruise Line, Pullmantur Cruises, Royal Caribbean International, Seabourn Cruise Line και Silversea Cruises (charterworld.com,2020)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ YACHTING ΣΤΗ ΕΛΛΑΔΑ

#### 2.1 Ιστορική αναδρομή

Η ανάπτυξη του γιώτινγκ άρχισε το 1934 με την ίδρυση του Ναυτικού Ομίλου Αθηνών (ΝΟΑ), που μετονομάστηκε σε Βασιλικό Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος (ΒΝΟΕ), και μετέπειτα σε Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος (ΝΟΕ), με σκοπό να κινητοποιήσει τους κρατικούς φορείς για την δημιουργία των προϋποθέσεων εκείνων που θα αξιοποιούσαν την θαλάσσια ομορφιά της Ελλάδος. Εξίσου στους σκοπούς αυτού του πρώτου Ναυτικού Ομίλου της Ελλάδος, όπως προβλέπεται ακόμα και στο Καταστατικό του, αποτελούν (Φουστάνος, 2008): «η ανάπτυξη εθνικού θαλασσιού πνεύματος, η προαγωγή της πίστης στη θάλασσα ως στοιχείου ζωής και προόδου του έθνους, η συμβολή στη διάδοση της ιδιωτικής ψυχαγωγικής ναυσιπλοΐας και η συμμετοχή σε κάθε εκδήλωση αγάπης προς τη θάλασσα».

Για την πρώτη Μαρίνα, όπως θα λέγαμε σήμερα, επελέγη το 1935 με την υπόδειξη του Αντώνη Εμμ. Μπενάκη ο όρμος Μουνυχίας, ένας εκ των τριών ναυστάθμων της Αθηναϊκής Δημοκρατίας, για την διαχείριση, ελλιμενισμό αλλά και ορμητήριο των σκαφών αναψυχής για πλόες αγώνων ή και περιήγησης για αναψυχή. Η μετέπειτα ίδρυση το 1952 της Ελληνικής Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας (ΕΟΠ), του Εθνικού Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Πειραιώς και του Ομίλου Ερεττών, έθεσαν τις βάσεις για περαιτέρω ανάπτυξη του θαλασσιού τουρισμού. Άλλωστε, πολλοί ήταν οι υποστηρικτές του οράματος και της αποφασιστικότητας του κ. Αντωνίου Εμμ. Μπενάκη από την Αθηναϊκή κοινωνία και το Πολεμικό Ναυτικό, τον Γενικό Έφορο Θαλάσσιας Ενώσεως Υποναύαρχου Γ. Πανά για την διάδοση αυτής της μορφής τουρισμού, που είχε όλες τις προϋποθέσεις που είδαμε πιο πάνω για ανάπτυξη μέσα σε μία εξέχουσα γεωγραφική θέση και κλίμα (Βλάχος & Ψύχου, 2012).

Οι ναυτικοί όμιλοι και λέσχες που άρχισαν να ξεφυτρώνουν κατόπιν στον Ελληνικό χώρο έπαιξαν σπουδαίο ρόλο στην καθιέρωση του θαλασσιού τουρισμού. Κατά παράδοση, η κοινωνία των ιδιωτικών σκαφών, αγώνων και αναψυχής, δραστηριοποιείται και συναθροίζεται μέσα από αυτές τις λέσχες.

Όπως ήταν φυσικό, αυτή η δραστηριότητα των λίγων παρέσυρε σταδιακά αρκετούς Έλληνες και ξένους στις παραδοσιακές θαλάσσιες διαδρομές για αναψυχή και περιήγηση στις ακτές και τα νησιά της Ελλάδος, τα οποία είχαν και έχουν να τους προσφέρουν ανεξερεύνητους παραδείσους με πρόσβαση σε μνημεία πολιτισμού και παραδόσεων της Ελλάδος (Μυλωνόπουλος & Μοίρα, 2005).

Μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1950, ο NOE ήταν ο μοναδικός ναυτικός όμιλος με διεθνή απήγηση και υποδομή, με λέσχη και νεώσοικους και αγκυροβόλια για την φιλοξενία σκαφών, όπως και για την παροχή πληροφοριών γι' αυτούς που επιθυμούσαν να έρθουν από το εξωτερικό και να πλεύσουν στις Ελληνικές θάλασσες.

Ο ίδιος όμιλος, NOE, είχε αναλάβει για λογαριασμό του κράτους, χωρίς καμία κρατική επιχορήγηση, την προβολή του Ελληνικού γιώτινγκ, μέσα από διεθνείς οργανώσεις και ιστιοπλοϊκούς αγώνες, όπως και προσωπικές επαφές. Η συνέχιση αυτής της δυναμικής για την ανάπτυξη του θαλασσιού τουρισμού περιήλθε προς το τέλος της δεκαετίας του 1950 στον ΕΟΤ, ο οποίος παράλληλα με την εμπειρία του NOE επρόκειτο να παίξει πρωταρχικό ρόλο για την ανάπτυξη της μορφής αυτής του τουρισμού και της Εθνικής Οικονομίας (Γιωγγάρας, 2006).

Από το έτος 1960 αρχίζει βασικά το yachting στην Ελλάδα με φορέα υλοποίησης τον ΕΟΤ, και της ειδικής υπηρεσίας, υπό την διεύθυνση του κ. Ανδρέα Λόντου, πλοιάρχου ε.α. Π.Ν., και ολιγομελούς ομάδας υπαλλήλων του ΕΟΤ. Η κατασκευή και λειτουργία 85 σταθμών (Σ.Α.Θ.) με καύσιμα, νερό και εφόδια, σε διάφορα επιλιμένα σημεία της χώρας, όπως και η προβολή με ενημερωτικά δελτία, οδηγίες για την εκτέλεση μικρών κρουαζιερών στην Ελλάδα τριών και δέκα ημερών, με πληροφορίες για τους επισκέπτες μας με σκάφη αναψυχής. Αυτό ήταν μόνο η αρχή. Η παροχή νερού σε ορισμένα επιλιμένα τέτοια σημεία ήταν για την τότε εποχή κάτι το αδιανόητο. Δεν υπήρχαν δίκτυα νερού, ούτε καν νερό (Θεοδωρόπουλος, et al, 2006).

Ο ΕΟΤ κατασκεύασε πέτρινες δεξαμενές όμβριων με υδατοπαγίδες (π.χ. στο Οίτηλο Μάνης), με δίκτυα νερού και παροχή από βρύσες, σε πολλά σημεία της χώρας. Έγιναν και γεωτρήσεις, ή και μεταφορά νερού από μεγάλες αποστάσεις με σωλήνες. Για την αναγνώριση των σταθμών αυτών στα επιλιμένα σημεία, τοποθετήθηκε ειδικός ιστός με την τριγωνική σημαία των Σ.Α.Θ., που



αποτελούνταν από ένα κίτρινο ιππόκαμπο μέσα σε τιμόνι με γκαβίλιες, σε μπλε φόντο. Το κρηπίδωμα προσεγγίσεως των σταθμών, μήκους 15 μ. περίπου, χρωματίζονταν διαγωνίως με μαύρες και κίτρινες διαγραμμίσεις. (Φουστάνος, 2008)

Το 1961, με μία μοναδική για τα Ελληνικά χρονικά Μόνιμη Εγκύκλιο Διαταγή των Υπουργείων Οικονομικών, Δημοσίας Τάξης και ΥΕΝ, απλουστεύονται οι διαδικασίες κινήσεως, εισόδου και εξόδου των σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, και καθιερώνονται κίνητρα με αφορολόγητα είδη και καύσιμα, και το ειδικό Δελτίο Διακίνησης (Transit Log). Από την περίοδο αυτή, με την βοήθεια της κοινοπραξίας πέντε εταιρειών εμπορίας πετρελαίου (BP, Texaco, Mobil, Shell, Fina), επιτυγχάνεται ο εφοδιασμός με καύσιμα των 75 από τους 85 Σ.Α.Θ., και οι Λιμενικές Αρχές αναλαμβάνουν την διευκόλυνση των θαλαμηγών και των πληρωμάτων τους στα σημεία κατάπλου τους, με πνεύμα φιλοξενίας (Παρδάλη, 1997).

Ο πρώτος λιμένας για σκάφη αναψυχής (Μαρίνα) μετά το ορμητήριο της Μουνηχίας, ήταν η Μαρίνα Βουλιαγμένης, που πρωτολειτούργησε το 1963, υπό την εποπτεία του ΝΟΕ (ΒΝΟΕ). Το 1967 ανέλαβε την Μαρίνα Βουλιαγμένης με ειδική Υπηρεσία Αυτεπιστασίας ο ΕΟΤ. Μέσα σ' αυτό το έτος τελείωσαν και τα έργα της β' φάσης της Μαρίνας Βουλιαγμένης, με 105 αγκυροβόλια σκαφών, με παροχές Η/Τ, Τ/Φ, νερού, καυσίμων, και μόνιμα αγκυροβόλια "ρεμέτζα" (Γιωγγάρας, 2006). Το 1976, με τον νόμο 438, αρχίζει βασικά η οργάνωση του επαγγελματικού yachting, με στόχο την δραχμοποίηση των πραγματοποιημένων από τα Ελληνικά σκάφη ναύλων, όπως και η εφαρμογή κινήτρων, και η παροχή προνομίων στα Ελληνικά σκάφη.

Με πρόταση της Υπηρεσίας Θαλαμηγών του ΕΟΤ από τα μέσα του 1967, καταρτίστηκε ένα ευρύ πρόγραμμα κατασκευής μαρινών και σημείων εξυπηρέτησης σκαφών σε όλη την επικράτεια, όπως Μαρίνα Ζέας, Θεσσαλονίκης, Αλίμου, Κερκύρας, Φλοίσβου, Αγίου Νικολάου, Πύλου, Ρόδου, Κω, Σάμου. Η υποδομή αυτή συνεχίζεται και σήμερα από ιδιώτες, και από τα περιφερειακά προγράμματα Εθνικών πόρων ΥΔΕ και αργότερα ΕΣΠΑ. Η λιμενική υποδομή βασίσθηκε στην μελέτη υπό τον τίτλο Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α.) από το Ε.Μ.Π., με μελετητή τον λιμενολόγο και Καθηγητή κ. Αδέλκη Ρογκάν, και την υποστήριξη του γραφείου θαλασσιού το υρισμού του ΕΟΤ, του οποίου προϊστάτο ο Ν. Παγώνης, πλοίαρχος Γ.Ε.Ν.

Κατ' αυτόν τον τρόπο δημιουργήθηκε ένα πλήρες και σύγχρονο δίκτυο λιμενικής υποδομής, με υποστηρικτικές υπηρεσίες σε καρνάγια και άλλες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, οργανώθηκαν γραφεία ναυλομεσιτών, και κανόνες για την υγιή εκμετάλλευση των σκαφών αναψυχής. Η εξέλιξη ήταν θεαματική. Να λάβει κανείς υπόψη του ότι το έτος 1960, προ της έναρξης της κατασκευής υποδομής και διατυπώσεων εισόδου-εξόδου σκαφών από το εξωτερικό στην Ελλάδα, τα σκάφη που κατέπλεαν ανέρχονταν σε 30-40 σκάφη ετησίως, το έτος 1966 ανήλθαν σε 700, και το έτος 1990 σε 4,711 σκάφη (Βλάχος & Ψύχου, 2012).

Η μανία του yachting εξαφανίστηκε κατά τη διάρκεια και μετά τη Μεγάλη Ύφεση, αλλά όταν ο καταναλωτισμός επέστρεψε τη δεκαετία του 1980 και του 1990, οι Αμερικανοί χρηματοδότες άρχισαν να βλέπουν ποιος θα μπορούσε να αποκτήσει το μεγαλύτερο μηχανοκίνητο γιωτ. Το 1980 ο τουρισμός σκαφών αναψυχής γνωρίζει μεγάλη άνθηση και σε αυτό συμβάλλει και η διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου μέσω του νόμου 438/1976 « Περὶ Τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής. (Α 256)». (<http://nefeli.lib.teicrete.gr>, 2012). Το 1990 έρχεται μεγαλύτερη ανάπτυξη στην αγορά του γιώτινγκ και φτάνουμε στις αρχές του 21ου αιώνα όπου η επιθυμία απόκτησης εξοχικής κατοικίας αντικαθίσταται από την επιθυμία απόκτησης σκαφών αναψυχής. Πλέον, το ενδιαφέρον των τουριστών και της τουριστικής βιομηχανίας, επικεντρωνόταν σε διαφορετικά είδη τουρισμού, όπως ο τουρισμός σκαφών αναψυχής. Έτσι, και το θεσμικό πλαίσιο ενισχύεται και με άλλους νόμους όπως ο 2743/1999 και 3182/2003.

Η ελληνική αγορά ναύλωσης σκαφών αυξήθηκε κατά την περίοδο 2014-2018, με σημαντική αύξηση στις αφίξεις τουριστών στη χώρα, με ποσοστό πάνω από το 80% να είναι αλλοδαποί ναυλωτές. Σύμφωνα με στοιχεία της ICAP, το μέγεθος της αγοράς του ελληνικού επαγγελματικού γιώτινγκ αυξήθηκε κατά μέσο όρο 3,4% την περίοδο 2014-2018, με το 2018 να παρατηρείται ποσοστό 4,4%. Το 63% των συνολικών εσόδων στην αγορά προερχόταν από την ναύλωση των ιστιοπλοϊκών πλοίων ενώ το υπόλοιπο 37% από την ναύλωση των μηχανοκίνητων. (tornosnews.gr, 2018). Η θετική εικόνα της αγοράς του ελληνικού yachting ανατράπηκε από την πανδημία του κορονοϊού, ο οποίος οδήγησε σε ακυρώσεις ναυλώσεων σκαφών στην Ελλάδα ποσοστού έως και 90%. (www.tornosnews.gr, 2018). Ωστόσο, η εικόνα του yachting για το 2021 δεν φαίνεται τόσο

αρνητική, αν βρεθεί λύση στο θέμα της πανδημίας νωρίς σε σχέση με την τουριστική περίοδο, και στηριζόμενη στο ισχυρό brand name που έχει δημιουργήσει η Ελλάδα γύρω από το τουρισμό του yachting. Εκτιμάται από τα στελέχη του κλάδου ότι το 2021 τα έσοδα του κλάδου θα είναι χαμηλότερα από τα πολύ καλά επίπεδα του 2019 αλλά αναμένεται να καλύψει κάπως τα πλήγματα του 2020.(www.dealnews.gr,2021).

## 2.2 Θεσμικό πλαίσιο θαλάσσιου τουρισμού

Το θεσμικό πλαίσιο για τα τουριστικά πλοία ξεκίνησε να αναπτύσσεται το 1976. Μετέπειτα, ακολούθησε μια σειρά τροποποιήσεων και νέων νόμων με σκοπό την βελτίωση των όποιων ελλείψεων και συνεπώς την επίτευξη του άριστου νομοθετικού πλαισίου. Παρακάτω παραθέτουμε τους βασικούς νόμους που εκδόθηκαν από 1976 έως σήμερα.

- Ο νόμος 438/1976 (ΦΕΚ 256/Α'/27.9.1976), «Περί Τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής» εκδόθηκε το 1976 και έρχεται να καλύψει θέματα που αφορούν στα σκάφη αναψυχής και στα κρουαζιερόπλοια, στη ναύλωση τους, στα πληρώματα τους και σε φορολογικά θέματά τους. Τα βασικά που ορίζει ο συγκεκριμένος νόμος σε σχέση με τα παραπάνω θέματα είναι τα κάτωθι:

- Η εκμετάλλευση των επαγγελματικών τουριστικών πλοίων επιτρέπεται μόνο μέσω ολικής ναύλωσης και με αποκλειστικό σκοπό την θαλάσσια αναψυχή ή περιήγηση. Ο νόμος ορίζει επίσης ότι η εκναύλωση των επαγγελματικών τουριστικών σκαφών ελληνικής σημαίας επιτρέπεται μόνο από τους ιδιοκτήτες των σκαφών, τους εφοπλιστές, τους ναυτικούς πράκτορες διεπόμενοι υπό του νόμου 4473/65, τους αναγνωρισμένους, σύμφωνα με κοινή απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Προέδρου της Κυβερνήσεως, ναυλομεσίτες και τα αναγνωρισμένα γραφεία ταξιδίων γενικού τουρισμού.

- Η σύνθεση του πληρώματος των ελληνικών επαγγελματικών τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

- Τα επαγγελματικά πλοία ή πλοiάρια που φέρουν ελληνική σημαία από 01/01/1976 απαλλάσσονται από το φόρο κύκλου εργασιών που ορίζει ο νόμος 12/1975 «περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως φορολογικών και άλλων τινών συναφών διατάξεων» ( elib.aade.gr,1976).
- Ο Νόμος 2160/1993 (ΦΕΚ 118/Α/19.7.1993), «Ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις», Κεφάλαιο Γ' «Δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων», άρθρα 29 έως 37, εκδόθηκε το 1993 και έρχεται να νομοθετήσει τη διαδικασία για την χωροθέτηση, την κατασκευή και την λειτουργία των τουριστικών λιμένων.
- Σύμφωνα με το άρθρο 29, τουριστικός λιμένας σκαφών αναψυχής (μαρίνα) είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κυρίως για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής(αγκυροβόλημα, μακροχρόνια ή παροδική χερσαία εναπόθεση, εξυπηρέτηση των διερχόμενων σκαφών)
- Σύμφωνα με το άρθρο 37, η Διεύθυνση θαλάσσιου Τουρισμού στον Ε.Ο.Τ. έχει την ευθύνη του ελέγχου της λειτουργίας των τουριστικών λιμένων.(<https://www.e-nomothesia.gr/kat-tourismos/n-2160-1993.html>, τελευταία επίσκεψη 29/03/20). Οι λιμένες δεν χωροθετούνται και αδειοδοτούνται πλέον από το υπουργείο Εμπορικής ναυτιλίας αλλά από το Υπουργείο Τουρισμού.
- Το 1995 έρχεται το υπ' αριθμό πρακτικό 668/95, με το οποίο το Συμβούλιο της Επικρατείας (Ε' Τμήμα) καθόρισε τις προϋποθέσεις για την νόμιμη ίδρυση Τουριστικού Λιμένα στη χώρα. Όπως ορίζει το σχετικό πρακτικό, νόμιμος θεωρείται ένας Τουριστικός Λιμένας μόνο αν αποτελεί μέρος ενός συνολικού σχεδιασμού ενός εθνικού δικτύου Τουριστικών Λιμένων και κατά συνέπεια "... η ίδρυση τουριστικών λιμένων εκτός του σχεδιασμού τούτου και δη επ' ευκαιρία ή τη απλή αιτήσει ενδιαφερομένου δεν είναι νόμιμος". Για την εξυπηρέτηση του σκοπού του συνολικού σχεδιασμού ενός δικτύου Τουριστικών Λιμένων, συντάσσεται το Εθνικό Σύστημα Λιμένων Αναψυχής(Ε.ΣΥ.Λ.Α.) τη περίοδο 2000-2001, στο οποίο καταγράφηκαν οι ελλείψεις σε λιμενικές εγκαταστάσεις και σε θέσεις ελλιμενισμού και γενικότερα σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των σκαφών αναψυχής και έγιναν προτάσεις για νέες απαραίτητες λιμενικές εγκαταστάσεις, βάσει της υπάρχουσα υποδομής. Το παραπάνω οδήγησε σε 220 θέσεις διαμόρφωσης "Ζωνών Αναψυχής εντός υφισταμένων λιμενικών εγκαταστάσεων

(ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε.)" ως εξής: 17 σε Νομό Αττικής, 21 σε Νομό Δωδεκανήσου, 10 σε Νομό Καβάλας, 11 σε Νομό Κέρκυρας, 25 σε Νομό Κυκλάδων, 8 σε Νομό Λέσβου, 9 σε Νομό Σάμου και 10 σε Νομό Χαλκιδικής και σε 7 περιοχές δημιουργίας "Λιμένων Σκαφών Αναψυχής (ΛΙ.Σ.Α.)".(Αντωνόπουλος, (mou.gr,2000).

- Το 1998 στο ΦΕΚ 345/Β/10.4.1998 με την υπ' αριθμ. Δ1α/2733/27.3.1998 Κοινής Υπουργικής Απόφασης δημοσιεύεται ο Γενικός Κανονισμός λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων. Το άρθρο 27 του Νόμου 2636/1998 (ΦΕΚ 198/Α/27.8.1998), τροποποιώντας διατάξεις του νόμου 2160/1993, ορίζει τα κάτωθι:

- Επιτρέπεται σε κάθε παραθαλάσσιο οικισμό δήμου ή κοινότητας, μετά από έγκριση του Γενικού Γραμματέα της οικείας Περιφέρειας και της οικείας Λιμενικής αρχής, η δημιουργία μέχρι μιας ράμπας πρόσβασης μικρών σκαφών στη θάλασσα, είτε με πρωτοβουλία και χρηματοδότηση του δημοσίου είτε του ιδιωτικού τομέα.

- Τη χωροθέτηση, η οποία μπορεί να είναι πρωτοβουλία είτε της Γραμματείας Στήριξης Τουριστικών Λιμένων είτε οποιοδήποτε ενδιαφερόμενου μετά από αίτηση προς αυτήν, καθώς και την εκτέλεση όλων των απαραίτητων, για τη λειτουργία τους έργων, περιλαμβάνει η δημιουργία ζωνών αγκυροβολίων και καταφυγίων τουριστικών σκαφών. Η ζώνη αγκυροβολίου και το καταφύγιο τουριστικών σκαφών αποτελούν είδη τουριστικού λιμένα. Ζώνη αγκυροβολίου σε προστατευμένο όρμο επιτρέπεται αν δεν απαιτείται η δημιουργία εγκαταστάσεων και εξοπλισμών που μπορεί να οδηγήσουν σε τελειωτική αλλοίωση του περιβάλλοντος. Για την δημιουργία καταφυγίου τουριστικών σκαφών σε λιμένα ή προστατευμένο όρμο, η παροχή κάποιων υπηρεσιών (παροχή ύδατος, ρεύματος, κοινόχρηστου τηλεφώνου, καυσίμων, περισυλλογή καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεση και ενδαιτήσεως υγιεινής) αποτελούν ελάχιστη προϋπόθεση ( kodiko.gr, 1998)

Το 1998 έρχεται και η εναρμόνιση της Ελληνικής και Ευρωπαϊκής νομοθεσίας και προδιαγράφεται ο εξοπλισμός των πλοίων για την ασφάλειά τους (σωστικά μέσα, πυρασφάλεια, εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας) με το Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμ. 347 (ΦΕΚ 231/Α'/12.10.1998), «Εξοπλισμός των πλοίων σύμφωνα με την οδηγία 96/86/ΕΚ του Συμβουλίου

της 20<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1996». Απώτερος σκοπός του παρόντος διατάγματος είναι η βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης (nomothesia.gr, 1998).

- Το 1999 γίνεται η πρώτη προσπάθεια χωροταξικού σχεδιασμού στην Ελλάδα με τον Νόμο 2742 (ΦΕΚ 207/Α'/7.1.1999) «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις». Ο νόμος θεσμοθετεί «Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια» για ορισμένους κλάδους παραγωγικών δραστηριοτήτων εθνικής σημασίας, δίκτυα και υπηρεσίες τεχνικής, κοινωνικής και διοικητικής υποδομής εθνικού ενδιαφέροντος, και ορισμένες ειδικές περιοχές όπως τις παράκτιες και νησιωτικές, τις ορεινές και προβληματικές ζώνες, τις περιοχές που υπάγονται σε διεθνείς ή ευρωπαϊκές συμβάσεις αλλά όχι για τον τουρισμό (kodiko.gr/ 1999).

- Μέσα στο 1999 εκδίδεται ένας νόμος που καλύπτει την προαναφερθείσα έλλειψη. Ο εν λόγω είναι ο ν. 2743 (ΦΕΚ 211/Α'/13.10.1999) «Πλοία αναψυχής και λοιπές διατάξεις» ο οποίος διαχωρίζει τα σκάφη αναψυχής σε επαγγελματικά και ιδιωτικά, εκ των οποίων τα ιδιωτικά δεν έχουν δικαίωμα μίσθωσης. Σύμφωνα με τον παρόν νόμο:

- Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής είναι αυτό που μπορεί να φέρει μέχρι και 49 επιβάτες, διαθέτει χώρους ενδιαίτησης πέραν αυτών του πληρώματος και εκτελεί ταξίδια αναψυχής με ολική ναύλωση.

- Ιδιωτικό πλοίο είναι το πλοίο αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικό. (kodiko.gr, 1999)

- Το 2003 έρχεται ο Νόμος «Τουριστική εκπαίδευση και κατάρτιση, ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις» ο οποίος με το άρθρο 38 «Ρυθμίσεις Θεμάτων Τουριστικών Λιμένων» που αφορά στη συγκρότηση της δεκατριμελούς Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων τροποποιεί τις παραγράφους 2 & 3 του άρθρου 30 του ν. 2160/1993 και με το άρθρο 52, παρ. 6 αντικαθιστά το ν. 2601/1998 άρθρο 3 παρ. 1 ως εξής :η περίπτωση “ίδρυσης, επέκτασης, εκσυγχρονισμού λιμένων σκαφών αναψυχής(μαρίνες)” αλλάζει σε «ίδρυσης, επέκτασης, εκσυγχρονισμού τουριστικών λιμένων σκαφών αναψυχής (μαρίνες) για επενδύσεις που γίνονται με πρωτοβουλία οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 31 του ν.2160/1993(ΦΕΚ 118Α’).

(kodiko.gr, 2003). Την ίδια χρονιά εκδίδεται ο Νόμος 3182 (ΦΕΚ 220/Α'/12.9.2003), «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις» μέσα από τον οποίο ορίζεται η ίδρυση, το διοικητικό συμβούλιο, η λυση των ναυτιλιακών πλοίων αναψυχής κτλ και καθορίζονται θέματα στην λειτουργία των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής.(www.kodiko.gr, 2003). Ο Γενικός Κανονισμός Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων τροποποίηση της Δ1α/2733/27.3.1998(ΦΕΚ. 345/10.04.1998 τ. Β') έρχεται μέσα από την υπ' αριθμ. Τ/9803/5/9/2003 Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 1323/Β'/16.9.2003)

(e-nomothesia.gr, 2003) ο οποίος ξανά τροποποιείται με την ΚΥΑ υπ' αριθμ.2123/01/04 (ΦΕΚ 631/Β'/30.4.2004).

- Το 2004 δημοσιεύεται η υπ' αριθμόν υπουργική απόφαση 3342/02/2004/21-1-2004(Β'478) «Καθορισμός προσόντων Κυβερνήτη Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής», η οποία τροποποιείται από την 3342/13/2004/20-8-2004(Β'1330). (istioploikoskosmos.gr, 2004) (e-nomothesia.gr, 2004). Την ίδια χρονιά, έχουμε και την υπ. 'αριθμ. 3342/06/2004 «Καθορισμός της διαδικασίας και των δικαιολογητικών που προσκομίζουν οι εταιρείες στο μητρώο για καταχώρηση σχετικώς με την απόκτηση ή μεταβίβαση της κυριότητας, την ανάληψη ή παύση εκμετάλλευσης ή διαχείρισης πλοίων αναψυχής που χαρακτηρίζονται επαγγελματικά, καθώς και κάθε άλλης λεπτομέρειας που αφορά αυτοδίκαιη λύση της Ναυτιλιακής Εταιρείας Πλοίων Αναψυχής», σύμφωνα με την οποία η διαδικασία και η προσκόμιση των απαραίτητων δικαιολογητικά θα πρέπει να λαμβάνουν χώρα το αργότερο εντός της προθεσμίας που αναφέρεται στις διατάξεις του άρθρου παρ. 1 περιπτ.(ε) και (στ) του Ν.3182/03. (sitesap.gr, 2004) καθώς επίσης και την υπ' αριθμ 3342/03/2004 «Καθορισμός διαδικασίας και τρόπου πιστοποίησης των ημερών ναύλωσης που πραγματοποιούν επαγγελματικά πλοία αναψυχής έξω από την Ελληνική επικράτεια» δημοσιεύονται στο ΦΕΚ 478/Β'/5.3.2004, σύμφωνα με την οποία οι ημέρες ναύλωσης υπολογίζονται για τη συμπλήρωση του κατώτατου ορίου ημερών ναύλωσης ανά πενταετία κατά τις διατάξεις της παρ. 12(α) του άρθρου 40 του Ν. 3182/03(ΦΕΚ Α' 220)

- Το 2005 δίνεται η δυνατότητα, με το νόμο 3389 (ΦΕΚ 232/Α'/22.9.2005), συνεργασίας δημόσιων (Δημόσιο, οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου,

ανώνυμες εταιρείες των οποίων το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου ανήκει στις παραπάνω αναφερθείσες οντότητες) και ιδιωτικών φορέων για την διαχείριση τουριστικών λιμένων. Σύμφωνα με τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) η ολική ή εν μέρει χρηματοδότηση για τη κατασκευή του έργου ή την παροχή υπηρεσιών καλύπτεται από τον ιδιωτικό φορέα στον οποίον καταβάλλεται εφάπαξ ή τμηματική πληρωμή από το Δημόσιο ή τους τελικούς χρήστες των έργων ή των υπηρεσιών αυτών. Ο νόμος τροποποιήθηκε με το Νόμο 3483/2006, ΦΕΚ Α' 169/7.8.2006 και είναι κωδικοποιημένος μέχρι και τον Ν.4635/2019 (ΦΕΚ 167/Α'/30.10.2019)(anazitisis.prosvasis.com,2019).

- Το 2007 έρχεται το Μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης πλοίων μέσω του Νόμου 3551 (ΦΕΚ 76/Α'/2.4.2007), «Μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων». Στο μητρώο εγγράφεται υποχρεωτικά κάθε επιχείρηση με τομέα δραστηριοποίησης την ναυπήγηση, μετατροπή, επισκευή και συντήρηση πλοίων. Από το νόμο εκπίπτουν οι καταδυτικές εργασίες, για τις οποίες εφαρμόζεται ο Γενικός Κανονισμός Λιμένα που εγκρίθηκε με την Υπουργική απόφαση 3131.1/20/95/95 (kodiko.gr,1995).

- Το 2008 έρχεται η απόφαση 6876/4871 της Βουλής των Ελλήνων( ΦΕΚ 128/Α'/3.7.2008) με την οποία εγκρίνεται «Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης», σκοπός του οποίου είναι ο προσδιορισμός των στρατηγικών εκείνων που θα οδηγήσουν σε ολοκληρωμένη ανάπτυξη και βιώσιμη οργάνωση του εθνικού χώρου.(urenio.org/el,2008)

- Το 2009 εγκρίνεται, με σκοπό την προώθηση της ανάπτυξης και την βελτίωση του ανταγωνιστικού του τουριστικού κλάδου μέσα από τη συμπλήρωση και εξειδίκευση των βασικών κατευθύνσεων του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης με την υπ' αριθμ. 24208 Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 3155/Β'/11/6/2009).Για την επίτευξη του στόχου ο θαλάσσιος χώρος τμηματοποιείται σε Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής ως εξής: 1) Θερμαϊκός–Βόρειες Σποράδες–Παγασητικός– Βόρειος Ευβοϊκός, 2) Θρακικό πέλαγος–Βόρειο Αιγαίο, 3) Κεντρικό–Ανατολικό Αιγαίο, 4) Νοτιανατολικό Αιγαίο – Δωδεκάνησα, 5) Κρήτη, 6) Κυκλάδες,



7) Νότια Πελοπόννησος, 8) Αργολικός – Σαρωνικός – Νότιος Ευβοϊκός, 9) Ιόνιο Πέλαγος και Κορινθιακός (υποσύστημα Ζ.Ν.Α.9). Τα χαρακτηριστικά που επιλέχθηκαν για την τμηματοποίηση ήταν γεωγραφικά χαρακτηριστικά, μετεωρολογικές συνθήκες, προτιμώμενες ιστιοπλοϊκές διαδρομές κλπ.(hhf.gr ,2004). Το 2009 έρχεται επίσης ο Νόμος 3790/2009 (ΦΕΚ 143/Α’/7.8.2009) «Εταιρεία ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, επιβολή ειδικού φόρου και έκτακτης εισφοράς στα πλοία αναψυχής, ρύθμιση φορολογικών θεμάτων, θεμάτων του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και 16 λοιπές διατάξεις» και αφορά σε θέμα λειτουργίας και φορολογίας των ιδιωτικών σκαφών. Σύμφωνα με το νόμο, φορολογούνται με τον ειδικό φόρο τα ιδιωτικά ή επαγγελματικά μηχανοκίνητα σκάφη αναψυχής, όπως αυτά ορίζονται με το άρθρο 1 του νόμου 2473/1999, που το συνολικό τους μήκος ξεπερνάει τα 10 μέτρα και παραμένουν στην Ελληνική Επικράτεια για συνολικό διάστημα άνω των 40 ημερών μέσα σε ένα ημερολογιακό έτος. Τα ιστιοφόρα υποχρεούνται για καταβολή φόρου εφόσον το ολικό τους μήκος ξεπερνάει τα 15 μέτρα.

- Το 2010 έρχεται ο νόμος 3842/2010, (ΦΕΚ 58/Α’/23.4.2010), «Αποκατάσταση φορολογικής δικαιοσύνης, αντιμετώπιση της φοροδιαφυγής και άλλες διατάξεις» για τη φορολόγηση των σκαφών αναψυχής με το αφορολόγητο εισόδημα να είναι στις 12000€ και τον φορολογικό συντελεστή στην μεγαλύτερη κλίμακα (εισόδημα άνω των 40000€) να αγγίζει το 45%.(lakoniacci.gr,2010).

- Το 2011 ο Νόμος 4002/2011 (ΦΕΚ 180/α’/22-8-2011) «Μέρος Δ’ Προώθηση Τουριστικών Επενδύσεων, και άλλες διατάξεις τουριστικής νομοθεσίας» προωθεί τις τουριστικές επενδύσεις μέσω των ρυθμίσεων για τις Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης(Π.Ο.Τ.Α) και αντικαθιστά τη παρ.3 του άρθρου 29 του ν.2545/1997 (e-nomothesia.gr,2011).

- Το 2012 εγκρίνεται η Κοινή Υπουργική Απόφαση Κ.Υ.Α. αριθμ. 798/13.1.2012 Όροι και προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας ναυλομεσιτικών γραφείων– Ένταξη της διαδικασίας Χορήγησης Ειδικού Σήματος Λειτουργίας σε Ναυλομεσιτικά Γραφεία στα Ενιαία Κέντρα Εξυπηρέτησης (Ε.Κ.Ε.), σε εκτέλεση των διατάξεων του Ν. 3844/2010 (ΦΕΚ 63/Α) (taxheaven.gr, 2012). Επίσης, ο Νόμος 4070/2012 ( ΦΕΚ 82/Α’/10-4-2012), Κεφάλαιο Γ, «Τροποποίηση της Νομοθεσίας για την δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων και λοιπές διατάξεις»

στοχεύει στο εκσυγχρονισμό της διαδικασίας κατασκευής τουριστικών λιμένων και αντικαθιστά διάφορες παραγράφους του ν.2160/1993 (taxheaven.gr, 2012).

- Το 2013 με τον Νόμο 4146/2013 (ΦΕΚ 90/Α'/18.4.2013) «Διαμόρφωση Φιλικού Αναπτυξιακού Περιβάλλοντος για τις Στρατηγικές και Ιδιωτικές Επενδύσεις και άλλες διατάξεις» καθορίζονται οι όροι για την ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση υδατοδρομίου.(elinyae.gr, 2019). Έχουμε επίσης το Νόμο 4179/2013 (ΦΕΚ 175/Α'/8.8.2013) «Απλούστευση διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό, αναδιάρθρωση του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και λοιπές διατάξεις » ο οποίος τροποποίησε τους Νόμους 4172/2013, 4109/2013, 4093/2012, 4070/2012, 4049/2012, 4002/2011, 3986/2011, 2160/1993, 711/1977 και στοχεύει στην ενίσχυση της τουριστικής επιχειρηματικότητας μέσω της προώθησης οργανωμένων και σύνθετων τουριστικών επενδύσεων και ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ του ΤΑΙΠΕΔ και των τουριστικών λιμένων που παραχωρούνται σε αυτό. Στο άρθρο 5 του παρόντος νόμου προστίθεται παρ. 5Α με το άρθρο 27 του Νόμου 4688/2020 «Ειδικές μορφές τουρισμού , διατάξεις για την τουριστική ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 101/Α'/24.05.2020). Στο κεφάλαιο Β' του νόμου 4179/2013 γίνεται αναφορά στην λειτουργία και χωροθέτηση των τουριστικών λιμένων. (.kodiko.gr, 2019). Την ίδια χρονιά έχουμε την Κοινή Υπουργική Απόφαση υπ' αριθμόν 19431/6.09.2013 (ΦΕΚ 2201/Β/6.9.2013) τροποποίηση της υπ' αριθμ. 798/13-1-2012 απόφασης των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Πολιτισμού και Τουρισμού «Όροι και προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας ναυλομεσιτικών γραφείων - Ένταξη της διαδικασίας Χορήγησης Ειδικού Σήματος Λειτουργίας σε Ναυλομεσιτικά Γραφεία στα Ενιαία Κέντρα Εξυπηρέτησης (Ε.Κ.Ε.), σε εκτέλεση των διατάξεων του ν. 3844/2010 (ΦΕΚ Α' 63)» (ΦΕΚ Β' 19) η οποία ορίζει τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία για τη λειτουργία Ναυλομεσιτικού γραφείου και για την χορήγηση Ειδικού Σήματος Λειτουργίας (e-nomothesia.gr, 2013). Η έκδοση της Αναπτυξιακής Εθνικής Ναυτιλιακής Στρατηγικής από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος έρχεται το Σεπτέμβριο του 2013 για να αναδείξει τις προοπτικές της ναυτιλιακής οικονομίας της Ελλάδας. Στις 14.10.2013 έρχονται συμπληρώσεις στα κεφάλαια «Σκάφη αναψυχής» και «Ναυπηγήσεις στην Ελλάδα» του κειμένου το οποίο και θα επικαιροποιόταν σε τακτά χρονικά διαστήματα

(nee.gr,2016 ). Το 2013 έρχεται και το ειδικό τέλος υπερ του Δημοσίου «Τέλος Παραμονής και Πλοίων (Τ.Π.Π.)» με το Νόμο 4211/2013 (ΦΕΚ256/Α'/28.11.2013) που επιβαρύνει τα ιδιωτικά και επαγγελματικά σκάφη αναψυχής ολικού μήκους 7 μέτρων και άνω τα οποία πλέον, ελλιμενίζονται ή αγκυροβολούν σε ελληνικά χωρικά ύδατα ανεξάρτητα της σημαίας που φέρουν (e-nomothesia.gr, 2013).Τέλος, συναντάμε την Κοινή Υπουργική Απόφαση υπ'αριθμόν 67659(ΦΕΚ 3134/Β'/12.12.2013), η οποία εντέλει ακυρώθηκε από την υπ'αριθμόν 3632 στις 13.10.2015 και έτσι παρέμεινε σε ισχύ το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού του 2009(hhf.gr, 2014).

- Το 2014 η Βουλή ψηφίζει το Νόμο 4254/2014 (ΦΕΚ 85/Α'/7.4.2014), «Μέτρα στήριξης και ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας στο πλαίσιο εφαρμογής του Ν.4046/2012 και άλλες διατάξεις». Συγκεκριμένα, στις υποπαραγράφους ΣΤ.15: Άρση εμποδίων στον ανταγωνισμό στον κλάδο του τουρισμού –γνωστοποιήσεις και θεωρήσεις τιμών και τιμοκαταλόγων και ΣΤ.16 : Άρση εμποδίων στον ανταγωνισμό στον κλάδο του τουρισμού –τουριστικοί λιμένες αναφέρονται οι μεταβολές που αφορούν στο θαλάσσιο τουρισμό.( elinyae.gr, 2019). Ο Νόμος 4256/2014 (ΦΕΚ 92/Α'/14.4.2014), «*Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις*» δημιουργεί στην Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών μητρώο καταγραφής των ιδιωτικών και επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Ο Νόμος αυτός επιτρέπει την ναύλωση όλων των εγγεγραμμένων σκαφών ακόμα και των ιδιωτικών και τροποποιεί τους κάτωθι νόμους: Π.Δ. 122/1995 & 81/2012, Νόμο 2362/1995 & 3842/2010 & 3872/2010 & 4058/2012 & 4072/2012 & 4081/2012 & 4150/2013. Το 2014 συναντάμε επίσης την ΟΔΗΓΙΑ2014/89/ΕΕ που θέτει κοινό χρονοδιάγραμμα, συγκεκριμένα εκπόνηση θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων έως 31/03/2021, και ελάχιστες απαιτήσεις για την προώθηση μια βιώσιμης ανάπτυξης των θαλάσσιων οικονομιών των χωρών της ΕΕ. (eur-lex.europa.eu,2021). Ακολουθεί η ΟΔΗΓΙΑ 2014/90/ΕΕ η οποία καθορίζονται απαιτήσεις για τον εξοπλισμό των πλοίων που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων και αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και τη πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Η Απόφαση υπ αριθμόν 4200/171/2014 (ΦΕΚ 1937/Β'/17.7.2017) υπολογίζει τη χωρητικότητα και των σκαφών αναψυχής, και γενικότερα αφορά σε πλοία που εκτελούν πλόες εσωτερικού και σε αυτά που δεν

εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων, 1969 (Δ.Σ.Χ. '69), για τα οποία εκδίδεται πιστοποιητικό καταμέτρησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 973/1971 (Α' 194), όπως ισχύει κάθε φορά, και τα οποία δεν διαθέτουν σε ισχύ διεθνές πιστοποιητικό χωρητικότητας, που εκδίδεται σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του ν. 1373/1983 (Α' 92) όπως ισχύει κάθε φορά

(taxheaven.gr,2014). Η Κοινή Υπουργική Απόφαση υπ' αριθμόν 8122.1/29/2014 τροποποιεί την υπ' αριθμ. 8122.1/14/06/2.3.2006 (Β'330) και επανακαθορίζει τα υπέρ των Λιμενικών Ταμείων και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, ανταποδοτικά δικαιώματα προσόρμισης, παραβολής, πρυμνοδέτησης και τα ειδικά τέλη ελλιμενισμού, των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, των μικρών σκαφών, των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων, καθώς και των παραδοσιακών πλοίων, όπως ορίζονται στο ν. 4256/2014 (taxheaven.gr,2014). Ο Νόμος 4276/2014(ΦΕΚ 155/Α'/30.7.2014) «Απλούστευση διαδικασιών λειτουργίας τουριστικών επιχειρήσεων και τουριστικών υποδομών, ειδικές μορφές τουρισμού και άλλες διατάξεις» απλουστεύει τις διαδικασίες των τουριστικών και ναυλομεσιτικών γραφείων, τις διαδικασίες στην χωροθέτηση των μαρινών και άλλων ειδικές τουριστικές υποδομές κ.α..Τέλος, ο Νόμος 4280/2014 (ΦΕΚ 159/Α'/ 8.8.2014) «Περιβαλλοντική αναβάθμιση και ιδιωτική πολεοδόμηση - Βιώσιμη ανάπτυξη οικισμών Ρυθμίσεις δασικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις.», ο οποίος τροποποιεί τους Νόμους 998/1979 & 3891/2010 & 3889/2010 & 3937/2011 & 3986/2011 & 4002/2011 & 4030/2011 &4042/2012 & 4061/2012 & 4067/2012 & 4111/2013 & 4146/2013 & 4164/2013 & 4178/2013 & 4180/2013 &4198/2013 &4258/2014 &4269/2014 και τα Π.Δ. 93/1987 & 100/2010, επιτρέπει τη χωροθέτηση τουριστικού λιμένα σε ιδιωτική πολεοδόμηση-χωροθέτηση οικισμών εφόσον έχουν ενταχθεί στο ΕΣΧΑΔΑ (Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίων Ακινήτων)(kodiko.gr,2014).

- Το 2015 με την Απόφαση υπ' αριθμ. 3133.1/01/2015 (ΦΕΚ 775/Β'/ 4.5.2015)του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομίας καθορίζεται ο τρόπος υπολογισμού της ημερομηνίας από την οποία το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, οφείλει να αποδώσει στις αρμόδιες υπηρεσίες της Φορολογικής ή Τελωνειακής Διοίκησης α) τον ΦΠΑ για την εισαγωγή ή την απόκτηση που του αναλογεί και β) τους αναλογούντες δασμούς και επιβαρύνσεις καθώς και τον ειδικό φόρο

κατανάλωσης των καυσίμων, λιπαντικών και λοιπών αγαθών για τους οποίους έτυχε απαλλαγής, λόγω μη εκπλήρωσης της υποχρέωσης εκτέλεσης του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης( [tax-analysis.blogspot.com](http://tax-analysis.blogspot.com), 2015). Την ίδια χρονιά συναντάμε επίσης το Π.Δ.υπ' αριθμόν 33 (ΦΕΚ 46/Α'8.5.2015) «Εξοπλισμός των πλοίων σύμφωνα με την Οδηγία 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 1996» (Α' 231), όπως ισχύει μετά την τροποποίησή του με τα Π.Δ. 158/1999 (Α' 156), 137/2002 (Α' 112), 294/2003 (Α' 251), 194/2009 (Α' 239), 39/2010 (Α' 79), 128/2011 (Α' 259), 121/2012 (Α' 214) και 156/2013 (Α'248) σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2013/52/ΕΕ της Επιτροπής της 30ης Οκτωβρίου 2013 (L 304/1/14.11.2013)» το οποίο τροποποιεί το Π.Δ. 347/1998 και στόχευε στην προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2013/52/ΕΕ της Επιτροπής της 30ης Οκτωβρίου 2013 (L 304/1/14.11.2013) ([elinyae.gr](http://elinyae.gr), 2013).

- Το 2018 ψηφίζεται ο Νόμος 4582/2018 (ΦΕΚ Α'208/11.12.2018)«Θεματικός τουρισμός-Ειδικές μορφές τουρισμού-Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό πλαισίου στον τομέα του τουρισμού και της τουριστικής εκπαίδευσης-Στήριξη τουριστικής επιχειρηματικότητας και άλλες διατάξεις» ο οποίος τροποποιεί τους Νόμους 3430/1955, 393/1976, 2160/1993, 3105/2003, 3270/2004, 4172/2013, 4179/2013, 4276/2014, 4399/2016, και τις Υπουργικές αποφάσεις 100/2016, 127/2017,72/2018 και αποσκοπεί στην αύξηση της ελκυστικότητας του εγχώριου τουριστικού προϊόντος και του ανταγωνιστού του κλάδου ([taxheaven.gr](http://taxheaven.gr), 2018).Επίσης, δημοσιεύεται η απόφαση 2242.5-1.8/69740/2018 που αφορά στη κύρωση της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας Πληρωμάτων Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών ν. 4256/2014, ετών 2018 και 2019 ([taxheaven.gr](http://taxheaven.gr), 2018).

- Το 2019 έρχεται η εγκύκλιος 2094 Κοινοποίηση των διατάξεων του άρθρου 20 του ν.4613/2019 (ΦΕΚ Α' 78/24.5.2019) για τις προθεσμίες καταχώρισης στο e-Μητρώο Πλοίων και παροχή διευκρινίσεων για την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 51 του ν.4569/2018 (ΦΕΚ Α' 179/2018) και του ν.4256/2014 (ΦΕΚ Α'92/2014) όπως ισχύει σήμερα

- Το 2020 έρχεται ο Νόμος 4676/2020 (ΦΕΚ Α'67/19.03.2020) «Εκσυγχρονισμός θεσμικού πλαισίου για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και λοιπές διατάξεις», ο οποίος τροποποιεί τους Νόμους 989/1979, 2638/1998, 2743/1999,2932/2001, 2971/2001, 3079/2002,

3153/2003,3922/2011,4150/2013,4256/2014,4470/2017,4504/2017,4597/2019, τον Αναγκαστικό Νόμο 192/1936, το Νομοθετικό Διάταγμα 187/1973 και τα Ποεδρικά Διατάγματα 141/2014,13/2018 φέρνοντας αλλαγές, εκτός των άλλων,και στο κλάδο ελέγχου πλοίων και σε θέματα λιμενικής πολιτικής και ναυτιλιακών επενδύσεων.(kodiko.gr, 2018). Με σκοπό τον περιορισμό της διάδοσης του κορονοϊού, ψηφίζεται ο Νόμος 5486/2020 - (ΦΕΚ/5486 Β/12.12.2020)ο οποίος προβλέπει απαγόρευση απόπλου και κατάπλου, εκτός κάποιων συγκεκριμένων περιπτώσεων, κάθε τύπου ερασιτεχνικού σκάφους, των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής και των επαγγελματικών τουριστικών πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας. Η μη τήρηση των μέτρων οδηγεί σε διοικητικό πρόστιμο ποσού 300€ στους επιβάτες και τα μέλη του πληρώματος ενώ οι πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές ή διαχειριστές των πλοίων και οι πλοίαρχοι ή κυβερνήτες επιβαρύνονται με ποσό 5000€ (e-nomothesia.gr, 2020).

### 2.3 Σκάφη Αναψυχής (Yachts)

Ένα yacht είναι ένα σκάφος που χρησιμοποιείται για αναψυχή ή αθλητισμό. Ξεκινώντας να αναφέρουμε ότι η λέξη «yacht» έχει τις ρίζες της στη γερμανική λέξη «jagen» που σημαίνει κυνηγάω. Αναφερόταν σε γρήγορα, ρηχά καταδιωτικά σκάφη που σχεδιάστηκαν για να αντιμετωπίζουν τα σκάφη των πειρατών και ήρθε ως λύση από την Ολλανδική Εταιρεία των Ανατολικών Ινδιών (tonima.gr/2011). Μετά την επιλογή του από τον Κάρολο Β' της Αγγλίας ως πλοίο για να μεταφερθεί στην Αγγλία από την Ολλανδία για την αποκατάστασή του το 1660, χρησιμοποιήθηκε για να σημάνει ένα σκάφος που χρησιμοποιούσε για να μεταφέρει σημαντικά πρόσωπα (Phillips, 2014). Ο όρος αργότερα συνδέθηκε με ατμόπλοια και μηχανοκίνητα σκάφη που χρησιμοποιήθηκαν για αναψυχή και κατά τη διάρκεια της χρυσής εποχής, τα σκάφη γίνονταν σύμβολο Status μεταξύ των πλουσίων Αμερικανών. Ο J.P. Morgan, για παράδειγμα, διέθετε ένα ιστιοφόρο μήκους 240 ποδιών, το Corsair, το οποίο αργότερα αποκτήθηκε από το Ναυτικό των ΗΠΑ και μετατράπηκε σε πολεμικό πλοίο. Σήμερα, όσο οι δυνατότητες των σκαφών αυξάνονται, όλα τα σκάφη -από τα πιο πολυτελή μέχρι τα μικρά οικογενειακά- έχουν την ίδια ονομασία. Παρ' όλα αυτά, όπως και αν ονομαστούν αυτά τα σκάφη σήμερα, έχουν μια πλούσια ιστορία που όλοι οι λάτρεις τους, πρέπει να την γνωρίζουν.

Τα σκάφη αναψυχής και οι κατηγορίες του είναι τόσο διαφορετικά όσο και η ιστορία τους. Τα χαρακτηριστικά των σκαφών αναψυχής μπορούν να ποικίλουν μεταξύ τους, αφού οι ιδιοκτήτες τους τα επιλέγουν ανάλογα με τους προορισμούς, τους απώτερους σκοπούς (προσωπικούς ή εμπορικούς), καθώς και τις προτιμήσεις και τις προτεραιότητες τους. Τα σκάφη αναψυχής λοιπόν διαφέρουν ως προς το σχήμα τους, το ύψος τους, τα υλικά κατασκευής τους, την ενέργεια που χρησιμοποιούν και την δεξαμενή νερού (Brötzmann, 2013).

Με βάση τα χαρακτηριστικά τους μπορούν να διαμορφωθούν οι εξής κατηγορίες:

- Ανάλογα με το μέσο πρόωσης συναντάμε τα κάτωθι:
- Μηχανοκίνητα σκάφη (motor yachts) στα οποία το κύριο μέσο πρόωσης καθώς και το βοηθητικό, αν απαιτείται, είναι η μηχανή. Ταξινομούνται περαιτέρω ως εξής :

1.Μηχανοκίνητο κρουαζιέρας

2.Μηχανοκίνητο επιδόσεων

3. Μηχανοκίνητο αγωνιστικό

- Ιστιοπλοϊκά σκάφη (sailing yachts) στα οποία το βασικό μέσο πρόωσης είναι τα ιστία αλλά μπορεί να διαθέτουν και βοηθητικές μηχανές. Ταξινομούνται περαιτέρω ως εξής :

1. Ιστιοφόρο κρουαζιέρας-αναψυχής

2. Ιστιοφόρο αγωνιστικό

(tosynergeio.gr,2021)

- Ανάλογα με το τρόπο ενοικίασης:
- Flotilla: πρόκειται για ένα στόλο 7-8 μικρών σκαφών των 6 ατόμων τα οποία επισκέπτονται συγκεκριμένα μέρη και έχουν έναν αρχηγό για την καθοδήγηση
- BareBoat: σκάφη χωρίς πλήρωμα στα οποία ο ενοικιαστής διαθέτει δίπλωμα skipper ώστε να μπορεί να το κυβερνήσει ο ίδιος
- Crewedboats : Σκάφη με πλήρωμα
- Ανάλογα με το μέγεθος (Διακομιγάλης 2009):

- Σκάφη μέτρων 2,5-3,8: Μπορούν να μεταφέρουν έως 3 άτομα και απευθύνονται συνήθως στους νέους χρήστες του τουρισμού σκαφών αναψυχής
- Σκάφη μέτρων 3,8-5: Μια κατηγορία που έρχεται να καλύψει την ανάγκη για μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα σε σχέση με την προηγούμενη κατηγορία.
- Σκάφη μέτρων 5-8: Σε αυτά τα σκάφη συναντάς καμπίνα κάτω από το πιλοτήριο και εξωλέμβιες ή εσω-εξωλέμβιες μηχανές μεγάλης ισχύος.
- Σκάφη μέτρων 8-15: Και σε αυτά συναντάς εξωλέμβιες ή εσω-εξωλέμβιες μηχανές. Συναντάς όμως επίσης και άνετους εσωτερικούς χώρους, όπως κουζίνα, WC και καμπίνες, επιτρέποντας στους χρήστες που ζητούν περισσότερες ανέσεις να καλύπτουν τις ανάγκες τους.
- Σκάφη μέτρων 15 και άνω: Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τις μεγάλες θαλαμηγούς, σκάφη εξοπλισμένα με μεγάλους εσωτερικούς χώρους και δεξαμενές καυσίμου και νερού. Οι θαλαμηγοί ανάλογα με το μέγεθος τους κατηγοριοποιούνται ως ακολούθως: 1) τα Super yachts που αναφέρονται γενικά σε οποιοδήποτε σκάφος (ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο) πάνω από 24 μέτρα , 2) τα Mega Yachts με μήκος άνω των 40 μέτρων και 3) τα Giga Yachts με μήκος άνω των 75 μέτρων. Εκτός από το μέγεθος, ένα άλλο χαρακτηριστικό που αποτελεί στοιχείο διαφοροποίησης είναι ότι τα Super yachts δεν χρειάζονται οπωσδήποτε πλήρωμα για το χειρισμό τους όπως οι άλλες 2 κατηγορίες θαλαμηγών. Όλα τα Super yachts θα τα συναντήσουμε σε κοσμοπολίτικες περιοχές όπως είναι η Γαλλία, η Ιταλία, η Ελλάδα, Η Τουρκία, η Ισπανία, η Κύπρος. Συγκεκριμένα, στην Μεσόγειο υπάρχουν πάνω από 5000 θαλαμηγά (nefeli.lib.teicrete.gr, 2012). Στη Ελλάδα δυστυχώς είναι ελάχιστες οι μαρίνες που μπορούν να φιλοξενήσουν Mega & Giga Yachts.
- Ανάλογα με χαρακτηριστικά όπως τον τρόπο κατασκευής τους και τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται, έχουμε τις εξής κατηγορίες:
  - Ιστιοπλοϊκά σκάφη ημέρας τα οποία είναι συνήθως μικρά, με μήκος κάτω των 6 μέτρων. Μερικές φορές αποκαλούνται ιστιοφόρα και συχνά έχουν αναδιπλούμενη καρίνα. Τα περισσότερα ιστιοπλοϊκά σκάφη δεν έχουν καμπίνα, δεδομένου ότι έχουν σχεδιαστεί για ωριαία ή καθημερινή



χρήση και όχι για διανυκτερεύσεις. Μπορούν να έχουν μια «βοηθητική» καμπίνα, όπου το μπροστινό μέρος του σκάφους έχει ανυψωμένη στέγη για να παρέχει μέρος για την αποθήκευση του εξοπλισμού ή για να προσφέρει καταφύγιο από τον αέρα ή τα κύματα (Bizzarri & La Foresta, 2011).

- Σκάφη Weekender (Σαββατοκύριακου) τα οποία είναι ελαφρώς μεγαλύτερα, μήκους κάτω των 9,5 μέτρων. Μπορεί να έχουν δίδυμες ή ανυψωτικές καρίνες, όπως σε ιστιοφόρους ρυμουλκούς. Αυτό τους επιτρέπει να λειτουργούν σε ρηχά νερά και, αν χρειαστεί, να "στεγνώσουν" – δηλαδή να βρεθούν στην άμμο καθώς η παλίρροια πέφτει. Αυτό είναι σημαντικό στα ύδατα του Ηνωμένου Βασιλείου, όπου πολλά αγκυροβόλια βρίσκονται σε παλιρροιακούς κολπίσκους. Το σχήμα του σκελετού (ή η διάταξη των δίδυμων καρίνων) επιτρέπει στο σκάφος να κάθεται όρθια όταν δεν υπάρχει νερό. Τέτοια σκάφη έχουν σχεδιαστεί για να κάνουν σύντομες διαδρομές, σπάνια διάρκειας άνω των 2 ή 3 ημερών. Στις παράκτιες περιοχές, μεγάλα ταξίδια μπορούν να πραγματοποιηθούν σε μια σειρά μικρών μαρίνων. Τα γιοτ αυτά συνήθως έχουν απλή καμπίνα, αποτελούμενη συχνά από ένα ενιαίο σαλόνι με χώρο για 2 έως 4 άτομα. Η έξυπνη χρήση της εργονομίας επιτρέπει την ύπαρξη χώρου στο σαλόνι για μαγειρεία (κουζίνα), καθίσματα και εξοπλισμό πλοήγησης. Υπάρχει περιορισμένος χώρος για την αποθήκευση νερού και τροφίμων. Τα μικρότερα αυτού του τύπου, που γενικά ονομάζονται γιοτ τσέπης ή τα κρουαζιερόπλοια τσέπης, μπορούν να μεταφερθούν σε ειδικά ρυμουλκούμενα (Horak, 2013).

- Γιοτ Κρουαζιέρας τα οποία είναι μακράν το πιο συνηθισμένο γιοτ σε ιδιωτική χρήση, που αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος της σειράς 7-14 μέτρων. Αυτά τα σκάφη μπορεί να είναι αρκετά πολύπλοκα στο σχεδιασμό, καθώς χρειάζονται ισορροπία μεταξύ υποκείμενων ιδιοτήτων χειρισμού, εσωτερικού χώρου, καλής απόδοσης φωτός και άνεσης επί του σκάφους. Το τεράστιο εύρος τέτοιων τεχνών, από δεκάδες κατασκευαστές παγκοσμίως, καθιστά δύσκολο να δοθεί μια ενιαία επεξηγηματική περιγραφή. Ωστόσο, οι περισσότεροι προτιμούν ένα σκάφος με σχήμα λεπτού τόξου, ένα φαρδύ, επίπεδο πυθμένα και βαθιά καρίνα μονής πτέρυγας με μεγάλη δοκό για να δώσει καλή σταθερότητα. Τα ιστία Spinnaker είναι επίσης κοινά για χρήση στον άνεμο. Αυτοί οι τύποι επιλέγονται συχνά ως οικογενειακά σκάφη, ειδικά εκείνοι που κυμαίνονται από 8 έως 12 m. Ένα τέτοιο σκάφος έχει συνήθως αρκετές καμπίνες κάτω από το κατάστρωμα. Συνήθως

υπάρχουν τρεις καμπίνες διπλού θαλάμου, ένα ενιαίο μεγάλο σαλόνι με μαγειρείο, καθίσματα και εξοπλισμό πλοήγησης και ένα τμήμα που αποτελείται από τουαλέτα και ντους. Το εσωτερικό είναι συχνά τελειωμένο σε ξύλινη επένδυση, με άφθονο αποθηκευτικό χώρο. Τα γιοτ κρουαζιέρας είναι αρκετά ικανά να ταξιδέψουν πολλά χιλιόμετρα, μεγάλης εμβέλειας. Τέτοια σκάφη έχουν ταχύτητα πλεύσης άνω των 6 κόμβων. Αυτός ο βασικός σχεδιασμός είναι χαρακτηριστικός των τύπων που παράγονται από τους μεγάλους κατασκευαστές σκαφών αναψυχής (Horak, 2013).

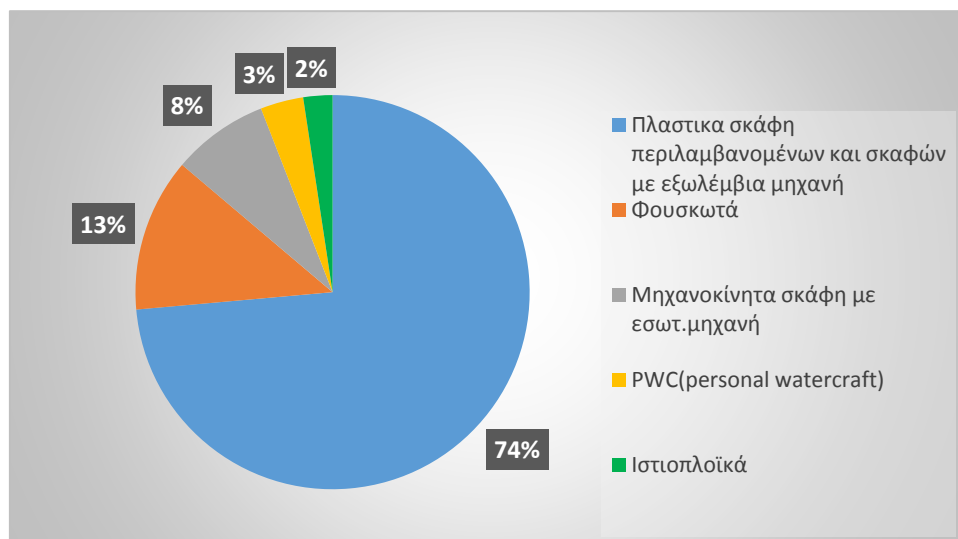
- Πολυτελή γιοτ τα οποία είναι γενικά 25 μέτρα ή και περισσότερο. Τα τελευταία χρόνια, αυτά τα σκάφη έχουν εξελιχθεί από αρκετά απλά σκάφη με βασική διαμονή σε εξελιγμένα και πολυτελή σκάφη. Αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στο μειωμένο κόστος κατασκευής κελύφους που προκλήθηκε από την εισαγωγή τμημάτων από υαλοβάμβακα και στην αύξηση της αυτοματοποίησης και των τεχνικών "γραμμής παραγωγής" για την κατασκευή γιοτ, ιδίως στην Ευρώπη (Diakomihalis & Lagos, 2008). Στα μεγαλύτερα γιοτ πολυτελείας των 40 μέτρων, μπορεί κανείς να βρει κάθε σύγχρονη άνεση, από τον κλιματισμό έως την τηλεόραση. Τα σκάφη αυτού του μεγέθους είναι συχνά πολύ αυτοματοποιημένα, με ηλεκτρονικά βαρούλκα που ελέγχονται από ηλεκτρονικό υπολογιστή και ελέγχουν τα πανιά. Η πολυπλοκότητα αυτή απαιτεί ειδικά συστήματα παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Τα τελευταία χρόνια η ποσότητα ηλεκτρικού εξοπλισμού που χρησιμοποιείται στα σκάφη έχει αυξηθεί σημαντικά. Ακόμη και πριν από 20 χρόνια, δεν ήταν συνηθισμένο για ένα γιοτ 7 μέτρων να έχει ηλεκτρικό φωτισμό. Τώρα, εκτός από τα μικρότερα, τα πιο βασικά σκάφη διαθέτουν ηλεκτρικό φωτισμό, ραδιόφωνο και βοηθήματα πλοήγησης όπως τα συστήματα Global Positioning Systems. Τα γιοτ περίπου 10 μέτρων διαθέτουν ανέσεις όπως ζεστό νερό, συστήματα υπό πίεση νερού και ψυγεία. Βοηθήματα όπως το ραντάρ, η ηχητικά συστήματα και αυτόματος πιλότος είναι κοινά. Αυτό σημαίνει ότι ο βοηθητικός κινητήρας επίσης εκτελεί τη ζωτική λειτουργία της τροφοδοσίας ενός ανάλλακτη για να παρέχει ηλεκτρική ισχύ και να επαναφορτίζει τις μπαταρίες του γιοτ. Για τα σκάφη που χρησιμοποιούνται για πλεύσεις μεγάλης εμβέλειας, οι γεννήτριες με αιολική, υδάτινη και ηλιακή ενέργεια μπορούν να εκτελούν την ίδια λειτουργία (Ivaldi, 2014).

- Ανάλογα με την κατηγορία σχεδιασμού (ευρωπαϊκή οδηγία 2013/53/EE)

- *Σκάφη αναψυχής προφυλαγμένων υδάτων κατάλληλα να εκτελούν ταξίδια σε λιμάνια, λίμνες, ποτάμια, διώρυγες, κλειστούς και προστατευμένους κόλπους με καιρικές συνθήκες ανέμου έως 4 μποφόρ και σημαντικό ύψος κύματος έως και 0,3 μέτρα.*
- *Ακτοπλοϊκά σκάφη κατάλληλα για παράκτια ύδατα, μεγάλους κόλπους και εκβολές ποταμών με καιρικές συνθήκες ανέμου έως και 6 μποφόρ και σημαντικό ύψος κύματος έως 2 μέτρα.*
- *Σκάφη Ανοικτού πελάγους κατάλληλα σχεδιασμένα για ταξίδια στο ανοικτό πέλαγος όπου μπορεί να εμφανιστούν καιρικές συνθήκες ανέμου έως και 8 μποφόρ και ύψους κύματος έως και 4 μέτρα.*
- *Ποντοπόρα σκάφη κατάλληλα για ταξίδια σε ανοικτά θάλασσες στις οποίες μπορεί και να επικρατούν άνεμοι ισχύς 8 μποφόρ και άνω και ύψος κύματος 4 μέτρων και άνω.*
- *Ανάλογα με το είδος της χρήσης (άρθρο 85 του Ν. 4504/2017)*
- *Πλοίο αναψυχής: είναι κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, το οποίο μπορεί από τη γενική κατασκευή του να χρησιμοποιείται για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής.*
- *Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής μεταφορικής ικανότητας έως και σαράντα εννέα (49) επιβατών, για την εκμετάλλευση του οποίου συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης.*
- *Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής: είναι το πλοίο αναψυχής το οποίο δεν είναι επαγγελματικό, σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης β' της παρούσας παραγράφου.*
- *Μικρό σκάφος: είναι κάθε σκάφος ολικού μήκους έως και επτά (7) μέτρων, ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο*
- *Επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο: είναι το μικρό σκάφος ή το πλοίο αναψυχής ή το επιβατηγό τουριστικό πλοίο, το οποίο εκτελεί ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι, όπως ορίζεται στο άρθρο 12.*

- *Παραδοσιακό πλοίο*: είναι το πλοίο υπό ελληνική σημαία, επαγγελματικό ή ιδιωτικό, το οποίο είναι πρωτότυπο ή ομοίωμα ιστορικού ή παλαιού πλοίου, που έχει κατασκευασθεί κατά το μεγαλύτερο μέρος του από υλικά όμοια με αυτά που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή του πρωτότυπου και συγκεντρώνει τα κριτήρια χαρακτηρισμού του ως παραδοσιακού, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην απόφαση της παραγράφου 2.

Σε μελέτη του ΙΝΣΕΤΕ το 2018, καταγράφονται έσοδα από τον τουρισμό σκαφών αναψυχής ποσού 800 εκτ. Ευρώ και αριθμός σκαφών στην Ελλάδα 170.052 εκ των οποίων τα 125.137 ή ποσοστό 74% αποτελεί την πρώτη μεγάλη κατηγορία και περιλαμβάνει τα πλαστικά σκάφη και αυτά με εξωλέμβια μηχανή. Ακολουθούν τα φουσκωτά με ποσοστό 13% ή 21.400 σκάφη, τα μηχανοκίνητα με εσωτερική μηχανή με ποσοστό 8% ή 13.445 σκάφη, τα personalwatercraft με ποσοστό 3% ή 6.000 σκάφη και τέλος έρχονται τα ιστιοπλοϊκά με ποσοστό 2% ή 4.060 σκάφη. (insete.gr, 2018)

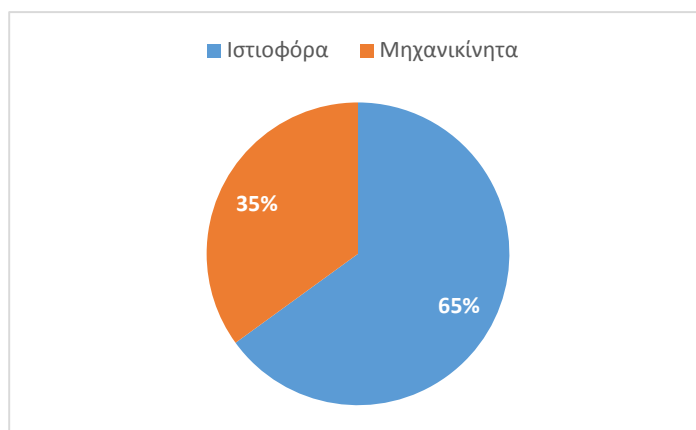


**Διάγραμμα 2.1**

**Κατανομή σκαφών αναψυχής ανα κατηγορία**

ΠΗΓΗ: ΙΝΣΕΤΕ 2018

Για το 2018 σύμφωνα με κλαδική μελέτη της ICAP, οι ενεργές άδειες του ελληνικού στόλου των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής ανέρχονταν σε 6000 σκάφη εκ των οποίων το 65% ή 3600 περίπου σκάφη ήταν ιστιοφόρα και το υπόλοιπο 35% περίπου μηχανοκίνητα.

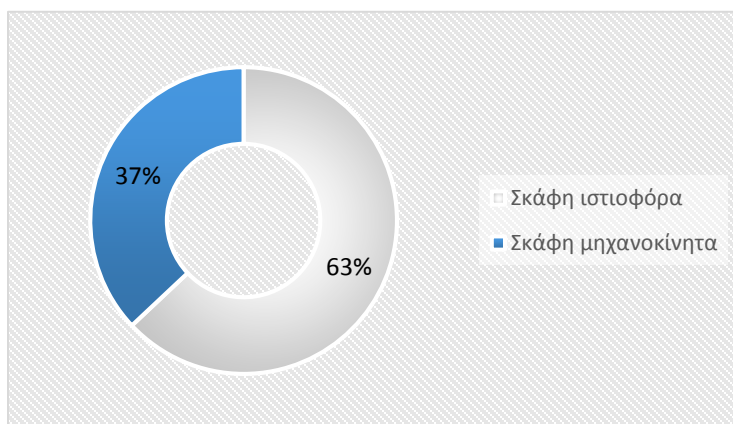


**Διάγραμμα 2.2**

**Κατανομή σκαφών αναψυχής ανά κατηγορία**

Πηγή: ICAP

Όπως βλέπουμε η πλειοψηφία των ενεργών σκαφών ήταν ιστιοφόρα, η ναύλωση των οποίων οδήγησε σε έσοδα ποσοστού 63% των συνολικών εσόδων της αγοράς του επαγγελματικού γιώτινγκ ενώ το υπόλοιπο 37% προήλθε από την ενοικίαση μηχανοκίνητων σκαφών. Και το 2015, που τα ιστιοφόρα αποτελούσαν μόνο το 2% του συνολικού αριθμού των σκαφών αναψυχής, κατείχαν τη σημαντικότερη θέση από άποψη οικονομικών επιπτώσεων.



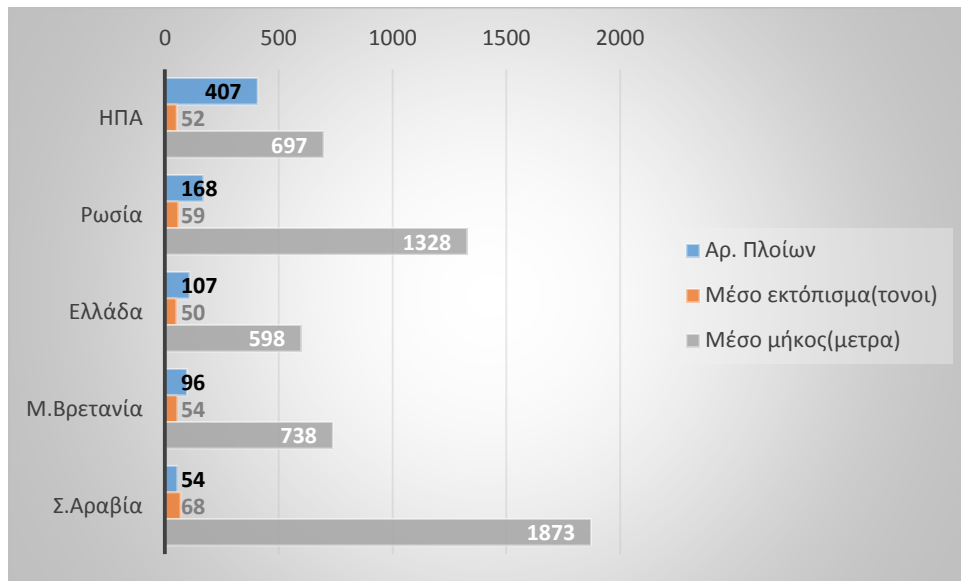
### Διάγραμμα 2.3

#### Κατανομή της αγοράς του επαγγελματικού yachting κατά κατηγορία (2018)

Πηγή: ICAP

Οι λόγοι που προτιμώνται τα ιστιοπλοϊκά είναι κυρίως οικονομικοί. Θεωρούνται πολύ πιο προσιτά από ένα μηχανοκίνητο και από άποψη ναύλου και κόστους μετακίνησης. Πιο συγκεκριμένα, ο ναύλος για ένα ιστιοφόρο μπορεί να είναι και 4 φορές μικρότερος σε σχέση με την τιμή ενοικίασης ενός μηχανοκίνητου αντίστοιχου μήκους και δεδομένου ότι το ιστιοπλοϊκό μπορεί να μετακινηθεί μόνο με τα πανιά, το κόστος μετακίνησης μπορεί να είναι και ελάχιστο. Τέλος, ένα ιστιοφόρο είναι πιο εύκολο να νοικιαστεί και χωρίς πλήρωμα, αν ο ενοικιαστής είναι έμπειρος ιστιοπλόος, ενώ τα μηχανοκίνητα ναυλώνονται σχεδόν στο σύνολο τους με προσωπικό. Γενικότερα, ο κάθε τύπος σκάφους αποτελεί συμβιβασμό 4 παραγόντων, πιο συγκεκριμένα της ασφάλειας, της άνεσης, της ταχύτητας και του κόστους αγοράς ή ναυπήγησης. Ανάλογα λοιπόν τι τύπο διαλέγεις, κερδίζεις περισσότερο ή λιγότερο από τους παραπάνω συντελεστές.(orts.gr, 2018)

Επίσης, το 2018 η έκθεση «The Wealth Report – 2018» της Knightfrank, που αποτελεί από τους κορυφαίους συμβούλους διαχείρισης περιουσίας ιδιωτών υψηλού εισοδήματος, αναδεικνύει την Ελλάδα τρίτη δύναμη παγκοσμίως σε mega yachts με 107 τέτοια ελληνικής ιδιοκτησίας ή συμφερόντων. Πρώτες στην κατάταξη έρχονται οι ΗΠΑ με απόλυτο αριθμό 407 mega yachts και ακολουθεί η Ρωσία με 168. Στην τέταρτη και πέμπτη θέση ακολουθούν το Ηνωμένο Βασίλειο με 96 θαλαμηγούς και η Σαουδική Αραβία με 54. Τόσο οι χώρες που προηγούνται αλλά και οι άλλες που έπονται της χώρας μας έχουν μεγαλύτερα μήκη και εκτοπίσματα (kathimerini.gr, 2018)

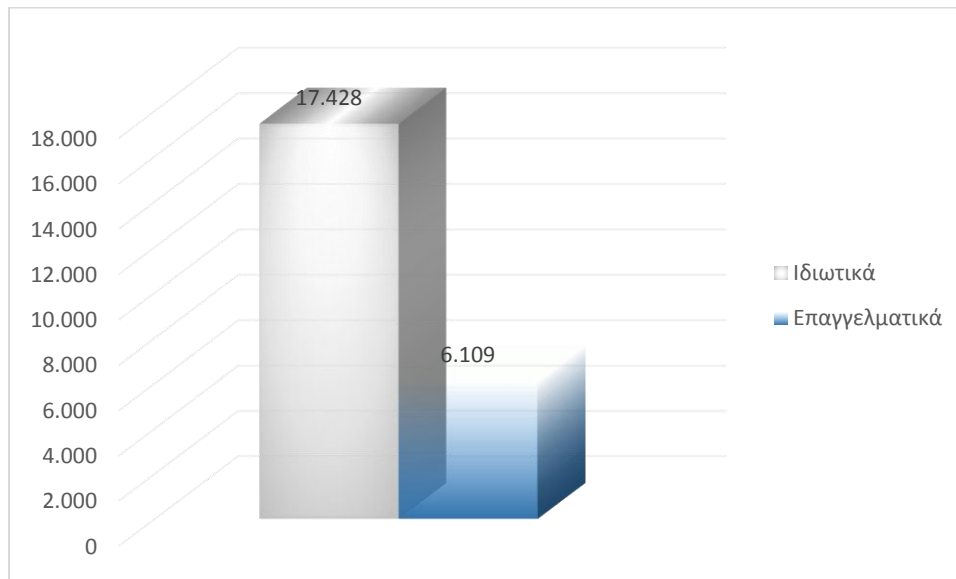


**Διαγραμμα 2.4**

**Ιδιοκτησία σκαφών άνω το 40 μέτρων**

Πηγή: Knightfrank

Σύμφωνα με άρθρο της Ναυτεμπορικής, το 2018 καταγράφονται 17.428 ιδιωτικά και 6.109 επαγγελματικά σκάφη, η ακινητοποίηση των οποίων , με σκοπό τον περιορισμό της εξάπλωσης του ιού, προκάλεσε μεγάλες οικονομικές απώλειες για τις μαρίνες (greek-marinas.gr,2018).



**Διάγραμμα 2.5**

**Κατανομή σκαφών αναψυχής ανάλογα με τη χρήση**

Πηγή: Ναυτεμπορική

**2.4 Εταιρίες**

Στο κλάδο του τουρισμού σκαφών αναψυχής συναντάμε 1) τις πλοιοκτήτριες Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α), 2) τις διαχειρίστριες εταιρίες (Yacht management companies) οι οποίες ασχολούνται με την διαχείριση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής και 3) τους επαγγελματικούς φορείς εκπροσώπησης. Παραθέτουμε παρακάτω κάποιες συνοπτικές πληροφορίες:

Ναυτιλιακή Εταιρία Πλοίων Αναψυχής (ΝΕΠΑ)

Σύμφωνα με το νόμο υπ' αριθμό 3182/2003, η Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής είναι μια εταιρεία εμπορική με αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα, την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής ελληνικής σημαίας. Για την κατάρτιση του καταστατικού της ΝΕΠΑ απαιτούνται δύο τουλάχιστον ιδρυτές. Με την έγγραφη κατάρτιση και αφού καταχωρηθεί στο Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής, η ΝΕΠΑ θεωρείται νόμιμη. Στο καταστατικό της ΝΕΠΑ γίνεται υποχρεωτική αναφορά στα κάτωθι:



- Την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό και τη διάρκεια της εταιρείας

Στην επωνυμία της Ν.Ε.Π.Α πρέπει να περιλαμβάνονται οι λέξεις “Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής ” ή τα αρχικά Ν.Ε.Π.Α καθώς και ένα διακριτικό που θα την ξεχωρίζει από τις υπόλοιπες Ν.Ε.Π.Α. Για τη διευκόλυνση των διεθνών συναλλαγών, αποδεκτή είναι η αποτύπωση της επωνυμίας σε ξένη γλώσσα εφόσον πρόκειται για πιστή μετάφραση. Η Ν.Ε.Π.Α έχει διάρκεια ζωής έως και 30 έτη και ως έδρα της ορίζεται ελληνικός δήμος ή κοινότητα.

- το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές

Δέκα χιλιάδες ευρώ, ποσό το οποίο μπορεί να αναπροσαρμόζεται με απόφαση του υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο που απαιτείται για την ίδρυση της Ν.Ε.Π.Α. Το ποσό αυτό καταβάλλεται στα ταμεία της εταιρείας σε μετρητά με την σύσταση της. Σχετικά με τις μετοχές, είναι ή μόνο ονομαστικές ή μόνο ανώνυμες και η αξία τους δεν μπορεί να είναι λιγότερη από ένα ευρώ.

- το διοικητικό συμβούλιο, τη γενική συνέλευση και τις αρμοδιότητες της

Το διοικητικό συμβούλιο, το οποίο απαρτίζεται από 3 τουλάχιστον μέλη είτε μετόχους είτε όχι, είναι το όργανο που διοικεί και εκπροσωπεί τη Ν.Ε.Π.Α και άρα ευθύνονται έναντι αυτής για τυχόν παύσεις της. Αποφασίζει για θέματα που σχετίζονται με την επιδίωξη του εταιρικού σκοπού, για διοικητικά θέματα και διαχειριστικά ως προς την περιουσία της εταιρείας και με την παροχή εγγυήσεων και εμπράγματης ασφάλειας υπέρ άλλων φυσικών ή νομικών προσώπων. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου εκλέγονται από τη γενική συνέλευση των μετόχων και η θητεία τους είναι τριετής, εκτός και αν ορίζεται διαφορετικά στο καταστατικό. Πάντως σε καμία περίπτωση η θητεία δεν μπορεί να ξεπεράσει τα 6 έτη. Η αμοιβή των μελών του διοικητικού συμβουλίου καθορίζεται με απόφαση της γενικής συνέλευσης.

Η γενική συνέλευση είναι το ανώτατο όργανο, το οποίο αποφασίζει για κάθε εταιρικό ζήτημα και οι αποφάσεις της δεσμεύουν όλους τους μετόχους ακόμα και τους απόντες και διαφωνούντες. Συγκεκριμένα, η γενική συνέλευση αποφασίζει κατά αποκλειστικότητα για τα εξής θέματα: τις

τροποποιήσεις στο καταστατικό, την εκλογή/ανάκληση των μελών του διοικητικού συμβουλίου καθώς και την απαλλαγή τους από κάθε ευθύνη, την έγκριση του ισολογισμού, της λογιστικής κατάστασης και τη διάθεση των κερδών, το διορισμό των εκκαθαριστών και την παράταση της διάρκειας ζωής της εταιρείας ή τη διάλυση της εταιρείας. Άκυρη θεωρείται η απόφαση της γενικής συνέλευσης εφόσον αυτή έρχεται σε αντίθεση με ότι ορίζει ο νόμος ή το καταστατικό. Οι αποφάσεις της γενικής συνέλευσης λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των ψήφων που εκπροσωπούνται σε αυτή εκτός και αν πρόκειται για θέματα που απαιτείται, σύμφωνα με το καταστατικό, αυξημένη πλειοψηφία.

- τα δικαιώματα των μετόχων

Τα δικαιώματα των μετόχων είναι ανάλογα του ποσοστού του κεφαλαίου που κατέχει ο καθένας.

- τη διάλυση και εκκαθάριση της περιουσίας της εταιρείας

Η διάλυση της Ν.Ε.Π.Α έρχεται όταν: α) επέλθει ο χρόνος διάρκειας της, β) αποφασιστεί στη γενική συνέλευση από την απόλυτη πλειοψηφία του συνολικού αριθμού μετοχών της εταιρείας, γ) κηρυχθεί πτώχευση, δ) αποφασιστεί από το Μονομελές Πρωτοδικείο μετά από αίτηση οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον ή του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, αν η εταιρεία επιδιώκει διαφορετικό σκοπό από την κυριότητα, εκμετάλλευση και διαχείριση πλοίων αναψυχής ελληνικής σημαίας, ε) περάσει διάστημα 24 μηνών, ή 48 αν πρόκειται για πλοίο υπό ναυπήγηση, από την καταχώριση του καταστατικού στο Μητρώο χωρίς η εταιρεία να έχει αποκτήσει την κυριότητα/εκμετάλλευση/διαχείριση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, και στ) περάσει διάστημα 24 μηνών, ή 48 αν πρόκειται για πλοίο υπό ναυπήγηση, από την ημερομηνία που έπαψε η εταιρεία να έχει την κυριότητα/εκμετάλλευση/διαχείριση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής. Μετά τη διάλυση της Ν.Ε.Π.Α ακολουθεί το στάδιο της εκκαθάρισης, εκτός από την περίπτωση της πτώχευσης, για το οποίο ορίζονται και οι εκκαθαριστές οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την απογραφή της εταιρικής περιουσίας, και την ρευστοποίηση της για την κάλυψη των εταιρικών χρεών και την καταβολή του εναπομείναντος χρηματικού ποσού στους μετόχους της εταιρείας. Κατά την περίοδο της εκκαθάρισης, η γενική συνέλευση των μετόχων εξακολουθεί να λειτουργεί κανονικά ενώ η εξουσία του διοικητικού συμβουλίου παύει με τον ορισμό των εκκαθαριστών.

(taxhorizon.gr,2020)

Η ΝΕΠΑ έχει τα πλεονεκτήματα των κεφαλαιουχικών εταιρειών Α.Ε. και Ε.Π.Ε. Η ευθύνη των εταίρων περιορίζεται στο ποσό της εισφοράς τους στο κεφάλαιο και δεν επεκτείνεται στην ατομική τους περιουσία. Εταιρίες νομικής μορφής ΑΕ και ΕΠΕ μπορεί να μετατραπούν σε Ν.Ε.Π.Α. με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων. Μετατροπή Ν.Ε.Π.Α. σε εταιρεία άλλης νομικής μορφής δεν επιτρέπεται. Τέλος, οι Ν.Ε.Π.Α. απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος και οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, εκτός τελών χαρτοσήμου.(startyouup.gr, 2021).

### Yacht management companies

Οι διαχειρίστριες εταιρίες σκαφών αναψυχής (yacht management companies) μπορεί να δραστηριοποιούνται στα παρακάτω:

- ενοικιάσεις σκαφών αναψυχής με ή χωρίς πλήρωμα
- πωλήσεις σκαφών αναψυχής, μεταχειρισμένων και καινούργιων
- επισκευή και συντήρηση σκαφών αναψυχής
- διαχείριση σκαφών που μπορεί να καλύπτει θέματα ασφάλειας, χρηματοδότησης, λογιστικά θέματα, ακόμα και διαχείριση πληρώματος και προμήθειες(Logistics)
- οργάνωση αγώνων, event και εκδηλώσεων
- εκπαίδευση πληρωμάτων και επαγγελματιών στο yachting, και οργάνωση σεμιναρίων
- επιπρόσθετες υπηρεσίες όπως την οργάνωση της μεταφοράς από και προς το αεροδρόμιο, ξεναγήσεις και αεροπορικές υπηρεσίες

Παρακάτω παραθέτουμε ενδεικτικά κάποιες διαχειρίστριες εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στη ανατολική μεσόγειο.

## Πίνακας 2.1

### Διαχειρίστριες εταιρείες Ανατολικής Μεσογείου

| ΕΤΑΙΡΙΕΣ                              | ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ |
|---------------------------------------|------------------------------------|
| ALPHA YACHTING                        | ΚΡΟΑΤΙΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ, ΕΛΛΑΔΑ           |
| COSMOS YACHTING HELLAS<br>MARITIME SA | ΚΡΟΑΤΙΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ, ΕΛΛΑΔΑ           |
| DREAM YACHT CHARTER                   | ΕΛΛΑΔΑ, ΜΑΛΤΑ, ΚΡΟΑΤΙΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ    |
| KIRIACOULIS MEDITERRANEAN             | ΕΛΛΑΔΑ, ΜΑΛΤΑ, ΚΡΟΑΤΙΑ             |
| MED WAVES                             | ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ, ΚΡΟΑΤΙΑ           |
| OCEANIA YACHTING                      | ΕΛΛΑΔΑ, ΚΥΠΡΟΣ, ΤΟΥΡΚΙΑ            |
| SEAESCAPE YACHTS                      | ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ                    |
| SUNSAIL ATHENS-ZEA                    | ΚΡΟΑΤΙΑ, ΕΛΛΑΔΑ                    |
| THE MOORINGS ATHENS                   | ΕΛΛΑΔΑ, ΚΡΟΑΤΙΑ                    |
| VERNICOS YACHTS                       | ΕΛΛΑΔΑ, ΚΡΟΑΤΙΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ           |

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

#### Επαγγελματικοί φορείς εκπροσώπησης

Οι επίσημοι επαγγελματικοί φορείς θαλάσσιου τουρισμού με βασικές δραστηριότητες τη ναύλωση και την ασφάλιση των σκαφών είναι:

- Η Ένωση Πλοιοκτητών Επαγγελματικών Σκαφών Τουρισμού (Ε.Π.Ε.Σ.Τ), ιδρύθηκε το 1974 και αποτελεί Επαγγελματική Ένωση μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα στην οποία είναι εγγεγραμμένοι ως μέλη πλοιοκτήτες- εταιρείες τουριστικών σκαφών είτε ως Ν.Ε.Π.Α. είτε άλλης νομικής μορφής 4.000 και πλέον επαγγελματικών τουριστικών σκαφών, επανδρωμένων και μη,

που διέπονται από το νόμο 2743/99. (Ε.Π.Ε.Σ.Τ., 2018). Μεταξύ των δραστηριοτήτων της συγκαταλέγονται οι προσπάθειες για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου για τον περιορισμό των παρανόμων ναυλώσεων σκαφών με ξένες σημαίες, η βελτίωση της υποδομής των μαρινών, η αύξηση των θέσεων ελλιμενισμού στις μαρίνες, η καθαριότητα των μαρινών, η ασφάλεια αυτών από κάθε κίνδυνο καθώς και η λήψη κάθε μέτρου με το οποίο βελτιώνεται η λειτουργικότητα των μαρινών και οι προσφερόμενες υπηρεσίες του Δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.(epest.gr, 2018)

- Ο Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος (Σ.Ι.Τ.Ε.ΣΑ.Π.) που ιδρύθηκε το 1997 από την ανάγκη εκπροσώπησης των πλοιοκτητών επαγγελματικών σκαφών αναψυχής και την προώθηση των υπηρεσιών που παρέχουν. Εκπροσωπεί περί τα 500 μέλη και 1.300 επαγγελματικά σκάφη μήκους έως και 20 μέτρα, σε όλη την Ελλάδα, που αποτελούν τον κύριο όγκο του θαλάσσιου τουρισμού έλκοντας μεγάλο αριθμό τουριστών απ' όλο τον κόσμο και την Ελλάδα οι οποίοι στηρίζουν οικονομικά μεγάλο φάσμα επαγγελματικών κλάδων αλλά κυρίως τα μικρά και ξεχασμένα νησιά της άγονης γραμμής.(sitesap.gr ,2021). Ο ελληνικός Σύνδεσμος Θαλάσσιου Τουρισμού-Greek Yachting Association(GYA) ιδρύθηκε με σκοπό τη δυναμική εκπροσώπηση και προώθηση του κλάδου στον ελληνικό και διεθνή χώρο. Τα ιδρυτικά μέλη του ήταν οι Aris Drivas Yachting, Atalanta Golden Yachts, Athens Yachts, Big Blue Yachting. Ο σύνδεσμος και τα μέλη του αντιπροσωπεύουν πάνω από το 90 % των επανδρωμένων επαγγελματικών σκαφών αναψυχής (gya.gr, 2020).

- Η Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών & Κατώτερων Πληρωμάτων Επαγγελματικών & Ιδιωτικών Θαλαμηγών Σκαφών (ΠΕΑΚΠΕΙΘΣ) είναι ένα μη κερδοσκοπικό σωματείο, το οποίο ιδρύθηκε το 1981. Σκοπός της είναι η συσπείρωση των μελών της, συνεργασία με παρεμφερή σωματεία προς εξυπηρέτηση των οικονομικών και επαγγελματικών συμφερόντων της Ναυτιλίας σε όλους τους κλάδους της, η οργάνωση επιμορφωτικών σεμιναρίων με στόχο την προαγωγή του μορφωτικού και κοινωνικού επιπέδου των μελών της, η μέριμνα για την επέκταση της Ναυτικής Νομοθεσίας, η εξασφάλιση εργασίας για τα μέλη της και η οικονομική ενίσχυση των αναξιοπαθούντων μελών. Μέλη της Ένωσης και του Διοικητικού της Συμβουλίου είναι μόνον εργαζόμενοι στα επαγγελματικά και ιδιωτικά θαλαμηγά σκάφη (hycs.gr,2020).

- Η Ένωση Αντιπροσώπων Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής - Greek Private Yacht's Association (E.A.I.S.A) η οποία αποτελεί μη κυβερνητική οργάνωση με έδρα το Παλαιό Φάληρο και με σκοπό την υπεράσπιση των συμφερόντων των σκαφών αναψυχής..
- Ο Ελληνικός Σύλλογος Μεσιτών και Εμπειρογνώμων Θαλαμηγών-Hellenic Yacht Brokers Association (E.Σ.Μ.Ε.Θ.) ιδρύθηκε το 1962 και σήμερα έχει πάνω από 100 μέλη με ενεργές επιχειρήσεις στην Ελλάδα. Σκοπός του αποτελεί η προώθηση του τουρισμού σκαφών αναψυχής τόσο στην Ελλάδα όσο και σε διεθνές επίπεδο (hyba.gr,2021).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΜΑΡΙΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

#### 3.1 Προσφορά κλάδου

##### 3.1.1 Οι λιμένες σκαφών αναψυχής

###### 3.1.1.1 Ορισμός και Έννοιες

«Τουριστικός λιμένας» σκαφών αναψυχής είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο για/και υποστηρίζει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού. Οι τουριστικοί λιμένες διακρίνονται σε μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια.

- Μαρίνα είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 31, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.
- Καταφύγιο είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτιριοδομικές υποδομές τουλάχιστον 100 τ.μ. με παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδιαίτησης και υγιεινής.
- Αγκυροβόλιο είναι ο τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός προστατευμένου όρμου, εντός λιμνών και ποταμών, με ελαφρύ εξοπλισμό, ο οποίος δεν προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος με περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις.
- Ξενοδοχειακοί λιμένες που καταργήθηκαν με το Ν.4070/2012 (taxheaven.gr,2012)

Σε κάθε τουριστικό λιμένα καθορίζεται - με βάση τις διατάξεις του υπ' αριθμόν 2160/93 νόμου- τμήμα ξηράς (χερσαία ζώνη) και θαλάσσης (θαλάσσια ζώνη), στην οποία επιτρέπεται η εκτέλεση λιμενικών έργων και κατασκευή πάσης φύσεως χερσαίων κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, που απαιτούνται για τη δημιουργία, λειτουργία, την τουριστική ανάπτυξη, την εκμετάλλευση,

αξιοποίηση και την οικονομική βιωσιμότητα του λιμένα. Η χερσαία και θαλάσσια ζώνη συναποτελούν τη ζώνη τουριστικού λιμένα. Η χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα αποτελείται από τον αιγιαλό και τους συνεχόμενους χώρους, που είναι αναγκαίοι για την εκτέλεση των προαναφερόμενων έργων. Η θαλάσσια ζώνη του τουριστικού λιμένα περιλαμβάνει τις λιμενολεκάνες και τους διαύλους που ορίζονται από τα εξωτερικά (μόλοι, κυματοθραύστες) και εσωτερικά (κρηπίδες, όρια επιχωματώσεων) λιμενικά έργα ή ταυτίζεται με θαλάσσιους προφυλαγμένους όρμους. Η θαλάσσια ζώνη δεν μπορεί να επεκταθεί σε απόσταση μεγαλύτερη των πεντακοσίων μέτρων από τα όρια της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα προς την ανοικτή θάλασσα. Η έκταση αυτή ορίζεται από ένα νοητό τόξο κύκλου που γράφεται με κέντρα τα άκρα της χερσαίας ζώνης και ακτίνα πεντακοσίων μέτρων. Εάν η προ του αιγιαλού θαλάσσια ζώνη είναι αβαθής, επιτρέπεται η επέκτασή της και πέρα από τη γραμμή των πεντακοσίων μέτρων, μέχρι να συναντήσει θάλασσα βάθους δέκα μέτρων. Φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα" νοείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου το οποίο έχει αναλάβει με σύμβαση μετά του Δημοσίου "ή μετά της "Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Ανώνυμη Εταιρία" " ή εκ του νόμου" την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου. Η διοίκηση, η διαχείριση, η εκμετάλλευση και ο έλεγχος των τουριστικών λιμένων ανήκουν στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Τουρισμού.

Τέλος, βάσει της Υπουργικής απόφασης 11214/2012 (ΦΕΚ 2339/Β/21.08.2012), απαιτούνται ελάχιστες προϋποθέσεις για την δημιουργία και χωροθέτηση ενός τουριστικού λιμένα, τις οποίες παραθέτουμε παρακάτω:

α) Οι κατ' ελάχιστον απαιτήσεις της μαρίνας είναι οι εξής:

1. Εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του λιμένα συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων άλλων συναφών αρχών.
2. Θέση πρόσδεσης σκάφους του λιμενικού σώματος.
3. Εγκατάσταση σταθμού πρώτων βοηθειών (γραφείο, κ.λπ.).
4. Δίκτυο παροχών (νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, επικοινωνιών, κ.λπ.).



5. Εγκαταστάσεις συλλογής προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης των Βιολογικών και των πετρελαιοειδών – ελαιωδών καταλοίπων.
6. Χώροι στάθμευσης.
7. Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησεων υγιεινής και ενδιαίτησης με εξασφάλιση προσβασιμότητας Α.Με.Α.
8. Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα όπως ορίζονται στις κείμενες διατάξεις (πυρασφάλεια της ζώνης του λιμένα, συστήματα επίβλεψης των εγκαταστάσεων, κ.λπ.).
9. Εγκαταστάσεις αποθηκών.
10. Καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης.

β) Οι κατ' ελάχιστον απαιτήσεις του καταφυγίου είναι οι εξής:

1. Βασικές κτιριολογικές υποδομές εξυπηρέτησης – παροχής υπηρεσιών.
2. Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησεων υγιεινής και ενδιαίτησης με εξασφάλιση προσβασιμότητας Α.Με.Α
3. Δίκτυο παροχών (νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, επικοινωνιών, κ.λπ.).
4. Πρόβλεψη – εξασφάλιση συλλογής προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης των βιολογικών και πετρελαιοειδών – ελαιωδών καταλοίπων
5. Αποθήκες.
6. Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα όπως ορίζονται στις κείμενες διατάξεις (πυρασφάλεια, κ.λπ.).

γ) Οι κατ' ελάχιστον απαιτήσεις του αγκυροβολίου είναι οι εξής:

1. Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησεων υγιεινής και ενδιαίτησης με εξασφάλιση προσβασιμότητας Α.Με.Α.
2. Δίκτυο παροχών (νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, επικοινωνιών, κ.λπ.).

3. Πρόβλεψη – εξασφάλιση συλλογής προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης των βιολογικών και πετρελαιοειδών – ελαιωδών καταλοίπων
4. Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα όπως ορίζονται στις κείμενες διατάξεις (πυρασφάλεια, κ.λπ.).

(mintour.gov.gr, 2020)

### *3.1.1.2 Τουριστικοί Λιμένες στην Ελλάδα*

Σύμφωνα με το Τμήμα Χωροθέτησης Υποδομών Θαλάσσιου Τουρισμού του Υπουργείου Τουρισμού, 58 μαρίνες και 91 καταφύγια ή αγκυροβόλια τουριστικών σκαφών με συνολική χωρητικότητα περίπου 18000 και 6.000 θέσεων αντίστοιχα καταγράφηκαν στην Ελλάδα για το 2019 (insete.gr, 2020). Παρακάτω παραθέτουμε πίνακες με τις μαρίνες και καταφύγια & αγκυροβόλια:

#### Πίνακας 3.1

#### Μαρίνες Ελλάδας

| <b>Περιφέρεια</b>         | <b>Πόλη / Νησί</b>      | <b>Μαρίνα</b>        | <b>Θέσεις<br/>Ελλιμενισμού</b> |
|---------------------------|-------------------------|----------------------|--------------------------------|
| <b>Αττική</b>             | <b>Νότια Αττική</b>     | <b>Αγίου Κοσμά</b>   | <b>337</b>                     |
|                           |                         | <b>Αλίμου</b>        | <b>1.039</b>                   |
|                           |                         | <b>Βουλιαγμένης</b>  | <b>103</b>                     |
|                           |                         | <b>Γλυφάδας</b>      | <b>852</b>                     |
|                           |                         | <b>Καλλιθέας</b>     | <b>415</b>                     |
|                           |                         | <b>Φλοίσβου</b>      | <b>303</b>                     |
|                           | <b>Πειραιάς</b>         | <b>Ζέας</b>          | <b>670</b>                     |
|                           |                         | <b>Αθηνών</b>        | <b>130</b>                     |
|                           | <b>Ανατολική Αττική</b> | <b>Olympic</b>       | <b>685</b>                     |
|                           |                         | <b>Μεθάνων</b>       | <b>70</b>                      |
| <b>Σύνολο</b>             |                         |                      | <b>4604</b>                    |
| <b>Στερεά Ελλάδα</b>      | <b>Εύβοια</b>           | <b>Αχίλλι Σκύρου</b> | <b>120</b>                     |
|                           |                         | <b>Σκορπονέρι</b>    | <b>103</b>                     |
|                           | <b>Φωκίδα</b>           | <b>Ιτέας</b>         | <b>146</b>                     |
| <b>Σύνολο</b>             |                         |                      | <b>369</b>                     |
| <b>Κεντρική Μακεδονία</b> | <b>Θεσσαλονίκη</b>      | <b>Αρετσού</b>       | <b>242</b>                     |
|                           |                         | <b>Πυλαία</b>        | <b>440</b>                     |
|                           | <b>Χαλκιδική</b>        | <b>Πόρτο Καρράς</b>  | <b>315</b>                     |
|                           |                         | <b>Σάνη</b>          | <b>215</b>                     |

|  |                       |                       |              |
|--|-----------------------|-----------------------|--------------|
| <b>Σύνολο</b>                              |                       |                       | <b>1212</b>  |
| <b>Κρήτη</b>                               | <b>Ηράκλειο</b>       | <b>Γούβες</b>         | <b>72</b>    |
|  |                       | <b>Μαλίων</b>         | <b>300</b>   |
|  |                       | <b>Όρμου Δερματά</b>  | <b>416</b>   |
|  | <b>Χανιά</b>          | <b>Κισσάμου</b>       | <b>180</b>   |
|  |                       | <b>Παλαιοχώρας</b>    | <b>140</b>   |
|  | <b>Ρέθυμνο</b>        | <b>Αγία Γαλήνη</b>    | <b>112</b>   |
|  |                       | <b>Ρέθυμνο</b>        | <b>500</b>   |
| <b>Λασιθί</b>                              | <b>Αγίου Νικολάου</b> | <b>255</b>            |              |
| <b>Σύνολο</b>                              |                       |                       | <b>1975</b>  |
| <b>Ανατολική<br/>Μακεδονία &amp; Θράκη</b> | <b>Έβρος</b>          | <b>Αλεξανδρούπολη</b> | <b>300</b>   |
|  |                       | <b>Θάσος</b>          | <b>250</b>   |
| <b>Σύνολο</b>                              |                       |                       | <b>550</b>   |
| <b>Ήπειρος</b>                             | <b>Πρέβεζα</b>        | <b>Πρέβεζας</b>       | <b>297</b>   |
| <b>Σύνολο</b>                              |                       |                       | <b>297</b>   |
| <b>Ιόνιοι Νήσοι</b>                        | <b>Κέρκυρα</b>        | <b>Γουβιών</b>        | <b>1.235</b> |
|  | <b>Κεφαλονιά</b>      | <b>Κεφαλονιάς</b>     | <b>250</b>   |
|  | <b>Λευκάδα</b>        | <b>Λευκάδας</b>       | <b>609</b>   |
|  | <b>Ζάκυνθος</b>       | <b>Ζακύνθου</b>       | <b>200</b>   |
| <b>Σύνολο</b>                              |                       |                       | <b>2.294</b> |
| <b>Βόρειο Αιγαίο</b>                       | <b>Χίος</b>           | <b>Καστέλου</b>       | <b>275</b>   |

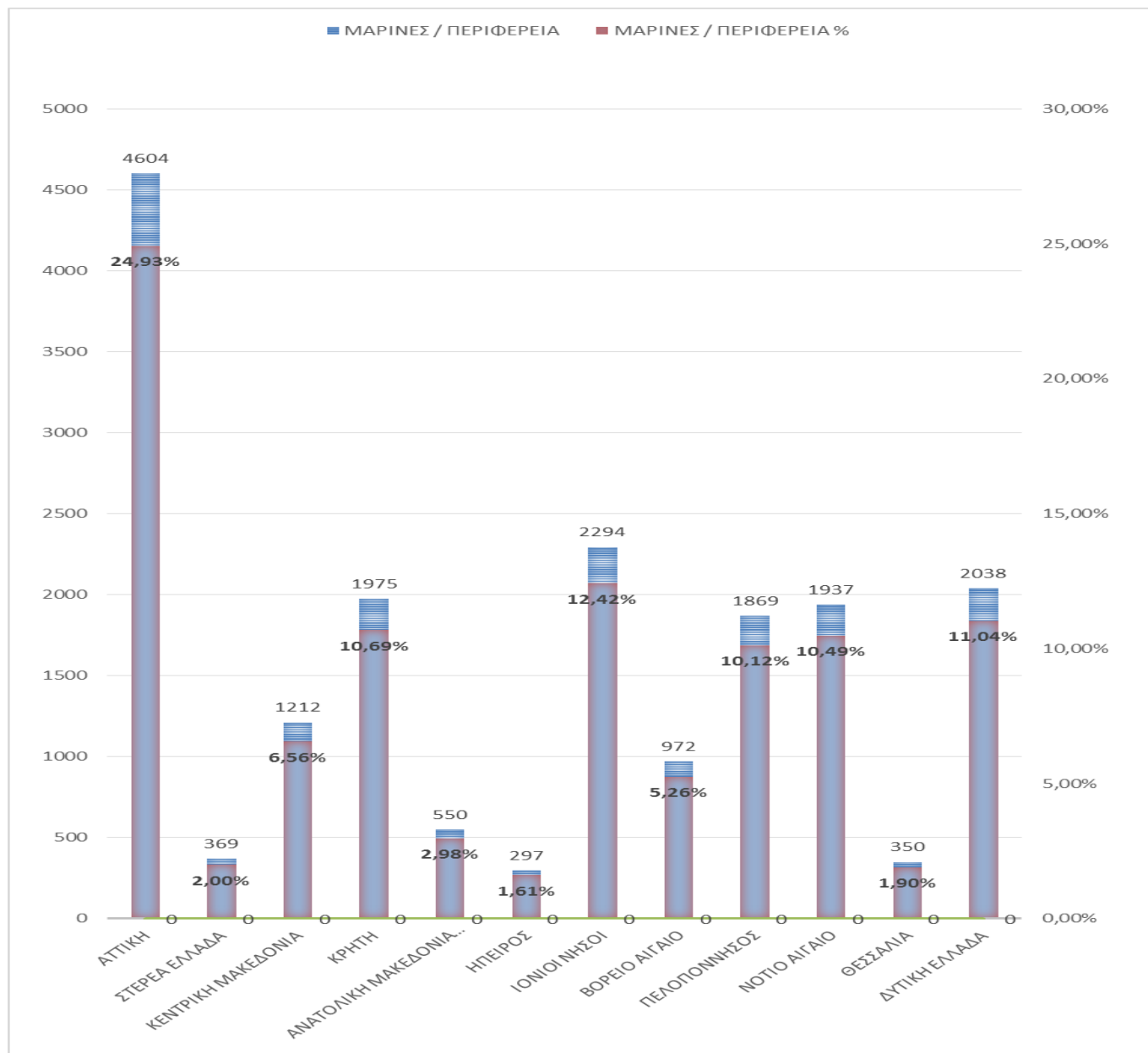
|                      |                        |                       |             |
|----------------------|------------------------|-----------------------|-------------|
|                      | <b>Λέσβος</b>          | <b>Μυτιλήνης</b>      | <b>222</b>  |
|                      | <b>Ικαρία</b>          | <b>Όρμου Λευκάδας</b> | <b>250</b>  |
|                      | <b>Σάμος</b>           | <b>Σάμου</b>          | <b>225</b>  |
| <b>Σύνολο</b>        |                        |                       | <b>972</b>  |
| <b>Πελοπόννησος</b>  | <b>Αργολίδα</b>        | <b>Ερμιόνης</b>       | <b>199</b>  |
|                      |                        | <b>Ναυπλίου</b>       | <b>210</b>  |
|                      | <b>Λακωνία</b>         | <b>Μονεμβασιάς</b>    | <b>110</b>  |
|                      | <b>Μεσσηνία</b>        | <b>Καλαμάτας</b>      | <b>250</b>  |
|                      |                        | <b>Πύλου</b>          | <b>180</b>  |
|                      | <b>Κόρινθος</b>        | <b>Λουτρακίου</b>     | <b>700</b>  |
|                      |                        | <b>Ξυλοκάστρου</b>    | <b>220</b>  |
| <b>Σύνολο</b>        |                        |                       | <b>1869</b> |
| <b>Νότιο Αιγαίο</b>  | <b>Ρόδος</b>           | <b>Μανδράκι</b>       | <b>600</b>  |
|                      |                        | <b>Σφαγεία</b>        | <b>563</b>  |
|                      | <b>Μύκονος</b>         | <b>Τούρλου</b>        | <b>270</b>  |
|                      | <b>Σύρος</b>           | <b>Σύρου</b>          | <b>254</b>  |
|                      | <b>Κως</b>             | <b>Κω</b>             | <b>250</b>  |
| <b>Σύνολο</b>        |                        |                       | <b>1937</b> |
| <b>Θεσσαλία</b>      | <b>Σκιάθος</b>         | <b>Σκιάθος</b>        | <b>350</b>  |
| <b>Σύνολο</b>        |                        |                       | <b>350</b>  |
| <b>Δυτική Ελλάδα</b> | <b>Αιτωλοακαρνανία</b> | <b>Κλεοπάτρα</b>      | <b>88</b>   |

|               |               |                  |             |
|---------------|---------------|------------------|-------------|
|               |               | <b>Ναύπακτος</b> | <b>200</b>  |
|               |               | <b>Μεσολόγγι</b> | <b>180</b>  |
|               |               | <b>Πάλαιρος</b>  | <b>70</b>   |
|               | <b>Αχαΐας</b> | <b>Γλυφάδα</b>   | <b>450</b>  |
|               |               | <b>Αγυιά</b>     | <b>700</b>  |
|               | <b>Ηλείας</b> | <b>Κατάκολο</b>  | <b>200</b>  |
|               |               | <b>Κυλλήνη</b>   | <b>150</b>  |
| <b>Σύνολο</b> |               |                  | <b>2038</b> |

Πηγή:ΙΝΣΕΤΕ

Η μαρίνα Γουβιών της Κέρκυρας έχει 1235 θέσεις ελλιμενισμού καταλαμβάνοντας την πρώτη θέση σε αριθμό θέσεων ελλιμενισμού. Ακολουθεί η Μαρίνα Αλίμου με 1039 θέσεις και τρίτη έρχεται η μαρίνα της Γλυφάδας. Ανα περιφέρεια, οι περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού συγκεντρώνονται στο νομό Αττικής με 4604 θέσεις ελλιμενισμού ή ποσοστό 24,93% επί του συνόλου των μαρινών, ακολουθούν τα νησιά του Ιονίου με ποσοστό 12,42% και τρίτη στην κατάταξη έρχεται η περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδας με ποσοστό 11,03%.

**Διάγραμμα 3.1**



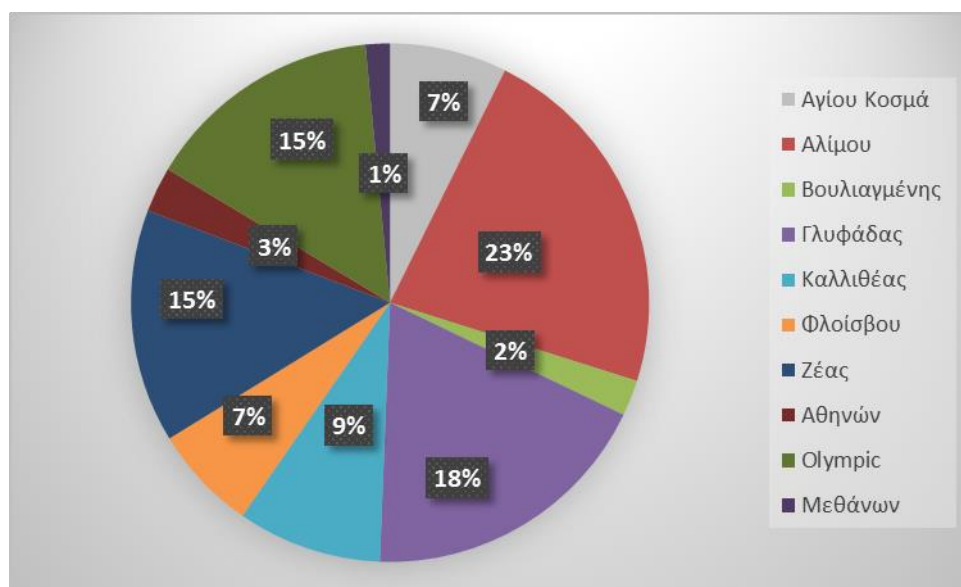
**Δυναμικότητα μαρινών ανά περιφέρεια**

Πηγή:ΙΝΣΕΤΕ(idia επεξεργασία)

Ακολουθεί περαιτέρω ανάλυση της δυναμικότητας των μαρινών της Αττικής που αποτελεί τη περιφέρεια με τις περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού. Πιο συγκεκριμένα, η μαρίνα Αλίμου έρχεται στη πρώτη θέση με ποσοστό 23%, ακολουθεί η μαρίνα της Γλυφάδας με 18% και έπειτα η Ολυμπιακή μαρίνα με 15%.

**Διάγραμμα 3.2**

**Δυναμικότητα μαρινών περιφέρειας Αττικής**



Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Στο παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται ο αριθμός των ακυροβολίων & καταφυγίων ανά περιφέρεια. Τα περισσότερα βρίσκονται στα νησιά του Ιονίου και ακολουθεί η κεντρική Μακεδονία με 136 λιγότερα από την πρώτη. Τρίτη έρχεται η περιφέρεια του Νότιου Αιγαίου με 211 λιγότερα από την πρώτη και 75 λιγότερα από την δεύτερη.



Πίνακας 3.2

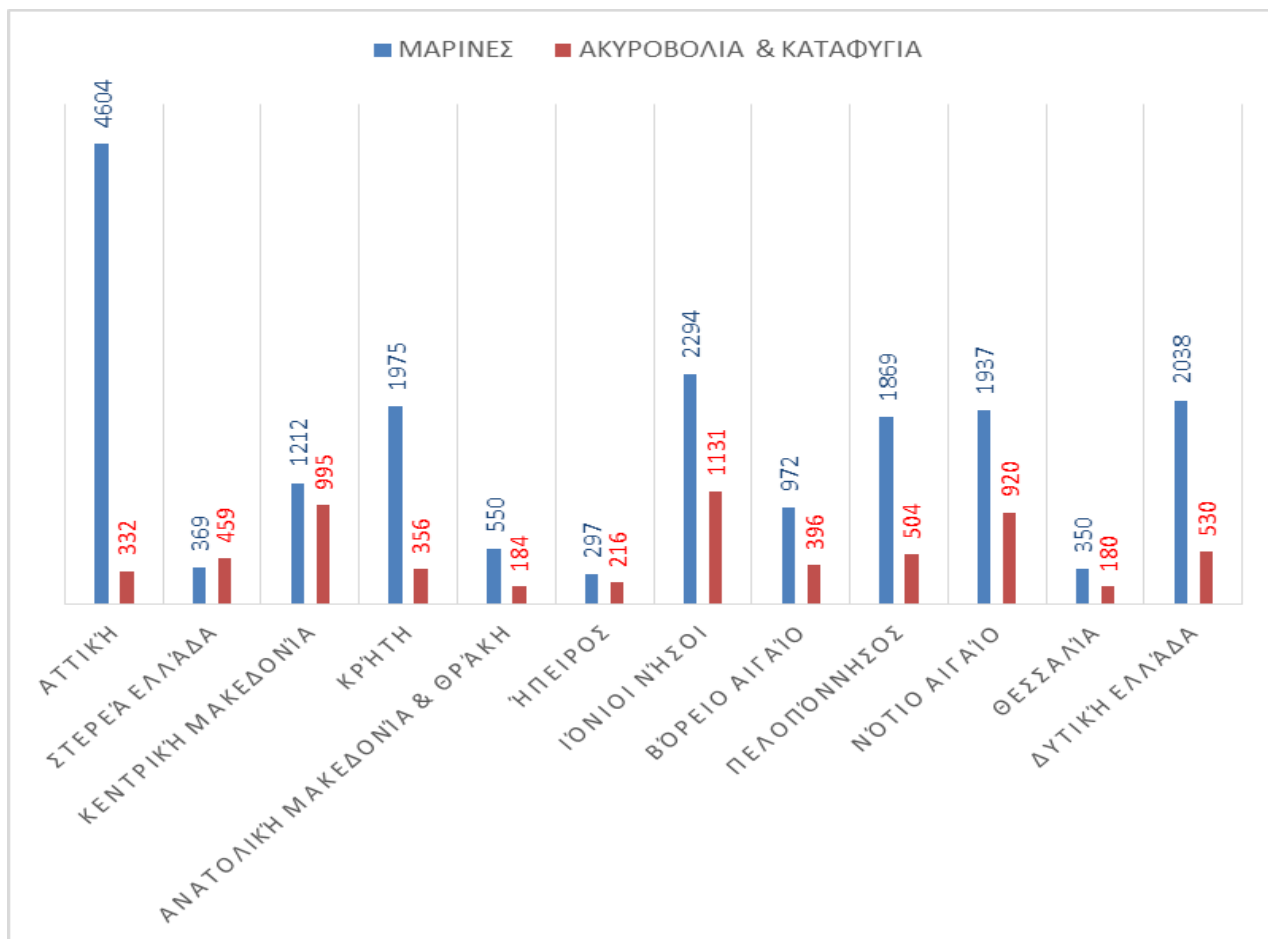
Καταφύγια & Αγκυροβόλια Τουριστικών Σκαφών Ελλάδας

| Περιφέρεια                  | Πόλη / Νησί     | Αριθμός | Θέσεις Ελλιμενισμού |
|-----------------------------|-----------------|---------|---------------------|
| Αττική                      | Δυτική Αττική   | 4       | 332                 |
|                             | Νησιά           | 1       |                     |
| Στερεά Ελλάδα               | Εύβοια          | 8       | 459                 |
|                             | Φθιώτιδα        | 1       |                     |
| Κεντρική Μακεδονία          | Θεσσαλονίκη     | 2       | 995                 |
|                             | Χαλκιδική       | 8       |                     |
|                             | Πιερία          | 1       |                     |
| Κρήτη                       | Ηράκλειο        | 1       | 356                 |
|                             | Χανιά           | 2       |                     |
|                             | Ρέθυμνο         | 1       |                     |
|                             | Λασιθί          | 2       |                     |
| Ανατολική Μακεδονία & Θράκη | Θάσος           | 2       | 184                 |
|                             | Καβάλα          | 1       |                     |
| Ήπειρος                     | Θεσπρωτία       | 2       | 216                 |
| Ιόνιοι Νήσοι                | Κέρκυρα         | 5       | 1.131               |
|                             | Κεφαλλονιά      | 4       |                     |
|                             | Λευκάδα         | 5       |                     |
|                             | Ιθάκη           | 1       |                     |
| Βορείο Αιγαίο               | Χίος            | 1       | 396                 |
|                             | Λέσβος          | 1       |                     |
|                             | Ικαρία          | 1       |                     |
|                             | Λήμνος          | 2       |                     |
|                             | Σάμος           | 2       |                     |
| Πελοπόννησος                | Αργολίδα        | 4       | 504                 |
|                             | Λακωνία         | 3       |                     |
| Νότιο Αιγαίο                | Θήρα            | 1       | 920                 |
|                             | Νάξος           | 2       |                     |
|                             | Μήλος           | 1       |                     |
|                             | Άνδρος          | 1       |                     |
|                             | Πάρος           | 1       |                     |
|                             | Κάλυμνος        | 7       |                     |
|                             | Κως             | 2       |                     |
|                             | Ρόδος           | 2       |                     |
|                             | Κάρπαθος        | 1       |                     |
| Θεσσαλία                    | Σκόπελος        | 2       | 180                 |
| Δυτική Ελλάδα               | Αιτωλοακαρνανία | 4       | 530                 |
|                             | Αχαΐας          | 1       |                     |
|                             | Ηλείας          | 1       |                     |

Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Τέλος, ακολουθεί συγκεντρωτικό διάγραμμα του αριθμού των μαρινών και αγκυροβολιών & καταφυγίων ανά περιφέρεια.

**Διάγραμμα 3.3**



**Μαρίνες και Αγκυροβολία & Καταφύγια ανα περιφέρεια**

Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Η ύπαρξη των τουριστικών λιμένων δημιουργεί σημαντικά οφέλη για την τοπική και την εθνική οικονομία. Συγκεκριμένα,

- Κάθε 1 ευρώ ελλιμενισμού, δημιουργεί έσοδο 5-12 ευρώ στην τοπική κοινωνία για έμμεσες υπηρεσίες πχ προμήθειες, τροφοδοσία, ανεφοδιασμό καυσίμων, τεχνικές εργασίες κτλ(archipelagos.gr, 2020)
- Κάθε 100 θέσεις ελλιμενισμού οδηγούν σε 4-6 νέες θέσεις εργασίας σε άμεσες υπηρεσίες και τουλάχιστον 100 σε έμμεσες
- Ποσό άνω των 100εκατ.ευρώ υπολογίζεται από λαμβάνει το Δημόσιο ετησίως από το ΦΠΑ των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τα σκάφη αναψυχής
- Αναβαθμίζουν παραλιακές περιοχές, που πριν αποτελούσαν εγκαταλελειμμένους χώρους, σε θέρετρα υψηλής αισθητικής, πόλο έλξης τουριστών υψηλού εισοδήματος
- Προσφέρουν χώρους διασκέδασης, αθλητικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων στους πολίτες βελτιώνοντας το επίπεδο ζωής
- Συμβάλουν καθοριστικά στην προβολή της χώρας και αποτελούν από τους παράγοντες που μπορούν να αποτελέσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα (m.naftemporiki.gr, 2021)

### 3.1.1.3 Οι παρεχόμενες υπηρεσίες

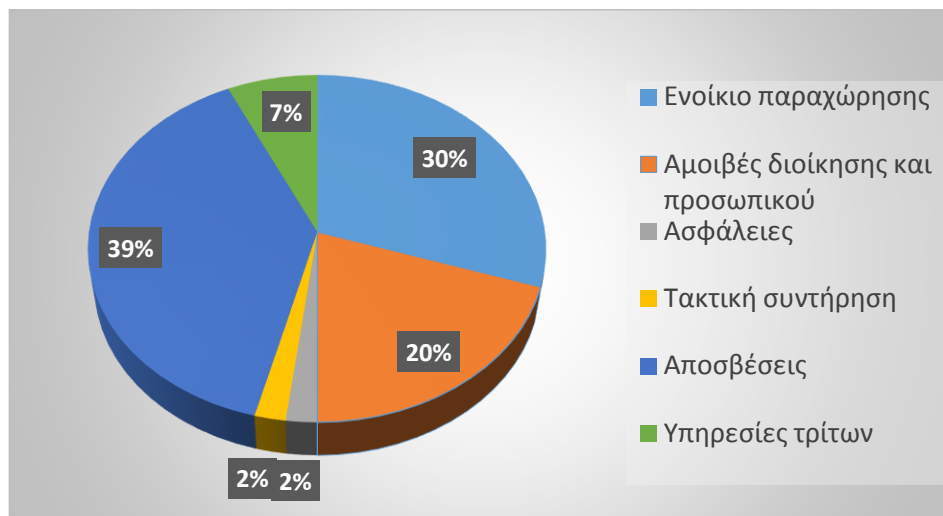
Όπως αναφέρθηκε παραπάνω ο τουριστικός λιμένας καθορίζεται από την χερσαία και τη θαλάσσια ζώνη. Στις ζώνες αυτές, οι οργανωμένες μαρίνες προσφέρουν μια ευρεία γκάμα υπηρεσιών, με σκοπό την ευκολία και την ευχαρίστηση του χρήστη, οι βασικότερες των οποίων είναι (Παρδάλη & Σακελλαριάδου, 2000):

- ✚ Άμεσες λιμενικές υπηρεσίες στις οποίες συγκαταλέγονται :
  - Η προσόρμιση και αγκυροβόλιο
  - Η άρτια σήμανση
  - Οι χώροι πρόσδεσης
  - Η προστασία από τις καιρικές συνθήκες

- Η μονάδα ανέλκυσης / καθέλκυσης σκαφών με γερανούς ή/και travellift
- Οι υπηρεσίες ρυμούλκησης των σκαφών
- Οι αποθηκευτικοί χώροι
- Οι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων
- Η ευκολία πρόσβασης στην ενδοχώρα
- Οι επισκευές και η χειμερινή εναπόθεση των σκαφών
- Τα συστήματα φύλαξης και ασφάλειας
- ✚ Έμμεσες λιμενικές υπηρεσίες στις οποίες συγκαταλέγονται:
  - Οι παροχές ηλεκτροδότησης και υδροδότησης των σκαφών με πόσιμο νερό
  - Ο ανεφοδιασμός με καύσιμα (πετρέλευση σκαφών ή/και ύπαρξη σταθμού καυσίμων)
  - Οι υπηρεσίες πυρασφαλείας
  - Τα σωστικά μέσα και μέσα καταπολέμησης της ρύπανσης
  - Η παρακολούθηση της ποιότητας του νερού
  - Το σύστημα τηλεπικοινωνιών
  - Η διαθεσιμότητα προβλήτας επισκεπτών μικρής διάρκειας/ έκτακτης ανάγκης
  - Η διαθεσιμότητα λιμενικών ευκολιών υποδοχής για απόβλητα, κατάλοιπα και λύματα πλοίων( πετρελαιοειδή απόβλητα σκαφών, σεντινόνα σκαφών, οικιακά απορρίμματα, λύματα σκαφών, ανακύκλωση στερεών, επικίνδυνα στερεά)
- ✚ Διοικητικές υπηρεσίες:
  - Κάθε είδους διοικητική υπηρεσία (γραφείο διαχείρισης, λιμεναρχείο, τελωνείο, κλπ)
- ✚ Επισκευαστικές υπηρεσίες:
  - Οι μονάδες επισκευής και συντήρησης των σκαφών

- Η τεχνική υποστήριξη των ηλεκτρονικών οργάνων,
- Εύκολη πρόσβαση στην αγορά ναυτιλιακού υλικού κλπ.
- ✚ Τουριστικές – πολιτιστικές και άλλες υπηρεσίες:
- Ύπαρξη υπηρεσιών και χώρων τουριστικού ενδιαφέροντος (πχ χώρους αναψυχής και πρασίνου, εστιατόρια, εμπορικά καταστήματα και καταστήματα προμήθειας τροφίμων και παράδοσης στο σκάφος, αθλητικές εγκαταστάσεις, κινηματογράφος, παιδότοποι, παιδικές χαρές, μουσεία, τουριστικές, γαστρονομικές, κοινωνικές, καλλιτεχνικές, τραπεζικές υπηρεσίες / ATM, κέντρα υγείας, χώροι υγιεινής wc & ντουζ, πλυντήρια, καθαριστήρια, φαρμακεία, χώροι ευεξίας περιποίησης και ομορφιάς (κομμωτήριο, spa, γυμναστήριο, πισίνα), ταξιδιωτικά πρακτορεία, ενοικίαση οχημάτων, ύπαρξη εφαρμογών κοινωνικής δικτύωσης, υπηρεσίες πληροφοριών σχετικά με τον τουρισμό, τα αξιοθέατα και τον πολιτισμό, Wi-Fi, καλωδιακή TV, σύγχρονες αίθουσες επιβατών, σήμανση για τη δυνατότητα εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ και γενικότερα σήμανσης όπου απαιτείται, εναλλακτικοί τρόποι πληρωμής, κλπ.)

Σύμφωνα με στοιχεία της Ένωσης Μαρινών Ελλάδος, το μεγαλύτερο έξοδο στις ελληνικές μαρίνες το δημιουργούν οι υπηρεσίες προς τρίτους που περιλαμβάνουν το ηλεκτρικό, την ύδρευση, τις αμοιβές συμβούλων, τα συνεργεία καθαρισμού, τις ιδιωτικές υπηρεσίες ασφαλείας, κλπ με ποσοστό 39%, και ακολουθεί το κόστος ελλειμνισμού με 30% και οι αμοιβές διοίκησης και προσωπικού με 20%.



**Διάγραμμα 3.4**

**Μαρίνες κατανομή εξόδων / κατηγορία (%)**

Πηγή: Ένωση Μαρινών Ελλάδος, 2019

**3.1.1.4 Ιδιοκτησιακό καθεστώς**

Φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα νοείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου το οποίο έχει αναλάβει με σύμβαση μετά του Δημοσίου ή μετά της Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Ανώνυμη Εταιρία ή εκ του νόμου την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3220/2004(ΦΕΚ 15/Α/2004). Ωστόσο, ακόμα και στις περιπτώσεις που η μίσθωση, εκμετάλλευση και διαχείριση περνάει σε ιδιώτη, η ιδιοκτησία των μαρινών παραμένει στην κυριότητα του Δημοσίου. Η παραχώρηση και εκμετάλλευση των τουριστικών λιμένων σε ιδιώτες έχει τον χαρακτήρα «ανοιχτής Μαρίνας», ενώ παράλληλα διατηρείται «ο κοινόχρηστος χαρακτήρας της ζώνης του τουριστικού λιμένα». Η ιδιωτικοποίηση οδηγεί στην ύπαρξη μαρινών με σύγχρονες εγκαταστάσεις που προσφέρουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες και προσελκύουν τουρίστες υψηλού εισοδήματος και οι οποίες συμβάλλουν δημιουργώντας έσοδο για την οικονομία μέσω της προστιθέμενης αξίας. Η πρώτη ιδιωτικοποίηση μαρίνας έλαβε χώρα το 1995 και ήταν η μαρίνα Γουβιών στην Κέρκυρα. Σύμφωνα με την Ένωση μαρινών Ελλάδας, από το 1995 μέχρι το 2018, ιδιωτικοποιήθηκαν 20 μερίνες, 8095 θέσεων ελλιμενισμού, τις οποίες παραθέτουμε παρακάτω. Από πλευράς επενδύσεων, ποσό 232

εκτ. Ευρώ έχει καταβληθεί από ιδιώτες σε έργα λιμενικών υποδομών(bizness.gr,2018). Παρακάτω παρατίθεται πίνακας με τις μαρίνες της Ένωσης Μαρινών Ελλάδος υπό ιδιωτική διαχείριση.

**Πίνακας 3.3**

**Τουριστικοί λιμένες υπό ιδιωτική διαχείριση/περιφέρεια**

| Περιφέρεια          | Όνομα               | Θέσεις<br>ελλιμενισμού | Διαχείριση                                     |
|---------------------|---------------------|------------------------|--|
| Αττική              | Μαρίνα Ζέας         | 670                    | K&G Med. Marinas<br>Management                 |
|                     | Athens Marina       | 130                    | J&P-Avax Sa, Vioter, Vernicos<br>Yachts SA     |
|                     | Μαρίνα Φλοίσβου     | 303                    | Lamda Flisvos Marina SA                        |
|                     | Μαρίνα Βουλιαγμένης | 103                    | Apollo Investment                              |
|                     | Μαρίνα Olympic      | 680                    | Olympic Marine SA                              |
|                     | Μαρίνα Αγίου Κοσμά  | 337                    | Hellinikon SA                                  |
|                     | Μαρίνα Αλίμου       | 1080                   | Aktor Parachoriseis SA                         |
| Αιγαίο και<br>Κρήτη | Μαρίνα Μυτιλήνης    | 222                    | FolliFollie Group & Setur<br>Marinas (Turkish) |
|                     | Μαρίνα Σάμου        | 280                    | Delos Marinas                                  |

|                        |                       |      |                                  |
|------------------------|-----------------------|------|----------------------------------|
|                        | Μαρίνα Λέρου          | 220  | Marina Island of Leros Evros SA  |
|                        | Μαρίνα Ρόδου          | 600  | Μαρίνες Ρόδου Α.Ε                |
|                        | Μαρίνα Αγίου Νικολάου | 255  | K&G Med. Marinas Management      |
| Ιόνιο και Πελοπόννησος | Μαρίνα Γουβιών        | 1235 | K&G Med. Marinas Management      |
|                        | Μαρίνα Πρέβεζας       | 300  | Τουριστικός Λιμένας Πρέβεζα Α.Ε. |
|                        | Μαρίνα Κλεοπάτρα      | 100  | Ioannis and Pias Tefas SA        |
|                        | Μαρίνα Λευκάδας       | 620  | K&G Med. Marinas Management      |
|                        | Μαρίνα Καλαμάτας      | 250  | K&G Med. Marinas Management      |
|                        | Μαρίνα Μεσολογγίου    | 180  | K&G Med. Marinas Management      |
| Βόρεια Ελλάδα          | Μαρίνα Σάνη           | 215  | Marina Sani SA                   |
|                        | Μαρίνα Πόρτο Καρράς   | 315  | Delos Marinas                    |



### Πίνακας 3.4

#### Θέσεις ελλιμενισμού υπό ιδιωτική διαχείριση/περιφέρεια

| Περιφέρεια             | Αριθμός | Θέσεις<br>ελλιμενισμού | %       |
|------------------------|---------|------------------------|---------|
| Αττική                 | 7       | 3303                   | 41%     |
| Αιγαίο και Κρήτη       | 5       | 1577                   | 19%     |
| Ιόνιο και Πελοπόννησος | 6       | 2685                   | 33%     |
| Βόρεια Ελλάδα          | 2       | 530                    | 7%      |
|                        |         | 8095                   | 100,00% |

Πηγή: Ένωση Μαρινών Ελλάδος

Όπως παρουσιάζεται και παραπάνω οι περισσότερες μαρίνες και θέσεις ελλιμενισμού υπό ιδιωτική διαχείριση βρίσκονται στην Αττική με ποσοστό 41%, ακολουθούν οι μαρίνες του Ιονίου και της Πελοποννήσου με 33%, του Αιγαίου και της Κρήτης με 19% και τέλος οι μαρίνες της Βόρειας Ελλάδας με ποσοστό 7%.

### 3.2 Ζήτηση κλάδου

Ο τουρισμός σκαφών αναψυχής αποτελεί ένα ψυχαγωγικό μέσο και ως εκ τούτου η ζήτηση για την υπηρεσία αυτή είναι ελαστική. Οι σημαντικότεροι παράγοντες που την επηρεάζουν είναι οι κάτωθι (Παπαδημητρίου Π. και Παρδάλη Α., Κούνουπας Β., Λαϊνός Ι.,2011):

#### 1. Το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών/τιμολογιακή πολιτική της κάθε μαρίνας

Το κόστος ελλιμενισμού ή/και των παρεχόμενων υπηρεσιών ποικίλει μεταξύ των μαρινών. Σε κάποιες παρατηρείται χαμηλό κόστος που όμως τις περισσότερες φορές συνοδεύεται από ανυπαρξία υποδομών, οργάνωσης και ασφάλειας ενώ σε άλλες υψηλότερο το οποίο όμως τους επιτρέπει να ακολουθούν τα διεθνή πρότυπα παρέχοντας υψηλού επιπέδου υπηρεσίες.

## 2. *Η ποιότητα και ποσότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών*

Η ποιότητα αποτελεί σύνθεση πολλών παραγόντων και εξηγείται μέσα από διάφορους ορισμούς που έχουν δοθεί στο πέρασμα του χρόνου. Σύμφωνα με τους Χλωμούδη et al., 2013, ποιότητα αποτελεί αξία, τήρηση των προδιαγραφών και των απαιτήσεων, ανυπαρξία καθυστερήσεων και φύρας. Δεδομένου ότι η ποιότητα πλέον αποτελεί σημαντικό παράγοντα επιλογής για τους τουρίστες, οι λιμενικές επιχειρήσεις εφαρμόζουν συστήματα ποιότητας με σκοπό την συνεχή παρακολούθηση και βελτίωση των δραστηριοτήτων ώστε να επιτυγχάνεται η ποιότητα που καλύπτει τις απαιτήσεις των πελατών. Παρακάτω παραθέτουμε τα βασικότερα προγράμματα αξιολόγησης των υπηρεσιών των μαρινών (greek-marinas.gr, 2017):

- «5 Χρυσές Άγκυρες»

Η πιστοποίηση ποιότητας παρέχεται από το YachtHarbourAssociation (TYHA), μέλος του BritishMarineFederation μετά από εκτενή έλεγχο της ποιότητας των μαρινών σε πολλαπλά επίπεδα όπως ως προς την κατασκευή και τον σχεδιασμό της, τις άμεσες και έμμεσες λιμενικές υπηρεσίες της, την πολιτική της για την προστασία του περιβάλλοντος. Αποτελεί σημαντική διάκριση η οποία διασφαλίζει ότι εκείνες που ορίζονται ως μαρίνες Gold Anchor έχουν εφαρμόσει βασικά σχέδια και διαδικασίες εξυπηρέτησης πελατών και έχουν δεσμευτεί για τον Κώδικα Δεοντολογίας Εξυπηρέτησης Πελατών Gold Anchor. Η πιστοποίηση ισχύει για 3 χρόνια και υπόκειται σε ετήσια αναθεώρηση (marinas.net.au, 2021).

- «Καθαρή Μαρίνα», “Clean Marinas”

Το πρόγραμμα «Καθαρές Μαρίνες», ιδρύθηκε το 2008 και παρέχεται από το International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA). Στόχος του είναι να ενθαρρύνει τις μαρίνες να πληρούν ένα κοινό σύνολο διεθνώς αναγνωρισμένων κριτηρίων που καταρτίστηκαν από εμπειρογνώμονες της Επιτροπής Περιβάλλοντος της ICOMIA και του Ομίλου Μαρινών. Το Διεθνές Πρόγραμμα Clean Marina είναι ένα διεθνές, εθελοντικό σύστημα διαπίστευσης για μαρίνες, λέσχες σκαφών αναψυχής, ναυπηγεία και συναφείς φορείς της βιομηχανίας. Ο στόχος του προγράμματος Clean Marina είναι να μειώσει τη ρύπανση που προκαλούν οι υπηρεσίες των μαρινών και να προωθήσει ένα καθαρό περιβάλλον.

- Πρόγραμμα «Γαλάζιας Σημαίας»

Το πρόγραμμα ξεκίνησε στη Γαλλία το 1985 και διεθνής συντονιστής είναι ο μη-κυβερνητικός, μη-κερδοσκοπικός οργανισμός FEE (Foundation for Environmental Education - Ίδρυμα για την Περιβαλλοντική Εκπαίδευση). Τα κριτήριά του εφαρμόζονται στην Ευρώπη από το 1987 και σε περιοχές εκτός της Ευρώπης από το 2001. Αποτελεί σύμβολο ποιότητας σε πάνω από 50 χώρες σήμερα με έναν συνεχώς αυξανόμενο αριθμό συμμετεχουσών χωρών. Σκοπός του είναι η επίτευξη συνθηκών, στις ακτές και μαρίνες, υψηλών προτύπων στις κάτωθι κατηγορίες κριτηρίων: ποιότητα νερού, περιβαλλοντική διαχείριση, περιβαλλοντική εκπαίδευση και ασφάλεια (blueflag.gr,2001). Η Γαλάζια Σημαία είναι ένα οικολογικό σήμα που απονέμεται σε παραλίες και μαρίνες με βάση 27 συγκεκριμένα κριτήρια για τις παραλίες και 16 συγκεκριμένα κριτήρια για τις μαρίνες. Αν και οι ειδικές απαιτήσεις είναι διαφορετικές για τους δύο τύπους τοποθεσιών, καλύπτουν τις ίδιες τέσσερις πτυχές: ποιότητα νερού, περιβαλλοντική εκπαίδευση και πληροφόρηση, περιβαλλοντική διαχείριση και ασφάλεια και υπηρεσίες. Η καμπάνια με τη Γαλάζια Σημαία ανήκει και διευθύνεται από τον ανεξάρτητο μη κερδοσκοπικό οργανισμό Foundation for Environmental Education (FEE). (Γαλάζια Σημαία, 2021). Το 2021, η Ελλάδα βραβεύθηκε για 16 μαρίνες με τη Γαλάζια Σημαία (Πίνακας 4.15).

### Πίνακας 3.5

#### Ελληνικές μαρίνες με Γαλάζια Σημαία (2021)

| A/A | ΜΑΡΙΝΑ                      | ΠΕΡΙΟΧΗ       |
|-----|-----------------------------|---------------|
| 1   | ΑΚΤΙΟ ΑΙΤ/ΝΙΑΣ<br>CLEOPATRA | ΑΚΤΙΟ         |
| 2   | OLYMPIC MARINE ΛΑΥΡΙΟ       | ΑΤΤΙΚΗ        |
| 3   | ΑΛΙΜΟΣ                      | ΑΤΤΙΚΗ        |
| 4   | ΑΓΙΟΣ ΚΟΣΜΑΣ                | ΑΤΤΙΚΗ        |
| 5   | ΦΛΟΙΣΒΟΣ                    | ΑΤΤΙΚΗ        |
| 6   | ΣΚΥΡΟΣ                      | ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ |

|    |                 |                       |
|----|-----------------|-----------------------|
| 7  | ΠΡΕΒΕΖΑ         | ΉΠΕΙΡΟΣ               |
| 8  | ΓΟΥΒΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ | ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ           |
| 9  | ΛΕΥΚΑΔΑ         | ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ           |
| 10 | ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ    | ΚΕΝΤΡΙΚΗ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ |
| 11 | ΣΑΝΗ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ | ΚΕΝΤΡΙΚΗ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ |
| 12 | ΜΑΡΙΝΑ ΜΙΡΑΓΓΙΟ | ΚΕΝΤΡΙΚΗ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ |
| 13 | ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ  | ΚΡΗΤΗ                 |
| 14 | ΚΩΣ             | ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ          |
| 15 | ΛΕΡΟΣ           | ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ          |
| 16 | ΣΑΥΒΙ ΜΑΡΙΝΑ    | ΠΛΑΤΑΜΩΝΑΣ            |

Πηγή: Γαλάζια Σημαία (2021)

Τα τελευταία χρόνια, η βιωσιμότητα έχει αυξήσει τον αντίκτυπό της σε όλο τον κόσμο, αλλάζοντας ριζικά την προσέγγιση σε πολλές συνήθειες δραστηριότητες. Η έρευνα του αντίκτυπου των οικολογικών ετικετών και των βιώσιμων πρακτικών σχετικά με τα έσοδα από τον τουρισμό, δηλαδή τη σχέση μεταξύ της ετικέτας Γαλάζια Σημαία, του ποσοστού των ανακυκλώσιμων αποβλήτων και τη συμμετοχή των τουριστών στην οικονομία των παράκτιων περιοχών στη Μεσόγειο αποδεικνύει ότι υπάρχει θετικός αντίκτυπος των βιώσιμων πρακτικών στο κατά κεφαλήν εισόδημα των παράκτιων περιοχών (Manta et al., 2020)

- Πρόγραμμα Πιστοποίησης Διαχείρισης Ποιότητας ISO 9001

Πρόκειται για ένα διεθνές πρότυπο το οποίο πιστοποιεί το αξιόπιστο επίπεδο ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών ή αγαθών, ώστε η επιχείρηση να ξεπερνά τις προσδοκίες τόσο των

πελατών της όσο και των υπαλλήλων της. Γενικότερα, το συγκεκριμένο πρότυπο στοχεύει στην ικανοποίηση των πελατών, εσωτερικών και εξωτερικών, και στη δημιουργία ουσιαστικών σχέσεων μαζί τους, στη βελτίωση της θέσης της επιχείρησης τόσο σε τοπικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, στη δημιουργία αξιοπιστίας και ποιοτικής φήμης, στη βελτίωση του ανταγωνισμού της, στη μείωση των λειτουργικών εξόδων της επιχείρησης και στην αύξηση του κέρδους, και στη νομική συμμόρφωση μέσω καλύτερης κατανόησης των σχετικών θεσμικών και κανονιστικών απαιτήσεων. Μπορεί να εφαρμοστεί σε όλες τις κατηγορίες οργανισμών, ανεξάρτητα από το μέγεθος ή το είδος τους (liberoassurance.org.el.gr, 2011)

- Πιστοποιήσεις Επιχειρηματικής Αριστείας

Η Ελληνική Εταιρία Διοικήσεως Επιχειρήσεων (ΕΕΔΕ) είναι ένα σωματείο μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, με 50 χρόνια δράσης και με σκοπό τη βελτίωση του ανταγωνιστικού και αποτελεσματικότητας της επιχείρησης μέσα από τη εκπαίδευση των εργαζομένων και τη δημιουργία ηγετικών ικανοτήτων και την προώθηση της έννοιας της Αριστείας σε όλα τα επίπεδα. Η ΕΕΔΕ σήμερα συγκαταλέγεται στα πέντε μεγαλύτερα ManagementAssociations παγκοσμίως σε επίπεδο Μελών και Έργου και η δράση της αναπτύσσεται στους πυλώνες της εκπαίδευσης, της ενημέρωσης, της δικτύωσης όπου περιλαμβάνονται και οι πιστοποιήσεις, και της επικοινωνίας. Η ΕΕΔΕ προσφέρει τα ακόλουθα Εργαλεία και τις Διαδικασίες Πιστοποίησης σε επιχειρήσεις, οργανισμούς και ανεξάρτητα λειτουργικά τμήματα από τον ιδιωτικό ή το δημόσιο τομέα:

1. Μοντέλο Επιχειρηματικής Αριστείας EFQM – Διεθνές Πρόγραμμα Πιστοποίησης EFQM LevelsofExcellence
2. Ελληνικό Μοντέλο Επιχειρηματικής Αριστείας – Εθνικό Πρόγραμμα Πιστοποίησης ΕΕΔΕ «ΑΙΕΝ ΑΡΙΣΤΕΥΕΙΝ»
3. Διεθνές Πρότυπο Πιστοποίησης Investors in People
4. Tourism Awards Boussias Communications (eede.gr 2014)

Δεδομένης της συνεχής ζήτησης για ολοένα και ποιοτικότερες ταξιδιωτικές εμπειρίες, και των διευρυμένων αναγκών των χρηστών των μαρινών, η επιτάχυνση του ψηφιακού μετασχηματισμού

των μαρίνων και των τουριστικών λιμένων καθίσταται όλο και πιο σημαντική. Οι μαρίνες καλούνται να προσφέρουν τεχνολογικά ανεπτυγμένες υπηρεσίες οι οποίες βελτιώνουν τον τρόπο λειτουργίας τους και εξασφαλίζουν την άνεση των ταξιδιωτών με τουριστικά σκάφη. Προς αυτή τη κατεύθυνση συμβάλλουν πλατφόρμες επικοινωνίας και πληροφόρησης όπως η SaMMY. Συγκεκριμένα, η SaMMY αποτελεί ένα δίαυλο επικοινωνίας μεταξύ των μαρίνων και των κυβερνητών ή των πληρωμάτων των σκαφών αναψυχής επιτρέποντας την online κράτηση θέσεων καθώς και άλλες υπηρεσίες όπως πληροφόρηση για το ύψος της επιφάνειας της θάλασσας, την κατάσταση των υδάτων στις μαρίνες και των μετεωρολογικών συνθηκών κτλ. Ωστόσο, παρ'όλο που τα τελευταία χρόνια, ο κλάδος του yachting αναπτύσσεται συνεχώς, πάνω από το 85% των μαρίνων και των τουριστικών λιμένων σε όλο τον κόσμο χαρακτηρίζονται από ελλείψεις ηλεκτρονικές υπηρεσίες και σχεδόν καθολική έλλειψη προηγμένων τεχνολογικών λύσεων.(in.gr, 2020).

### *3. Ο αριθμό των οργανωμένων μαρινών και η ανάπτυξη της αγοράς yachting*

Δεδομένης της συνεχής ζήτησης για υπηρεσίες τουρισμού σκαφών αναψυχής, η ύπαρξη οργανωμένων μαρινών αποτελεί αδιαμφισβήτητα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και καθιστά τη χώρα πόλο έλξης σε διεθνές επίπεδο. Οι σύγχρονες μαρίνες ως ποιοτικοί παράκτιοι χώροι αναψυχής βελτιώνουν την εικόνα της κοινωνίας και συνεπώς της χώρας. Στη παράκτια ζώνη της μαρίνας μπορεί κανείς να συναντήσει εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώρους αναψυχής, αθλητικές εγκαταστάσεις, ξενοδοχεία, εμπορικά καταστήματα, χώρους συνάθροισης κοινού, εκθεσιακά – συνεδριακά κέντρο, πεζόδρομους, χώρους στάθμευσης, πρωτότυπους κήπους και χώρους πρασίνου κτλ. Οι μαρίνες με σκοπό τη περαιτέρω βελτίωση της κοινωνίας, αναπτύσσουν δράσεις όπως εκστρατείες για τη μείωση των πλαστικών μιας χρήσης, ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πελατών και επισκεπτών σε θέματα ασφάλειας, οδικής συμπεριφοράς και ρύπανσης με τη βοήθεια σχετικών ενημερωτικών εντύπων, κομποστοποίηση των πράσινων αποβλήτων κτλ.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης Μαρινών Ελλάδος, ανοδική ήταν η ζήτηση για υπηρεσίες yachting για το 2018. Ο κύκλος εργασιών των τουριστικών λιμένων της ήταν 61,27 εκατ. ευρώ ενώ το 2017 καταγράφηκαν έσοδα ποσού 58,10 εκατ.ευρώ. Το μεγαλύτερο μερίδιο στον κύκλο

εργασιών κατέχουν οι μαρίνες της Αττικής με ποσοστό 64% παρόλο που οι θέσεις ελλιμενισμού είναι λιγότερες σε σχέση με την υπόλοιπη Ελλάδα. Η αντίφαση που προκύπτει μεταξύ του ποσοστού και των θέσεων ελλιμενισμού, υποδεικνύει ότι στις μαρίνες της Αττικής ελλιμενίζονται και μεγαλύτερα σκάφη(megayachts).Σύμφωνα με την Bloomberg, τέταρτη στις προτιμήσεις των χρηστών mega yachts έρχονται οι ελληνικές θάλασσες και ακολουθούν η Ισπανία, η Κροατία και το Μονακό.

### Πίνακας 3.6

#### Κύκλος εργασιών τουριστικών λιμένων (2017-2018)

| Περιοχή         | 2017 (σε €000) | 2018 (σε €000) | Μεταβολή 2018/2017 | Μερίδιο 2018 | Θέσεις ελλιμενισμού | Μερίδιο |
|-----------------|----------------|----------------|--------------------|--------------|---------------------|---------|
| Αττική          | 37.185         | 39.007         | 4,90%              | 64%          | 3.189               | 38%     |
| Υπόλοιπη Ελλάδα | 20.917         | 22.260         | 6,42%              | 36%          | 5.114               | 62%     |
| Σύνολο          | 58.101         | 61.267         | 5,45%              | 100%         | 8.303               | 100%    |

Πηγή: Ένωση Μαρινών Ελλάδος

Την ανοδική πορεία του τουρισμού yachting καταδεικνύει και ο ετήσιος ρυθμός αύξησης ποσοστού 3,4% που παρατηρήθηκε για την περίοδο 2014-2018 στην αγορά των ενοικιάσεων επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Οι ενοικιάσεις επαγγελματικών σκαφών, όπως εκτιμάται σε ποσοστό 80%, προέρχεται από αλλοδαπούς κατά τη διάρκεια των διακοπών τους στην Ελλάδα.(economistas.gr,2018). Παρακάτω παρατίθεται το έσοδο που πρόκυψε από την εκμίσθωση των 6.109 ενεργών επαγγελματικών σκαφών λαμβάνοντας ως παραμέτρους το μέγεθος των σκαφών, το μέσο όρο των εβδομάδων ναύλωσης και το μέσο όρο ναύλου ανά εβδομάδα. Το 2019 η Ελλάδα συνεχίζει να είναι σε πολύ καλά επίπεδα και να βρίσκεται στη τρίτη θέση διεθνώς σε ναυλώσεις κατέχοντας ποσοστό 17% της παγκόσμιας αγοράς. Το σκηνικό αλλάζει δραματικά το

2020 όπου παρατηρείται πτώση των εσόδων έως και 80% εξαιτίας της πανδημίας του κορωνοϊού (dealnews.gr, 2020).

### Πίνακας 3.7

**Αξία ναύλων επαγγελματικών σκαφών ανά κατηγορία που ελλιμενίστηκαν στις Ελληνικές μαρίνες (2018)**

| Μέγεθος Σκάφους | Αριθμός Σκαφών | μ.ό. Εβδομάδων ναύλωσης | μ.ό. Ναύλου ανά εβδομάδα | Αξία ναύλων |
|-----------------|----------------|-------------------------|--------------------------|-------------|
| Έως 10          | 332            | 19                      | 1.072                    | 6.754.317   |
| 10 έως 12       | 1.884          | 19                      | 1.278                    | 45.748.020  |
| 12 έως 15       | 2505           | 20                      | 2.290                    | 114.757.484 |
| 15 έως 20       | 769            | 18                      | 3.601                    | 49.833.934  |
| 20 έως 25       | 270            | 12                      | 21.091                   | 68.457.045  |
| 25 έως 30       | 142            | 8                       | 36.667                   | 41.754.266  |
| 30 έως 40       | 129            | 6                       | 56.800                   | 43.817.092  |
| 40 έως 50       | 49             | 4                       | 152.375                  | 29.892.599  |
| 50 έως 60       | 17             | 4                       | 220.00                   | 14.944.168  |
| 60 και άνω      | 12             | 4                       | 362.000                  | 17.392.681  |
| Σύνολο          | 6.109          |                         |                          | 433.351.605 |

Πηγή: Ένωση Μαρινών Ελλάδος

Εκτός από τους ναύλους, τα σκάφη αναμνηχής δημιουργούν και άλλα έσοδα για τις επιχειρήσεις του κλάδου και τη κοινωνία από τη κατανάλωση των διάφορων υπηρεσιών που απαιτούνται ώστε το σκάφος να είναι έτοιμο προς εκμετάλλευση. Τέτοιες υπηρεσίες είναι η τροφοδοσία, η ασφάλιση,



τα καύσιμα, η συντήρηση κ.α. Παρακάτω παραθέτουμε τα έσοδα από τη ζήτηση των παραπάνω υπηρεσιών :

**Πίνακας 3.8**

**Αξία ασφαλειών και συντήρησης επαγγελματικών σκαφών ανά κατηγορία (2018)**

| Μέγεθος Σκάφους | Αρ. Σκαφών | μ.ό. Ετήσιας συντήρησης σκάφους | μ.ο. Ετήσιας ασφάλισης σκάφους | Αξία εργασιών συντήρησης | Αξία ασφαλειών |
|-----------------|------------|---------------------------------|--------------------------------|--------------------------|----------------|
| Έως 10          | 332        | 2.710                           | 1.253                          | 898.585                  | 415.471        |
| 10 έως 12       | 1.884      | 3.955                           | 1.565                          | 7.451.287                | 2.948.487      |
| 12 έως 15       | 2.505      | 6.833                           | 2.273                          | 17.118.238               | 5.692.858      |
| 15 έως 20       | 769        | 15.000                          | 3.418                          | 11.533.903               | 2.627.808      |
| 20 έως 25       | 270        | 22.000                          | 6.840                          | 5.950.648                | 1.850.111      |
| 25 έως 30       | 142        | 29.000                          | 12.060                         | 4.127.979                | 1.716.670      |
| 30 έως 40       | 129        | 42.000                          | 18.920                         | 5.399.994                | 2.432.569      |
| 40 έως 50       | 49         | 55.000                          | 28.058                         | 2.697.445                | 1.376.065      |
| 50 έως 60       | 17         | 80.000                          | 37.348                         | 1.358.561                | 634.236        |
| 60 και άνω      | 12         | 130.000                         | 44.430                         | 1.561.498                | 533.672        |
| Σύνολο          | 6.109      |                                 |                                | 58.098.138               | 20.227.945     |

Πηγή: Ένωση Μαρινών Ελλάδος

**Πίνακας 3.9****Αξία τροφοδοσίας και καυσίμων επαγγελματικών σκαφών ανά κατηγορία(2018)**

| Μέγεθος Σκάφους | Αρ. Σκαφών | μ.ό. Τροφοδοσία / ναύλο | μ.ό. Καύσιμα / ναύλο | Εκτιμώμενη αξία τροφοδοσίας | Εκτιμώμενη αξία καυσίμων |
|-----------------|------------|-------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------|
| Έως 10          | 332        | 112                     | 210                  | 705.605                     | 1.320.690                |
| 10 έως 12       | 1.884      | 224                     | 159                  | 8.018.376                   | 5.706.030                |
| 12 έως 15       | 2.505      | 420                     | 267                  | 21.042.907                  | 13.384.338               |
| 15 έως 20       | 769        | 840                     | 240                  | 11.626.175                  | 3.324.005                |
| 20 έως 25       | 270        | 1.120                   | 5.207                | 3.635.305                   | 16.901.808               |
| 25 έως 30       | 142        | 2.100                   | 8.900                | 2.391.381                   | 10.134.899               |
| 30 έως 40       | 129        | 3.360                   | 13.680               | 2.591.977                   | 10.553.131               |
| 40 έως 50       | 49         | 4.900                   | 40.813               | 961.271                     | 8.006.508                |
| 50 έως 60       | 17         | 10.080                  | 55.920               | 684.715                     | 3.798.536                |
| 60 και άνω      | 12         | 15.400                  | 93.200               | 739.910                     | 4.477.895                |
| Σύνολο          | 6.109      |                         |                      | 52.397.641                  | 77.607.840               |

Πηγή: Ένωση Μαρινών Ελλάδος

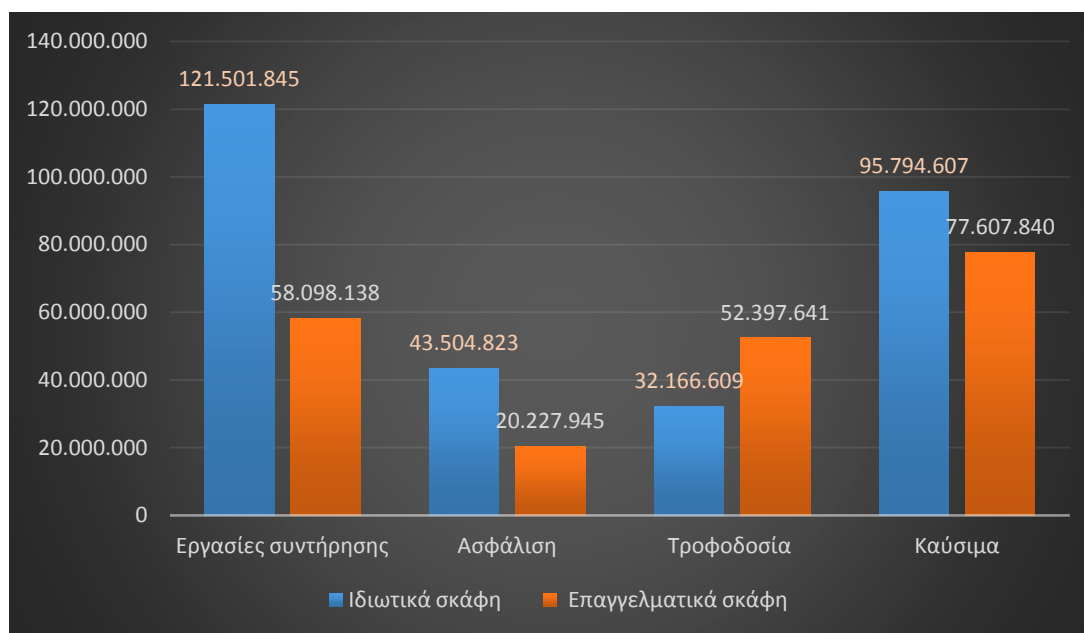
**Πίνακας 3.10****Αξία δαπανών ιδιωτικών σκαφών ανά κατηγορία (2018)**

| Μέγεθος Σκάφους | Αρ. Σκαφών | Εκτιμώμενη αξία εργασιών συντήρησης | Εκτιμώμενη αξία ασφαλειών | Εκτιμώμενη αξία τροφοδοσίας | Εκτιμώμενη αξία καυσίμων |
|-----------------|------------|-------------------------------------|---------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| Έως 10          | 2.989      | 8.100.883                           | 3.745.537                 | 1.339.187                   | 2.506.573                |

Χρυσούλα Κουλή 98

|            |        |             |            |            |            |
|------------|--------|-------------|------------|------------|------------|
| 10 έως 12  | 2.852  | 11.281.004  | 4.463.912  | 2.555.697  | 1.818.683  |
| 12 έως 15  | 4.129  | 28.213.939  | 9.382.855  | 6.936.500  | 4.411.960  |
| 15 έως 20  | 1.567  | 23.512.275  | 5.356.880  | 5.266.750  | 1505801    |
| 20 έως 25  | 603    | 13.265.955  | 4.124.506  | 2.701.431  | 12.559.899 |
| 25 έως 30  | 294    | 8.529.622   | 3.547.146  | 2.470.649  | 10.470.847 |
| 30 έως 40  | 303    | 12.710.579  | 5.725.813  | 4.067.385  | 16.560.069 |
| 40 έως 50  | 128    | 7.059.551   | 3.601.334  | 2.515.767  | 20.954.031 |
| 50 έως 60  | 54     | 4.314.932   | 2.014.399  | 2.174.726  | 12.064.551 |
| 60 και άνω | 35     | 4.513.104   | 1.542.440  | 2.138.517  | 12.942.195 |
| Σύνολο     | 12.955 | 121.501.845 | 43.504.823 | 32.166.609 | 95.794.607 |

Πηγή: Ένωση Μαρινών Ελλάδος



**Διάγραμμα 3.5**

**Αξία προϊόντος yachting ανά κατηγορία δαπανών και ανά κατηγορία σκαφών (2018)**

Πηγή: Ιδία επεξεργασία, δεδομένα έρευνας

Το παραπάνω διάγραμμα παρουσιάζει συνοπτικά τα έξοδα που πραγματοποίησαν τόσο τα επαγγελματικά όσο και τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, υποδεικνύοντας πόσο σημαντικός είναι ο τουρισμός σκαφών αναψυχής για την οικονομία της χώρας.

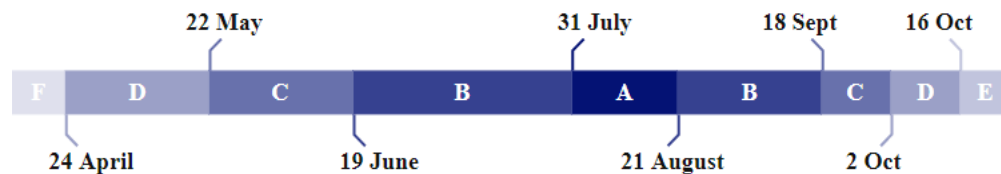
### 3.2.1 Εποχικότητα

Ο τουρισμός σκαφών αναψυχής είναι από τους κλάδους που χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα. Το στοιχείο αυτό μπορεί να δημιουργείται από διάφορους παράγοντες, όπως η γεωγραφία, οι κλιματολογικές και καιρικές συνθήκες, και οι πόροι. Ωστόσο, μπορεί και η ίδια η επιχείρηση με τις παρακτικές της είτε να ενισχύει είτε να συμβάλλει ώστε να ελαχιστοποιήσει την επίδραση του στοιχείου αυτού. Μερικά παραδείγματα που οδηγούν σε εποχικότητα μπορεί να είναι:

- Μια μικρή περίοδος καλοκαιριού ή άνοιξης λόγω μεγάλων χειμώνων και φθινοπώρων
- Παραδοσιακές επιχειρηματικές δομές που επηρεάζουν τις πωλήσεις
- Μια ομάδα που συνηθίζει να είναι εξαιρετικά παραγωγική μόνο για ορισμένους μήνες του έτους
- Τοπική τουριστική περίοδος (εξαρτάται υπερβολικά από τις συνέργειες με άλλες τοπικές επιχειρήσεις)
- Έλλειψη προσπαθειών προώθησης καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (έλλειψη συνοχής)

Η μείωση της διακύμανσης της ζήτησης μπορεί να επιτευχθεί αν ο τουρισμός yachting προβληθεί με τέτοιο τρόπο που θα τον καταστήσει ελκυστικό και τους χειμερινούς μήνες. Η πραγματοποίηση μεγάλων εκδηλώσεων, σημαντικών επιχειρηματικών γεγονότων, εμπορικών εκθέσεων κ.α. κατά τους χειμερινούς μήνες μπορεί να λειτουργήσει ως ένα μέσο προσέλκυσης των χρηστών των μαρινών. Επίσης, θα μπορούσαν οι τουριστικοί λιμένες να εμπλουτιστούν και με συγγενής δραστηριότητες όπως υδατοδρόμια, σταθμοί θαλάσσιων «ταξί», θαλάσσια θεματικά πάρκα, καταδυτικό τουρισμός κ.α. Η στοχευμένη και συνεχή διαφήμιση χρησιμοποιώντας τα σύγχρονα

εργαλεία του διαδικτύου είναι απαραίτητη για την προβολή του τουρισμού yachting ως ένα «προϊόν» που μπορεί να προσφέρει στους χρήστες ελκυστικές εμπειρίες όλο το χρόνο. Παρακάτω παρατίθεται η διακύμανση της τιμής ανάλογα με την περίοδο, παίρνοντας ως παράδειγμα κάποιες συγκεκριμένες ημερομηνίες (αναφέρονται σε Σάββατα το 2021). Συγκεκριμένα, η πιο ακριβή περίοδος είναι ο Αύγουστος, όπου κορυφώνεται η τιμή, και ακολουθούν οι μήνες γύρω από αυτόν.



Περίοδος A 100% η ακριβότερη τιμή

Περίοδος B 85–88%

Περίοδος C 70–75%

Περίοδος D 56–65%

Περίοδος E 43–52% πολύ προσιτή τιμή

Περίοδος F 35–45% η πιο προσιτή τιμή (sailingissues.com,2021)

Σχετικά με την περίοδο ναύλωσης σκαφών στην Ελλάδα, ξεκινά στα τέλη Μαρτίου και τελειώνει τον Νοέμβριο. Ωστόσο, το 65% των ναυλώσεων πραγματοποιείται Ιούλιο-Αύγουστο. Το διάστημα Ιούνιος-Σεπτέμβρης αποτελεί τη περίοδο αιχμής με αυξημένη κινητικότητα των σκαφών αναψυχής η οποία επηρεάζει αναλογικά και τη ζήτηση. Το κόστος ναύλωσης τον Ιούλιο και ειδικότερα τον Αύγουστο είναι στη μέγιστη τιμή του σε σχέση με τους υπόλοιπους μήνες ενώ η πιο χαμηλή είναι τον Απρίλιο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

#### 4.1 Το yachting στη Μεσόγειο

Σύμφωνα με το Boat International, περισσότερα από 1 δισ. Βρετανικές λίρες ξοδεύτηκαν σε σουπερ-γιοτ το 2021, με τη διαφυγή από τον αποκλεισμό από τον COVID-19 και τους ταξιδιωτικούς περιορισμούς να είναι ο κύριος παράγοντας αυτής της αύξησης. Οι στατιστικές δείχνουν στην πραγματικότητα ότι το 2021 πρόκειται να μείνει στην ιστορία ως η μεγαλύτερη χρονιά ποτέ για τις πωλήσεις superyacht, ιδιαίτερα τα μεταχειρισμένα σκάφη (Espiner, 2021). Από αυτή την άποψη, τα στοιχεία που δημοσιεύθηκαν από το The Super Yacht Times αναφέρουν ότι ένας αριθμός ρεκόρ 381 μεταχειρισμένων σκαφών 24 μέτρων και άνω πωλήθηκαν το πρώτο εξάμηνο του 2021, αριθμός διπλάσιος από τα σκάφη που πωλήθηκαν κατά τους πρώτους 6 μήνες του 2020 και περισσότερα από όλο το 2019, όπου πωλήθηκαν 261 σκάφη. Όσον αφορά τη νέα αγορά σκαφών αναψυχής, τα γιοτ πωλούνται τώρα σε πρωτοφανείς αριθμούς, με πάνω από 100 νέα σκάφη 30 μέτρων και άνω να έχουν πωληθεί έως τον Ιούλιο του 2021 (Dazert, 2021).

Η αξιολογούμενη άνοδος των πωλήσεων συνοδεύτηκε και από αλλαγές στη χρήση και τις τοποθεσίες που προτιμούν οι λάτρεις του yachting στην Μεσόγειο.

Όπως εξηγεί η Economidou (2021), η άνοδος της Ανατολικής Μεσογείου δεν είναι ένα νέο φαινόμενο, αλλά είναι σίγουρα περισσότερο στο επίκεντρο από ποτέ. Η Κροατία, το Μαυροβούνιο, η Κέρκυρα, τα ελληνικά νησιά, η Κύπρος και η Τουρκία είναι τώρα τοπ yachting προορισμοί καθώς προσφέρουν εκπληκτικό τοπίο και σύγχρονες υποδομές για σκάφη αναψυχής. Επίσης, προσφέρουν την τέλεια πύλη προς τη Διώρυγα του Σουέζ και τις βασικές τοποθεσίες στην Αίγυπτο, τον Λίβανο και τη Σαουδική Αραβία.

Έρευνα του Bloomberg αναφέρει ότι τα παραδοσιακά hotspots για σκάφη αναψυχής, όπως η Ισπανία και η Γαλλία, δεν ευνοούνται από τους πλούσιους. Σύμφωνα με τα δεδομένα, η Ισπανία καλωσόρισε 26 λιγότερα σκάφη το καλοκαίρι του 2020 σε σύγκριση με το 2019, φθάνοντας τα 84 σκάφη ενώ η Γαλλία υποδέχθηκε 16 λιγότερα, φθάνοντας τα 155 σκάφη. Οι μειώσεις

ισοδυναμούν με σχεδόν 25% μείωση των σκαφών που ελλιμενίζονται στα ισπανικά ύδατα και 10% για τη Γαλλία. Συγκριτικά, ο αριθμός των σκαφών σε Κροατία, Τουρκία και Ελλάδα βρίσκεται στα υψηλότερα επίπεδα της τελευταίας τριετίας. Ειδικότερα, η Κροατία είδε αύξηση +25% από το 2019, η Τουρκία +12%, και η Ελλάδα έχει αυξηθεί +10%, φθάνοντας τα 64, 63 και 145 σκάφη, αντίστοιχα. (Ingram, 2020).

Αυτό που σίγουρα έχει επηρεάσει την επισκεψιμότητα των σκαφών στην Ισπανία και τη Γαλλία είναι το γεγονός ότι τα σκάφη εκτός ΕΕ δεν έχουν πλέον τόσο εύκολη πρόσβαση λόγω των περίπλοκων φορολογικών και ΦΠΑ κανονισμών και της σύγχυσης σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής τους. Επιπλέον, το συνεχώς αυξανόμενο κόστος ναύλωσης σε αυτούς τους ιστορικούς βασικούς κόμβους σκαφών αναψυχής λειτουργεί αποτρεπτικά. Επιπλέον, σύμφωνα με τους τελευταίους περιβαλλοντικούς περιορισμούς, τα πλοία άνω των 24 μέτρων (ή 20 μέτρων σε ορισμένες περιπτώσεις) απαγορεύεται να αγκυροβολούν ή να σταματούν με άλλο τρόπο μέσα σε προστατευόμενες περιοχές. Όσοι αγνοούν τις προειδοποιήσεις ή παραβιάζουν τους κανόνες ενδέχεται να αναμένουν σημαντικές κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένης μιας προσωρινής ή μόνιμης απαγόρευσης κατά την πλεύση στα γαλλικά χωρικά ύδατα, φυλάκιση έως ενός έτους, και πρόστιμο 150.000 ευρώ (HFW, 2021).

## 4.2 Μαρίνες ανά χώρα

Στην παρούσα ενότητα θα εξεταστούν οι μαρίνες της Ανατολικής Μεσογείου στις ακόλουθες χώρες: Αίγυπτος, Γαλλία (Γαλλική Ριβιέρα), Ελλάδα, Ισπανία (περιοχή Μεσογείου), Ιταλία, Κροατία, Κύπρος, Μάλτα, Μαυροβούνιο, και Τουρκία. Η συγκριτική ανάλυση ακολουθεί διαγραμματική απεικόνιση με πίνακες και διαγράμματα σχετικά με παραμέτρους όπως ο αριθμός των μαρινών ανά χώρα, οι θέσεις ελλιμενισμού, το μήκος της ακτογραμμής, και οι περιοχές που έχουν σηματοδότηση γαλάζιας σημαίας.

### 4.2.1 Αίγυπτος

Η Αίγυπτος είναι ένας από τους πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς στον κόσμο, διεθνώς γνωστή για τον αρχαίο πολιτισμό της και τα μνημεία της, όπως οι Πυραμίδες της Γκίζας, του

Λούξορ και του Ασουάν. Ένα από τα κυριότερα αξιοθέατα της χώρας είναι ο ποταμός Νείλος, ένας από τους μεγαλύτερους ποταμούς στον κόσμο που καλύπτει απόσταση 6.700 χλμ. Όλα τα αξιοθέατα της Αιγύπτου μπορούν να ενσωματωθούν σε μια εξατομικευμένη διαδρομή ναύλωσης σκαφών της Αιγύπτου (Charter World, 2021). Η Ερυθρά Θάλασσα με τα επίπεδα ζεστά νερά, τους κοραλλιογενείς κήπους, την αφθονία των ψαριών, τις τουρκουάζ λιμνοθάλασσες, τα νησιά με λευκή άμμο και 365 ημέρες ηλιοφάνειας είναι ένα ιδανικό μέρος για yachting (Egyptian Cruising Company, 2021). Η πόλη Abu Tig είναι μέρος του τουριστικού θέρετρου παγκόσμιας κλάσης Ελ Γκούνα, το οποίο διαθέτει πλήρεις υποδομές, σταθμούς ηλεκτροπαραγωγής, εγκαταστάσεις επεξεργασίας νερού, πολλές διεθνείς αλυσίδες ξενοδοχείων, αεροδρόμιο, κ.λπ. Επιπλέον, διεθνή σκάφη που κινούνται προς και από την Ασία και τη Μεσόγειο καθώς και τοπικά ή περιφερειακά σκάφη που εξερευνούν τους παγκοσμίου φήμης καταδυτικούς χώρους και τους υδρόβιους βιότοπους της Ερυθράς Θάλασσας, η Port Ghalib International Marina είναι αδιαμφισβήτητα η μεγαλύτερη της περιοχής και ένα από τα πιο εξέχοντα ιδιωτικά λιμάνια της χώρας που προσελκύει ταξιδιώτες και λάτρεις του yachting από όλον τον κόσμο (Port Ghalib, 2021). Η Αίγυπτος διαθέτει συνολικά 9 μαρίνες με 2.364 θέσεις ελλιμενισμού (Πίνακας 4.1).

#### Πίνακας 4.1

##### Μαρίνες εν ενέργεια στην Αίγυπτο

| A/A                               | MARINA                           | ΠΕΡΙΟΧΗ             | ΘΕΣΕΙΣ<br>ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ |
|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------|------------------------|
| 1                                 | Marassi Marina Yacht Club        | Αλεξάνδρεια         | 245                    |
| 2                                 | San Stefano Marina               | Αλεξάνδρεια         | 120                    |
| 3                                 | Sidi Abdel Rahman                | Αλεξάνδρεια         | 267                    |
| 4                                 | Marina El Alamein                | Ελ Αλαμείν          | 500                    |
| 5                                 | Abu Tig Marina                   | Ελ Γκούνα           | 224                    |
| 6                                 | Port Ghalib International Marina | Μάρσα Αλάμ          | 500                    |
| 7                                 | Port Said Yacht Club             | Πορτ Σάιντ          | 214                    |
| 8                                 | Taba Heights Marina              | Χερσόνησος του Σινά | 94                     |
| 9                                 | Hurghada Marina                  | Χουργκάντα          | 200                    |
| <b>Σύνολο θέσεων ελλιμενισμού</b> |                                  |                     | <b>2.364</b>           |



#### 4.2.2 Γαλλική Ριβιέρα (Κυανή Ακτή)

Η Γαλλική Ριβιέρα (Κυανή Ακτή) θεωρείται από τους πιο λαμπερούς προορισμούς και γνωστός για την προσέλκυση εύπορων τουριστών. Γνωστή σε όλο τον κόσμο για το εκπληκτικό κλίμα και το όμορφο τοπίο της, η Γαλλική Ριβιέρα έχει γίνει το μέρος που επισκέπτονται πολλές διασημότητες και πλούσια άτομα για να περάσουν τα καλοκαίρια τους λόγω του κλίματος που προσφέρει, του όμορφου τοπίου, και του υπέροχου τρόπου ζωής (Blue Water Yachting, 2021). Η Κυανή Ακτή είναι ένα τμήμα της ακτογραμμής κατά μήκος της νοτιοανατολικής Γαλλίας που περιλαμβάνει το Μονακό, τη Νίκαια, την Αντίμπ, τις Κάννες, το Σαιντ Τροπέ, και την Τουλόν και αποτελεί έναν εξαιρετικά δημοφιλή προορισμό για μεγάλα ιδιωτικά πολυτελή σκάφη αναψυχής κατά τη θερινή περίοδο με δυνητική πληθώρα σκαφών τα οποία είναι διαθέσιμα για ναύλωση (Charter World, 2021α). Η προσέλκυση των τουριστών στην Γαλλική Ριβιέρα είναι συνεχώς αυξανόμενη και αυτό οφείλεται στις υπερσύγχρονες μαρίνες, στα τοπία, και σε διάφορα γεγονότα που συμβαίνουν, όπως το διεθνές φεστιβάλ ταινιών, αφού το λιμάνι των Καννών χρησιμοποιείται συχνά ως σημείο εκκίνησης για διακοπές με σκάφη αναψυχής στη Γαλλία (Luxury Yacht Charters, 2021). Η Γαλλική Ριβιέρα διαθέτει συνολικά 22 μαρίνες με 14.543 συνολικές θέσεις ελλιμενισμού (Πίνακας 4.2).

**Πίνακας 4.2**

#### **Μαρίνες εν ενέργεια στη Γαλλική Ριβιέρα**

| <b>ΑΑ</b> | <b>ΜΑΡΙΝΕΣ</b>           | <b>ΠΕΡΙΟΧΗ</b> | <b>ΘΕΣΕΙΣ<br/>ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ</b> |
|-----------|--------------------------|----------------|--------------------------------|
| <b>1</b>  | Port Vauban              | Αντίμπ         | 1642                           |
| <b>2</b>  | Port Camille Rayon       | Αντίμπ         | 833                            |
| <b>3</b>  | Vieux Port de Golfe Juan | Αντίμπ         | 830                            |
| <b>4</b>  | Port Gallice             | Αντίμπ         | 525                            |
| <b>5</b>  | Vieux Port de Cannes     | Κάννες         | 800                            |
| <b>6</b>  | Port Pierre Canto        | Κάννες         | 600                            |
| <b>7</b>  | Port de Moure Rouge      | Κάννες         | 450                            |

|                                   |                               |            |               |
|-----------------------------------|-------------------------------|------------|---------------|
| 8                                 | Port Pointe Croisette         | Κάννες     | 260           |
| 9                                 | Port Hercule                  | Μονακό     | 700           |
| 10                                | Port of Fontvieille           | Μονακό     | 275           |
| 11                                | Port Cap d'Ail                | Μονακό     | 260           |
| 12                                | Port de Nice                  | Νίκαια     | 530           |
| 13                                | Port de Villefranche-Darse    | Νίκαια     | 520           |
| 14                                | Port de Saint Jean Cap Ferrat | Νίκαια     | 562           |
| 15                                | Port de Beaulieu              | Νίκαια     | 719           |
| 16                                | Port de Saint Tropez          | Σαιν-Τροπέ | 800           |
| 17                                | Port Grimaud                  | Σαιν-Τροπέ | 500           |
| 18                                | Port de Cogolin               | Σαιν-Τροπέ | 1600          |
| 19                                | Port Prive de Sainte Maxime   | Σαιν-Τροπέ | 375           |
| 20                                | Sainte Maxime Port            | Σαιν-Τροπέ | 780           |
| 21                                | Toulon Darse Nord             | Τουλόν     | 367           |
| 22                                | Toulon Vieille Darse          | Τουλόν     | 615           |
| <b>Σύνολο θέσεων ελλιμενισμού</b> |                               |            | <b>14.543</b> |

Πηγή: Marina Reservation.com (2021) και ίδια επεξεργασία

#### 4.2.3 Ελλάδα

Η Ελλάδα αποτελεί ένα πολύ δημοφιλή προορισμό yachting λόγω της ακτογραμμής της έκτασης 15147 χλμ., των μοναδικών πλεονεκτημάτων των ελληνικών θαλασσών, του εξαιρετικού κλίματος και της κουλτούρας της. Οι ελληνικές θάλασσες θεωρούνται ασφαλείς για ναυσιπλοΐα και πιο εύκολα προσβάσιμες από άλλα σημεία του πλανήτη λόγω των πολλών φάρων και σημείων αναφοράς. Επίσης, τα ελληνικά νησιά βρίσκονται σε κοντινές αποστάσεις μεταξύ τους και χαρακτηρίζονται από εύκολη προσβασιμότητα. Το ίδιο ευνοϊκές είναι και οι καιρικές συνθήκες με τα φαινόμενα της ομίχλης και των έντονων ανέμων να είναι σπάνια. Το κλίμα της Ελλάδας παρουσιάζει ήπιες και σταδιακές αλλαγές θερμοκρασίας, σταθερούς, προβλέψιμους ανέμους, τα μελέμια του καλοκαιριού, ελάχιστες παλίρροιες και ισχυρά ρεύματα, ενώ το τοπίο προσφέρει κρυστάλλινα νερά και αμέτρητους όρμους, γραφικά λιμάνια, και ασφαλή αγκυροβόλια (Discover Greece, 2021). Ξεκινώντας από τον Πειραιά, μπορεί να εξερευνησει κανείς τα νησιά του

Σαρωνικού ή από το Λαύριο προς Σαντορίνη και Σέριφο. Από την Κέρκυρα, τη Λευκάδα και την Πρέβεζα, τα γιοτ ακολουθούν τη διαδρομή προς Παξούς, Ζάκυνθο και Κεφαλονιά στο Ιόνιο ή τη Σκιάθο στις Σποράδες. Τέλος, πολλά γιοτ καταπλέουν στην Πάρο και τη Μύκονο στις Κυκλάδες ή τη Ρόδο και την Κω στα Δωδεκάνησα (Dream Yacht Charter, 2021). Στην Ελλάδα σήμερα υπάρχουν 149 χωροθετημένες εγκαταστάσεις, ωστόσο εν ενεργεία είναι οι 60 (Μπαλής, 2020) και αξιοποιούνται οι 37 (Πίνακας 4.3).

**Πίνακας 4.3**

**Μαρίνες εν ενεργεία στην Ελλάδα**

| <b>A/A</b> | <b>ΜΑΡΙΝΑ</b>         | <b>ΠΕΡΙΟΧΗ</b> | <b>ΘΕΣΕΙΣ<br/>ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ</b> |
|------------|-----------------------|----------------|--------------------------------|
| <b>1</b>   | ΑΛΙΜΟΣ                | ΑΤΤΙΚΗ         | 1039                           |
| <b>2</b>   | ΓΛΥΦΑΔΑ               | ΑΤΤΙΚΗ         | 852                            |
| <b>3</b>   | OLYMPIC MARINE ΛΑΥΡΙΟ | ΑΤΤΙΚΗ         | 685                            |
| <b>4</b>   | ΖΕΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ          | ΑΤΤΙΚΗ         | 670                            |
| <b>5</b>   | ΑΓΙΟΣ ΚΟΣΜΑΣ          | ΑΤΤΙΚΗ         | 337                            |
| <b>6</b>   | ΦΛΟΙΣΒΟΣ              | ΑΤΤΙΚΗ         | 303                            |
| <b>7</b>   | ATHENS MARINE ΦΑΛΗΡΟ  | ΑΤΤΙΚΗ         | 130                            |
| <b>8</b>   | ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ          | ΑΤΤΙΚΗ         | 103                            |
| <b>9</b>   | ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ      | ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ  | 225                            |
| <b>10</b>  | ΜΥΤΙΛΗΝΗ              | ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ  | 222                            |
| <b>11</b>  | ΧΙΟΣ                  | ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ  | 275                            |
| <b>12</b>  | ΣΚΥΡΟΣ                | ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ  | 17                             |

|           |                           |               |      |
|-----------|---------------------------|---------------|------|
| <b>13</b> | ΑΚΤΙΟ ΑΙΤ/ΝΙΑΣ CLEOPATRA  | ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ | 88   |
| <b>14</b> | ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ                 | ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ | 180  |
| <b>15</b> | ΠΑΛΑΙΡΟΣ ΑΙΤ/ΝΙΑΣ ΒΟΥΝΑΚΙ | ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ | 70   |
| <b>16</b> | ΠΡΕΒΕΖΑ                   | ΉΠΕΙΡΟΣ       | 297  |
| <b>17</b> | ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ      | ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ   | 250  |
| <b>18</b> | ΓΟΥΒΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ           | ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ   | 1235 |
| <b>19</b> | ΛΕΥΚΑΔΑ                   | ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ   | 609  |
| <b>20</b> | ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ              | ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ     | 315  |
| <b>21</b> | ΑΡΕΤΣΟΥ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ        | ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ     | 242  |
| <b>22</b> | ΣΑΝΗ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ           | ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ     | 215  |
| <b>23</b> | MARINA MIRAGGIO           | ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ     | 81   |
| <b>24</b> | SAVVI MARINA              | ΠΛΑΤΑΜΩΝΑΣ    | 90   |
| <b>25</b> | ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ            | ΚΡΗΤΗ         | 255  |
| <b>26</b> | ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ ΧΑΝΙΩΝ         | ΚΡΗΤΗ         | 140  |
| <b>27</b> | ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ ΡΕΘΥΜΝΟΥ      | ΚΡΗΤΗ         | 112  |
| <b>28</b> | ΓΟΥΒΙΕΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ         | ΚΡΗΤΗ         | 72   |
| <b>29</b> | ΜΑΝΔΡΑΚΙ ΡΟΔΟΥ            | ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ  | 600  |
| <b>30</b> | ΚΩΣ                       | ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ  | 250  |
| <b>31</b> | ΛΕΡΟΣ                     | ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ  | 220  |
| <b>32</b> | ΝΑΞΟΣ                     | ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ  | 80   |
| <b>33</b> | ΠΑΡΟΣ                     | ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ  | 74   |

|                                   |            |               |               |
|-----------------------------------|------------|---------------|---------------|
| 34                                | ΚΑΛΑΜΑΤΑ   | ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ  | 250           |
| 35                                | ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟ | ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ  | 220           |
| 36                                | ΠΥΛΟΣ      | ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ  | 180           |
| 37                                | ΙΤΕΑ       | ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ | 146           |
| <b>Σύνολο θέσεων ελλιμενισμού</b> |            |               | <b>11.129</b> |

Πηγή: My-sea.com (2021) και ίδια επεξεργασία

#### 4.2.4 Ισπανία

Η Ισπανία προσελκύει πλήθος τουριστών και ειδικότερα τουριστών σκαφών αναψυχής με την Βαρκελώνη και την Βαλένθια να θεωρούνται από τους πλέον γνωστούς κόμβους ναυσιπλοΐας. Η Βαρκελώνη είναι μία από τις κορυφαίες ευρωπαϊκές πόλεις που επισκέπτονται οι λάτρεις των διακοπών ναυσιπλοΐας, χάρη στον έντονο συνδυασμό του κέντρου της πόλης μπροστά στη θάλασσα, τον εκπληκτικό πολιτισμό και τη ζωντανή νυχτερινή ζωή (mypremiuromeurope.com, 2021). Αντίστοιχα, η Βαλένθια αποτελεί έναν πολύ ελκυστικό προορισμό λόγω της καλής σχέσης τιμής-ποιότητας, της μεσογειακής γαστρονομίας, του καλού καιρού και των ασυναγώνιστων συνδέσεων της μέσω του διεθνούς αεροδρομίου (ValenciaMar, 2021). Δύο ακόμα πολύ δημοφιλείς προορισμοί σκαφών στην Ισπανία είναι η Ίμπιζα που συνδυάζει την φυσική ομορφιά των νερών με την ψυχαγωγία και την έντονη νυχτερινή ζωή και η Μάλαγα που προσφέρει μια συναρπαστική αρχιτεκτονική και ιστορική αφήγηση, ενώ εξακολουθεί να διατηρεί όλη τη φυσική απήχηση ενός κορυφαίου ισπανικού παραθαλάσσιου θέρετρου. Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει πολλές επενδύσεις στο λιμάνι της Μάλαγα που είναι και το παλαιότερο λιμάνι της Ισπανίας, με αποτέλεσμα, να αποτελεί ένα προορισμό yachting με περίοδο αιχμής όλο το χρόνο λόγω της φυσικής ομορφιάς της και του εύκρατου κλίματος (Princess.co.uk, 2019).

Από το 2013, η ισπανική νομοθεσία για τα σκάφη αναψυχής προβλέπει ότι τα σκάφη αναψυχής από την Ευρωπαϊκή Ένωση που δραστηριοποιούνται στην χώρα για εμπορικούς σκοπούς μπορούν να απαλλαγθούν από φόρους. Το φορολογικό όφελος δεν σημαίνει ότι η δραστηριότητα μπορεί

να αναπτυχθεί χωρίς προηγούμενη διοικητική έγκριση. Ακόμη περισσότερο, η εκτέλεση της δραστηριότητας ναύλωσης χωρίς τις απαραίτητες άδειες θα μπορούσε να συνεπάγεται κυρώσεις και απώλεια φορολογικών παροχών. Εντούτοις, λόγω της φοροαπαλλαγής, η προσέλευση πολυτελών και μεγάλων σκαφών αναψυχής έχει αυξηθεί στις παράκτιες περιοχές της Ισπανίας (Chumillas, 2021).

Η Ισπανία διαθέτει συνολικά 207 μαρίνες (MarineProject, 2021) και περίπου 90.000 θέσεις ελλιμενισμού. Οι σημαντικότερες μαρίνες με τουλάχιστον 500 θέσεις ελλιμενισμού αναφέρονται στον Πίνακα 4.4.

**Πίνακας 4.4**

**Σημαντικότερες μαρίνες εν ενεργεία στην μεσογειακή Ισπανία**

| ΑΑ | ΜΑΡΙΝΕΣ                                 | ΠΕΡΙΟΧΗ               | ΘΕΣΕΙΣ<br>ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ |
|----|---|-----------------------|------------------------|
| 1  | MARINA DEPORTIVA DEL PUERTO DE ALICANTE | ΑΛΙΚΑΝΤΕ              | 748                    |
| 2  | MARINA PUERTO DEPORTIVO DE MAZAGÓN      | ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ<br>ΩΚΕΑΝΟΣ | 835                    |
| 3  | MARINA REAL CLUB ΝΑΥΤΙΚΟ DE PALMA       | ΒΑΛΕΑΡΙΔΕΣ            | 1019                   |
| 4  | MARINA PORT DE SÓLLER                   | ΒΑΛΕΑΡΙΔΕΣ            | 650                    |
| 5  | MARINA CLUB NÀUTIC SANTA PONÇA          | ΒΑΛΕΑΡΙΔΕΣ            | 522                    |
| 6  | REAL CLUB ΝΑΥΤΙΚΟ DE VALENCIA           | ΒΑΛΕΝΘΙΑ              | 1214                   |
| 7  | LA MARINA DE VALENCIA                   | ΒΑΛΕΝΘΙΑ              | 900                    |
| 8  | REAL JUAN CARLOS                        | ΒΑΛΕΝΘΙΑ              | 890                    |
| 9  | MARINA POBLA                            | ΒΑΛΕΝΘΙΑ              | 714                    |
| 10 | MARINA PUERTO DEPORTIVO EL ABRA-GETXO   | ΒΙΣΚΑΪΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ      | 1135                   |
| 11 | MARINA SADA                             | ΒΙΣΚΑΪΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ      | 722                    |
| 12 | MARINA CORUÑA                           | ΒΙΣΚΑΪΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ      | 700                    |
| 13 | MARINA PUERTO DEPORTIVO DE GIJÓN        | ΒΙΣΚΑΪΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ      | 630                    |
| 14 | MARINA CLUB ΝΑΥΤΙΚΟ DE RIBADEO          | ΒΙΣΚΑΪΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ      | 620                    |
| 15 | PUERTO DEPORTIVO DE HONDARRIBIA         | ΒΙΣΚΑΪΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ      | 642                    |
| 16 | MARINA AGUADULCE                        | ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ             | 764                    |

|                                   |                                       |                    |               |
|-----------------------------------|---------------------------------------|--------------------|---------------|
| 17                                | MARINA SANTA EULALIA                  | ΤΜΠΙΖΑ             | 755           |
| 18                                | CLUB NAUTIC SANT ANTONI               | ΤΜΠΙΖΑ             | 578           |
| 19                                | ALCAIDESA MARINA                      | ΚΑΝΤΙΖ             | 624           |
| 20                                | MARINA CLUB NÁUTICO MORAIRA TEULADA   | ΚΟΣΤΑ ΜΠΙΑΝΚΑ      | 620           |
| 21                                | MARINA CAMPONANES GREENWICH           | ΚΟΣΤΑ ΜΠΙΑΝΚΑ      | 542           |
| 22                                | MARINA CLUB NÁUTICO TORRE HORADADA    | ΚΟΣΤΑ ΜΠΙΑΝΚΑ      | 525           |
| 23                                | MARINA PUERTO DEPORTIVO TOMÁS MAESTRE | ΚΟΣΤΑ ΜΠΙΑΝΚΑ      | 1700          |
| 24                                | MARINA D'EMPURIABRAVA                 | ΚΟΣΤΑ ΜΠΡΑΒΑ       | 5000          |
| 25                                | MARINA CLUB NÁUTIC L'ESCALA           | ΚΟΣΤΑ ΜΠΡΑΒΑ       | 957           |
| 26                                | MARINA CLUB NÀUTIC L'ESTARTIT         | ΚΟΣΤΑ ΜΠΡΑΒΑ       | 690           |
| 27                                | MARINA PUERTO DE SILES                | ΚΟΣΤΑ ΝΤΕΛ ΑΖΑΧΑΡ  | 540           |
| 28                                | PORT MATARÓ                           | ΚΟΣΤΑ ΝΤΕΛ ΓΚΑΡΡΑΦ | 1080          |
| 29                                | MARINA CLUB NÁUTIC PORT D'ARO         | ΚΟΣΤΑ ΝΤΕΛ ΜΑΡΕΣΜΕ | 829           |
| 30                                | MARINA CLUB NÁUTICO EL BALÍS          | ΚΟΣΤΑ ΝΤΕΛ ΜΑΡΕΣΜΕ | 765           |
| 31                                | MARINA PORT ESPORTIU MARINA PALAMÓS   | ΚΟΣΤΑ ΝΤΕΛ ΜΑΡΕΣΜΕ | 862           |
| 32                                | MARINA PUERTO JOSÉ BANÚS              | ΚΟΣΤΑ ΝΤΕΛ ΣΟΛ     | 915           |
| 33                                | MARINA MASNOU                         | ΚΟΣΤΑ ΝΤΟΡΑΝΤΑ     | 1058          |
| 34                                | MARINA PORT D'AIGUADOLÇ               | ΚΟΣΤΑ ΝΤΟΡΑΝΤΑ     | 742           |
| 35                                | MARINA CLUB NÀUTIC SANT CARLES        | ΚΟΣΤΑ ΝΤΟΡΑΝΤΑ     | 672           |
| 36                                | MARINA PREMIÁ                         | ΚΟΣΤΑ ΝΤΟΡΑΝΤΑ     | 554           |
| 37                                | MARINA CLUB NÀUTIC GARRAF             | ΚΟΣΤΑ ΝΤΟΡΑΝΤΑ     | 530           |
| 38                                | MARINA BERTH IN RODA DE BARÀ          | ΚΟΣΤΑ ΝΤΟΡΑΝΤΑ     | 640           |
| 39                                | MARINA S'ARENAL MALLORCA              | ΜΑΓΙΟΡΚΑ           | 647           |
| 40                                | PUERTO DEPORTIVO DE BENALMADENA       | ΜΑΛΑΓΑ             | 1000          |
| 41                                | PUERTO BANUS MARINA                   | ΜΑΛΑΓΑ             | 915           |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ ΘΕΣΕΩΝ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ</b> |                                       |                    | <b>36.445</b> |

Πηγή: Marine Project (2021), Wender (2021) και ίδια επεξεργασία

#### 4.2.5 Ιταλία

Η Ιταλία είναι μια χώρα της Μεσογείου με παράδοση στον τουρισμό σκαφών αναψυχής και κρουαζιέρας. Η χώρα προσφέρει ονειρεμένα τοπία, πλούσια και ζωντανή ιστορία, υπέροχο φαγητό, και μερικά από τα καλύτερα νερά της Μεσογείου. Η Ιταλία είναι εξίσου κοινωνική και ρομαντική με αποτέλεσμα να ικανοποιεί τόσο τις διακοπές yachting με την οικογένεια ή τους φίλους, όσο και τις ρομαντικές διακοπές ενός ζευγαριού (Magnum Marine, 2021). Κάποιες ακτές της, όπως η Σαρδηνία και η Σικελία προσελκύουν πλήθος τουριστών με σκάφη αναψυχής και κρουαζιερόπλοια, καθώς διαθέτουν 87 και 79 μαρίνες, αντίστοιχα. Ιδίως η Σαρδηνία αποτελεί έναν από τους καλύτερους προορισμούς όχι μόνο στην Ιταλία αλλά και στον κόσμο λόγω της διοργάνωσης του Φεστιβάλ Σκαφών που εκεί κάθε χρόνο. Άλλα διάσημα σημεία της Ιταλίας που προσελκύουν τους λάτρεις της ναυσιπλοΐας είναι γη Νάπολη, το Κάπρι, η Παναρέα, η Πόντσα, το Ποσιτάνο, το Πόρτο Τσέρβο, το Πορτοφίνο, και η Βενετία (Boat International, 2021). Από την άλλη πλευρά, η έλλειψη φυσικών λιμανιών και ο περιορισμένος θέσεων ελλιμενισμού καθιστά δύσκολο τον ελλιμενισμό τους καλοκαιρινούς μήνες (Magnum Marine, 2021). Δεδομένου ότι η Ιταλία διαθέτει 228 μαρίνες (iNautia, 2021) με 84.624 θέσεις ελλιμενισμού, οι πλέον σημαντικές με τουλάχιστον 400 θέσεις ελλιμενισμού αναφέρονται στον Πίνακα 4.5.

**Πίνακας 4.5**

**Σημαντικότερες μαρίνες εν ενεργεία στην μεσογειακή Ιταλία**

| ΑΑ | ΜΑΡΙΝΕΣ                    | ΠΕΡΙΟΧΗ   | ΘΕΣΕΙΣ<br>ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ |
|----|----------------------------|-----------|------------------------|
| 1  | MARINA D'ARECHI            | ΑΜΑΛΦΙ    | 1000                   |
| 2  | PORTO TURISTICO<br>MARATEA | ΚΑΛΑΒΡΙΑ  | 600                    |
| 3  | PORTO DI TROPEA            | ΚΑΛΑΒΡΙΑ  | 450                    |
| 4  | PORTO DI LAVAGNA           | ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ | 1400                   |
| 5  | MARINA DI VARAZZE          | ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ | 800                    |
| 6  | IMPERIA PORTO MAURIZIO     | ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ | 651                    |



|    |                                  |           |     |
|----|----------------------------------|-----------|-----|
| 7  | IMPERIA YACHT CLUB               | ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ | 651 |
| 8  | MARINA GENOVA<br>AEROPORTO       | ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ | 600 |
| 9  | MARINA DI ALASSIO                | ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ | 550 |
| 10 | PORTO LOTTI                      | ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ | 506 |
| 11 | PORTO MIRABELLO                  | ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ | 470 |
| 12 | PORTO SANTA<br>MARGHERITA LIGURE | ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ | 450 |
| 13 | PORTO DELLE GRAZIE               | ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ | 450 |
| 14 | PORTO CARLO RIVA<br>RAPALLO      | ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ | 400 |
| 15 | MARINA DI STABIA                 | ΝΑΠΟΛΗ    | 871 |
| 16 | MARINA VIGLIENA                  | ΝΑΠΟΛΗ    | 853 |
| 17 | PORTO DI MERGELLINA              | ΝΑΠΟΛΗ    | 400 |
| 18 | PORTO CERVO MARINA               | ΣΑΡΔΗΝΙΑ  | 700 |
| 19 | PORTO DI SANTA TERESA<br>GALLURA | ΣΑΡΔΗΝΙΑ  | 700 |
| 20 | MARINA DI PORTO<br>ROTONDO       | ΣΑΡΔΗΝΙΑ  | 650 |
| 21 | MARINA DI PORTISCO               | ΣΑΡΔΗΝΙΑ  | 589 |
| 22 | MARINA DI FRIGIANO               | ΣΑΡΔΗΝΙΑ  | 550 |
| 23 | MARINA ISOLA ROSSA               | ΣΑΡΔΗΝΙΑ  | 450 |
| 24 | MARINA DI CANNIGIONE             | ΣΑΡΔΗΝΙΑ  | 400 |
| 25 | MARINE SIFREDI<br>CARLOFORTE     | ΣΑΡΔΗΝΙΑ  | 400 |
| 26 | MARINA DI PUNTALDIA              | ΣΑΡΔΗΝΙΑ  | 400 |
| 27 | PORTO TURISTICO<br>CALASETTA     | ΣΑΡΔΗΝΙΑ  | 400 |
| 28 | PORTO MARMOREO                   | ΣΙΚΕΛΙΑ   | 640 |
| 29 | CAPO D'ORLANDO MARINA            | ΣΙΚΕΛΙΑ   | 553 |
| 30 | OGNINA (PORTO ULISSE)            | ΣΙΚΕΛΙΑ   | 500 |
| 31 | MARINA DEGLI AREGAI              | ΤΟΣΚΑΝΗ   | 989 |

|                                   |                          |         |               |
|-----------------------------------|--------------------------|---------|---------------|
| 32                                | MARINA DI PUNTA          | ΤΟΣΚΑΝΗ | 885           |
| 33                                | PORTO TURISTICO SAN REMO | ΤΟΣΚΑΝΗ | 800           |
| 34                                | MARINA CALA GALERA       | ΤΟΣΚΑΝΗ | 670           |
| 35                                | MARINA CALA DE MEDICI    | ΤΟΣΚΑΝΗ | 650           |
| 36                                | MARINA TERRE ROSSE       | ΤΟΣΚΑΝΗ | 575           |
| 37                                | MARINA DI SCARLINO       | ΤΟΣΚΑΝΗ | 570           |
| 38                                | PORTO VIAREGGIO          | ΤΟΣΚΑΝΗ | 570           |
| 39                                | MARINA DI SALIVOLI       | ΤΟΣΚΑΝΗ | 488           |
| <b>Σύνολο θέσεων ελλιμενισμού</b> |                          |         | <b>24.231</b> |

Πηγή: MarinaReservation.com (2021α) και διάεπεξεργασία

#### 4.2.6 Κροατία

Η Κροατία αποτελείται από μια υπέροχη ακτογραμμή που είναι σχετικά παρθένα και δίνει την αίσθηση της Γαλλικής Ριβιέρας της δεκαετίας του 50' και του 60' με καθαρά νερά και μοναδικά νησιά με υπέροχες παραλίες. Τα τελευταία χρόνια αποτελεί ένα πολύ δημοφιλή προορισμό καθώς διαθέτει 1185 νησιά και νησίδες κατά μήκος της ακτής. Οι Κροάτες έχουν χρησιμοποιήσει τη γραφική ομορφιά και έχουν δημιουργήσει ιδανικές συνθήκες για θαλάσσια σπορ. Ενώ σε άλλες χώρες η πρόοδος είναι στάσιμη, πολλά χρήματα έχουν επενδυθεί για την επέκταση των υφιστάμενων και την κατασκευή νέων μαρινών στην Κροατία. Έτσι, η χώρα μπορεί πλέον να καυχέται με σχεδόν 70 μαρίνες και 340 λιμάνια, τα οποία προσφέρουν ήσυχα αγκυροβόλια όλο το χρόνο, ακόμα και τις περιόδους αιχμής (My-sea.com, 2021α). Κάποιες από τις μαρίνες της Κροατίας έχουν βραβευτεί με γαλάζια σημαία από τον European Foundation for Environmental Education, αποδεικνύοντας την προσπάθεια της Κροατίας να εναρμονίσει την ανάπτυξη του τουρισμού με την προστασία του περιβάλλοντος. Η κορυφαία διαχειρίστρια εταιρία μαρινών στη Κροατία είναι η Adriatic Croatian International Club (ACI Club) οι οποίες διαχειρίζεται 21 μαρίνες που εκτείνονται από το Ντουμπρόβνικ στα νότια μέχρι το Ούμαγκ στη βόρεια Αδριατική Θάλασσα. Τέλος, η Κροατία διαθέτει πάνω από 140 εταιρίες ναύλωσης, οι οποίες έχουν ενωθεί κάτω από την ομπρέλα του Croatian Charter Vessels Group και προσφέρουν 2700 άνετα και σύγχρονα εξοπλισμένα σκάφη (Yacht Charter Croatia, 2021). Δεδομένου ότι η Κροατία διαθέτει

99μαρίνες με 16.000 θέσεις ελλιμενισμού, οι σημαντικότερες με τουλάχιστον 200 θέσεις ελλιμενισμού αναφέρονται στον Πίνακα 4.6.

**Πίνακας 4.6**

**Σημαντικότερες μαρίνες εν ενεργεία στην Κροατία**

| <b>ΑΑ</b> | <b>ΜΑΡΙΝΕΣ</b>                | <b>ΠΕΡΙΟΧΗ</b>            | <b>ΘΕΣΕΙΣ<br/>ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ</b> |
|-----------|-------------------------------|---------------------------|--------------------------------|
| 1         | DALMACIJA MARINA              | ZANTAP                    | 1200                           |
| 2         | MARINA KORNATI                | ZANTAP                    | 750                            |
| 3         | ZADAR MARINA                  | ZANTAP                    | 500                            |
| 4         | MARINA VELI RAT               | ZANTAP                    | 207                            |
| 5         | SANGULIN MARINA               | ZANTAP                    | 200                            |
| 6         | OLIVE ISLAND MARINA           | ZANTAP                    | 200                            |
| 7         | MARINA VERUDA                 | ΊΣΤΡΙΑ                    | 630                            |
| 8         | ACI MARINA UMAG               | ΊΣΤΡΙΑ                    | 475                            |
| 9         | ACI MARINA ROVINJ             | ΊΣΤΡΙΑ                    | 416                            |
| 10        | ACI MARINA POMER              | ΊΣΤΡΙΑ                    | 294                            |
| 11        | CERVAR PORAT MARINA           | ΊΣΤΡΙΑ                    | 259                            |
| 12        | MARINA VALALTA                | ΊΣΤΡΙΑ                    | 250                            |
| 13        | VRSAR MARINA                  | ΊΣΤΡΙΑ                    | 240                            |
| 14        | NOVIGRAD MARINA               | ΊΣΤΡΙΑ                    | 225                            |
| 15        | ACI MARINA DUBROVNIK          | ΝΤΟΥΜΠΡΟΒΝΙΚ-<br>ΝΕΡΕΤΒΑ  | 380                            |
| 16        | MARINA FRAPA<br>DUBROVNIK     | ΝΤΟΥΜΠΡΟΒΝΙΚ-<br>ΝΕΡΕΤΒΑ  | 220                            |
| 17        | PUNAT MARINA                  | ΠΡΙΜΟΡΙΕ-ΓΚΟΡΣΚΙ<br>ΚΟΤΑΡ | 800                            |
| 18        | ACI MARINA CRES               | ΠΡΙΜΟΡΙΕ-ΓΚΟΡΣΚΙ<br>ΚΟΤΑΡ | 458                            |
| 19        | ACI MARINA OPATIJA ICICI      | ΠΡΙΜΟΡΙΕ-ΓΚΟΡΣΚΙ<br>ΚΟΤΑΡ | 283                            |
| 20        | ACI MARINA SUPETARSKA<br>DRAG | ΠΡΙΜΟΡΙΕ-ΓΚΟΡΣΚΙ<br>ΚΟΤΑΡ | 274                            |
| 21        | LUKA MALINSKA MARINA          | ΠΡΙΜΟΡΙΕ-ΓΚΟΡΣΚΙ<br>ΚΟΤΑΡ | 265                            |
| 22        | MARINA FRAPA                  | ΣΙΜΠΕΝΙΚ                  | 462                            |

|                                   |                      |          |               |
|-----------------------------------|----------------------|----------|---------------|
| 23                                | D-MARIN MANDALINA    | ΣΙΜΠΕΝΙΚ | 429           |
| 24                                | MARINA KREMIK        | ΣΙΜΠΕΝΙΚ | 393           |
| 25                                | MARINA HRAMINA       | ΣΙΜΠΕΝΙΚ | 370           |
| 26                                | ACI MARINA VODICE    | ΣΙΜΠΕΝΙΚ | 273           |
| 27                                | YACHT MARINA SOLARIS | ΣΙΜΠΕΝΙΚ | 250           |
| 28                                | ACI MARINA JEZERA    | ΣΙΜΠΕΝΙΚ | 225           |
| 29                                | MARINA BETINA        | ΣΙΜΠΕΝΙΚ | 222           |
| 30                                | MARINA ZENTA SPLIT   | ΣΠΛΙΤ    | 874           |
| 31                                | MARINA KASTELO       | ΣΠΛΙΤ    | 420           |
| 32                                | MARINA BAOTIC        | ΣΠΛΙΤ    | 400           |
| 33                                | ACI MARINA SPLIT     | ΣΠΛΙΤ    | 348           |
| 34                                | MARINA TROGIR        | ΣΠΛΙΤ    | 256           |
| 35                                | ACI MARINA PALMIZANA | ΣΠΛΙΤ    | 211           |
| <b>Σύνολο θέσεων ελλιμενισμού</b> |                      |          | <b>13.659</b> |

Πηγή: MarinaReservation.com (2021β) και διάεπεξεργασία

#### 4.2.7 Κύπρος

Με περισσότερες από 340 ηλιόλουστες ημέρες το χρόνο, η Κύπρος προσφέρει εξαιρετικές ευκαιρίες κρουαζιέρας και αποτελεί έναν από τους ασφαλέστερους και πιο ενδιαφέροντες προορισμούς για σκάφη αναψυχής στην Ευρώπη καθώς και έναν εξαιρετικά εύκολο προορισμό από την Ευρώπη, τη Μέση Ανατολή ή την Ασία. Ως πύλη της Μέσης Ανατολής, η Κύπρος αποτελεί βασικό προορισμό για τους Ρώσους και τους ιδιοκτήτες γιοτ της Μέσης Ανατολής, με τους Λιβανέζους ιδιοκτήτες να τη χρησιμοποιούν ως βάση για τη δραστηριότητα των γιοτ τους (Economou, 2021). Η Κύπρος έχει επενδύσει σε πολυτελείς νέες μαρίνες όπως η μαρίνα superyacht στη Λεμεσό, την οποία διαχειρίζεται η Campers & Nicholson και διαθέτει 650 αγκυροβόλια για σκάφη αναψυχής και σούπερ -γιοτ έως 110 μέτρα. Επιπλέον, η νέα σύγχρονη μαρίνα της Κύπρου στην Αγία Νάπα φιλοξενεί 360 σκάφη αναψυχής έως 85μ. και διαθέτει εγκαταστάσεις επισκευής, ένα VIP Beach Club, καταστήματα, εγκαταστάσεις πληρώματος και πλήθος εστιατορίων και μπαρ. Η Κύπρος διαθέτει 7 μαρίνες με 2.087 θέσεις ελλιμενισμού (Πίνακας 4.7).

## Πίνακας 4.7

### Μαρίνες εν ενεργεία στην Κύπρο

| ΑΑ                                | ΜΑΡΙΝΕΣ                | ΠΕΡΙΟΧΗ         | ΘΕΣΕΙΣ<br>ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ |
|-----------------------------------|------------------------|-----------------|------------------------|
| 1                                 | GEMYAT DELTA<br>MARINA | ΚΥΡΗΝΕΙΑ        | 20                     |
| 2                                 | LARNACA<br>MARINA      | ΛΑΡΝΑΚΑ         | 450                    |
| 3                                 | LIMASSOL<br>MARINA     | ΛΕΜΕΣΟΣ         | 650                    |
| 4                                 | ST RAPHAEL<br>MARINA   | ΛΕΜΕΣΟΣ         | 237                    |
| 5                                 | LATCHI HARBOUR         | ΠΑΦΟΣ           | 350                    |
| 6                                 | PAPHOS                 | ΠΑΦΟΣ           | 20                     |
| 7                                 | ΑΥΙΑ ΝΑΡΑ<br>MARINA    | ΦΑΜΑΓΚΟΥ<br>ΣΤΑ | 360                    |
| <b>Σύνολο θέσεων ελλιμενισμού</b> |                        |                 | <b>2.087</b>           |

Πηγή: MarinaReservation.com (2021γ)καυδίαεπεξεργασία

#### 4.2.8 Μάλτα

Η Μάλτα, αν και είναι προορισμός σκαφών αναψυχής μικρότερης επισκεψιμότητας, είναι ένα στολίδι στη Μεσόγειο με τεράστια ιστορία. Αποτελείται από τρία κατοικημένα νησιά, τη νήσο Μάλτα, το Γκόζο και το Κομίνο και από άλλα μικρότερα ακατοίκητα όπως όπως η Φίλφλα, το Κομινότο και τα Νησιά του Αγίου Παύλου. Το Κομίνο είναι η πλέον κατάλληλη επιλογή για τους ενθουσιώδεις των θαλάσσιων σπορ, ενώ το Κομινότο, που μοιάζει αρκετά με το Κομίνο, είναι ακατοίκητο με πολλά ήσυχα φυσικά καταφύγια. Η Μάλτα μπορεί να υπερηφανεύεται για 300 ημέρες ηλιοφάνειας το χρόνο και έχει γίνει ένας σημαντικός κόμβος για ναυλώσεις πολυτελών σκαφών αναψυχής (Northop & Johnson, 2021). Οι μεγαλύτερες μαρίνες γύρω από τη Μάλτα και το Gozo είναι η Grand Harbour μαρίνα, η Portomaso μαρίνα η οποία έχει βραβευτεί και με χρυσή άγκυρα (FiveGoldAnchorsAward) από τον Yacht Harbour Association, η Mgarr μαρίνα, η μαρίνα στο νησί Manoel, και οι μαρίνες Ta' Xbiex & M sida (AMLMalta, 2021). Η Μάλτα διαθέτει 9 μαρίνες με 2.243 θέσεις ελλιμενισμού (Πίνακας 4.8).

## Πίνακας 4.8

### Μαρίνες εν ενεργεία στη Μάλτα

| <b>A<br/>A</b>                    | <b>ΜΑΡΙΝΕΣ</b>                | <b>ΠΕΡΙΟΧΗ</b> | <b>ΘΕΣΕΙΣ<br/>ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ</b> |
|-----------------------------------|-------------------------------|----------------|--------------------------------|
| <b>1</b>                          | PORTOMASO MARINA              | ΒΑΛΕΤΤΑ        | 105                            |
| <b>2</b>                          | ROLAND MARINA                 | ΒΑΛΕΤΤΑ        | 150                            |
| <b>3</b>                          | GRAND HARBOUR MARINA          | ΒΑΛΕΤΤΑ        | 240                            |
| <b>4</b>                          | MARINA DI VALLETTA            | ΒΑΛΕΤΤΑ        | 250                            |
| <b>5</b>                          | LAGUAN MARINA                 | ΒΑΛΕΤΤΑ        | 150                            |
| <b>6</b>                          | KALKARA MARINA                | ΒΑΛΕΤΤΑ        | 200                            |
| <b>7</b>                          | MANOEL ISLAND YACHT<br>MARINA | ΓΚΖΙΡΑ         | 220                            |
| <b>8</b>                          | MGARR MARINA                  | ΓΚΟΖΟ          | 208                            |
| <b>9</b>                          | MSIDA AND TA'XBIEH<br>MARINA  | ΜΣΙΔΑ          | 720                            |
| <b>Σύνολο θέσεων ελλιμενισμού</b> |                               |                | <b>2.243</b>                   |

Πηγή: MarinaReservation.com (2021δ), AMLMalta (2021), και ίδια επεξεργασία

### 4.2.9 Μαυροβούνιο

Το Μαυροβούνιο λόγω της φυσικής ομορφιάς και των πολιτιστικών θησαυρών της αποτελεί σημαντικό πόλο προσέλκυσης τουριστών σκαφών αναψυχής. Πάνω από το 70% της χώρας καλύπτεται από βουνά μεγαλύτερα των 800 μέτρων, η εξερεύνηση των οποίων σε αφήνει με μια αίσθηση γαλήνης και άγριας ομορφιάς. Συναντάς επίσης κρυμμένες λίμνες και παγετώνες, παρθένα δάση και πλούσια βλάστηση και όλα συνδέονται με πάνω από 3.000 χιλιόμετρα αρχαίων μονοπατιών και μονοπατιών πεζοπορίας. Από άποψη κλίματος, το Μαυροβούνιο είναι ιδανικό τους μήνες Μάιο έως Οκτώβριο, ενώ ο Ιούλιος και ο Αύγουστος αποτελούν τους πιο ζεστούς και μεγαλύτερης επισκεψιμότητας μήνες. Γενικότερα, το κλίμα στο Μαυροβούνιο χαρακτηρίζεται από μακράς διάρκειας καλοκαίρια και μικρής διάρκειας ήπιους χειμώνες (Ave Tours Montenegro, 2020). Το Μαυροβούνιο διαθέτει 11 μαρίνες με 1.417 θέσεις ελλιμενισμού (Πίνακας 4.9).

**Πίνακας 4.9**

**Μαρίνες εν ενεργεία στο Μαυροβούνιο**

| ΑΑ                                | ΜΑΡΙΝΕΣ                    | ΠΕΡΙΟΧΗ      | ΘΕΣΕΙΣ<br>ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ |
|-----------------------------------|----------------------------|--------------|------------------------|
| 1                                 | PORT OF KOTOR              | ΚΟΤΟΡ        | 30                     |
| 2                                 | PORTONOVI MARINA           | ΚΟΤΟΡ        | 238                    |
| 3                                 | PORT HERCEG NOVI           | ΚΟΤΟΡ        | 40                     |
| 4                                 | MARINA PRCANJ              | ΚΟΤΟΡ        | 20                     |
| 5                                 | MARINA LAZURE              | ΚΟΤΟΡ        | 155                    |
| 6                                 | OMC MARINA SVETI<br>NIKOLA | ΜΠΑΡ         | 50                     |
| 7                                 | MARINA BUDVA               | ΜΠΟΥΝΤ<br>ΒΑ | 300                    |
| 8                                 | PORTO MONTENEGRO<br>MARINA | ΤΙΒΑΤ        | 450                    |
| 9                                 | LUSTICA BAY MARINA         | ΤΙΒΑΤ        | 50                     |
| 10                                | AIRPORT MARINA<br>TIVAT    | ΤΙΒΑΤ        | 54                     |
| 11                                | NAVAR MARINA (<br>BONICI ) | ΤΙΒΑΤ        | 30                     |
| <b>Σύνολο θέσεων ελλιμενισμού</b> |                            |              | <b>1.417</b>           |

Πηγή: MarinaReservation.com (2021ε) και ίδια επεξεργασία

#### 4.2.10 Τουρκία

Η Τουρκία αποτελεί μείγμα ανατολικών και δυτικών παραδόσεων με αποτέλεσμα να προσελκύει τουρισμό yachting. Η χώρα προσφέρει ιστορία, πολιτισμό και γραφικά αγκυροβόλια και αποτελεί μία γέφυρα μεταξύ ανατολής και δύσης, διαθέτοντας δημοφιλείς κόμβους σκαφών αναψυχής όπως το Μπόντρουμ (Αλικαρνασός). Η περιοχή έχει έναν κοσμοπολίτικο χαρακτήρα με μια μοντέρνα μπόεμ ατμόσφαιρα και στρατηγική παράκτια θέση (Northop & Johnson, 2021α). Η νοτιοδυτική ακτή μεταξύ της χερσονήσου της Αλικαρνασσού και του Κόλπου της Φέτιγιε φημίζεται για τις παραλίες της και το εκπληκτικό ορεινό τοπίο, δικαιολογώντας το παρατσούκλι Τηρκουάζ ακτή εξαιτίας των γαλαζοπράσινων χρωμάτων της θάλασσας και του ορίζοντα. Στη νοτιοδυτική

πλευρά, οι τουρίστες επισκέπτες απολαμβάνουν την πολυσύχναστη μαρίνα του Φέτιγιε, την πολυσύχναστη πόλη Μαρμαρίς και την προστατευόμενη λιμνοθάλασσα στο Ölüdeniz. Η ιστιοπλοΐα στα καθαρά τirkouάζ νερά είναι μια καθαρή απόλαυση, ενώ όσοι ταξιδεύουν στην ενδοχώρα θα ανταμειφθούν με έναν τεράστιο πλούτο αρχαιολογικών και ιστορικών χώρων, καθώς και μια σύγχρονη Τουρκία με πολύχρωμα παζάρια, υπέροχη κουζίνα και κομψά μπαρ. Δεδομένου ότι ο αριθμός των μαρίνων στην Τουρκία ανέρχεται σε 77 με 14.731 θέσεις ελλιμενισμού, ο Πίνακας 4.10 αναφέρει τις σημαντικότερες εξ αυτών με τουλάχιστον 200 θέσεις ελλιμενισμού.

**Πίνακας 4.10**

**Σημαντικότερες μαρίνες εν ενεργεία στην Τουρκία**

| ΑΑ | ΜΑΡΙΝΕΣ                             | ΠΕΡΙΟΧΗ    | ΘΕΣΕΙΣ<br>ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ |
|----|-------------------------------------|------------|------------------------|
| 1  | MARINA CELEBI                       | ΑΤΤΑΛΕΙΑ   | 235                    |
| 2  | SETUR AYVALIK MARINA                | ΑΪΒΑΛΙ     | 200                    |
| 3  | SETUR ANTALYA MARINA                | ΑΤΤΑΛΕΙΑ   | 235                    |
| 4  | ALANYA MARINA                       | ΑΤΤΑΛΕΙΑ   | 250                    |
| 5  | SETUR FINIKE MARINA                 | ΑΤΤΑΛΕΙΑ   | 350                    |
| 6  | KEMER MARINA                        | ΑΤΤΑΛΕΙΑ   | 240                    |
| 7  | SETUR YALOVA MARINA                 | ΓΙΑΛΟΒΑ    | 240                    |
| 8  | ATABAY MARINA                       | ΓΚΕΜΠΙΖΕ   | 100                    |
| 9  | D-MARIN GOGEK                       | ΓΚΟΤΣΕΚ    | 380                    |
| 10 | TEOS MARINA                         | ΙΖΜΙΡ      | 510                    |
| 11 | PORT ALACATI MARINA                 | ΙΖΜΙΡ      | 260                    |
| 12 | WEST ISTANBUL MARINA                | ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ  | 600                    |
| 13 | SETUR KALAMIS AND FENERBAHCE MARINA | ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ  | 1069                   |
| 14 | İSTINYE TEKNE PARK                  | ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ  | 180                    |
| 15 | ATAKOY MARINA                       | ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ  | 700                    |
| 16 | VIAPORT MARINA                      | ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ  | 750                    |
| 17 | SETUR KUSADASI MARINA               | ΚΟΥΣΑΝΤΑΣΙ | 425                    |
| 18 | MARTI MARINA                        | ΜΑΡΜΑΡΙΣ   | 430                    |
| 19 | MERSIN MARINA                       | ΜΕΡΣΙΝΗ    | 500                    |



|                                   |                        |           |               |
|-----------------------------------|------------------------|-----------|---------------|
| 20                                | KAS MARINA             | ΜΟΥΓΛΑ    | 438           |
| 21                                | MARMARIS NETSEL MARINA | ΜΟΥΓΛΑ    | 720           |
| 22                                | MARMARIS YACHT MARINA  | ΜΟΥΓΛΑ    | 750           |
| 23                                | MARINA BERTH MILTA     | ΜΟΥΓΛΑ    | 450           |
| 24                                | ECE SARAY MARINA       | ΜΟΥΓΛΑ    | 460           |
| 25                                | D-MARIN TURGUTREIS     | ΜΟΥΓΛΑ    | 550           |
| 26                                | MILTA BODRUM MARINA    | ΜΠΟΝΤΡΟΥΜ | 475           |
| 27                                | YALIKAVAK MARINA       | ΜΠΟΝΤΡΟΥΜ | 620           |
| 28                                | D-MARIN DIDIM MARINA   | ΝΤΙΝΤΙΜ   | 270           |
| 29                                | CESME MARINA           | ΤΣΕΣΜΕ    | 400           |
| <b>Σύνολο θέσεων ελλιμενισμού</b> |                        |           | <b>12.787</b> |

Πηγή: MarinaReservation.com (2021) και ίδια επεξεργασία

#### 4.3 Συγκριτική ανάλυση μαρινών Ανατολικής Μεσογείου

**Πίνακας 4.11**

**Η ακτογραμμή των χωρών της ανατολικής Μεσογείου**

| Χώρα        | Θέσεις ελλιμενισμού | Ακτογραμμή σε χλμ. |
|-------------|---------------------|--------------------|
| Τουρκία     | 14731               | 9827               |
| Ελλάδα      | 11129               | 15147              |
| Αίγυπτος    | 2364                | 2450               |
| Κύπρος      | 2087                | 648                |
| Μαυροβούνιο | 1417                | 293                |
| Κροατία     | 16000               | 8032               |

Πηγή: CIA (2021) & ICOMIA και ίδια επεξεργασία

Όπως γίνεται αντιληπτό από τον πίνακα 4.11 η Ελλάδα βρίσκεται στην 1<sup>η</sup> θέση με την μεγαλύτερη ακτογραμμή σε όλη την ανατολική Μεσόγειο κατέχοντας 15147.χλμ. Ακολουθεί η Τουρκία με 9827 χλμ και έπεται η Κροατία με 8032 χλμ.

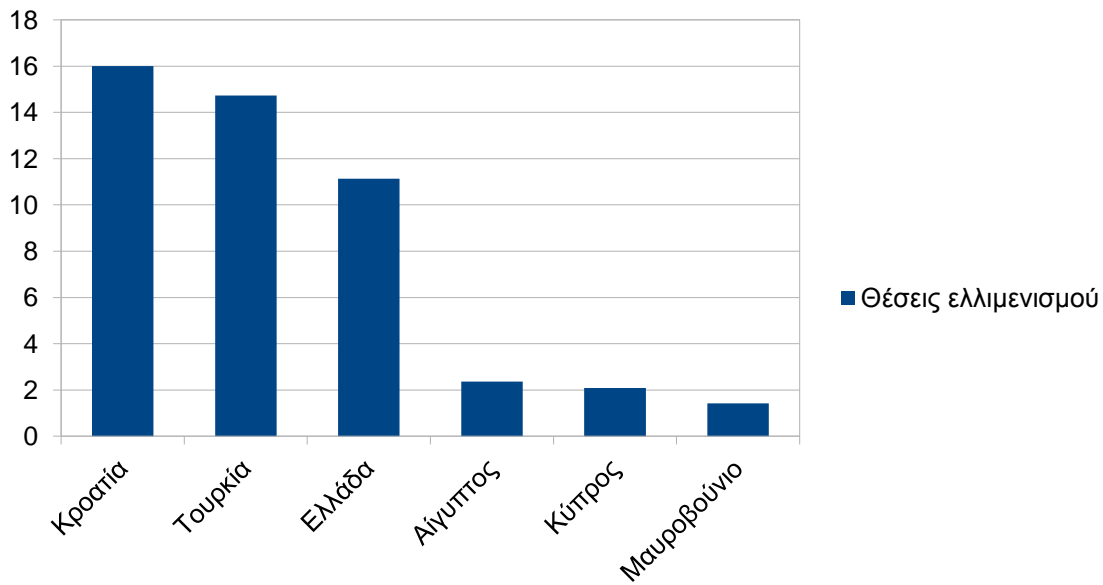
**Πίνακας 4.12**

**Θέσεις ελλιμενισμού χωρών ανατολικής Μεσογείου**

| Χώρα        | Θέσεις ελλιμενισμού | Ακτογραμμή σε χλμ. | Ποσοστό θέσεων ελλιμενισμού αναλογικά με την ακτογραμμή |
|-------------|---------------------|--------------------|---|
| Μαυροβούνιο | 1417                | 293                | 483,62%   |
| Κύπρος      | 2087                | 648                | 322,07%   |
| Κροατία     | 16000               | 8032               | 199,20%   |
| Τουρκία     | 14731               | 9827               | 149,90%   |
| Αίγυπτος    | 2364                | 2450               | 96,49%  |
| Ελλάδα      | 11129               | 15147              | 73,47%  |

**Πηγή: CIA (2021) & ICOMIA και ίδια επεξεργασία**

Από τον παραπάνω πίνακα 4.12 γίνεται σαφές ότι το Μαυροβούνιο σε ποσοστιαία αναλογία θέσεων ελλιμενισμού αναλογικά με την ακτογραμμή βρίσκεται στην πρώτη θέση ανάμεσα στις χώρες της ανατολικής Μεσογείου. Γεγονός που αποδεικνύει την μεγαλύτερη προσβάσιμη και αξιοποιημένη ακτογραμμή του. Η Ελλάδα ενώ έχει τη μεγαλύτερη ακτογραμμή, παρουσιάζει τη μικρότερη αναλογία καταλαμβάνοντας την τελευταία θέση.



**Διάγραμμα 4.1**

**Οι θέσεις ελλιμενισμού των χωρών ανατολικής Μεσογείου**

**Πηγή :Ιδία επεξεργασία**

**Πίνακας 4.13**

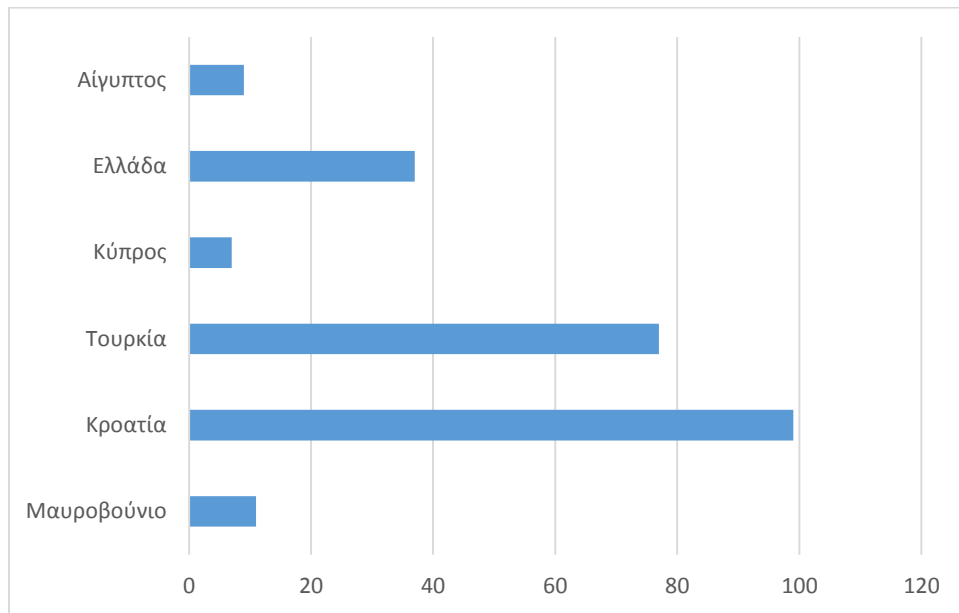
**Αριθμός μαρινών χωρών ανατολικής Μεσογείου**

| Χώρα | Θέσεις ελλιμενισμού | Ακτογραμμή σε χλμ. | Ποσοστό θέσεων ελλιμενισμού ή αναλογικά με την ακτογραμμή | Αριθμός μαρινών | ποσοστό μαρινών αναλογικά με την ακτογραμμή |
|------|---------------------|--------------------|---|-----------------|---|
|      |                     |                    |   |                 |   |

|             |       |       |         |    |       |
|-------------|-------|-------|---------|----|-------|
| Μαυροβούνιο | 1417  | 293   | 483,62% | 11 | 3,75% |
| Κροατία     | 16000 | 8032  | 199,20% | 99 | 1,23% |
| Κύπρος      | 2087  | 648   | 322,07% | 7  | 1,08% |
| Τουρκία     | 14731 | 9827  | 149,90% | 77 | 0,78% |
| Αίγυπτος    | 2364  | 2450  | 96,49%  | 9  | 0,37% |
| Ελλάδα      | 11129 | 15147 | 73,47%  | 37 | 0,24% |

**Πηγή: CIA ίδια επεξεργασία**

Σε συνέχεια του προηγούμενου πίνακα 4.13 φαίνεται ότι η Ελλάδα παρόλο την μεγάλη ακτογραμμή της βρίσκεται χαμηλά στην αναλογία μαρινών και ακτογραμμής. Ανάμεσα στις χώρες της ανατολικής Μεσογείου βρίσκεται στην τελευταία θέση με ποσοστό 0,24%.



**Διάγραμμα 4.2**

**Αριθμός μαρινών χωρών ανατολικής Μεσογείου**

**Πηγή: Ίδια επεξεργασία**

**Πίνακας 4.14**

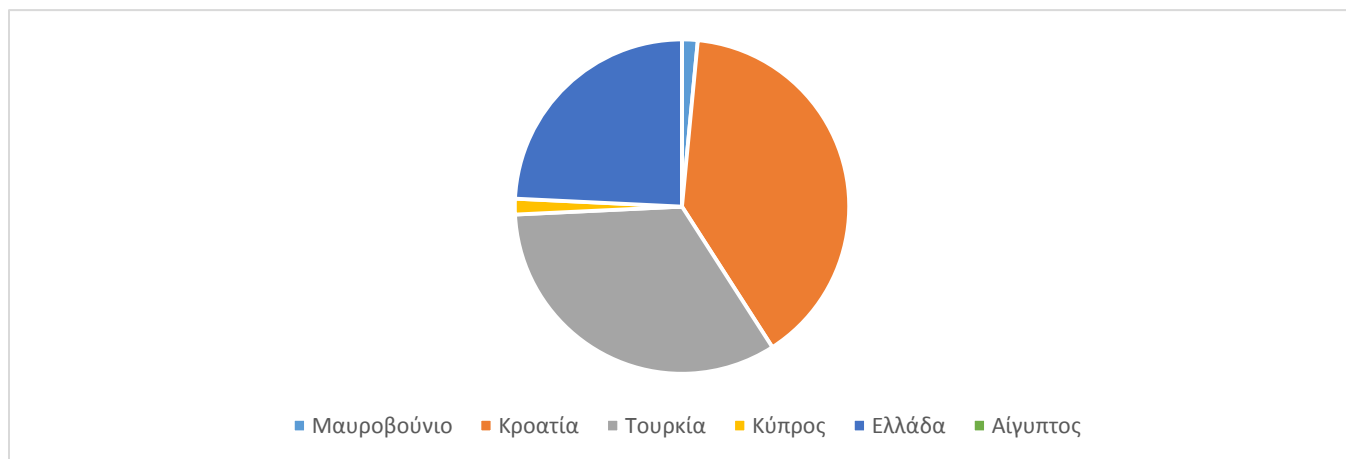
**Μαρίνες με Γαλάζια Σημαία στην Ανατολική Μεσόγειο (2021)**

| Χώρα        | Ακτογραμμή σε χλμ. | Αριθμός μαρινών με γαλάζια σημαία | Ποσοστό γαλαζιων σημαιων ανάλογα με την ακτογραμμή |
|-------------|--------------------|-----------------------------------|--|
| Μαυροβούνιο | 293                | 1                                 | 0,34%  |
| Κροατία     | 8032               | 26                                | 0,32%  |
| Τουρκία     | 9827               | 22                                | 0,22%  |
| Κύπρος      | 648                | 1                                 | 0,15%  |
| Ελλάδα      | 15147              | 16                                | 0,11%  |
| Αίγυπτος    | 2450               | 0                                 | 0,00%  |

**Πηγή: Blue Flag, 2021; France Voyage, 2021**

Στον παραπάνω πίνακα 4.14 φαίνεται ότι το Μαυροβούνιο συνεχίζει να έχει την πρώτη θέση και σε αναλογία γαλάζιων σημαίων και ακτογραμμής. Η Ελλάδα καταλαμβάνει την 5<sup>η</sup> θέση και ακολουθεί η Αίγυπτος που δεν φαίνεται να κατέχει καμία.

**Γαλάζιες σημαίες στις χώρες της ανατολικής Μεσογείου**



**Διάγραμμα 4.3:**

**Οι γαλάζιες σημαίες στις χώρες της ανατολικής Μεσογείου**

**Πηγή: Ιδία επεξεργασία**

Τέλος, παρουσιάζεται ο συντελεστής ΦΠΑ που εφαρμόζεται σε κάθε χώρα με την Ελλάδα να αποτελεί μια από τις χώρες με τον υψηλότερο συντελεστή.

**Πίνακας 4.15**

**Συντελεστής ΦΠΑ ανά χώρα**

| Χώρα    | ΦΠΑ     |
|---------|---------|
| Ελλάδα  | 9.6-24% |
| Κροατία | 13%     |
| Τουρκία | 0-18%   |

|             |        |
|-------------|--------|
| Κύπρος      | 0-19%  |
| Αίγυπτος    | 5%-14% |
| Μαυροβούνιο | 0%     |

Πηγή: iyc.com (2021) και ίδια επεξεργασία

#### 4.3.1 Συγκριτική ανάλυση μαρινών Ανατολικής και Δυτικής Μεσογείου

Οι χώρες της δυτικής Μεσογείου αποτελούν και αυτές πόλο έλξης και μάλιστα κάποιες από αυτές, όπως η Ιταλία, έχουν παράδοση στον τουρισμό σκαφών αναψυχής. Ακολουθεί μια μικρή σύγκριση με τους παίχτες της δυτικής Μεσογείου με σκοπό να εκτιμηθεί περαιτέρω η θέση της Ελλάδας και να εντοπιστούν πρακτικές χρήσιμες για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της. Στο πίνακα 4.15 αναφέρονται συγκεντρωτικά τα στοιχεία που αφορούν στις χώρες της δυτικής Μεσογείου.

**Πίνακας 4.16**

##### Στοιχεία μαρινών και ακτογραμμής για τις χώρες της δυτικής Μεσογείου

| Χώρα                   | Ακτογραμμή   | Μαρίνες    | Ποσοστό Μαρινών αναλογικά με την ακτογραμμή |
|------------------------|--------------|------------|---|
| <b>Ιταλία</b>          | 7200         | 228        | 3,17%                                       |
| <b>Ισπανία</b>         | 6390         | 207        | 3,24%                                       |
| <b>Γαλλική Ριβιέρα</b> | 1844         | 22         | 1,19%                                       |
| <b>Μάλτα</b>           | 122          | 9          | 1,37%                                       |
| <b>Σύνολο</b>          | <b>15556</b> | <b>466</b> | <b>8,97%</b>                                |

**Πηγή: Ίδια Επεξεργασία**

Ο Πίνακας 4.16 παρουσιάζει το μήκος ακτογραμμής κάθε εξεταζόμενης χώρας σε χιλιόμετρα. Όπως φαίνεται η Ελλάδα έχει τη μεγαλύτερη ακτογραμμή μήκους 15.147 χλμ., αρκετά μεγαλύτερη της Τουρκίας που έρχεται δεύτερη με ακτογραμμή 9827χλμ. Ακολουθεί η Ιταλία με ακτογραμμή 7.200 χλμ., και η Ισπανία με 6.390 χλμ.

**Πίνακας 4.17**

**Σύγκριση μήκους ακτογραμμής (τετρ. χλμ.)**

| <b>Χώρα</b>     | <b>Ακτογραμμή ( χλμ.)</b> |
|-----------------|---------------------------|
| Τουρκία         | 9827                      |
| Ιταλία          | 7200                      |
| Ισπανία         | 6390                      |
| Αίγυπτος        | 2450                      |
| Γαλλική Ριβιέρα | 1844                      |
| Ελλάδα          | 15147                     |
| Κύπρος          | 648                       |
| Κροατία         | 8032                      |
| Μαυροβούνιο     | 293                       |
| Μάλτα           | 122                       |

Πηγή: CIA (2021) και ίδια επεξεργασία

Οι θέσεις ελλιμενισμού όπως προέκυψαν από τους πίνακες της ενότητας 4.2 και ο αριθμός των μαρίνων ανά χώρα απεικονίζονται στον Πίνακα 4.17. Σημειώνεται ότι για να είναι αξιόπιστη η σύγκριση, χρησιμοποιούνται τα πραγματικά δεδομένα για Ισπανία, Ιταλία, Κροατία, και Τουρκία. Επομένως, η Ισπανία διαθέτει τις περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού (90.000) και ακολουθούν η Ιταλία με 84.624, η Κροατία με 16.000, η Τουρκία με 14.731, και η Γαλλική Ριβιέρα με 14.543. Η Ελλάδα βρίσκεται στην 6η θέση της συγκεκριμένης κατάταξης με 11.129 θέσεις ελλιμενισμού, πολύ υψηλότερα από την Αίγυπτο (2.364), τη Μάλτα (2.243), την Κύπρο (2.087), και το Μαυροβούνιο (1.417).



**Πίνακας 4.18**

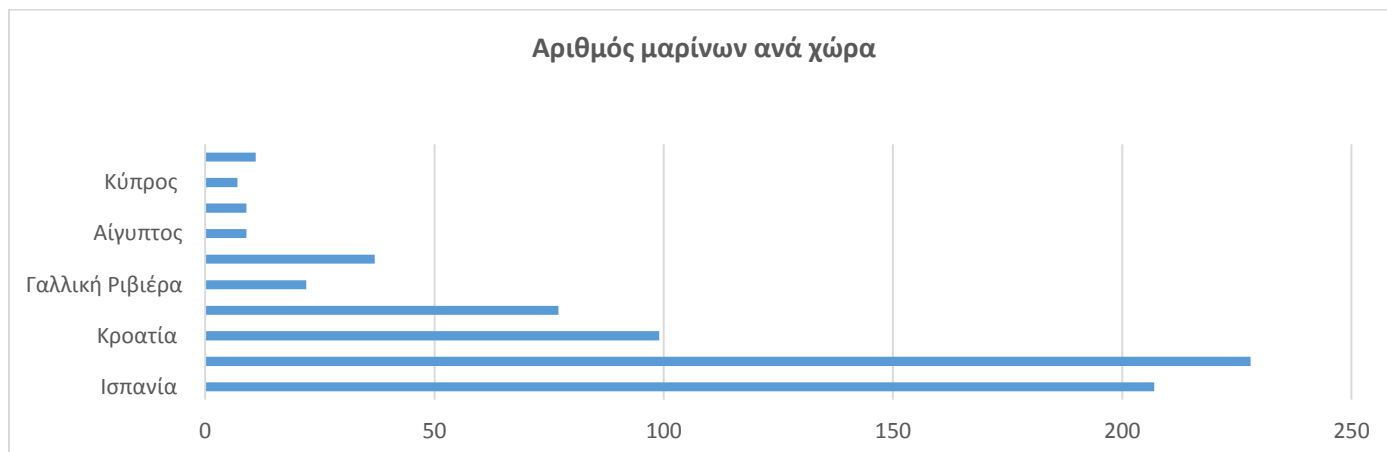
**Σύγκριση θέσεων ελλιμενισμού και αριθμού μαρίνων**

| <b>Χώρα</b>     | <b>Σύνολο θέσεων<br/>ελλιμενισμού</b> | <b>Αριθμός μαρίνων</b> |
|-----------------|---------------------------------------|------------------------|
| Ισπανία         | 90.000                                | 207                    |
| Ιταλία          | 84.624                                | 228                    |
| Κροατία         | 16.000                                | 99                     |
| Τουρκία         | 14.731                                | 77                     |
| Γαλλική Ριβιέρα | 14.543                                | 22                     |
| Ελλάδα          | 11.129                                | 37                     |
| Αίγυπτος        | 2.364                                 | 9                      |
| Μάλτα           | 2.243                                 | 9                      |
| Κύπρος          | 2.087                                 | 7                      |
| Μαυροβούνιο     | 1.417                                 | 11                     |

**Πηγή: Ιδία επεξεργασία**

Ομοίως, εξετάζοντας τα δεδομένα του Πίνακα 4.18 με βάση τον αριθμό των μαρίνων διαπιστώνεται ότι η Ιταλία έχει τον μεγαλύτερο αριθμό μαρίνων (228), και ακολουθούν η Ισπανία (207), η Κροατία (99), η Τουρκία (77), και η Ελλάδα (37). Η Γαλλική Ριβιέρα έχει 22 μαρίνες, το Μαυροβούνιο 11, η Αίγυπτος και η Μάλτα από 9, και η Κύπρος 7 (Διάγραμμα 4.4).

**Διάγραμμα 4.4**



### Σύγκριση αριθμού μαρίνων ανά χώρα

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Συσχετίζοντας την ακτογραμμή της κάθε χώρας με τον αριθμό των μαρίνων που διαθέτει μπορούμε να διαπιστώσουμε και τον σχετικό βαθμό ανάπτυξης του yachting. Υψηλά ποσοστά αναλογίας μαρίνων επί της ακτογραμμής προκύπτουν στη Μάλτα (7,38%), την Ισπανία (3,24%), την Ιταλία (3,17%), το Μαυροβούνιο (3,75%). Σχετικά χαμηλά ποσοστά έχουν η Γαλλική Ριβιέρα (1,19%), η Κροατία(1,23%) η Κύπρος (1,08%). Τέλος, πολύ χαμηλά ποσοστά έχουν η Τουρκία (0,78%), η Αίγυπτος (0,37%) και η Ελλάδα (0,24%). (Πίνακας 4.13).

### Πίνακας 4.19

#### Συσχέτιση ακτογραμμής και αριθμού μαρίνων ανά χώρα

| Χώρα            | Ακτογραμμή (σε χλμ.) | Αριθμός μαρίνων | % μαρίνων επί ακτογραμμής |
|-----------------|----------------------|-----------------|---------------------------|
| Μάλτα           | 122                  | 9               | 7,38%                     |
| Ισπανία         | 6390                 | 207             | 3,24%                     |
| Ιταλία          | 7200                 | 228             | 3,17%                     |
| Μαυροβούνιο     | 293                  | 11              | 3,75%                     |
| Ελλάδα          | 15147                | 37              | 0,24%                     |
| Κροατία         | 8032                 | 99              | 1,23%                     |
| Κύπρος          | 648                  | 7               | 1,08%                     |
| Τουρκία         | 9827                 | 77              | 0,78%                     |
| Γαλλική Ριβιέρα | 1844                 | 22              | 1,19%                     |

|          |       |     |        |
|----------|-------|-----|--------|
| Αίγυπτος | 2450  | 9   | 0,37%  |
| ΣΥΝΟΛΟ   | 51953 | 706 | 22,44% |

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Τα συγκεντρωτικά στοιχεία (Πίνακας 4.19) δείχνουν ότι η Ιταλία και η Ισπανία έχουν το μεγαλύτερο μερίδιο επί του συνόλου των μαρίνων με 32,29% και 29,32%, αντίστοιχα, και ακολουθούν η Κροατία (14,02%), Τουρκία (10,91%), και η Ελλάδα (5,24%). Σε μερίδιο επί της συνολικής ακτογραμμής πρώτη έρχεται η Ελλάδα (29,16%) και ακολουθούν η Τουρκία (18,92%), η Κροατία (15,46%), Ιταλία (13,86%), η Ισπανία (12,30%) κ.ο.κ.

Συμπερασματικά, λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα που παρουσιάστηκαν (Πίνακας 4.20), φαίνεται ότι η Ισπανία και η Ιταλία και Μάλτα αξιοποιούν αποτελεσματικά τους πόρους τους. Σε τροχιά ανόδου βρίσκονται η Ελλάδα, η Κροατία, και Τουρκία βάσει του ποσοστού των μαρινών του επί του συνολικού. Η Μάλτα, το Μαυροβούνιο, η Κύπρος και η Αίγυπτος έχουν χαμηλό ποσοστό θέσεων ελλιμενισμού επί του συνόλου υποδεικνύοντας την ανάγκη για ύπαρξη επενδύσεων σε μαρίνες και υποδομές.

#### Πίνακας 4.20

##### Συγκεντρωτικά στοιχεία σύγκρισης μεταξύ των εξεταζόμενων χωρών

| Χώρα            | Ακτογραμμή (σε χλμ.) | Αριθμός μαρίνων | % μαρίνων επί ακτογραμμής | % μαρίνων επί του συνόλου | % ακτογραμμής επί του συνόλου | Σύνολο θέσεων ελλιμενισμού | % θέσεων ελλιμενισμού επί του συνόλου | Θέσεων ελλιμενισμού επί της ακτογραμμής |
|-----------------|----------------------|-----------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|---|
| Μάλτα           | 122                  | 9               | 7,38%                     | 1,27%                     | 0,23%                         | 2243                       | 0,94%                                 | 18,39                                   |
| Ισπανία         | 6390                 | 207             | 3,24%                     | 29,32%                    | 12,30%                        | 90000                      | 37,64%                                | 14,08                                   |
| Ιταλία          | 7200                 | 228             | 3,17%                     | 32,29%                    | 13,86%                        | 84624                      | 35,39%                                | 11,75                                   |
| Μαυροβούνιο     | 293                  | 11              | 3,75%                     | 1,56%                     | 0,56%                         | 1417                       | 0,59%                                 | 4,84                                    |
| Ελλάδα          | 15147                | 37              | 0,24%                     | 5,24%                     | 29,16%                        | 11129                      | 4,65%                                 | 0,73                                    |
| Κροατία         | 8032                 | 99              | 1,23%                     | 14,02%                    | 15,46%                        | 16000                      | 6,69%                                 | 1,99                                    |
| Κύπρος          | 648                  | 7               | 1,08%                     | 0,99%                     | 1,25%                         | 2087                       | 0,87%                                 | 3,22                                    |
| Τουρκία         | 9827                 | 77              | 0,78%                     | 10,91%                    | 18,92%                        | 14731                      | 6,16%                                 | 1,50                                    |
| Γαλλική Ριβιέρα | 1844                 | 22              | 1,19%                     | 3,12%                     | 3,55%                         | 14543                      | 6,08%                                 | 7,89                                    |

|          |       |     |        |         |         |        |         |       |
|----------|-------|-----|--------|---------|---------|--------|---------|-------|
| Αίγυπτος | 2450  | 9   | 0,37%  | 1,27%   | 4,72%   | 2364   | 0,99%   | 0,96  |
| ΣΥΝΟΛΟ   | 51953 | 706 | 22,44% | 100,00% | 100,00% | 239138 | 100,00% | 65,36 |

Τέλος, οι πέντε χώρες που αναφέρονται ως έχουσες τις περισσότερες παραλίες και μαρίνες με Γαλάζια Σημαία είναι η Ισπανία, η Ελλάδα, η Τουρκία, η Γαλλία, και η Ιταλία (Süer, 2021). Ο πιο κάτω πίνακας 4.20 παρουσιάζει συγκριτικά τις μαρίνες με γαλάζια σημαία στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου για το 2021.

**Πίνακας 4.21**

**Μαρίνες με Γαλάζια Σημαία στην Ανατολική Μεσόγειο (2021)**

| <b>Χώρα</b>     | <b>Αριθμός μαρίνων με γαλάζια σημαία</b> |
|-----------------|--|
| Αίγυπτος        | 0  |
| Γαλλική Ριβιέρα | 4  |
| Ελλάδα          | 16                                       |
| Ισπανία         | 96                                       |
| Ιταλία          | 81                                       |
| Κροατία         | 26                                       |
| Κύπρος          | 1  |
| Μάλτα           | 0  |
| Μαυροβούνιο     | 1  |
| Τουρκία         | 22                                       |

Πηγή: Blue Flag, 2021; France Voyage, 2021

### Συμπεράσματα σύγκρισης ανατολικής και δυτικής Μεσογείου

- ◆ Ο ανταγωνισμός στη δυτική Μεσόγειο είναι μεγαλύτερος, έντονος και πιο ποιοτικός γιατί σχεδόν όλες οι χώρες είναι ανταγωνιστικές στον ελλιμενισμό και στις μαρίνες
- ◆ Οι τέσσερις χώρες της δυτικής Μεσογείου έχουν 466 μαρίνες , ενώ οι έξι χώρες της ανατολικής Μεσογείου έχουν συνολικά 240
- ◆ Ο ηγέτης όλης της Μεσογείου σε αριθμό μαρινών είναι η Ιταλία ενώ σε θέσεις ελλιμενισμού είναι η Ισπανία
- ◆ Με ποσοστό 18,39 θέσεων ελλιμενισμού η Μάλτα φαίνεται να αξιοποιεί καλύτερα τους πόρους της σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Μεσογείου
- ◆ Ο ηγέτης της ανατολικής Μεσογείου σε ποσοστά μαρινών και γαλαζίων σημαίων επί της ακτογραμμής φαίνεται να είναι το Μαυροβούνιο
- ◆ Η Ελλάδα, συγκριτικά με το Μαυροβούνιο υπερτερεί κατά πολύ σε παραγματικά μεγέθη ακτογραμμής και μαρινών αλλά είναι πιο χαμηλά σε ποσοστιαίες μονάδες
- ◆ Τις περισσότερες γαλάζιες σημαίες φαίνεται να κατέχει η Ισπανία, έμα άλλο στοιχείο που ενισχύει την ηγετική της θέση στο τουρισμό σκαφών αναψυχής
- ◆ Οι δύο ηγέτες της δυτικής και ανατολικής μεσογείου λαμβάνοντας υπόψιν τις θέσεις ελλιμενισμού επί του συνόλου είναι είναι η Ισπανία και η Κροατία αντίστοιχα. Συγκριτικά οι δύο δυνατότεροι παίχτες της Μεσογείου διαφέρουν αρκετά. Η Ισπανία διαθέτει 207 μαρίνες με 90000 θέσεις ελλιμενισμού , ενώ η Κροατία 99 μαρίνες με 16000 θέσεις.

#### 4.4 Η θέση της Ελλάδας

Με βάση όλα τα παραπάνω διαγράμματα και τους πίνακες είναι φανερό ότι η Ελλάδα παρόλο που διαθέτει μεγάλη ακτογραμμή υστερεί στις μαρίνες αναλογικά με τα ακτογραμμικά χιλιόμετρα αλλά και στην ποιότητα όπως καταδικνύεται από το συντελεστή των γαλάζιων σημαίων των

μαρινών της. Η Ελλάδα σε ποσοστιαία αναλογία με τις υπόλοιπες πέντε ανταγωνιστικές χώρες της ανατολικής Μεσογείου βρίσκεται στην 5η θέση τόσο σε συσχετισμό μαρινών και ακτογραμμής με ποσοστό 0,24% όσο και σε συσχετισμό θέσεων ελλιμενισμού και ακτογραμμής με ποσοστό 73,74%. Η Ελλάδα πρέπει να επενδύσει σε έργα, εκσυγχρονίζοντας τις υπάρχουσες μαρίνες, θέτοντας σε λειτουργία τις υπάρχουσες που δεν λειτουργούν αλλά και κατασκευάζοντας νέες. Τα καταφύγια και τα αγκυροβόλια πρέπει επίσης να εκσυγχρονιστούν, προσθέτοντας και άλλες θέσεις στη δυναμικότητα της Ελλάδας.

Εξετάζοντας και άλλα στοιχεία που έχουν αναφερθεί όπως το νομοθετικό και φορολογικό πλαίσιο, καταλήγουμε ότι απαιτούν και αυτά τροποποιήσεις και επικαιροποίηση που θα επιτρέψουν στην Ελλάδα να γίνει πιο ανταγωνιστική. Σε σχέση με τις άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, η Ελλάδα απαγορεύει την ελεύθερη άσκηση ναυλώσεων στα λιμάνια της σε επαγγελματικά σκάφη μικρότερα των 35 μέτρων και κατασκευασμένα από άλλο υλικό εκτός από μέταλλο ή πλαστικό που φέρουν σημαίες τρίτων χωρών και σε επαγγελματικά σκάφη ευρωπαϊκής σημαίας που δεν πληρούν τους περιοριστικούς όρους του αρ.136 ν.4504/2017. Το παραπάνω οδηγεί σε απώλεια επαγγελματικών σκαφών, η οποία όπως καταγράφηκε από την ΕΜΑΕ για το 2019 ήταν περίπου 50% της κίνησης των ξένων επαγγελματικών σκαφών, και κατα συνέπεια σημαντικών εσόδων. Ένας ακόμα νόμος (Ν.4256/2014 ΦΕΚ Α'92) για τον οποίο δεν έχει δημιουργηθεί ακόμα πλαίσιο εφαρμογής στην Ελλάδα και οδηγεί σε απώλεια σκαφών είναι η χρηματοδοτική μίσθωση η οποία εφαρμόζεται ήδη σε πάνω από 20 χώρες της ΕΕ. Θα αναφέρουμε ενδεικτικά την Κύπρο η οποία μέσω του ανταγωνιστικού χρηματοδοτικού πλαισίου έχουν καταφέρει να προσελκύσουν σημαντικό αριθμό σκαφών τόσο στη σημαία όσο και στις μαρίνες τους. Φαίνεται επίσης ότι χρειάζεται αλλαγή στο μοντέλο μίσθωσης/παραχώρησης των τουριστικών λιμένων. Σε αντίθεση με τα μοντέλα που χρησιμοποιούν οι ανταγωνιστές πχ ως μοντέλο ανάπτυξης στη Κύπρο επιλέγεται η κατασκευή μαρίνας σε συνδυασμό με πολυτελείς βίλλες και διαμερίσματα, εμπορικά κέντρα κ.ο.κ και καταβολή του επενδυτή στο κράτος ποσοστού από τις μισθώσεις κατοικιών και σχεδόν μηδαμινό ενοίκιο παραχώρησης ενώ στη Κροατία το ενοίκιο παραχώρησης επηρεάζεται από το μέγεθος των επενδύσεων δηλ όσο αυξάνεται το μέγεθος της επένδυσης, επεκτείνεται ο

χρόνος παραχώρησης του μισθώματος, στην Ελλάδα προβλέπεται καταβολή ετήσιου μισθώματος εντός του πρώτου μήνα κάθε έτους.

Σε σχέση με τη συντελεστή ΦΠΑ με τον οποίο επιβαρύνονται οι υπηρεσίες yachting, η Ελλάδα φαίνεται να έχει από τους υψηλότερους, καθιστώντας το ελληνικό τουριστικό προϊόν λογότερο ελκυστικό σε σύγκριση με τις ανταγωνιστικές χώρες.

Τέλος, για την ανάπτυξη του κλάδου, απαραίτητη είναι η συστηματική προώθηση εντός και εκτός συνόρων μέσω εκθεσιακών περιπτέρων, συνεδρίων, μέσων κοινωνικής δικτύωσης. Παράδειγμα αποτελεί η Ισπανία, ένας από τους ηγέτες του κλάδου, γνωστή για τους αγώνες ιστιοπλοΐας και τις εκδηλώσεις τα οποία χρησιμοποιεί για την διαφήμιση του κλάδου και προσέλκυση των τουριστών σκαφών αναψυχής.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Στην παρούσα εργασία εξετάστηκαν οι λιμένες σκαφών αναψυχής στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, με απώτερο στόχο να καταγραφεί η υφιστάμενη κατάσταση σε επίπεδο ανταγωνισμού και να προταθούν τρόποι βελτίωσης του ανταγωνισμού των ελληνικών μαρίνων. Οι χώρες που εξετάστηκαν είναι οι κάτωθι: Αίγυπτος, Ελλάδα, Κροατία, Κύπρος, Μαυροβούνιο, και Τουρκία.

Από την προηγηθείσα ανάλυση διαπιστώθηκε ότι ο θαλάσσιος τουρισμός (κρουαζιέρα, yachting) μπορεί να συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη μίας χώρας. Ως εκ τούτου, οι χώρες της Ανατολικής Μεσογείου έχουν επενδύσει σε αυτή τη μορφή τουρισμού, ιδίως στο yachting. Τα αποτελέσματα αυτά καταδεικνύουν την αναγκαιότητα ανάληψης πρωτοβουλιών προκειμένου να βελτιωθεί η θέση της Ελλάδας. Η βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης της Ελλάδας είναι ιδιαίτερα σημαντική υπό το πρίσμα της συνεισφοράς του yachting στην οικονομική ανάπτυξη, την άνοδο του yachting λόγω της πανδημίας, καθώς και την εξεύρεση τρόπων ενίσχυσης της οικονομίας της Ελλάδας στο πλαίσιο της οικονομικής κρίσης εξαιτίας της πανδημίας.

Οι πρωτοβουλίες που προτείνονται για την ενίσχυση του ανταγωνισμού των μαρίνων στην Ελλάδα, και κατ' επέκταση του yachting και του θαλάσσιου τουρισμού, ως μέσο ενίσχυσης της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας έχουν ως κάτωθι:

α) Ενθάρρυνση της καινοτομίας και αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών. Αυτό απαιτεί καταρχήν μείωση / κατάργηση των εμποδίων στην καινοτομία και τις επενδύσεις, μέσω της αναδιαμόρφωσης του υφιστάμενου θεσμικού και οικονομικού πλαισίου. Η καινοτομία και η έρευνα και ανάπτυξη θα πρέπει να προωθηθούν είτε εντασσόμενα σε υφιστάμενα προγράμματα καινοτομίας, είτε σε προγράμματα εξειδικευμένα σε αυτόν τον τομέα. Έμφαση για παράδειγμα μπορεί να δοθεί στις έξυπνες τεχνολογίες (π.χ. δορυφορικές συσκευές, προγνωστικά καιρού, συστήματα παρακολούθησης) και στην ψηφιακή δικτύωση, καθώς και στην αξιοποίηση των ψηφιακών μέσων στο επίπεδο της διαχείρισης ανθρωπίνου δυναμικού.



β) Ενθάρρυνση και ενίσχυση της διαφοροποίησης προϊόντων. Υποστήριξη της βιομηχανίας να προσαρμοστεί ώστε να ανταποκρίνεται καλύτερα στη μεταβαλλόμενη ζήτηση από τους καταναλωτές. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί αφενός μέσω της ανάπτυξης προϊόντων και υπηρεσιών που στοχεύουν στις ανάγκες παλαιότερων σκαφών (π.χ. εγκαταστάσεις μαρίνας) και αφετέρου μέσω της ενίσχυσης παροχής νέων υπηρεσιών (π.χ. υπηρεσίες θυρωρείου στις μαρίνες). Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται ακόμα η υποστήριξη της αναδιάταξης και ανάπτυξης μαρίνων για να υποστηρίξει την αύξηση της ζήτησης για μικρότερα σκάφη με την ανάπτυξη συστημάτων ξηρής αποθήκευσης και την παροχή κατάλληλης πρόσβασης στο νερό.

γ) Ενσωμάτωση των μαρίνων στο σχεδιασμό περιφερειακής ανάπτυξης. Αυτό απαιτεί αυξημένη ευαισθητοποίηση σχετικά με τις δυνατότητες των μαρίνων να λειτουργούν ως περιφερειακοί κόμβοι. Επίσης, σχετίζεται με την ενθάρρυνση του σχηματισμού δικτύων μαρίνας και συστάδων, που μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα ανταλλαγή γνώσεων, εμπειριών και καλών πρακτικών. Εκτός των ανωτέρω, μέσα από τη συγκεκριμένη πρωτοβουλία ενθαρρύνεται και η διεξαγωγή ενός σχεδίου μάρκετινγκ για την προβολή και προώθηση του yachting, σε συνδυασμό με την επικοινωνία των νέων παρεχόμενων προϊόντων και υπηρεσιών, καθώς και των πλεονεκτημάτων και των δυνατών σημείων των μαρίνων στην Ελλάδα. Αυτό με τη σειρά του απαιτεί τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων και ενδιαφερομένων μερών.

δ) Διασύνδεση του θαλάσσιου τουρισμού με άλλες μορφές τουρισμού. Για παράδειγμα, μπορεί να συνδυαστεί με τον συνεδριακό τουρισμό. Προτείνεται, επομένως, η διεξαγωγή ενός συνεδρίου ή εργαστηρίου, που να ακολουθείται ενδεχομένως και από την ανάπτυξη μιας διαδικτυακής πλατφόρμας γνώσης, για να ενθαρρύνει τις μαρίνες να ανταλλάσσουν πληροφορίες και να ανταλλάσσουν βέλτιστες πρακτικές με διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη (π.χ. τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής, τις τοπικές επιχειρήσεις, τους εκπροσώπους της βιομηχανίας μαρίνας). Αυτό θα επιτρέψει στις μαρίνες να ανταλλάσσουν γνώσεις και βέλτιστες πρακτικές και να συζητούν ζητήματα που έχουν ιδιαίτερη σημασία για τον κλάδο, πριν διερευνήσουν ευρύτερες ευκαιρίες για συνεργασία και ανάπτυξη περιφερειακών κόμβων.

ε) Ενίσχυση της ευαισθητοποίησης σχετικά με την πρόσβαση σε χρηματοδότηση, ιδίως για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, ώστε να πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες επενδύσεις (π.χ. σε έργα βελτίωσης υποδομών).

στ) Ενίσχυση της ικανότητας του κλάδου ναύλωσης να διατηρεί την ποιότητα των υπηρεσιών του σε υψηλά επίπεδα ή και να την αυξάνει. Αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσα από την προώθηση ευκαιριών επαγγελματικής ανάπτυξης για την παροχή γνώσεων και δεξιοτήτων σε τομείς όπως το μάρκετινγκ, η αξιοποίηση νέων τεχνολογιών, η επίτευξη οργανωσιακής ανθεκτικότητας, η αναγνώριση ευκαιριών στην αγορά.

ζ) Διεξαγωγή ερευνών στα άμεσα ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου να προσδιοριστούν πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των μαρίνων, με στόχο να εκτιμηθούν τα προβλήματα και οι αδυναμίες που υπάρχουν και να βελτιωθούν. Παράλληλα, δίνεται και η δυνατότητα περαιτέρω ενίσχυσης των δυνατών σημείων των ελληνικών μαρίνων, αλλά και της αξιολόγησης της οικονομικής συμβολής του yachting στην οικονομική ανάπτυξη. Είναι πολύ σημαντική η διάχυση των αποτελεσμάτων αυτών των ερευνών σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη προκειμένου να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση στον τομέα αυτό των υπευθύνων χάραξης πολιτικής σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ενωσιακό επίπεδο.

Δεδομένης της αύξησης που παρουσιάστηκε στην αγορά yachting στο πλαίσιο της πανδημίας Covid-19, αλλά και δεδομένης της συμβολής αυτού του τύπου θαλάσσιου τουρισμού στην οικονομική ανάπτυξη μίας χώρας, θεωρείται χρήσιμη η διεξαγωγή περισσότερων ερευνών σε αυτόν τον τομέα. Μελλοντικές έρευνες μπορούν να εξετάσουν παραδείγματα βέλτιστων πρακτικών που έχουν υιοθετηθεί και εφαρμοστεί από άλλες χώρες. Επίσης, μελλοντικές έρευνες μπορούν να εστιάσουν και σε μία πιο λεπτομερή αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, μέσα και από πρωτογενείς έρευνες σε ενδιαφερόμενα μέρη. Με τον τρόπο αυτό θα είναι δυνατός ο προσδιορισμός δυνατών και αδύνατων σημείων, ευκαιριών και απειλών, αλλά και η κατάθεση συγκεκριμένων προτάσεων πρακτικής εφαρμογής.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **Ελληνική**

Βλάχος, Γ. και Ψύχου, Ε. (2012). Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.

Γιωγγάρας, Α. (2006). Διαμεταφορά ναυτιλιακών γραμμών – Ένας πρακτικός οδηγός με βασικές έννοιες, Εκδόσεις Bookstars-Γιωγγαράς, Αθήνα.

Θανοπούλου, Ε. (1994). Ελληνική και διεθνής ναυτιλία - Αλλαγές στο διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία: Η θέση του ελληνικού εμπορικού στόλου, Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα.

Θεοδωρόπουλος, Σ., Πάλλης, Α., και Λεκάκου, Μ. (2006). Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία, Εκδόσεις Τυπωθήτω, Αθήνα.

Μυλωνόπουλος, Δ. (2004). Ναυτιλία Έννοιες – Τομείς – Δομές, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.

Μυλωνόπουλος, Δ. και Μοίρα, Π. (2005). Θαλάσσιος Τουρισμός, Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα.

Παρδάλη, Α. (1997). Οικονομική και πολιτική των λιμένων, Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα.

Φουστάνος, Γ. (2008). Ένας αιώνας ελληνικά επιβατηγά πλοία, Εκδόσεις Αργώ, Αθήνα.

Χλωμούδης, Κ. (2011). Τάσεις και Εξελίξεις στη Λιμενική Βιομηχανία, Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα.

### **Ξένη**

Alcover, A., Alemany, M., Jacob, M., Payeras, M., García, A. and Martínez-Ribes, L. (2011) ‘The economic impact of yacht charter tourism on the Balearic economy’. *Tourism Economics*, 17(3), pp. 625-638.

Bizzarri, C. and La Foresta, D. (2011) ‘Yachting and pleasure crafts in relation to local development and expansion: Marina di Stabia case study’, *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 149, pp. 53-61.

Brötzmann, M. (2013). Arctic and subarctic gateways for private nautical tourism: a feasibility study for marina development. [in Ísafjörður, Iceland].

- Carreño, A. and Lloret, J., (2021) 'Environmental impacts of increasing leisure boating activity in Mediterranean coastal waters', *Ocean & Coastal Management*, 209, pp.1-13.
- Chlomoudis, I., Lampridis, D. and Pallis, L. (2013) 'Quality Assurance: Providing Tools for Managing Risk in Ports', *International Journal of Maritime, Trade and Economic Issues*, 1(1), pp. 3-20.
- Davenport, J. and Davenport, J. L. (2006) 'The impact of tourism and personal leisure transport on coastal environments: a review', *Estuarine, Coastal and Shelf Science*, 67(1), pp. 280-292.
- Diakomihalis, M. N. (2007) 'The impact of maritime tourism on the Greek economy via the tourism satellite account', *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 4(3), pp. 231-244.
- Diakomihalis M. N. (2007) 'Greek maritime tourism: evolution, structures and prospects', *Research in Transportation Economics*, 21, pp. 419-455.
- Diakomihalis, M. N. and Lagos, D. G. (2008) 'Estimation of the economic impacts of yachting in Greece via the tourism satellite account', *Tourism Economics*, 14(4), pp. 871-887.
- Diakomihalis, M. and Lagos, D. (2009) 'A Tourism Satellite Account Assessment of the impact of Cruise Industry on the Greek Economy'' 4th International Scientific Conference: Planning for Future–Learning from the Past Contemporary Developments in Tourism, Travel & Hospitality. Rhodes, Greece, pp. 3-5.
- Hall, C. M. (2001) 'Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier?', *Ocean & Coastal Management*, 44(9), pp. 601-618.
- Horak, S. (2013). Demand for nautical tourism in Europe-case study Croatia, in T. Lukovic *Nautical tourism*, CABI, Wallingford.
- Işik, D. A. and Cerit, A. G. (2008) 'Yacht Tourism education: A study on curriculums', *International Maritime Lecturers Association 16th Conference on MET*, 14-17 October, Izmir, pp. 585-592.

- Ivaldi, E. (2014) 'Yachting and nautical tourism in Italy: an analysis of the sectors from the years of maximum expansion to the years of deep crisis', *Journal of Empirical Economics*, 2(1), pp. 29-45.
- Lloret, J., Zaragoza, N., Caballero, D., & Riera, V. (2008), 'Impacts of recreational boating on the marine environment of Cap de Creus (Mediterranean Sea)', *Ocean & Coastal Management*, 51(11), p. 749-754.
- Lück, M. (2007). *Nautical tourism development: opportunities and threats. Nautical tourism: concepts and issues*, Cognizant Communication Corporation, New York.
- Lück, M. (2008). *The encyclopedia of tourism and recreation in marine environments*, CABI, Wallingford.
- Magnan A., Hamilton J., Rosselló J., Billé R. and Bujosa A. (2013) 'Mediterranean tourism and climate change: Identifying future demand and assessing destinations' vulnerability', in A. Navara and L. Tubiana *Regional assessment of climate change in the Mediterranean*, Dordrecht: Springer.
- Manta, F., Morrone, D. and Toma P., (2020) 'Boosting the Blue Economy: the case of Blue Flag eco-label and its impact on tourism', *Conference Paper*, November 2020.
- Martín, R. and Yepes, V. (2021) 'Bridging the Gap between Landscape and Management within Marinas: A Review', *Land*, 10(8), pp. 1-21.
- Mikulić J., Krešić D. and Kožić I. (2015) 'Critical factors of the maritime yachting tourism experience: An impact-asymmetry analysis of principal components', *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 32, pp. 30-41.
- Miller, M. L. and Auyong, J. (1991) 'Coastalzone tourism: A potent force affecting environment and society', *Marine policy*, 15(2) pp. 80-99.
- Murgul, V. and Popovic, Z. (2017) 'International Scientific Conference Energy Management of Municipal Transportation Facilities and Transport EMMFT 2017', p 346.

Orams, M. (1996) 'Using Interpretation to Manage Natural-based Tourism', *Journal of Sustainable Tourism*, 4, pp. 81-94.

Pardali, A. and Sakellariadou, F. (2000). *Economic and environmental impacts from the operation of marinas: the Greek case*, Department of Maritime Studies, WIT Press, Piraeus.

Payeras, M., Jacob, M., García, M. A., Alemany, M., Alcover, A. and Martínez, L. (2011) 'The yachting charter tourism SWOT: A basic analysis to design marketing strategies', *Tourismos: An International Multidisciplinary Refereed Journal of Tourism*, 6(3), pp. 111-134.

Phillips, W. (2014). *Towards diversification of the tourism sector: A recreational demand study of yachting and marina services in the Caribbean*, ECLAC, Chile.

Sariisik, M., Turkyay, O. and Akova, O. (2011) 'How to manage yacht tourism in Turkey: A swot analysis and related strategies', *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 24, p. 1014-1025.

Silveira, L. and Santos, N. (2012) 'The marina of Horta (Azores islands)–Impacts on the local population and in the tourism development', conference: Coastal and Marine and Tourism Congress.

### **Διαδικτυακοί τόπου**

‘Αναψυχή και μεταφορές: Ευκαιρίες και προβλήματα στο απέραντο γαλάζιο’, <http://www.cnn.gr/oikonomia/insights/story/38587/anapsyxi-kai-metafores-eykairies-kai-provlimata-sto-aperanto-galazio>, [τελευταία επίσκεψη](#): 02/02/2021.

‘Αναπτυξιακή Εθνική Ναυτιλιακή Στρατηγική’, <http://nee.gr/downloads/239NEE%20PROOPTIKES%20NAFTILIAKIS%2016-9-13%20FINAL.pdf>, [τελευταία επίσκεψη](#): 18/09/2020.

Αντωνόπουλος, X. (χ.χ.) ‘Οδηγός διαδικασιών ωρίμανσης έργων τουριστικών λιμένων’, [https://www.mou.gr/elibrary/04\\_odigos\\_touristikoi\\_limenes\\_total\\_fin.pdf](https://www.mou.gr/elibrary/04_odigos_touristikoi_limenes_total_fin.pdf), [τελευταία επίσκεψη](#): 08/10/2021.

‘Α.Π. 3133.1/01/2015 -Απόδοση Φ.Π.Α., δασμών κλπ από τα ‘επαγγελματικά’ πλοία αναψυχής’, <http://tax-analysis.blogspot.com/2015/05/31331012015.html>, τελευταία επίσκεψη: 20/09/2020.

‘Αριθμ. 4200/171/2.7.2014 Τρόπος υπολογισμού, διαδικασία διενέργειας της καταμέτρησης και πιστοποίησης της ολικής χωρητικότητας (GT) πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού καθώς και αυτών που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων, 1969 (Δ.Σ.Χ. ’69)’, <https://www.taxheaven.gr/circulars/19187/ariom-4200-171-2-7-2014>, τελευταία επίσκεψη: 20/09/2020.

‘Αριθμ. 2242.5-1.8/69740/2018 Κύρωση Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας Πληρωμάτων Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών του ν. 4256/2014, ετών 2018-2019’ <https://www.taxheaven.gr/circulars/29545/ariom-2242-5-1-8-69740-2018>, τελευταία επίσκεψη: 29/12/2020.

Γαλάζια Σημαία (2021) ‘Γενικά για τη Γαλάζια Σημαία’, <https://www.blueflag.gr/about>, τελευταία επίσκεψη: 10/10/2021.

‘Γαλάζια Σημαία’, <https://www.blueflag.gr/criteria/intro>, τελευταία επίσκεψη: 07/03/2021.

Δαμάζοντας τον άνεμο’, <http://www.tovima.gr/science/article/?aid=821483>, τελευταία επίσκεψη: 17/03/2021.

‘Διαμορφώνοντας ένα νέο όραμα για το θαλάσσιο τουρισμό στην ανατολική Μεσόγειο’, [http://www.posidoniaseatourism.com/Images/PSTF\\_2019\\_Brochure\\_e-use\\_GR\\_R11.aspx](http://www.posidoniaseatourism.com/Images/PSTF_2019_Brochure_e-use_GR_R11.aspx), τελευταία επίσκεψη: 21/02/2021.

‘Έκτακτα μέτρα προστασίας της δημόσιας υγείας από τον κίνδυνο περαιτέρω διασποράς του κορωνοϊού COVID-19 στο σύνολο της Επικράτειας για το διάστημα από την Κυριακή 13 Δεκεμβρίου 2020 και ώρα 6:00 έως και την Πέμπτη 7 Ιανουαρίου 2021 και ώρα 6:00’ <https://www.e-nomothesia.gr/kat-ygeia/astheneies/koine-upourgike-apophase-d1a-gr-oik-80189.html>, τελευταία επίσκεψη: 29/12/2020.

‘Εξομάλυνση της εποχικότητας του τουριστικού προϊόντος με την προώθηση του χειμερινού τουρισμού’,

<http://www.taxhorizon.club/e1/%CE%B1%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF%CE%B3%CF%81%CE%B1%CF%86%CE%AF%CE%B1-7/%CE%B1%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF%CE%B3%CF%81%CE%B1%CF%86%CE%AF%CE%B1-69/%CE%B5%CE%BE%CE%BF%CE%BC%CE%AC%CE%BB%CF%85%CE%BD%CF%83%CE%B7-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B5%CF%80%CE%BF%CF%87%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%84%CE%B7%CF%84%CE%B1%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D-%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%8A%CF%8C%CE%BD%CF%84%CE%BF%CF%82-%CE%BC%CE%B5-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%8E%CE%B8%CE%B7%CF%83%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%87%CE%B5%CE%B9%CE%BC%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%BD%CE%BF%CF%8D-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%8D-22100>, τελευταία επίσκεψη:31/01/2021.

‘Διαδικασία Δημιουργίας – Χωροθέτησης Τουριστικού Λιμένα’, <https://mintour.gov.gr/en/ependyseis/toyristikoi-limenes/diadikasia-dimioyrgias-chorothetisis-toyristikoy-limena/>, τελευταία επίσκεψη: 20/01/2021.

‘Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού. Η ταυτότητά μας’, <http://www.epest.gr/page.php?id=7>, τελευταία επίσκεψη: 19/01/2021.

‘Εφημερίς της κυβέρνησεως της ελληνικής Δημοκρατίας’, [https://www.kodiko.gr/nomologia/download\\_fek?f=fek/1998/a/fek\\_a\\_198\\_1998.pdf&t=defeab53715c4d7ad9ce62f6d32708e6](https://www.kodiko.gr/nomologia/download_fek?f=fek/1998/a/fek_a_198_1998.pdf&t=defeab53715c4d7ad9ce62f6d32708e6), τελευταία επίσκεψη: 04/04/2021.



‘Εφημερίς της κυβερνήσεως της ελληνικής Δημοκρατίας’, <https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/elegkhos-emporikon-ploion/pd-347-1998.html>, τελευταία επίσκεψη: 05/04/2021.

‘Εφημερίς της κυβερνήσεως της ελληνικής Δημοκρατίας’, [https://www.kodiko.gr/nomologia/download\\_fek?f=fek/1999/a/fek\\_a\\_207\\_1999.pdf&t=d6414371d827112ee90c8b991a6d5eaa](https://www.kodiko.gr/nomologia/download_fek?f=fek/1999/a/fek_a_207_1999.pdf&t=d6414371d827112ee90c8b991a6d5eaa), τελευταία επίσκεψη: 05/04/2021.

‘Εφημερίς της κυβερνήσεως της ελληνικής Δημοκρατίας’, [https://www.kodiko.gr/nomologia/download\\_fek?f=fek/1999/a/fek\\_a\\_211\\_1999.pdf&t=8c227281f58848d2ca6e6caad80ae53f](https://www.kodiko.gr/nomologia/download_fek?f=fek/1999/a/fek_a_211_1999.pdf&t=8c227281f58848d2ca6e6caad80ae53f), τελευταία επίσκεψη: 05/04/2021.

‘Εφημερίς της κυβερνήσεως της ελληνικής Δημοκρατίας’, [https://www.kodiko.gr/nomologia/download\\_fek?f=fek/2020.03/a/fek\\_a\\_29\\_2020.03.pdf&t=061242878b6f929a998697c76b7eb657](https://www.kodiko.gr/nomologia/download_fek?f=fek/2020.03/a/fek_a_29_2020.03.pdf&t=061242878b6f929a998697c76b7eb657), τελευταία επίσκεψη: 05/04/2020.

‘Εφημερίς της κυβερνήσεως της ελληνικής Δημοκρατίας’, [https://www.kodiko.gr/nomologia/download\\_fek?f=fek/2020.03/a/fek\\_a\\_22020.\\_2020.03.pdf&t=134747bb2e78fbad01a44ae668e7055c](https://www.kodiko.gr/nomologia/download_fek?f=fek/2020.03/a/fek_a_22020._2020.03.pdf&t=134747bb2e78fbad01a44ae668e7055c), τελευταία επίσκεψη: 06/04/2020.

‘Εφημερίς της κυβερνήσεως της ελληνικής Δημοκρατίας’, <https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/kanonismoi-limenon/koine-upourgike-apophase-t-9803-2020.03.html>, τελευταία επίσκεψη: 09/04/2020.

‘Εφημερίς της κυβερνήσεως της ελληνικής Δημοκρατίας’, [https://sitesap.gr/wp-content/uploads/2020.18/09/FEK\\_478\\_V\\_5.3.2020.04\\_YP.AP\\_.arith.3342-02.2020.04-21.1.2020.04\\_Prosonta\\_Kuvernht\\_Epagg.Ploiou\\_anapsuxhs.pdf](https://sitesap.gr/wp-content/uploads/2020.18/09/FEK_478_V_5.3.2020.04_YP.AP_.arith.3342-02.2020.04-21.1.2020.04_Prosonta_Kuvernht_Epagg.Ploiou_anapsuxhs.pdf), τελευταία επίσκεψη: 03/05/2020.

‘Εφημερίς της κυβερνήσεως της ελληνικής Δημοκρατίας’, [https://sitesap.gr/wp-content/uploads/2020.18/09/FEK\\_478\\_V\\_5.3.2020.04\\_YP.AP\\_.arith.3342-02.2020.04-21.1.2020.04\\_Prosonta\\_Kuvernht\\_Epagg.Ploiou\\_anapsuxhs.pdf](https://sitesap.gr/wp-content/uploads/2020.18/09/FEK_478_V_5.3.2020.04_YP.AP_.arith.3342-02.2020.04-21.1.2020.04_Prosonta_Kuvernht_Epagg.Ploiou_anapsuxhs.pdf), τελευταία επίσκεψη: 03/05/2020.

‘Εφημερίς της κυβερνήσεως της ελληνικής Δημοκρατίας’, <https://www.hhf.gr/wp-content/uploads/2014/04/%C3%85-%C3%97-%C3%94-%C3%96%C3%85%C3%8A-3155-%C3%82-12-12-13-%C3%8A%C3%95%C3%81-67659.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 25/08/2020.

‘Εφημερίς της κυβερνήσεως της ελληνικής Δημοκρατίας’, <https://www.hhf.gr/wp-content/uploads/2014/04/%C3%85-%C3%97-%C3%94-%C3%96%C3%85%C3%8A-3155-%C3%82-12-12-13-%C3%8A%C3%95%C3%81-67659.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 19/09/2020.

‘Εφημερίς της κυβερνήσεως της ελληνικής Δημοκρατίας’, <https://www.elinyae.gr/sites/default/files/2019-07/85a-14.1412590100109.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 20/09/2020.

‘Εφημερίς της κυβερνήσεως της ελληνικής Δημοκρατίας’, [https://www.elinyae.gr/sites/default/files/2019-07/46a\\_2015.1437562507953.pdf](https://www.elinyae.gr/sites/default/files/2019-07/46a_2015.1437562507953.pdf), τελευταία επίσκεψη: 20/09/2020.

‘Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός για τη βιώσιμη ανάπτυξη και μεγέθυνση των θαλάσσιων περιοχών της Ευρώπης’, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/LSU/?uri=CELEX%3A32014L0089>, τελευταία επίσκεψη: 20/09/2020.

‘Θαλάσσιος τουρισμός’, <http://altertourism.gr/morfes-tourismou/thalassios-tourismos>, τελευταία επίσκεψη: 06/10/2019.

‘Η εξέλιξη του τουρισμού και οι εναλλακτικές μορφές του: η περίπτωση της Ελλάδας’, [http://oceanis.lib.teipir.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/2375/log2013\\_00032.pdf?sequence=1](http://oceanis.lib.teipir.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/2375/log2013_00032.pdf?sequence=1), τελευταία επίσκεψη: 31/01/2021.

‘Η ιστορική εξέλιξη της κρουαζιέρας’, <https://istigmes.gr/i-istoriki-exelixa-tis-kroyazieras/>, τελευταία επίσκεψη: 09/02/2021.

‘Η Ιστορία του Ελληνικού Κρουαζιεροπλοίου και η Σημερινή Πραγματικότητα του Τομέα της Κρουαζιέρας’, <https://libertypress.gr/istoria-krouazieras/>, τελευταία επίσκεψη: 09/02/2021.

‘Η ιστορική εξέλιξη της κρουαζιέρας και των κρουαζιερόπλοϊων’, <https://archive.patris.gr/articles/104821>, τελευταία επίσκεψη: 09/02/2021.

‘Η ρύθμιση του θαλάσσιου χώρου’,  
[http://www.sev.org.gr/Uploads/Documents/51019/SPECIAL%20REPORT%20%CE%A3%CE%95%CE%92\\_MSP\\_28\\_3\\_20181.pdf](http://www.sev.org.gr/Uploads/Documents/51019/SPECIAL%20REPORT%20%CE%A3%CE%95%CE%92_MSP_28_3_20181.pdf), τελευταία επίσκεψη: 16/02/2021.

‘Η συμβολή του Τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2019’,  
[https://insete.gr/wp-content/uploads/2020/09/20\\_09\\_Tourism\\_and\\_Greek\\_Economy\\_2018-2019.pdf](https://insete.gr/wp-content/uploads/2020/09/20_09_Tourism_and_Greek_Economy_2018-2019.pdf), τελευταία επίσκεψη 25/04/2021.

‘Ιστιοφόρο και Μηχανοκίνητο’,  
<http://www.ortsa.gr/istioforo-kai-mixanokinito/>, τελευταία επίσκεψη: 18/01/2021.

‘ICAP: Ανοδικά η αγορά Ενοικιάσεων Επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής την περίοδο 2014-2018’,  
<https://www.tornosnews.gr/epixeiriseis/thalassios-tourismos/40258-icap-anodika-h-agona-enoikiaseon-epaggelmatikon-skafon-anapsychhs-thn-periodo-2014-2018.html>, τελευταία επίσκεψη: 25/03/2021.

‘ISO 9001 - Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας’,  
<https://liberoassurance.org/el/ISO-9001-systhma-diaxeirishs-roiiothtas/>, τελευταία επίσκεψη: 14/03/2021.

‘Κοινή Υπουργική Απόφαση 19431/2013 - ΦΕΚ 2201/Β/6-9-2013’  
<https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/kya-19431-2013.html>, τελευταία επίσκεψη: 18/09/2020.

‘Κ.Υ.Α. αριθμ. 8122.1/29/16.7.2014 Αναπροσδιορισμός δικαιωμάτων Λιμενικών Ταμείων και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων’,  
<https://www.taxheaven.gr/circulars/19236/k-y-a-ariom-8122-1-29-16-7-2014>, τελευταία επίσκεψη: 20/09/2020.

‘Κ.Υ.Α. αριθμ. 798/13.1.2012 Όροι και προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας ναυλομεσιτικών γραφείων– Ένταξη της διαδικασίας Χορήγησης Ειδικού Σήματος Λειτουργίας σε Ναυλομεσιτικά Γραφεία στα Ενιαία Κέντρα Εξυπηρέτησης (Ε.Κ.Ε.), σε εκτέλεση των διατάξεων του Ν. 3844/2010 (ΦΕΚ 63/Α)’  
<https://www.taxheaven.gr/circulars/13330/k-y-a-ariom-798-13-1-2012>, τελευταία επίσκεψη: 25/08/2020.

‘Μάχη με τα κύματα» για το yachting στην Ελλάδα’, [http://www.dealnews.gr/roi/item/301636-%C2%ABM%CE%AC%CF%87%CE%B7-%CE%BC%CE%B5-%CF%84%CE%B1-%CE%BA%CF%8D%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B1%CE%BB-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%BF-yachting-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1#.X\\_HrgIUzbIU](http://www.dealnews.gr/roi/item/301636-%C2%ABM%CE%AC%CF%87%CE%B7-%CE%BC%CE%B5-%CF%84%CE%B1-%CE%BA%CF%8D%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B1%CE%BB-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%BF-yachting-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1#.X_HrgIUzbIU), τελευταία επίσκεψη: 03/01/2021.

‘Μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την τόνωση της ανάπτυξης και τη δημιουργία θέσεων εργασίας στο Παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό’, [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/coastal-and-maritime-tourism\\_el.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/coastal-and-maritime-tourism_el.pdf), τελευταία επίσκεψη: 10/11/2020.

‘Μεγάλες προοπτικές για τον θαλάσσιο τουρισμό στην Ελλάδα’, <https://www.tanea.gr/2018/10/28/economy/megales-prooptikes-gia-ton-thalassio-tourismo-stin-ellada/>, τελευταία επίσκεψη: 02/02/2021.

‘Μηχανοκίνητα και Ιστιοφόρα σκάφη’, <http://www.tosynergeio.gr/tehnika/skafi-eksolemvi/mixanokinita-kai-istiofora-skafi>, τελευταία επίσκεψη: 18/01/2021.

Μπαλής, Δ. (2020) ‘Τεράστιες οι προοπτικές ανάπτυξης μαρινών και γιώτινγκ στην Ελλάδα’, [https://www.huffingtonpost.gr/entry/terasties-oi-prooptikes-anaptexes-marinson-kai-yiotinyksten-ellada\\_gr\\_5e3551d3c5b6f2623329c8fd](https://www.huffingtonpost.gr/entry/terasties-oi-prooptikes-anaptexes-marinson-kai-yiotinyksten-ellada_gr_5e3551d3c5b6f2623329c8fd), τελευταία επίσκεψη: 04/10/2021.

‘Νόμος 438/1976 256 Α' 1976 Τουριστικά πλοία, ναυταθλητικά σκάφη, ρυθμίσεις δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων’, <http://elib.aade.gr/elib/view?d=/gr/act/1976/438/art/10/para/3%CE%B1>, τελευταία επίσκεψη: 29/3/2021.

‘Νόμος 2160/1993 - ΦΕΚ Α-118/19-7-1993 (Κωδικοποιημένος)’, <https://www.e-nomothesia.gr/kat-tourismos/n-2160-1993.html>, τελευταία επίσκεψη: 29/03/2021.

‘Νόμος υπ’ αριθμ. 4070 Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις’, <https://www.taxheaven.gr/law/4070/2012>, τελευταία επίσκεψη: 20/01/2021.

‘Νόμος 3551 ΦΕΚ Α 76/2.4.2007’, [https://www.kodiko.gr/nomologia/document\\_navigation/151822/nomos-3551-2007](https://www.kodiko.gr/nomologia/document_navigation/151822/nomos-3551-2007), τελευταία επίσκεψη: 24/0/2020.

‘Νόμος υπ’ αριθμ. 3790/2009’, <https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/n-3790-2009.html>, τελευταία επίσκεψη: 25/08/2020.

‘Νόμος 4276/2014 - ΦΕΚ 155/A/30-7-2014 (Κωδικοποιημένος)’, <https://www.e-nomothesia.gr/kat-tourismos/n-4276-2014.html>, τελευταία επίσκεψη: 20/09/2020.

‘Νόμος υπ’ αριθμ. 4280 ΦΕΚ Α 159/8.8.2014’, [https://www.kodiko.gr/nomologia/document\\_navigation/91406/nomos-4280-2014](https://www.kodiko.gr/nomologia/document_navigation/91406/nomos-4280-2014), τελευταία επίσκεψη: 20/09/2020.

‘Νόμος 3842/10 (ΦΕΚ 58/A’/23.4.2010)’, <https://www.lakoniacci.gr/userdata/Pages/1/3/133/n3842-2010-fek-58-a-23-4-2010-apokatastasi-forologikis-dikaiosunis-antimetopisi-tis-forodiatugis-kai-alles-diatakseis.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 25/08/2020.

‘Νόμος υπ’ αριθμ. 4002/2011 (ΦΕΚ Α’-180/22.08.2011), <https://www.e-nomothesia.gr/suntaksiodotika/n-4002-2011.html>, τελευταία επίσκεψη: 25/08/2020.

‘Νόμος 4070/2012 Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις.’, <https://www.taxheaven.gr/law/4070/2012>, τελευταία επίσκεψη: 25/08/2020.

‘Νόμος υπ’ αριθμ. 4146 Διαμόρφωση Φιλικού Αναπτυξιακού Περιβάλλοντος για τις Στρατηγικές και Ιδιωτικές Επενδύσεις και άλλες διατάξεις.’, [https://www.elinyae.gr/sites/default/files/2019-07/90a\\_2013.1414578353781.pdf](https://www.elinyae.gr/sites/default/files/2019-07/90a_2013.1414578353781.pdf), τελευταία επίσκεψη: 18/09/2020.

‘Νόμος υπ’ αριθμ. 4179 ΦΕΚ Α’175/8.8.2013’, [https://www.kodiko.gr/nomologia/document\\_navigation/75580/nomos-4179-2013](https://www.kodiko.gr/nomologia/document_navigation/75580/nomos-4179-2013), τελευταία επίσκεψη: 18/09/2020.

‘Νόμος 4211/2013 - ΦΕΚ 256/A/28-11-2013 (Κωδικοποιημένος)’, <https://www.e-nomothesia.gr/kat-enoples-dynameis/n-4211-2013.html>, τελευταία επίσκεψη: 19/09/2020.

‘Νόμος υπ’ αριθμ. 4676 Τεύχος Α’ 67/19.03.2020’, [https://www.kodiko.gr/nomologia/document\\_navigation/610818/nomos-4676-2020](https://www.kodiko.gr/nomologia/document_navigation/610818/nomos-4676-2020), τελευταία επίσκεψη: 06/12/2020.

‘Νόμος ν.4582/2018’, <https://www.taxheaven.gr/law/4582/2018>, τελευταία επίσκεψη: 06/12/2020.

‘Νόμος υπ’ αριθμ. 4256 ΦΕΚ Α’92/14.4.2014’, [https://www.kodiko.gr/nomologia/document\\_navigation/96748/nomos-4256-2014](https://www.kodiko.gr/nomologia/document_navigation/96748/nomos-4256-2014), τελευταία επίσκεψη: 20/09/2020.

‘Οδηγία 2014/90/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014 , σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων και για την κατάργηση της οδηγίας 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ’, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0090>, τελευταία επίσκεψη: 20/09/2020.

‘Οδηγία 2013/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα σκάφη αναψυχής και τα ατομικά σκάφη και την κατάργηση της οδηγίας 94/25/ΕΚ’, <https://www.naftikachronika.gr/wp-content/uploads/2017/04/201704101431089228.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 16/01/2021.

‘Ο θαλάσσιος τουρισμός και η ανάπτυξη του στην Πάρο’, <http://nefeli.lib.teicrete.gr/browse/sdo/tour/2012/TsopaniInchoferKymothoi/attached-document-1330511028-715936-18998/Tsopani-Inchofer2012.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 21/02/2021.

‘Ο τομέας της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης (yachting) στην Ελλάδα –Τάσεις και προοπτικές ανάπτυξης’, [http://www.jmc.uoa.gr/fileadmin/jmc.pspa.uoa.gr/uploads/PDFs/20170424\\_Yachting\\_thalassios\\_toyrismos\\_-\\_Manologloy.pdf](http://www.jmc.uoa.gr/fileadmin/jmc.pspa.uoa.gr/uploads/PDFs/20170424_Yachting_thalassios_toyrismos_-_Manologloy.pdf), τελευταία επίσκεψη: 21/02/2021.

‘Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών & Κατώτερων Πληρωμάτων Επαγγελματικών & Ιδιωτικών Θαλαμηγών Σκαφών’, <https://www.hyca.gr/enosi/skoros>, τελευταία επίσκεψη: 19/01/2021.

‘Πυρετός κατασκευής σούπερ γιοτ για δισεκατομμυριούχους – Τρίτη ναυπηγική δύναμη η Τουρκία’, <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/piretos-kataskevis-souper-giot-gia-disekatommiriouchous-triti-nafpigiiki-dinami-i-tourkia/>, τελευταία επίσκεψη: 23/05/2021.

‘Πώς μια ελληνική εταιρεία κάνει «έξυπνες» τις μαρίνες’, <https://www.in.gr/2020/08/04/economy/kainotomia/pos-mia-elliniki-etaireia-kanei-eksypnes-tis-marines/>, τελευταία επίσκεψη: 24/01/2021.

‘Σαλπάρουν προς αχαρτογράφητα νερά τα σκάφη αναψυχής’, <https://greek-marinas.gr/el/law-download/naftemporiki2452020/?wpdmdl=99992690&refresh=5feba9490aaa61609279817>, τελευταία επίσκεψη: 18/01/2021.

‘Στα σκαριά μεγάλες επενδύσεις σε Μαρίνες σε όλη την Ελλάδα’, <https://business.gr/stin-proti-grammi-megales-ependyseis-se-marines-tis-choras/>, τελευταία επίσκεψη: 03/04/2021.

‘ΣτΕ: «Πράσινο φως» για την ιδιωτικοποίηση των μαρίνων’, <https://www.protothema.gr/economy/article/466864/ste-prasino-fos-gia-tin-idiotikopoiisi-ton-marinon-/>, τελευταία επίσκεψη: 03/04/2021.

‘Στοιχεία κρουαζιέρας 2015-2019 συνολικά χώρας’, [https://elime.gr/images/Docs/Krouaziera/2019\\_Stoixeia\\_Krouazieras\\_Synolika\\_Xoras.pdf](https://elime.gr/images/Docs/Krouaziera/2019_Stoixeia_Krouazieras_Synolika_Xoras.pdf), τελευταία επίσκεψη: 22/02/2021.

‘Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, Ν.3389/2005 (ΦΕΚ 232/Α’/22.9.2005)’, [https://anazitisis.prosvasis.com/anazitisis/article/n3389\\_05.htm?](https://anazitisis.prosvasis.com/anazitisis/article/n3389_05.htm?), τελευταία επίσκεψη: 24/08/2020.

‘Σύντομο ιστορικό ‘Καθορισμού προσόντων Κυβερνήτη Επαγγελματικού και Ιδιωτικού Πλοίου Αναψυχής’, <https://istioploikoskosmos.gr/article/>, τελευταία επίσκεψη: 02/05/2020.

‘Τα 14,1 δισ. έφτασαν οι ταξιδιωτικές εισπράξεις στο 9μηνο του 2019’, <https://www.sofokleousin.gr/ta-141-dis-eftasan-oi-taksidiotikes-eisprakseis-sto-9mino-tou-2019/>, τελευταία επίσκεψη: 22/02/2021.

‘Το γιότινγκ αποδεικνύεται πιο κερδοφόρο από την κρουαζιέρα’, <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/to-giotingk-apodikniete-pio-kerdoforo-aro-tin-krouaziera/>, τελευταία επίσκεψη: 25/04/2021.

‘Τρίτη δύναμη η Ελλάδα στον κόσμο των megayachts’, <https://www.kathimerini.gr/995695/article/epikairothta/ellada/trith-dynamh-h-ellada-ston-kosmo-twn-mega-yachts>, τελευταία επίσκεψη: 25/03/2021.

‘«Τρικυμία» Για Τον ΦΠΑ Στα Σκάφη Θαλάσσιου Τουρισμού’, <http://athina984.gr/wp-site/2018/10/23/trikymia-gia-ton-fpa-sta-skafi-thalassioy-toyrismoy/>, τελευταία επίσκεψη: 25/02/2021.

‘Τρίτη δύναμη η Ελλάδα στον κόσμο των megayachts’, <https://www.kathimerini.gr/society/995695/triti-dynami-i-ellada-ston-kosmo-ton-mega-yachts/>, τελευταία επίσκεψη: 18/01/2021.

‘ΦΕΚ 128 Α/ 3.07.08’, <https://www.urenio.org/el/wp-content/uploads/2009/02/ethnikoxvrotaxiko-fek128-03072008.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 25/08/2020.

‘15 Tips For An Amazing Sailing Vacation In Croatia’, <https://www.forbes.com/sites/catherinesabino/2018/07/22/15-tips-for-an-amazing-sailing-vacation-in-croatia/#53375ce13240>, τελευταία επίσκεψη: 14/03/2021.

AML Malta (2021) ‘Marinas in Malta’, <https://amlmalta.com/news/marinas-in-malta/>, τελευταία επίσκεψη: 08/10/2021.

‘An unforgettable sailing holiday in Malta’, <https://blog.tubber.com/sailing-holiday-malta/>, τελευταία επίσκεψη: 15/03/2021.



Ave Tours Montenegro (2020) ‘Montenegro – A Country of Diversity’, <https://avetours-montenegro.com/montenegro-a-country-of-diversity/>, τελευταία επίσκεψη: 09/10/2021.

Blue Flag (2021) ‘Our numbers - all blue flag awarded sites per country’, <https://www.blueflag.global/all-bf-sites>, τελευταία επίσκεψη: 21/10/2021.

Boat International (2021) ‘Insider's guide: 6 of the best Italian superyacht destinations’. <https://www.boatinternational.com/destinations/mediterranean-yacht-destinations/of-the-best-italian-superyacht-destinations--1293>, τελευταία επίσκεψη: 09/10/2021.

Blue Water Yachting (2021) ‘French Riviera’, <https://www.bluewateryachting.com/yacht-charter-destination/french-riviera-2>, τελευταία επίσκεψη: 04/10/2021.

Carlton, S. G. (2018) ‘How Nautical Tourism in Malta continue to be competitive in the face of increasing international competition’, [https://www.researchgate.net/publication/328927981\\_How\\_Nautical\\_Tourism\\_in\\_Malta\\_continue\\_to\\_be\\_competitive\\_in\\_the\\_face\\_of\\_increasing\\_international\\_competition](https://www.researchgate.net/publication/328927981_How_Nautical_Tourism_in_Malta_continue_to_be_competitive_in_the_face_of_increasing_international_competition), τελευταία πρόσβαση: 04/10/2021.

Chumillas, A., (2021) ‘Yachting in Spain: A Legal Guide’, <https://www.taxmarine.com/documents-list/117-articles/679-maltese-superyachts-conference>, τελευταία επίσκεψη: 04/10/2021.

CharterWorld (2021) ‘Egypt Yacht Charter’, <https://www.charterworld.com/index.html?sub=egypt-yacht-charter>, τελευταία επίσκεψη: 04/10/2021.

CharterWorld (2021α) ‘Your Guide to Yacht Charter in the French Riviera’, <https://www.charterworld.com/index.html?sub=french-riviera-yacht-charter>, τελευταία επίσκεψη: 04/10/2021.

CIA (2021) ‘The World Factbook’, <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/>, τελευταία επίσκεψη: 09/10/2021.

‘COVID-19 impacts on global cruise industry’,  
<https://home.kpmg/xx/en/blogs/home/posts/2020/07/covid-19-impacts-on-global-cruise-industry.html> , τελευταία επίσκεψη: 07/09/2021.

Dazert, R., (2021) ‘2021 Market Update: Used yacht sales near 400 as market boom continues’,  
<https://www.superyachttimes.com/yacht-news/2021-review-superyacht-market-boom-continues>,  
τελευταία επίσκεψη: 08/10/2021.

Discover Greece (2021) ‘12 Popular sailing destinations in the Aegean’,  
<https://www.discovergreece.com/travel-ideas/best-of/12-popular-sailing-destinations-aegean>,  
τελευταία επίσκεψη: 04/10/2021.

Dream Yacht Charter (2021) ‘Greece’, <https://www.dreamyachtcharter.com/destination/greece/>,  
τελευταία επίσκεψη: 08/10/2021.

Economou. C., (2021) ‘The Rise of Eastern Mediterranean Yachting’,  
<https://tridenttrust.com/knowledge/insights/the-rise-of-eastern-mediterranean-yachting-september-2021/>,  
τελευταία επίσκεψη: 10/10/2021.

Egyptian Cruising Company (2021) ‘Yacht Club’, <https://www.egyptiancruising.com/yacht-club>,  
τελευταία επίσκεψη: 08/10/2021.

Espiner, T., (2021) ‘Superyacht sales surge as wealthy seek Covid escape’,  
<https://www.bbc.com/news/business-57158371>, τελευταία επίσκεψη: 09/10/2021.

‘Facts & Figures’, <https://www.europeanboatingindustry.eu/facts-and-figures>, τελευταία  
επίσκεψη: 08/03/2021.

France Voyage (2021) ‘Blue Flag’, [https://www.france-voyage.com/search/?kw=Blue+Flag&kw\\_astype=&kw\\_asid=](https://www.france-voyage.com/search/?kw=Blue+Flag&kw_astype=&kw_asid=), τελευταία επίσκεψη: 21/10/2021.

‘French Riviera Glamour & Glitterati’, <https://www.bluewateryachting.com/yacht-charter-destination/french-riviera-2>, τελευταία επίσκεψη: 02/03/2021.

‘Global Yacht Industry Industry’, [https://www.reportlinker.com/p02284917/Yacht-Industry.html?utm\\_source=GNW](https://www.reportlinker.com/p02284917/Yacht-Industry.html?utm_source=GNW), τελευταία επίσκεψη: 25/04/2021.

‘Gold Anchor’, <https://www.marinas.net.au/goldanchor>, τελευταία επίσκεψη: 07/03/2021.

‘Greek Yachting Association’, <https://www.gya.gr/>, τελευταία επίσκεψη: 19/01/2021.

‘Hellenic Professional Yacht Owners Bareboat Association –SITESAP’, <https://sitesap.gr/>, τελευταία επίσκεψη: 19/01/2021,

‘Hellenic Yacht Brokers Association’, <http://www.hyba.gr/index.php/about-us>, τελευταία επίσκεψη: 19/01/2021.

HFW (2021) ‘Comprehensively Yachts’, HFW Yachting Industry Briefing.

iNautia (2021) ‘Marinas in Italy’, <https://www.inautia.com/marinas/in-italy-p1/>, τελευταία επίσκεψη: 09/10/2021.

Ingram, R., (2020) ‘Why The Super-Rich Are Leaving Spain And Setting Sail For Turkey’, <https://www.forbes.com/sites/rachelingram/2020/08/26/why-the-super-rich-are-leaving-spain-and-setting-sail-for-turkey/?sh=24db4cdf6050>, τελευταία επίσκεψη: 09/10/2021.

‘Italian boating industry up 9.5% in 2018’, <https://www.ibinews.com/market-intelligence/italian-boating-industry-up-95-in-2018/33254.article>, τελευταία επίσκεψη: 08/03/2021.

‘Jadewolf Marketing’, <https://www.jadewolfmarketing.com/2020/02/03/how-yacht-marketers-can-overcome-seasonality/>, τελευταία επίσκεψη: 04/04/2021.

‘Leading cruise ports along the Atlantic coast of Europe in 2019, based on passenger numbers’, <https://www.statista.com/statistics/1096850/cruise-passengers-atlantic-europe-ports/>, τελευταία επίσκεψη: 02/03/2021.

‘List of largest cruise lines’, [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_largest\\_cruise\\_lines](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_largest_cruise_lines), τελευταία επίσκεψη: 22/02/2021.

Luxury Yacht Charters (2021) ‘Top 10 Luxury Yacht Charter Locations in the Mediterranean’, <http://eatlovesavor.com/top-10-luxury-yacht-charter-locations-mediterranean/>, τελευταία επίσκεψη: 04/10/2021.

Magnum Marine (2021) ‘Guide to Yachting in Italy’, <https://magnummarine.com/guide-to-yachting-in-italy/>, τελευταία επίσκεψη: 09/10/2021.

‘Marina Industries Association’ <https://www.marinas.net.au/accreditation-programs/what-is-the-clean-marina-program>, τελευταία επίσκεψη: 07/03/2021.

Marina Reservation (2021) ‘The Best French Riviera – Cote D’Azur Marinas’, <https://www.marinareservation.com/articles/the-best-french-riviera-cote-dazur-marinas/>, τελευταία επίσκεψη: 04/10/2021.

Marina Reservation.com (2021α) ‘Marinas in Italy’, <https://www.marinareservation.com/articles/marinas-italy-2/>, τελευταία επίσκεψη: 09/10/2021.

Marina Reservation.com (2021β) ‘Moorings & Berths in Croatia’, <https://www.marinareservation.com/search/results?SearchForm%5BDestination%5D=Croatia&SearchForm%5BDestinationId%5D=11&SearchForm%5BColumnName%5D=CountryId>, τελευταία επίσκεψη: 08/10/2021.

Marina Reservation.com (2021γ) ‘Moorings & Berths in Cyprus’, <https://www.marinareservation.com/search/results?SearchForm%5BDestination%5D=cyprus&SearchForm%5BDestinationId%5D=&SearchForm%5BColumnName%5D=>, τελευταία επίσκεψη: 08/10/2021.

Marina Reservation.com (2021δ) ‘Moorings & Berths in Malta’, <https://www.marinareservation.com/search/results?SearchForm%5BDestination%5D=Malta&SearchForm%5BDestinationId%5D=380&SearchForm%5BColumnName%5D=CountryId>, τελευταία επίσκεψη: 08/10/2021.

Marina Reservation.com (2021ε) ‘Moorings & Berths in Montenegro’, <https://www.marinareservation.com/search/results?SearchForm%5BDestination%5D=Monteneg>

ro&SearchForm%5BDestinationId%5D=5&SearchForm%5BColumnName%5D=CountryId,  
τελευταία επίσκεψη: 08/10/2021.

Marina Reservation.com (2021ζ) ‘Mooring & Berths in Turkey’,  
<https://www.marinareservation.com/search/results?SearchForm%5BDestination%5D=Turkey&SearchForm%5BDestinationId%5D=8&SearchForm%5BColumnName%5D=CountryId>,  
τελευταία επίσκεψη: 08/10/2021.

Marine Project (2021) ‘Spain Marinas - Guide to Marinas & Ports in Spain’, <https://marine-project.com/en/mooring/marinas-spain/>, τελευταία επίσκεψη: 08/10/2021.

‘Mediterranean companies’, <https://www.charterworld.com/index.html?sub=Mediterranean-yacht-charter-company>, τελευταία επίσκεψη: 21/02/2021.

My-sea.com (2021) ‘Marinas in Greece’, <https://my-sea.com/en/greece/marinas>, τελευταία επίσκεψη: 04/10/2021.

My-sea.com (2021α) ‘Marinas and berths in Croatia’, <https://my-sea.com/en/croatia>, τελευταία επίσκεψη: 09/10/2021.

‘Nautical tourism in Croatia’, <https://yacht-charter-croatia.eu/croatia-tourist-info/croatia/nautical-tourism-in-croatia>, τελευταία επίσκεψη: 14/03/2021.

Northop & Johnson (2021) ‘Malta - The perfect place to charter a yacht to Explore the Mediterranean Coast’, <https://www.northropandjohnson.com/navigator-news/travel/malta-charter-yacht-explore-mediterranean>, τελευταία επίσκεψη: 09/10/2021.

Northop & Johnson (2021α) ‘Turkey’, <https://www.northropandjohnson.com/destinations/turkey>, τελευταία επίσκεψη: 10/10/2021.

Princess.co.uk (2019) ‘Yachting In Europe’, <https://www.princess.co.uk/2019/11/yachting-in-europe/>, τελευταία επίσκεψη: 08/10/2021.

Port Ghalib (2021) ‘About the Marina’, <http://www.portghalib.com/marina/info/>, τελευταία επίσκεψη: 08/10/2021.

‘Sailing in Italy and Exploring The Coastline’, <https://www.sailingeurope.com/blog/sailing-italy-exploring-coastline>, τελευταία επίσκεψη: 08/03/2021.

‘State Of The Cruise Industry Outlook 2021’, [https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry\\_optimized.ashx](https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry_optimized.ashx), τελευταία επίσκεψη: 07/09/2021.

Süer, A., (2021) ‘Top 5 Countries with The Most Blue Flag Sites in the World’, <https://pabbler.com/blog/top-5-countries-with-the-most-blue-flag-sites-in-the-world/>, τελευταία επίσκεψη: 10/10/2021.

Superyacht destination guide: Montenegro’, <https://www.yachting-pages.com/content/yachting-in-montenegro-captain-owner-guest-crew-destination-guide.html>, τελευταία επίσκεψη: 07/03/2021.

‘Survey: Greek yachting charter market soars in 2014-2018’, <https://www.tornosnews.gr/en/tourism-businesses/yachting/37455-survey-greek-yachting-charter-market-soars-in-2014-2018.html>, τελευταία επίσκεψη: 17/03/2021.

‘The European market potential for cruise tourism’, <https://www.cbi.eu/node/1770/pdf>, τελευταία επίσκεψη: 23/02/2021.

‘The Spanish Matriculation Tax and foreign registered boats’, <https://www.nauticalegal.com/en/reports/144-the-spanish-matriculation-tax-and-foreign-registered-boats>, τελευταία επίσκεψη: 07/03/2021.

‘The Ultimate Guide to Choosing a Powerboat vs. a Sailboat’, <https://www.atomictunayachts.com/blog/the-ultimate-guide-to-choosing-a-powerboat-vs.-a-sailboat>, τελευταία επίσκεψη: 18/03/2020.

‘Top 10 Luxury Yacht Charter Locations in the Mediterranean’, <http://eatlovesavor.com/top-10-luxury-yacht-charter-locations-mediterranean/>, τελευταία επίσκεψη: 02/03/2021.

‘Top 10 Mediterranean yacht charter destinations’, <https://www.yachting-pages.com/content/top-10-mediterranean-yacht-charter-destinations-guide.html>, τελευταία επίσκεψη: 14/03/2021.

‘Top 10 Sailing and Yachting Vacations in Europe’, <https://www.iexplore.com/articles/activity-guides/sailing-yachting/top-10-europe>, τελευταία επίσκεψη: 02/03/2021.

‘Top marinas and yacht clubs in and near Barcelona’, <https://www.mypremiurope.com/marina-guide/spain/sailing-in-barcelona.htm>, τελευταία επίσκεψη: 08/10/2021.

‘Up to 90% cancellations recorded for yacht charters in Greece’, <https://www.tornosnews.gr/en/tourism-businesses/yachting/39984-up-to-90-cancellations-recorded-for-yacht-charters-in-greece.html>, τελευταία επίσκεψη: 03/01/2021.

Valencia Mar (2021) ‘Valencia Mar – Superyacht Marina Spain’, <https://valenciamar.com/en/valencia-mar-superyacht-marina-spain/>, τελευταία επίσκεψη: 08/10/2021.

‘When to sail Greece’, <https://www.sailingissues.com/yachting-guide/sail-greece-season.html>, τελευταία επίσκεψη: 04/04/2021.

Wender, D. (2021) ‘9 Best Marinas in Spain’, <https://cruisingsea.com/9-best-marinas-in-spain-services-leisure-activities/>, τελευταία επίσκεψη: 08/10/2021.

Yacht Charter Croatia (2021) ‘Nautical tourism in Croatia’, <https://yacht-charter-croatia.eu/croatia-tourist-info/croatia/nautical-tourism-in-croatia>, τελευταία επίσκεψη: 09/10/2021.

‘Yacht Charter Market’, <https://www.alliedmarketresearch.com/yacht-charter-market>, τελευταία επίσκεψη: 25/04/2021.

‘Yachting in Europe’, <https://www.princess.co.uk/2019/11/yachting-in-europe/>, τελευταία επίσκεψη: 02/03/2021.

‘Yacht tourism experiencing a good year: Tourism players’,  
<https://www.hurriyetaidailynews.com/yacht-tourism-experiencing-a-good-year-tourism-players-144491>, τελευταία επίσκεψη: 15/03/2021.