

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΓΑΛΑΖΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: ΠΑΡΟΥΣΑ
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Μπιλιμπάικος Δημήτριος

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς
ΙΟΥΛΙΟΣ 2026

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (μη-εμπορικός, μη-κερδοσκοπικός, εκπαιδευτικός, ερευνητικός), 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».

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

Τα μέλη της Επιτροπής:

- κ. Θεόδωρος Πελαγίδης (Επιβλέπων)
- κα. Αναστασία Χριστοδούλου
- κ. Αθανάσιος Πάλλης

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

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει τον κλάδο του τουρισμού γιώτινγκ στην Ελλάδα ως βασική συνιστώσα της Γαλάζιας Ανάπτυξης, εστιάζοντας στην υφιστάμενη κατάσταση της αγοράς, στις κυριότερες τάσεις και στις αναπτυξιακές της προοπτικές. Η έρευνα βασίστηκε σε ποιοτική μεθοδολογική προσέγγιση και αξιοποίησε πέντε ημιδομημένες συνεντεύξεις με επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται σε μαρίνες, υπηρεσίες charter και brokerage, διαχείριση πολυτελών σκαφών, τεχνική υποστήριξη και φορολογική συμμόρφωση. Τα ευρήματα δείχνουν ότι η Ελλάδα διαθέτει ισχυρά συγκριτικά πλεονεκτήματα, όπως η εκτεταμένη ακτογραμμή, η πολυνησία και η διεθνής αναγνωρισιμότητα των προορισμών της. Παράλληλα, εντοπίζονται σημαντικές αδυναμίες που αφορούν την περιορισμένη χωρητικότητα μαρινών, τη γραφειοκρατία, τη φορολογική πολυπλοκότητα, την εποχικότητα και την έλλειψη εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού. Η ζήτηση μετατοπίζεται προς premium, εξατομικευμένες και βιώσιμες εμπειρίες, ενώ η ψηφιοποίηση επηρεάζει ολοένα περισσότερο τη λειτουργία της αγοράς. Συμπερασματικά, η περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου προϋποθέτει θεσμική απλοποίηση, επενδύσεις σε υποδομές, επαγγελματική κατάρτιση και ολοκληρωμένη στρατηγική διεθνούς προβολής. Ιδιαίτερη έμφαση απαιτείται επίσης στην περιβαλλοντική διαχείριση, στη σύνδεση του γιώτινγκ με τις τοπικές οικονομίες και στη διατήρηση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών σε εθνικό επίπεδο.

Λέξεις-κλειδιά: Γαλάζια Ανάπτυξη, τουρισμός γιώτινγκ, μαρίνες, charter, βιωσιμότητα, Ελλάδα.

Ευχαριστίες

Στην σύζυγό μου Ελισσάβετ και στα παιδιά μας Ευαγγελία, Παναγιώτη, Αθανασία και Ιωάννα για την στήριξη, την έμπνευση και το κουράγιο που μου έδιναν καθημερινά.

Contents

Περίληψη	4
Ευχαριστίες	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ	9
1.1 Εισαγωγή στο αντικείμενο της έρευνας	9
1.2 Σκοπός και στόχοι της διπλωματικής εργασίας	10
1.3 Ερευνητικά ερωτήματα	11
1.4 Επιστημονική και πρακτική σημασία της έρευνας	12
Κεφάλαιο 2: Η Γαλάζια Ανάπτυξη και ο ρόλος του τουρισμού γιώτινγκ	14
2.1 Η έννοια της Γαλάζιας Ανάπτυξης	14
2.1.1 Ορισμός και θεωρητικό πλαίσιο της Γαλάζιας Ανάπτυξης	14
2.1.2 Η Γαλάζια Ανάπτυξη και ο ρόλος των θαλάσσιων δραστηριοτήτων	15
2.1.3 Βιώσιμη ανάπτυξη και προοπτικές της Γαλάζιας Ανάπτυξης	15
2.2 Ο θαλάσσιος τουρισμός στο πλαίσιο της Γαλάζιας Ανάπτυξης	16
2.2.1 Η σημασία του θαλάσσιου τουρισμού στη σύγχρονη θαλάσσια οικονομία	16
2.2.2 Μορφές θαλάσσιου τουρισμού και ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ	17
2.2.3 Περιβαλλοντικές προκλήσεις και βιωσιμότητα στον θαλάσσιο τουρισμό	18
2.3 Η έννοια και τα χαρακτηριστικά του τουρισμού γιώτινγκ	19
2.3.1 Ορισμός και βασικές διαστάσεις του τουρισμού γιώτινγκ	19
2.3.2 Δομή και βασικοί παράγοντες ανάπτυξης του τουρισμού γιώτινγκ	20
2.3.3 Περιβαλλοντικές και βιώσιμες διαστάσεις του τουρισμού γιώτινγκ	21
2.4 Η οικονομική σημασία του τουρισμού γιώτινγκ	22
2.4.1 Η συμβολή του τουρισμού γιώτινγκ στην οικονομική ανάπτυξη	22
2.4.2 Οικονομικές επιπτώσεις στις παράκτιες περιοχές	24
2.4.3 Υποδομές και αναπτυξιακή δυναμική του γιώτινγκ στην Ελλάδα	25
2.4.4 Προκλήσεις και προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης	26
2.5 Διεθνείς τάσεις στην αγορά γιώτινγκ	27
2.5.1 Η παγκόσμια ανάπτυξη της αγοράς γιώτινγκ	27
2.5.2 Μεταβολές στη ζήτηση και στο προφίλ των τουριστών	28
2.5.3 Βιωσιμότητα και τεχνολογικές εξελίξεις στην αγορά γιώτινγκ	28
Κεφάλαιο 3: Η αγορά τουρισμού γιώτινγκ	29
3.1 Η ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ διεθνώς	29

3.2 Η αγορά γιώτινγκ στην Ελλάδα.....	32
3.2.1 Γενικά χαρακτηριστικά της ελληνικής αγοράς γιώτινγκ.....	32
3.2.2 Υποδομές και υπηρεσίες της αγοράς γιώτινγκ.....	35
3.2.3 Προκλήσεις και προοπτικές της ελληνικής αγοράς γιώτινγκ	36
3.3 Υποδομές μαρινών και λιμενικών εγκαταστάσεων	37
3.3.1 Ο ρόλος των μαρινών στην ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ.....	37
3.3.2 Βασικές λειτουργίες και υπηρεσίες των μαρινών	38
3.3.3 Βιώσιμη ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών.....	38
3.4 Υπηρεσίες charter και yacht brokers	40
3.4.1 Η λειτουργία της αγοράς charter στον θαλάσσιο τουρισμό	40
3.4.2 Ο ρόλος των yacht brokers στη λειτουργία της αγοράς	41
3.4.3 Βιωσιμότητα και σύγχρονες τάσεις στις υπηρεσίες charter	41
3.5 SWOT analysis του κλάδου	43
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	46
4.1 Ερευνητική προσέγγιση	46
4.2 Ημιδομημένες συνεντεύξεις ως εργαλείο συλλογής δεδομένων	46
4.3 Επιλογή και προφίλ συμμετεχόντων	47
4.4 Διαδικασία συλλογής των δεδομένων.....	48
4.5 Θεματική ανάλυση και κωδικοποίηση των συνεντεύξεων	48
4.6 Ζητήματα δεοντολογίας και περιορισμοί της έρευνας	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΗΜΑΤΩΝ	50
5.1 Προφίλ των συμμετεχόντων και παρουσίαση της ανάλυσης	50
5.2 Η υφιστάμενη κατάσταση της ελληνικής αγοράς γιώτινγκ.....	53
5.2.1 Ανάπτυξη της αγοράς και διεθνής ζήτηση	53
5.2.2 Εποχικότητα και σχέση προσφοράς–ζήτησης	54
5.3 Chartering, brokerage και μεταβολές στο προφίλ των πελατών	56
5.3.1 Η σημασία των υπηρεσιών charter και yacht brokerage	56
5.3.2 Luxury, premium και εξατομικευμένες εμπειρίες	57
5.4 Μαρίνες, τεχνικές υποδομές και ανθρώπινο δυναμικό.....	59
5.4.1 Επάρκεια και ποιότητα των λιμενικών υποδομών	59
5.4.2 Τεχνική υποστήριξη, επισκευές και refit	60
5.4.3 Ελλείψεις και ανάγκες εξειδίκευσης του ανθρώπινου δυναμικού	61

5.5 Θεσμικό, διοικητικό και φορολογικό περιβάλλον	63
5.6 Βιωσιμότητα και ψηφιακός μετασχηματισμός του κλάδου	64
5.7 Συγκλίσεις και αποκλίσεις μεταξύ των συμμετεχόντων.....	67
5.8 Συνθετική SWOT ανάλυση βάσει των συνεντεύξεων.....	69
5.9 Σύνοψη των βασικών ευρημάτων	70
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΖΗΤΗΣΗ	72
6.1 Σύνδεση των ευρημάτων με τη διεθνή βιβλιογραφία	72
6.2 Η ανταγωνιστική θέση της Ελλάδας στην αγορά γιώτινγκ.....	74
6.3 Υποδομές, θεσμικό πλαίσιο και αναπτυξιακοί περιορισμοί	75
6.4 Μετασχηματισμός της ζήτησης και εξέλιξη των υπηρεσιών charter	76
6.5 Βιωσιμότητα, ψηφιοποίηση και ανθρώπινο δυναμικό	77
6.6 Απάντηση στα ερευνητικά ερωτήματα	79
6.7 Θεωρητικές και πρακτικές προεκτάσεις των ευρημάτων	80
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	83
7.1 Συνολικά συμπεράσματα της έρευνας	83
7.2 Απάντηση στα ερευνητικά ερωτήματα	83
7.3 Κριτική αποτίμηση των ευρημάτων	85
7.4 Περιορισμοί της έρευνας.....	85
7.5 Προτάσεις για μελλοντική έρευνα	86
Παράρτημα Ημι-Δομημένης Συνέντευξης.....	88
Πηγές.....	90
Άρθρο Μεθοδολογίας.....	93

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Εισαγωγή στο αντικείμενο της έρευνας

Η Γαλάζια Ανάπτυξη έχει αναδειχθεί σε ένα από τα πλέον σύνθετα και δυναμικά πεδία της σύγχρονης αναπτυξιακής πολιτικής, καθώς επιχειρεί να συνδέσει την οικονομική αξιοποίηση των θαλασσών και των παράκτιων ζωνών με την προστασία των οικοσυστημάτων και την κοινωνική ευημερία. Δεν αποτελεί απλώς ένα άθροισμα θαλάσσιων κλάδων, αλλά ένα πλαίσιο μέσα στο οποίο η οικονομική ανάπτυξη οφείλει να συμβαδίζει με τη μακροχρόνια διατήρηση του φυσικού κεφαλαίου, τη δίκαιη κατανομή των ωφελειών και την αποτελεσματική διακυβέρνηση των θαλάσσιων πόρων. Η σχετική βιβλιογραφία καταδεικνύει ότι ο παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός κατέχει κεντρική θέση σε αυτό το πλαίσιο, τόσο λόγω της οικονομικής του βαρύτητας όσο και λόγω της άμεσης εξάρτησής του από την ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Kabil et al., 2021). Παράλληλα, η συζήτηση περί γαλάζιας ανάπτυξης έχει εμπλουτιστεί από την έννοια της «γαλάζιας δικαιοσύνης», η οποία επισημαίνει ότι οι αναπτυξιακές παρεμβάσεις δεν είναι ουδέτερες, αλλά επηρεάζουν διαφορετικά τις τοπικές κοινωνίες, τις επαγγελματικές ομάδες και τους χρήστες του θαλάσσιου χώρου (Bennett et al., 2021).

Στο ευρύτερο αυτό περιβάλλον, ο τουρισμός με σκάφη αναψυχής, ή τουρισμός γιώτινγκ, συνιστά μια ιδιαίτερα εξειδικευμένη μορφή θαλάσσιου τουρισμού. Περιλαμβάνει τη χρήση ιδιωτικών ή επαγγελματικών σκαφών για αναψυχή, περιήγηση, διαμονή και πρόσβαση σε παράκτιους ή νησιωτικούς προορισμούς, ενώ ταυτόχρονα ενεργοποιεί ένα εκτεταμένο δίκτυο οικονομικών δραστηριοτήτων. Στην αλυσίδα αξίας του κλάδου συμμετέχουν μαρίνες και τουριστικοί λιμένες, εταιρείες ναύλωσης, yacht brokers, επιχειρήσεις διαχείρισης στόλων, ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, προμηθευτές εξοπλισμού, επαγγελματικά πληρώματα, τεχνικοί, λογιστές, νομικοί και φορείς δημόσιας διοίκησης. Η πολυκλαδική αυτή διάσταση εξηγεί γιατί το γιώτινγκ δεν μπορεί να εξεταστεί μόνο ως τουριστικό προϊόν, αλλά ως σύνθετο επιχειρηματικό και θεσμικό οικοσύστημα. Η διεθνής έρευνα έχει αναδείξει τη σταδιακή διεύρυνση του επιστημονικού ενδιαφέροντος για τον ναυτικό, θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό, με έμφαση πλέον όχι μόνο στη ζήτηση, αλλά και στις υποδομές, στην ανταγωνιστικότητα, στην περιβαλλοντική διαχείριση και στη διακυβέρνηση (Martínez Vázquez et al., 2021).

Η ελληνική περίπτωση παρουσιάζει ιδιαίτερο ερευνητικό ενδιαφέρον. Η νησιωτικότητα, το εκτεταμένο μήκος ακτογραμμής, η γεωγραφική διασπορά των προορισμών, το κλίμα και η διεθνής αναγνωρισιμότητα του τουριστικού προϊόντος δημιουργούν ισχυρά συγκριτικά πλεονεκτήματα. Ταυτόχρονα, όμως, η αξιοποίηση αυτών των πλεονεκτημάτων εξαρτάται από την επάρκεια των θέσεων ελλιμενισμού, την ποιότητα των μαρινών, τη λειτουργικότητα του θεσμικού πλαισίου, την ύπαρξη εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού και τη δυνατότητα των επιχειρήσεων να ανταποκριθούν στις μεταβαλλόμενες απαιτήσεις της διεθνούς αγοράς. Η ορθολογική ανάπτυξη του κλάδου προϋποθέτει επίσης συντονισμό των διαφορετικών χρήσεων του θαλάσσιου χώρου, καθώς οι τουριστικές, ναυτιλιακές, αλιευτικές και περιβαλλοντικές δραστηριότητες συχνά αλληλεπικαλύπτονται. Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός αποκτά, συνεπώς, καθοριστικό ρόλο για την αποφυγή συγκρούσεων χρήσεων και τη διαμόρφωση συνεκτικών αναπτυξιακών κατευθύνσεων, ιδίως σε περιοχές με έντονη τουριστική και νησιωτική δραστηριότητα, όπως το Αιγαίο (Gourgiotis et al., 2024).

Η ανάπτυξη του γιώτινγκ συνοδεύεται, επιπλέον, από περιβαλλοντικές προκλήσεις. Η λειτουργία σκαφών και μαρινών συνδέεται με εκπομπές αέριων ρύπων, παραγωγή αποβλήτων, λύματα, θόρυβο, αγκυροβολία σε ευαίσθητα οικοσυστήματα και αυξημένες πιέσεις στις παράκτιες ζώνες. Η συστηματική βιβλιογραφική επισκόπηση των Ukić Boljat et al. (2021) επιβεβαιώνει ότι οι ναυτικές δραστηριότητες μπορούν να προκαλέσουν σύνθετες και σωρευτικές επιπτώσεις, ενώ η μοντελοποίηση των εκπομπών από σκάφη αναψυχής καταδεικνύει την ανάγκη αξιόπιστης καταγραφής και στοχευμένων πολιτικών περιορισμού τους (Johansson et al., 2020). Ως εκ τούτου, η ανάπτυξη του ελληνικού γιώτινγκ δεν μπορεί να αξιολογηθεί αποκλειστικά με κριτήρια οικονομικής μεγέθυνσης. Απαιτείται να εξεταστεί υπό το πρίσμα της βιωσιμότητας, της ποιοτικής αναβάθμισης των υπηρεσιών και της θεσμικής ικανότητας διαχείρισης των πιέσεων που δημιουργεί.

1.2 Σκοπός και στόχοι της διπλωματικής εργασίας

Βασικός σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η συστηματική διερεύνηση της αγοράς τουρισμού γιώτινγκ στην Ελλάδα ως διακριτής, αλλά ταυτόχρονα άμεσα συνδεδεμένης, συνιστώσας της Γαλάζιας Ανάπτυξης. Η εργασία επιδιώκει να αποτυπώσει την υφιστάμενη κατάσταση του κλάδου, να αναδείξει τις κύριες τάσεις που διαμορφώνουν τη ζήτηση και την προσφορά και να αξιολογήσει τις προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης. Η

προσέγγιση δεν περιορίζεται στη μελέτη της ναύλωσης σκαφών, αλλά καλύπτει το σύνολο του οικοσυστήματος: τις μαρίνες, τις λιμενικές εγκαταστάσεις, τις εταιρείες charter και brokerage, τη διαχείριση πολυτελών σκαφών, την τεχνική και ναυπηγοεπισκευαστική υποστήριξη, καθώς και το διοικητικό και φορολογικό περιβάλλον μέσα στο οποίο δραστηριοποιούνται οι επιχειρήσεις.

Ειδικότεροι στόχοι είναι η αναγνώριση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Ελλάδας, η καταγραφή των κυριότερων αδυναμιών και αναπτυξιακών περιορισμών, η διερεύνηση της επάρκειας των υποδομών και η αποτίμηση της επίδρασης του θεσμικού πλαισίου στην ανταγωνιστικότητα. Παράλληλα, εξετάζονται οι μεταβολές στο προφίλ των πελατών, η στροφή προς πολυτελείς και εξατομικευμένες εμπειρίες, η ενίσχυση της ψηφιοποίησης και η αυξανόμενη σημασία της περιβαλλοντικής υπευθυνότητας. Οι επιχειρήσεις ναυτικού τουρισμού καλούνται να λειτουργήσουν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον, όπου οι περιορισμοί στην πρόσβαση σε αγορές, η ποιότητα των υπηρεσιών και η ικανότητα προσαρμογής επηρεάζουν άμεσα τις δυνατότητες ανάπτυξής τους (Lam-González et al., 2019). Συνεπώς, η εργασία στοχεύει και στη διατύπωση εφαρμόσιμων προτάσεων για τη βελτίωση της θεσμικής λειτουργίας, την αναβάθμιση των υποδομών, την ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού και τη βιώσιμη τοποθέτηση της Ελλάδας στη διεθνή αγορά γιώτινγκ.

1.3 Ερευνητικά ερωτήματα

Η διατύπωση των ερευνητικών ερωτημάτων βασίζεται στη θεωρητική επισκόπηση του πεδίου και στη διαπίστωση ότι η ανάπτυξη του γιώτινγκ αποτελεί πολυπαραγοντικό φαινόμενο. Η διεθνής βιβλιογραφία υπογραμμίζει ότι η δυναμική του κλάδου επηρεάζεται από την εποχικότητα και τον σχεδιασμό της ζήτησης, από την ποιότητα των υπηρεσιών, από την επάρκεια των υποδομών και από το ρυθμιστικό περιβάλλον (Paker & Gök, 2021; Russo & Rindone, 2022). Επιπλέον, η οπτική των εμπλεκόμενων φορέων είναι κρίσιμη, καθώς επιτρέπει την κατανόηση των πραγματικών εμποδίων και των δυνατοτήτων ανάπτυξης μέσα από την εμπειρία όσων συμμετέχουν άμεσα στην αγορά (Yao et al., 2021). Με βάση τα παραπάνω, η εργασία οργανώνεται γύρω από τα ακόλουθα ερευνητικά ερωτήματα:

1. Ποια είναι τα βασικά χαρακτηριστικά και ποια η σημερινή δυναμική της αγοράς τουρισμού γιώτινγκ στην Ελλάδα;

2. Ποιοι παράγοντες επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα και τις δυνατότητες ανάπτυξης του ελληνικού γιώτινγκ σε σχέση με το διεθνές και μεσογειακό περιβάλλον;
3. Σε ποιο βαθμό οι μαρίνες, οι λιμενικές εγκαταστάσεις και οι τεχνικές υποδομές ανταποκρίνονται στις ανάγκες της υφιστάμενης και της μελλοντικής ζήτησης;
4. Ποιες θεσμικές, διοικητικές, φορολογικές και λειτουργικές δυσκολίες αντιμετωπίζουν οι επαγγελματίες και οι επιχειρήσεις του κλάδου;
5. Ποιες τάσεις διαμορφώνονται ως προς το προφίλ των πελατών, τις υπηρεσίες charter και brokerage, την ψηφιοποίηση, το luxury γιώτινγκ και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα;
6. Ποιες παρεμβάσεις πολιτικής και επιχειρηματικές στρατηγικές μπορούν να ενισχύσουν τη βιώσιμη και ανταγωνιστική ανάπτυξη του ελληνικού γιώτινγκ;

Τα ερωτήματα αυτά λειτουργούν ως ενιαίο αναλυτικό πλαίσιο. Δεν εξετάζουν αποσπασματικά τις επιμέρους δραστηριότητες, αλλά επιχειρούν να συνδέσουν τη ζήτηση, τις επιχειρηματικές πρακτικές, τις υποδομές, τη ρύθμιση και τη βιωσιμότητα. Με αυτόν τον τρόπο, η εμπειρική ανάλυση μπορεί να αναδείξει τόσο τις συγκλίσεις όσο και τις διαφοροποιήσεις μεταξύ των διαφορετικών επαγγελματικών ομάδων που συμμετέχουν στην αλυσίδα αξίας του γιώτινγκ.

1.4 Επιστημονική και πρακτική σημασία της έρευνας

Η επιστημονική σημασία της έρευνας έγκειται, κατ' αρχάς, στη σύνδεση της θεωρητικής συζήτησης περί Γαλάζιας Ανάπτυξης με τη λειτουργία ενός συγκεκριμένου και ιδιαίτερα σύνθετου τουριστικού κλάδου. Παρά την αυξανόμενη παραγωγή μελετών για τον θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό, η βιβλιογραφία εξακολουθεί να εμφανίζει κατακερματισμό ως προς τους όρους, τα επίπεδα ανάλυσης και τις μεθοδολογικές προσεγγίσεις (Kabil et al., 2021; Martínez Vázquez et al., 2021). Η παρούσα εργασία συμβάλλει στη συστηματοποίηση του πεδίου, εξετάζοντας το γιώτινγκ ως οικονομική δραστηριότητα, τουριστική εμπειρία, σύστημα υποδομών και πεδίο δημόσιας πολιτικής. Επιπλέον, η ενσωμάτωση της οπτικής διαφορετικών επαγγελματιών επιτρέπει να διερευνηθεί η αγορά όχι μόνο μέσα από δευτερογενή στοιχεία, αλλά και μέσα από τη βιωμένη εμπειρία των φορέων που αντιμετωπίζουν καθημερινά τις λειτουργικές και θεσμικές απαιτήσεις του κλάδου.

Σε πρακτικό επίπεδο, τα ευρήματα μπορούν να αξιοποιηθούν από δημόσιους φορείς, διαχειριστές μαρινών, εταιρείες charter και brokerage, ιδιοκτήτες και διαχειριστές σκαφών, τεχνικές επιχειρήσεις και επαγγελματίες υποστηρικτικών υπηρεσιών. Η σχετική έρευνα δείχνει ότι η ανταγωνιστικότητα των μαρινών δεν εξαρτάται αποκλειστικά από τον αριθμό των θέσεων ελλιμενισμού, αλλά και από το εύρος, την ποιότητα και τη βιωσιμότητα των υπηρεσιών που παρέχονται (Skaržauskienė et al., 2022). Αντίστοιχα, η εξέλιξη της αγοράς charter προϋποθέτει προσαρμογή της προσφοράς στη συμπεριφορά των πελατών και αξιοποίηση δεδομένων για τον σχεδιασμό πιο στοχευμένων υπηρεσιών (Jiménez-Jiménez et al., 2024). Η ψηφιακή ωριμότητα των επιχειρηματικών μοντέλων αποτελεί επίσης κρίσιμο παράγοντα για τη λειτουργία των πρακτορείων γιώτινγκ και την αποτελεσματική διασύνδεση προσφοράς και ζήτησης (Zentner et al., 2022).

Ιδιαίτερη πρακτική σημασία έχει η περιβαλλοντική διάσταση. Η βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου απαιτεί επενδύσεις σε συστήματα διαχείρισης λυμάτων και αποβλήτων, ενεργειακά αποδοτικές υποδομές, πράσινες τεχνολογίες και μηχανισμούς παρακολούθησης της περιβαλλοντικής επίδοσης. Η μετάβαση σε πιο πράσινο ναυτικό τουρισμό στη Μεσόγειο δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσω της ατομικής ευαισθητοποίησης των χρηστών, αλλά χρειάζεται συνδυασμό κανονιστικών κινήτρων, τεχνικών λύσεων και συντονισμένων επενδύσεων (Trstenjak et al., 2020). Η ανάπτυξη πρωτοκόλλων και δεικτών για μια βιώσιμη Γαλάζια Ανάπτυξη στην Ανατολική Μεσόγειο προσφέρει, επίσης, ένα χρήσιμο πλαίσιο για την αξιολόγηση της σχέσης μεταξύ οικονομικών δραστηριοτήτων, ποιότητας περιβάλλοντος και τοπικής ανάπτυξης (Pournara & Sakellariadou, 2022). Κατά συνέπεια, η παρούσα μελέτη μπορεί να υποστηρίξει τη διαμόρφωση πολιτικών που δεν θα περιορίζονται στην αύξηση της χωρητικότητας, αλλά θα επιδιώκουν τη συνολική ποιοτική αναβάθμιση του ελληνικού γιώτινγκ.

Κεφάλαιο 2: Η Γαλάζια Ανάπτυξη και ο ρόλος του τουρισμού γιώτινγκ

2.1 Η έννοια της Γαλάζιας Ανάπτυξης

2.1.1 Ορισμός και θεωρητικό πλαίσιο της Γαλάζιας Ανάπτυξης

Η έννοια της Γαλάζιας Ανάπτυξης αποτελεί τα τελευταία χρόνια ένα από τα σημαντικότερα θεωρητικά και πολιτικά πλαίσια που συνδέονται με τη βιώσιμη αξιοποίηση των θαλάσσιων πόρων και την ανάπτυξη των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Ο όρος χρησιμοποιείται για να περιγράψει ένα οικονομικό μοντέλο το οποίο βασίζεται στη βιώσιμη χρήση των ωκεανών, των θαλασσών και των παράκτιων περιοχών με στόχο την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική ευημερία και την προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Στο πλαίσιο αυτό, η Γαλάζια Ανάπτυξη δεν αφορά μόνο τις παραδοσιακές θαλάσσιες δραστηριότητες, όπως η ναυτιλία και η αλιεία, αλλά περιλαμβάνει επίσης αναδυόμενους τομείς όπως ο θαλάσσιος τουρισμός, η παραγωγή ανανεώσιμης ενέργειας από τη θάλασσα, η θαλάσσια βιοτεχνολογία και οι υπηρεσίες που σχετίζονται με τις παράκτιες οικονομίες (Kabil et al., 2021).

Η σύγχρονη βιβλιογραφία προσεγγίζει τη Γαλάζια Ανάπτυξη ως μια ολιστική στρατηγική βιώσιμης ανάπτυξης, η οποία επιδιώκει την ισορροπία μεταξύ οικονομικής αξιοποίησης και περιβαλλοντικής προστασίας. Η ανάπτυξη της έννοιας αυτής συνδέεται στενά με τις διεθνείς πρωτοβουλίες για βιώσιμη ανάπτυξη και ιδιαίτερα με τους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών, όπου η προστασία και βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων πόρων αποτελεί βασικό πυλώνα παγκόσμιας πολιτικής (Bennett et al., 2021). Στο πλαίσιο αυτό, η Γαλάζια Ανάπτυξη προωθεί ένα νέο αναπτυξιακό μοντέλο το οποίο επιχειρεί να μετατοπίσει το ενδιαφέρον από την απλή εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων προς μια πιο ολοκληρωμένη και βιώσιμη διαχείριση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων.

Παράλληλα, η βιβλιογραφία επισημαίνει ότι η Γαλάζια Ανάπτυξη αποτελεί επίσης ένα πολυεπίπεδο σύστημα διακυβέρνησης, το οποίο περιλαμβάνει διαφορετικούς θεσμικούς φορείς, πολιτικές και στρατηγικές ανάπτυξης. Η αποτελεσματική εφαρμογή του μοντέλου αυτού προϋποθέτει τον συντονισμό μεταξύ κυβερνήσεων, επιχειρήσεων, ερευνητικών ιδρυμάτων και τοπικών κοινωνιών, ώστε να επιτευχθεί η βιώσιμη αξιοποίηση των θαλάσσιων πόρων χωρίς να υποβαθμιστεί το φυσικό περιβάλλον (Wuwung et al., 2022). Η πολυπλοκότητα αυτή καθιστά τη Γαλάζια Ανάπτυξη ένα δυναμικό πεδίο μελέτης, το οποίο συνδυάζει οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές διαστάσεις.

2.1.2 Η Γαλάζια Ανάπτυξη και ο ρόλος των θαλάσσιων δραστηριοτήτων

Στο πλαίσιο της Γαλάζιας Ανάπτυξης, ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στον θαλάσσιο χώρο και οι οποίες συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών. Μεταξύ αυτών, ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί έναν από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους τομείς της θαλάσσιας οικονομίας, καθώς συνδέεται με ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων όπως η κρουαζιέρα, ο καταδυτικός τουρισμός και ο τουρισμός αναψυχής με σκάφη (Martínez Vázquez et al., 2021).

Ειδικότερα, ο τουρισμός γιώτινγκ και η ναυτική αναψυχή αποτελούν σημαντικό υποτομέα της θαλάσσιας τουριστικής δραστηριότητας, καθώς συνδέονται με την ανάπτυξη υποδομών όπως μαρίνες, λιμένες αναψυχής και υπηρεσίες ναύλωσης σκαφών. Η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων αυτών δημιουργεί σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις στις παράκτιες περιοχές, καθώς συμβάλλει στη δημιουργία θέσεων εργασίας, στην ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και στην αύξηση των τουριστικών εσόδων (Russo & Rindone, 2022). Επιπλέον, η ανάπτυξη του γιώτινγκ συνδέεται με την ενίσχυση άλλων τομέων της οικονομίας, όπως η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, οι υπηρεσίες συντήρησης σκαφών και οι υπηρεσίες τουριστικής φιλοξενίας.

Ωστόσο, η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων αυτών συνοδεύεται και από σημαντικές περιβαλλοντικές προκλήσεις. Η αύξηση της ναυτικής αναψυχής και της χρήσης σκαφών μπορεί να προκαλέσει επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον, όπως ρύπανση των υδάτων, υποβάθμιση των παράκτιων οικοσυστημάτων και αυξημένες εκπομπές ρύπων. Για τον λόγο αυτό, η βιώσιμη διαχείριση των δραστηριοτήτων γιώτινγκ αποτελεί σημαντική προϋπόθεση για την επίτευξη της Γαλάζιας Ανάπτυξης, καθώς απαιτείται η υιοθέτηση πρακτικών που μειώνουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των δραστηριοτήτων αυτών (Johansson et al., 2020; Ukić Boljat et al., 2021).

2.1.3 Βιώσιμη ανάπτυξη και προοπτικές της Γαλάζιας Ανάπτυξης

Η εφαρμογή της Γαλάζιας Ανάπτυξης προϋποθέτει την ανάπτυξη στρατηγικών που θα διασφαλίζουν τη βιώσιμη αξιοποίηση των θαλάσσιων πόρων, χωρίς να υπονομεύεται η οικολογική ισορροπία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Στο πλαίσιο αυτό, η έννοια της βιωσιμότητας αποτελεί κεντρικό στοιχείο της Γαλάζιας Ανάπτυξης, καθώς συνδέεται με την

ανάγκη για υπεύθυνη διαχείριση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και την προστασία της βιοποικιλότητας (Pournara & Sakellariadou, 2022).

Η σύγχρονη επιστημονική έρευνα τονίζει ότι η προώθηση της Γαλάζιας Ανάπτυξης απαιτεί επίσης την ενσωμάτωση των αρχών της βιωσιμότητας στις πολιτικές διαχείρισης των παράκτιων περιοχών και των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Η ανάπτυξη βιώσιμων μορφών θαλάσσιου τουρισμού, όπως ο τουρισμός γιώτινγκ με περιβαλλοντικά υπεύθυνες πρακτικές, μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην ενίσχυση της τοπικής οικονομίας, ενώ παράλληλα διασφαλίζει την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Lam-González et al., 2019).

Συνολικά, η Γαλάζια Ανάπτυξη αποτελεί ένα δυναμικό και συνεχώς εξελισσόμενο μοντέλο, το οποίο προσφέρει σημαντικές ευκαιρίες για την οικονομική αξιοποίηση των θαλάσσιων πόρων. Παράλληλα, όμως, απαιτείται η υιοθέτηση ολοκληρωμένων πολιτικών και στρατηγικών διακυβέρνησης, ώστε η ενίσχυση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων να πραγματοποιείται με τρόπο που θα διασφαλίζει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα των θαλάσσιων οικοσυστημάτων και των παράκτιων κοινωνιών (Balestracci et al., 2025; Wuwung et al., 2022).

2.2 Ο θαλάσσιος τουρισμός στο πλαίσιο της Γαλάζιας Ανάπτυξης

2.2.1 Η σημασία του θαλάσσιου τουρισμού στη σύγχρονη θαλάσσια οικονομία

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους και ταχύτερα αναπτυσσόμενους τομείς της σύγχρονης θαλάσσιας οικονομίας, καθώς συνδέεται άμεσα με την αξιοποίηση των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων για τουριστικές δραστηριότητες. Στο πλαίσιο της Γαλάζιας Ανάπτυξης, ο θαλάσσιος τουρισμός θεωρείται βασικός πυλώνας οικονομικής ανάπτυξης, καθώς δημιουργεί σημαντικές οικονομικές, κοινωνικές και αναπτυξιακές επιδράσεις στις παράκτιες περιοχές. Η ανάπτυξη δραστηριοτήτων όπως η κρουαζιέρα, ο καταδυτικός τουρισμός, η ναυτική αναψυχή και ο τουρισμός με σκάφη αναψυχής συμβάλλει στην αύξηση της τουριστικής ζήτησης και στην ενίσχυση της τοπικής οικονομίας, ενώ παράλληλα δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας και ενισχύει την επιχειρηματικότητα στον θαλάσσιο χώρο (Kabil et al., 2021).

Η ένταξη του θαλάσσιου τουρισμού στο πλαίσιο της Γαλάζιας Ανάπτυξης βασίζεται στην αρχή της βιώσιμης αξιοποίησης των θαλάσσιων πόρων. Η σύγχρονη επιστημονική βιβλιογραφία

υπογραμμίζει ότι ο θαλάσσιος τουρισμός δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται μόνο ως οικονομική δραστηριότητα, αλλά ως ένα σύνθετο σύστημα το οποίο συνδέεται με τη διαχείριση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, την προστασία της βιοποικιλότητας και την ισορροπία μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας (Bennett et al., 2021). Η προσέγγιση αυτή εντάσσει τον θαλάσσιο τουρισμό σε ένα ευρύτερο πλαίσιο πολιτικών βιώσιμης ανάπτυξης, όπου η οικονομική δραστηριότητα οφείλει να συνδυάζεται με την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

Παράλληλα, ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί έναν τομέα που χαρακτηρίζεται από σημαντική δυναμική ανάπτυξης σε παγκόσμιο επίπεδο. Η αύξηση του ενδιαφέροντος για δραστηριότητες που συνδέονται με τη θάλασσα, σε συνδυασμό με τη βελτίωση των τουριστικών υποδομών και των υπηρεσιών φιλοξενίας, έχει οδηγήσει σε σημαντική αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μορφές τουρισμού. Η τάση αυτή έχει ενισχυθεί ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, καθώς οι τουρίστες αναζητούν πιο εξατομικευμένες εμπειρίες αναψυχής που συνδέονται με τη φύση και το θαλάσσιο περιβάλλον (Martínez Vázquez et al., 2021).

2.2.2 Μορφές θαλάσσιου τουρισμού και ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ

Ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται στο θαλάσσιο ή παράκτιο περιβάλλον. Μεταξύ των σημαντικότερων μορφών θαλάσσιου τουρισμού συγκαταλέγονται η κρουαζιέρα, η ναυτική αναψυχή, ο καταδυτικός τουρισμός και ο τουρισμός με σκάφη αναψυχής, γνωστός και ως τουρισμός γιώτινγκ. Ο τελευταίος αποτελεί έναν ιδιαίτερα σημαντικό υποτομέα του θαλάσσιου τουρισμού, καθώς συνδέεται με τη χρήση ιδιωτικών ή ναυλωμένων σκαφών για τουριστικούς σκοπούς και με την ανάπτυξη εξειδικευμένων υποδομών, όπως οι μαρίνες και οι τουριστικοί λιμένες (Russo & Rindone, 2022).

Η ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ έχει σημαντικές επιπτώσεις στις παράκτιες οικονομίες, καθώς δημιουργεί ένα ευρύ δίκτυο οικονομικών δραστηριοτήτων που περιλαμβάνει υπηρεσίες ναύλωσης σκαφών, τεχνικές υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής, τουριστικές υπηρεσίες φιλοξενίας και δραστηριότητες αναψυχής. Παράλληλα, η ανάπτυξη των υποδομών που εξυπηρετούν τη ναυτική αναψυχή, όπως οι μαρίνες και τα ναυπηγεία συντήρησης σκαφών, συμβάλλει στη δημιουργία νέων επενδυτικών ευκαιριών και στην

ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας στις παράκτιες περιοχές (Lam-González et al., 2019).

Επιπλέον, η ανάπτυξη του τουρισμού γιγνίσκται συνδέεται στενά με τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και της τουριστικής εμπειρίας των επισκεπτών. Η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στους χρήστες σκαφών αναψυχής, καθώς και οι κοινωνικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ των τουριστών, αποτελούν σημαντικούς παράγοντες που επηρεάζουν το επίπεδο ικανοποίησης των επισκεπτών και την ανταγωνιστικότητα των τουριστικών προορισμών (Paker & Gök, 2021).

2.2.3 Περιβαλλοντικές προκλήσεις και βιωσιμότητα στον θαλάσσιο τουρισμό

Παρά τα σημαντικά οικονομικά οφέλη που προσφέρει ο θαλάσσιος τουρισμός, η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων αυτών μπορεί να προκαλέσει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον. Η αύξηση της ναυτικής αναψυχής και της χρήσης σκαφών μπορεί να οδηγήσει σε φαινόμενα όπως η ρύπανση των υδάτων, η υποβάθμιση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων και η αύξηση των εκπομπών ρύπων από τις δραστηριότητες αναψυχής (Johansson et al., 2020).

Η επιστημονική έρευνα επισημαίνει ότι η βιώσιμη ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού προϋποθέτει την υιοθέτηση πρακτικών διαχείρισης που περιορίζουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των δραστηριοτήτων αυτών. Για παράδειγμα, η ανάπτυξη περιβαλλοντικά υπεύθυνων υποδομών στις μαρίνες, η εφαρμογή πολιτικών διαχείρισης αποβλήτων και η χρήση τεχνολογιών που μειώνουν τις εκπομπές ρύπων μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού (Ukić Boljat et al., 2021).

Επιπλέον, η βιώσιμη ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού απαιτεί την ενεργή συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων, όπως οι τοπικές αρχές, οι επιχειρήσεις του τουριστικού τομέα και οι χρήστες των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Η συνεργασία μεταξύ των διαφορετικών αυτών φορέων είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη ολοκληρωμένων στρατηγικών διαχείρισης που θα διασφαλίζουν τη βιωσιμότητα των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και την προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων (Yao et al., 2021).

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί έναν από τους βασικούς τομείς της Γαλάζιας Ανάπτυξης, καθώς συνδυάζει σημαντικές οικονομικές ευκαιρίες με την ανάγκη για βιώσιμη διαχείριση των θαλάσσιων πόρων. Η ανάπτυξη δραστηριοτήτων όπως ο τουρισμός γιώτινγκ μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών, υπό την προϋπόθεση ότι θα υιοθετηθούν κατάλληλες πολιτικές και πρακτικές που θα διασφαλίζουν τη βιωσιμότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Balestracci et al., 2025; Pournara & Sakellariadou, 2022).

2.3 Η έννοια και τα χαρακτηριστικά του τουρισμού γιώτινγκ

2.3.1 Ορισμός και βασικές διαστάσεις του τουρισμού γιώτινγκ

Ο τουρισμός γιώτινγκ αποτελεί έναν εξειδικευμένο κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού, ο οποίος περιλαμβάνει δραστηριότητες αναψυχής που πραγματοποιούνται με τη χρήση ιδιωτικών ή ναυλωμένων σκαφών αναψυχής. Η μορφή αυτή τουρισμού συνδέεται με την πλοήγηση, τη διαμονή και την αναψυχή στη θάλασσα, καθώς και με την επίσκεψη σε παράκτιους προορισμούς, λιμένες και μαρίνες. Στο πλαίσιο της Γαλάζιας Ανάπτυξης, ο τουρισμός γιώτινγκ θεωρείται ένας σημαντικός τομέας οικονομικής δραστηριότητας, καθώς συνδυάζει τουριστικές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας με την αξιοποίηση των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων (Kabil et al., 2021).

Η ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ συνδέεται άμεσα με τη δημιουργία ενός ευρύτερου οικονομικού οικοσυστήματος που περιλαμβάνει επιχειρήσεις ναύλωσης σκαφών, εταιρείες διαμεσολάβησης (yacht brokers), υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής σκαφών, καθώς και τουριστικές υπηρεσίες φιλοξενίας στις παράκτιες περιοχές. Το σύνολο των δραστηριοτήτων αυτών δημιουργεί σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις στις τοπικές οικονομίες, καθώς ενισχύει την απασχόληση και συμβάλλει στην ανάπτυξη υποδομών που σχετίζονται με τη ναυτική αναψυχή (Lam-González et al., 2019).

Παράλληλα, ο τουρισμός γιώτινγκ διαφοροποιείται από άλλες μορφές τουρισμού λόγω της ιδιαίτερης φύσης της τουριστικής εμπειρίας που προσφέρει. Σε αντίθεση με τις παραδοσιακές μορφές τουρισμού, οι οποίες βασίζονται κυρίως στη διαμονή σε ξενοδοχειακές μονάδες, ο τουρισμός με σκάφη αναψυχής χαρακτηρίζεται από υψηλό βαθμό κινητικότητας, εξατομίκευσης της εμπειρίας και άμεσης επαφής με το θαλάσσιο περιβάλλον.

Η δυνατότητα μετακίνησης μεταξύ διαφορετικών προορισμών, η πρόσβαση σε απομονωμένες παραλίες και η εμπειρία διαμονής στο σκάφος αποτελούν βασικά στοιχεία που διαφοροποιούν τον τουρισμό γιώτινγκ από άλλες μορφές τουριστικής δραστηριότητας (Martínez Vázquez et al., 2021).

2.3.2 Δομή και βασικοί παράγοντες ανάπτυξης του τουρισμού γιώτινγκ

Η ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ εξαρτάται από μια σειρά παραγόντων που σχετίζονται με τις υποδομές, τις υπηρεσίες και το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία της αγοράς. Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες είναι η ύπαρξη κατάλληλων υποδομών θαλάσσιου τουρισμού, όπως μαρίνες, τουριστικοί λιμένες και εγκαταστάσεις συντήρησης σκαφών. Οι υποδομές αυτές αποτελούν βασικό στοιχείο για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και για την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας στους χρήστες των σκαφών (Russo & Rindone, 2022).

Επιπλέον, σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ διαδραματίζουν οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο, όπως οι εταιρείες ναύλωσης σκαφών και οι μεσίτες σκαφών αναψυχής. Οι επιχειρήσεις αυτές λειτουργούν ως διαμεσολαβητές μεταξύ των ιδιοκτητών σκαφών και των τουριστών που επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν τα σκάφη για τουριστικούς σκοπούς. Η λειτουργία των επιχειρήσεων αυτών συμβάλλει στη δημιουργία μιας οργανωμένης αγοράς γιώτινγκ, η οποία επιτρέπει την αποτελεσματική διαχείριση της ζήτησης και της προσφοράς υπηρεσιών στον συγκεκριμένο τομέα (Lam-González et al., 2019).

Παράλληλα, η ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ επηρεάζεται σημαντικά από τις προτιμήσεις και τις ανάγκες των τουριστών που επιλέγουν τη συγκεκριμένη μορφή διακοπών. Οι τουρίστες που συμμετέχουν σε δραστηριότητες γιώτινγκ συνήθως αναζητούν εμπειρίες υψηλής ποιότητας, οι οποίες συνδυάζουν την πολυτέλεια, την ιδιωτικότητα και την επαφή με το φυσικό περιβάλλον. Οι κοινωνικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ των χρηστών των σκαφών και η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στις μαρίνες και στις τουριστικές επιχειρήσεις αποτελούν σημαντικούς παράγοντες που επηρεάζουν την ικανοποίηση των επισκεπτών και την ανταγωνιστικότητα των τουριστικών προορισμών (Paker & Gök, 2021).

Επιπλέον, η ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ επηρεάζεται και από το θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Οι κανονισμοί που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη διαχείριση των μαρινών και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελούν σημαντικούς παράγοντες που επηρεάζουν τη λειτουργία της αγοράς γιώτινγκ και τη βιωσιμότητα των δραστηριοτήτων αυτών (Wuwung et al., 2022).

2.3.3 Περιβαλλοντικές και βιώσιμες διαστάσεις του τουρισμού γιώτινγκ

Παρά τη σημαντική οικονομική συμβολή του τουρισμού γιώτινγκ στην ανάπτυξη των παράκτιων οικονομιών, η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων αυτών συνοδεύεται από σημαντικές περιβαλλοντικές προκλήσεις. Η αυξημένη χρήση σκαφών αναψυχής μπορεί να προκαλέσει αρνητικές επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον, όπως ρύπανση από καύσιμα και απορρίμματα, υποβάθμιση των παράκτιων οικοσυστημάτων και αύξηση των εκπομπών αερίων ρύπων (Johansson et al., 2020).

Για τον λόγο αυτό, η βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ενσωμάτωσή του στο πλαίσιο της Γαλάζιας Ανάπτυξης. Η εφαρμογή πρακτικών βιώσιμης διαχείρισης στις μαρίνες και στις επιχειρήσεις του κλάδου μπορεί να συμβάλει σημαντικά στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των δραστηριοτήτων αυτών. Τέτοιες πρακτικές περιλαμβάνουν τη διαχείριση των αποβλήτων των σκαφών, τη χρήση τεχνολογιών χαμηλών εκπομπών και την προστασία των ευαίσθητων θαλάσσιων οικοσυστημάτων (Ukić Boljat et al., 2021).

Παράλληλα, η ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ απαιτεί τη συνεργασία μεταξύ των διαφορετικών φορέων που δραστηριοποιούνται στον θαλάσσιο χώρο, όπως οι δημόσιες αρχές, οι επιχειρήσεις τουρισμού και οι χρήστες των σκαφών αναψυχής. Η συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη ολοκληρωμένων πολιτικών που θα διασφαλίζουν τη βιωσιμότητα του θαλάσσιου τουρισμού και την προστασία των θαλάσσιων πόρων (Yao et al., 2021).

2.4 Η οικονομική σημασία του τουρισμού γιώτινγκ

2.4.1 Η συμβολή του τουρισμού γιώτινγκ στην οικονομική ανάπτυξη

Ο τουρισμός με σκάφη αναψυχής, γνωστός και ως τουρισμός γιώτινγκ, αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους και δυναμικότερους κλάδους του θαλάσσιου τουρισμού, με σημαντική συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών. Στο πλαίσιο της Γαλάζιας Ανάπτυξης, ο συγκεκριμένος τομέας θεωρείται βασικός παράγοντας οικονομικής δραστηριότητας, καθώς συνδυάζει την τουριστική κατανάλωση με ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών που σχετίζονται με τη ναυτική αναψυχή. Η ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ δημιουργεί πολλαπλασιαστικά οικονομικά οφέλη, καθώς επηρεάζει θετικά τόσο τον τουριστικό τομέα όσο και άλλους συναφείς κλάδους της οικονομίας, όπως η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, οι μεταφορές, οι υπηρεσίες εστίασης και η φιλοξενία (Kabil et al., 2021).

Η οικονομική σημασία του τουρισμού γιώτινγκ συνδέεται άμεσα με τη δημιουργία υψηλής προστιθέμενης αξίας. Οι τουρίστες που επιλέγουν διακοπές με σκάφη αναψυχής παρουσιάζουν συνήθως υψηλότερο επίπεδο δαπάνης σε σύγκριση με άλλες κατηγορίες τουριστών. Η κατανάλωση που σχετίζεται με τη ναύλωση σκαφών, τις υπηρεσίες μαρίνας, την κατανάλωση καυσίμων, τη συντήρηση των σκαφών και τις δαπάνες στις τοπικές επιχειρήσεις δημιουργεί σημαντικά έσοδα για τις τοπικές οικονομίες (Russo & Rindone, 2022). Παράλληλα, η παρουσία των τουριστών σε παράκτιες περιοχές συμβάλλει στην ανάπτυξη της τοπικής επιχειρηματικότητας και ενισχύει τη λειτουργία μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τουριστικό τομέα.

Επιπλέον, η ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ ενισχύει την οικονομική διαφοροποίηση των τουριστικών προορισμών. Οι περιοχές που διαθέτουν ανεπτυγμένες υποδομές θαλάσσιου τουρισμού, όπως μαρίνες και τουριστικούς λιμένες, έχουν τη δυνατότητα να προσελκύσουν επισκέπτες υψηλότερου εισοδηματικού επιπέδου και να προσφέρουν πιο εξειδικευμένες τουριστικές υπηρεσίες. Με τον τρόπο αυτό, ο τουρισμός γιώτινγκ συμβάλλει στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των τουριστικών προορισμών και στην ανάπτυξη ενός πιο βιώσιμου και διαφοροποιημένου τουριστικού προϊόντος (Lam-González et al., 2019).

Πίνακας 2.1 **Μακροοικονομικά Μεγέθη του Συνόλου της Γαλάζιας Οικονομίας στην Ελλάδα (2022)**

Δείκτης	Τιμή	Ποσοστό επί εθνικού συνόλου	Πηγή
Απασχόληση στη Γαλάζια Ανάπτυξη	572.000 εργαζόμενοι	13,8%	European Commission (2024)
Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (GVA)	9,9 δισ. €	5,4%	European Commission (2024)
Απασχόληση παράκτιου τουρισμού	83% της Γ.Α.	–	European Commission (2024)
GVA παράκτιου τουρισμού	7,2 δισ. €	72% της Γ.Α.	European Commission (2024)

Η Γαλάζια Ανάπτυξη συνιστά έναν από τους πλέον δυναμικούς και στρατηγικά σημαντικούς τομείς της ελληνικής οικονομίας, συμβάλλοντας ουσιαστικά τόσο στην απασχόληση όσο και στη δημιουργία προστιθέμενης αξίας. Σύμφωνα με το EU Blue Economy Observatory, το 2022 οι δραστηριότητες της Γαλάζιας Ανάπτυξης στην Ελλάδα απασχολούσαν περίπου 572.000 εργαζόμενους, που αντιστοιχούν στο 13,8% της συνολικής εθνικής απασχόλησης, ενώ η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (Gross Value Added – GVA) ανήλθε σε 9,9 δισ. ευρώ, ήτοι 5,4% της συνολικής οικονομικής δραστηριότητας (European Commission, 2024).

Ιδιαίτερη σημασία παρουσιάζει ο υποκλάδος του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού, ο οποίος κυριαρχεί εντός της Γαλάζιας Ανάπτυξης, συγκεντρώνοντας περίπου το 83% της συνολικής απασχόλησης και το 72% της παραγόμενης προστιθέμενης αξίας, δηλαδή περίπου 7,2 δισ. ευρώ (European Commission, 2024). Το γεγονός αυτό αναδεικνύει τον καθοριστικό ρόλο του τουρισμού στη θαλάσσια οικονομική δραστηριότητα της χώρας και επιβεβαιώνει τη στενή διασύνδεση μεταξύ τουριστικής ανάπτυξης και εκμετάλλευσης των θαλάσσιων πόρων.

Στο πλαίσιο αυτό, το γιώτινγκ αποτελεί έναν κρίσιμο και ταχέως αναπτυσσόμενο υποκλάδο του παράκτιου τουρισμού, ενισχύοντας σημαντικά τη συνολική συμβολή της Γαλάζιας Ανάπτυξης. Η διεθνής δυναμική της ελληνικής αγοράς αποτυπώνεται στην έντονη δραστηριότητα ναυλώσεων, καθώς το 2022 καταγράφηκαν περίπου 7.200 ναυλώσεις σκαφών άνω των 20 μέτρων, ενώ η χώρα συγκαταλέγεται μεταξύ των κορυφαίων παγκόσμιων προορισμών γιώτινγκ (Riginos, 2024; GTP Headlines, 2026). Παράλληλα, η Ελλάδα καταλαμβάνει ηγετική θέση στη Μεσόγειο ως προς τη διαθεσιμότητα στόλου και το ενδιαφέρον για ναυλώσεις, γεγονός που αντανakλά την υψηλή διεθνή ζήτηση.

Η οικονομική σημασία του γιώτινγκ ενισχύεται περαιτέρω από τη συνολική συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού. Σύμφωνα με το INSETE, ο τομέας (συμπεριλαμβανομένων του γιώτινγκ, της κρουαζιέρας και της ακτοπλοΐας) συνεισφέρει άμεσα περίπου 2,3 δισ. ευρώ στο ΑΕΠ (1,3%), ενώ η συνολική του επίδραση, συμπεριλαμβανομένων των έμμεσων και επαγόμενων επιδράσεων, εκτιμάται σε 5–6 δισ. ευρώ (INSETE, 2018).

Τα παραπάνω δεδομένα καταδεικνύουν ότι το γιώτινγκ δεν αποτελεί απλώς έναν επιμέρους τουριστικό κλάδο, αλλά έναν στρατηγικό μοχλό ανάπτυξης εντός της Γαλάζιας Ανάπτυξης. Η ισχυρή του διεθνής θέση, σε συνδυασμό με τη σημαντική συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού στο ΑΕΠ, τεκμηριώνουν πλήρως τη σημασία της συστηματικής μελέτης της αγοράς γιώτινγκ στην Ελλάδα, τόσο ως προς την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης όσο και ως προς τη διερεύνηση των μελλοντικών της προοπτικών.

2.4.2 Οικονομικές επιπτώσεις στις παράκτιες περιοχές

Η ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ έχει σημαντικές επιπτώσεις στις παράκτιες περιοχές, καθώς δημιουργεί ένα εκτεταμένο δίκτυο οικονομικών δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη λειτουργία και τη συντήρηση των σκαφών αναψυχής. Οι δραστηριότητες αυτές περιλαμβάνουν υπηρεσίες ναύλωσης σκαφών, υπηρεσίες τεχνικής υποστήριξης και επισκευής, προμήθεια καυσίμων, υπηρεσίες ελλιμενισμού και παροχή τουριστικών υπηρεσιών στους επισκέπτες. Το σύνολο αυτών των δραστηριοτήτων δημιουργεί σημαντικές οικονομικές ροές που συμβάλλουν στην ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών (Martínez Vázquez et al., 2021).

Οι μαρίνες αποτελούν έναν από τους βασικούς πυλώνες της οικονομικής δραστηριότητας που σχετίζεται με τον τουρισμό γιώτινγκ. Οι εγκαταστάσεις αυτές λειτουργούν ως κόμβοι παροχής υπηρεσιών προς τα σκάφη αναψυχής και τους χρήστες τους, προσφέροντας υπηρεσίες ελλιμενισμού, τεχνικής υποστήριξης και συντήρησης σκαφών. Παράλληλα, οι μαρίνες συμβάλλουν στην ανάπτυξη συμπληρωματικών δραστηριοτήτων, όπως εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια και τουριστικές υπηρεσίες, οι οποίες ενισχύουν την οικονομική δραστηριότητα στις παράκτιες περιοχές (Russo & Rindone, 2022).

Επιπλέον, η ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ συμβάλλει στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας σε διάφορους τομείς της οικονομίας. Οι θέσεις αυτές περιλαμβάνουν επαγγέλματα

που σχετίζονται με τη λειτουργία των μαρινών, τη συντήρηση και επισκευή σκαφών, τη διαχείριση τουριστικών υπηρεσιών και την παροχή υπηρεσιών φιλοξενίας στους επισκέπτες. Με τον τρόπο αυτό, ο κλάδος του τουρισμού γιώτινγκ συμβάλλει σημαντικά στην ενίσχυση της απασχόλησης και στη βελτίωση των οικονομικών συνθηκών στις παράκτιες περιοχές (Kabil et al., 2021).

2.4.3 Υποδομές και αναπτυξιακή δυναμική του γιώτινγκ στην Ελλάδα

Η ανάπτυξη της αγοράς γιώτινγκ στην Ελλάδα συνδέεται άμεσα με την επάρκεια και την ποιότητα των λιμενικών υποδομών, οι οποίες αποτελούν κρίσιμο παράγοντα ανταγωνιστικότητας στο πλαίσιο του θαλάσσιου τουρισμού. Σύμφωνα με στοιχεία της diaNEOsis, έχουν θεσμικά καθοριστεί 168 τουριστικοί λιμένες (μαρίνες, καταφύγια και συναφείς εγκαταστάσεις), ωστόσο μόνο 37 εξ αυτών βρίσκονται σε λειτουργία, γεγονός που αντιστοιχεί σε ποσοστό περίπου 22% (diaNEOsis, 2021). Η εικόνα αυτή καταδεικνύει σημαντική υστέρηση στην αξιοποίηση του υφιστάμενου δυναμικού.

Αντίστοιχα, από τις 27.512 καθορισμένες θέσεις ελλιμενισμού, εκτιμάται ότι λειτουργικά διαθέσιμες είναι περίπου 8.499, δηλαδή μόλις το 30,9% της συνολικής δυναμικότητας (diaNEOsis, 2021). Παράλληλα, στοιχεία του INSETE και της ICOMIA καταγράφουν περίπου 22 οργανωμένες μαρίνες με 8.924 θέσεις ελλιμενισμού, επιβεβαιώνοντας τη δομική ανεπάρκεια αλλά και τη σημασία των υφιστάμενων υποδομών (INSETE, 2018).

Η περιορισμένη αξιοποίηση των λιμενικών εγκαταστάσεων αποκτά ιδιαίτερη σημασία αν εξεταστεί σε συνδυασμό με τη συνολική οικονομική δυναμική του κλάδου. Σύμφωνα με τη diaNEOsis, η αγορά σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα εμφάνισε μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 3,4% την περίοδο 2014–2018, με έσοδα 433,4 εκατ. ευρώ το 2018, ενώ η δραστηριότητα γιώτινγκ εκτιμάται ότι προσεγγίζει τα 800 εκατ. ευρώ ετησίως (GTP Headlines, 2021; INSETE, 2018). Σε ευρύτερο επίπεδο, ο θαλάσσιος τουρισμός συνεισφέρει άμεσα περίπου 2,3 δισ. ευρώ στο ΑΕΠ και έως 5–6 δισ. ευρώ συνολικά, λαμβάνοντας υπόψη τις έμμεσες και επαγόμενες επιδράσεις (INSETE, 2018).

Η σημασία του γιώτινγκ ενισχύεται περαιτέρω όταν ενταχθεί στο πλαίσιο της Γαλάζιας Ανάπτυξης. Σύμφωνα με το EU Blue Economy Observatory, οι δραστηριότητες της Γαλάζιας Ανάπτυξης στην Ελλάδα απασχολούν περίπου 572.000 εργαζόμενους και παράγουν 9,9 δισ.

ευρώ ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας, εκ των οποίων το μεγαλύτερο μέρος συνδέεται με τον παράκτιο τουρισμό (European Commission, 2022). Το γεγονός ότι ο παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός συγκεντρώνει το 83% της απασχόλησης του κλάδου αναδεικνύει τον κεντρικό ρόλο του γιώτινγκ ως επιμέρους δραστηριότητας υψηλής προστιθέμενης αξίας.

Η ανάλυση των υποδομών και των οικονομικών μεγεθών καταδεικνύει ένα σαφές αναπτυξιακό παράδοξο: ενώ η Ελλάδα διαθέτει ισχυρά φυσικά και τουριστικά πλεονεκτήματα και σημαντική ζήτηση στη διεθνή αγορά γιώτινγκ, η υπο-αξιοποίηση των λιμενικών υποδομών περιορίζει τη δυνατότητα πλήρους εκμετάλλευσης του δυναμικού αυτού. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση και ο εκσυγχρονισμός των υποδομών ελλιμενισμού αναδεικνύονται σε κρίσιμες προϋποθέσεις για τη βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου και τη μεγιστοποίηση της συμβολής του στην ελληνική οικονομία.

2.4.4 Προκλήσεις και προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης

Παρά τα σημαντικά οικονομικά οφέλη που προσφέρει ο τουρισμός γιώτινγκ, η ανάπτυξη του κλάδου συνοδεύεται και από ορισμένες προκλήσεις που σχετίζονται με τη βιωσιμότητα των δραστηριοτήτων αυτών. Η αυξανόμενη ζήτηση για θαλάσσιες τουριστικές δραστηριότητες μπορεί να οδηγήσει σε υπερβολική εκμετάλλευση των παράκτιων περιοχών και σε υποβάθμιση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Για τον λόγο αυτό, η ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ πρέπει να βασίζεται σε στρατηγικές βιώσιμης διαχείρισης που θα διασφαλίζουν την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και την ισορροπία μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας (Bennett et al., 2021).

Επιπλέον, η αποτελεσματική ανάπτυξη του κλάδου απαιτεί την ύπαρξη ολοκληρωμένων πολιτικών και θεσμικών πλαισίων που θα υποστηρίζουν τη λειτουργία της αγοράς γιώτινγκ. Οι πολιτικές αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν τη βελτίωση των υποδομών θαλάσσιου τουρισμού, την απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών και την ενίσχυση των επενδύσεων στον τομέα των μαρινών και των τουριστικών λιμένων. Η ανάπτυξη ενός σταθερού και αποτελεσματικού θεσμικού πλαισίου μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου και στην προσέλκυση νέων επενδύσεων (Wuwung et al., 2022).

Παράλληλα, η βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ προϋποθέτει την υιοθέτηση περιβαλλοντικά υπεύθυνων πρακτικών από τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο. Η εφαρμογή μέτρων για τη μείωση της ρύπανσης από τα σκάφη, η διαχείριση των αποβλήτων και η προστασία των ευαίσθητων θαλάσσιων οικοσυστημάτων αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη ενός βιώσιμου μοντέλου θαλάσσιου τουρισμού (Ukić Boljat et al., 2021).

2.5 Διεθνείς τάσεις στην αγορά γιώτινγκ

2.5.1 Η παγκόσμια ανάπτυξη της αγοράς γιώτινγκ

Η αγορά του τουρισμού γιώτινγκ παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια σημαντική ανάπτυξη σε παγκόσμιο επίπεδο, αποτελώντας έναν από τους πλέον δυναμικούς κλάδους του θαλάσσιου τουρισμού. Η αύξηση της ζήτησης για εξατομικευμένες τουριστικές εμπειρίες, σε συνδυασμό με τη βελτίωση των υποδομών θαλάσσιου τουρισμού και την ανάπτυξη των υπηρεσιών ναύλωσης σκαφών, έχει οδηγήσει σε σημαντική επέκταση του κλάδου. Στο πλαίσιο της Γαλάζιας Ανάπτυξης, ο τουρισμός γιώτινγκ αναγνωρίζεται ως ένας τομέας με υψηλές δυνατότητες ανάπτυξης, καθώς συμβάλλει στην οικονομική αξιοποίηση των θαλάσσιων πόρων και στην ενίσχυση των παράκτιων οικονομιών (Kabil et al., 2021).

Η παγκόσμια ανάπτυξη της αγοράς γιώτινγκ συνδέεται επίσης με τη διεύρυνση της τουριστικής ζήτησης για δραστηριότητες που σχετίζονται με τη θάλασσα. Οι τουρίστες αναζητούν ολοένα και περισσότερες εμπειρίες που συνδυάζουν την αναψυχή με την εξερεύνηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, γεγονός που οδηγεί στην αύξηση της ζήτησης για ταξίδια με σκάφη αναψυχής. Παράλληλα, η ανάπτυξη της ψηφιακής τεχνολογίας και των διαδικτυακών πλατφορμών έχει διευκολύνει την πρόσβαση των καταναλωτών σε υπηρεσίες ναύλωσης σκαφών, ενισχύοντας περαιτέρω τη διεθνή ανάπτυξη της αγοράς (Martínez Vázquez et al., 2021).

Επιπλέον, η ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ επηρεάζεται σημαντικά από την αύξηση του αριθμού των μαρινών και των υποδομών θαλάσσιου τουρισμού σε διάφορες περιοχές του κόσμου. Οι επενδύσεις σε τουριστικούς λιμένες, εγκαταστάσεις ελλιμενισμού και υπηρεσίες συντήρησης σκαφών έχουν συμβάλει στη δημιουργία νέων προορισμών γιώτινγκ και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των υφιστάμενων προορισμών. Οι περιοχές της

Μεσογείου, της Καραϊβικής και της Νοτιοανατολικής Ασίας αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα περιοχών όπου η ανάπτυξη των υποδομών θαλάσσιου τουρισμού έχει οδηγήσει σε σημαντική αύξηση της τουριστικής δραστηριότητας που σχετίζεται με το γιώτινγκ (Lam-González et al., 2019).

2.5.2 Μεταβολές στη ζήτηση και στο προφίλ των τουριστών

Μία από τις σημαντικότερες διεθνείς τάσεις στην αγορά του τουρισμού γιώτινγκ αφορά τη μεταβολή των προτιμήσεων και του προφίλ των τουριστών που επιλέγουν τη συγκεκριμένη μορφή τουρισμού. Οι σύγχρονοι τουρίστες αναζητούν όλο και περισσότερο εξατομικευμένες εμπειρίες αναψυχής, οι οποίες συνδυάζουν την πολυτέλεια, την ιδιωτικότητα και την επαφή με το φυσικό περιβάλλον. Η δυνατότητα εξερεύνησης διαφορετικών προορισμών, η πρόσβαση σε απομονωμένες παραλίες και η εμπειρία διαμονής στο σκάφος αποτελούν βασικά στοιχεία που καθιστούν τον τουρισμό γιώτινγκ ιδιαίτερα ελκυστικό για ένα ευρύ φάσμα επισκεπτών (Paker & Gök, 2021).

Παράλληλα, η ανάπτυξη της αγοράς ναύλωσης σκαφών έχει οδηγήσει στη διεύρυνση του κοινού που συμμετέχει σε δραστηριότητες γιώτινγκ. Ενώ στο παρελθόν ο τουρισμός με σκάφη αναψυχής θεωρούνταν κυρίως δραστηριότητα υψηλού εισοδηματικού επιπέδου, σήμερα η ανάπτυξη νέων μορφών ναύλωσης, όπως η κοινή χρήση σκαφών και οι βραχυχρόνιες ναυλώσεις, έχει καταστήσει τη συγκεκριμένη μορφή τουρισμού πιο προσιτή σε μεγαλύτερο αριθμό επισκεπτών (Lam-González et al., 2019).

Επιπλέον, οι κοινωνικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ των τουριστών που συμμετέχουν σε δραστηριότητες γιώτινγκ αποτελούν σημαντικό παράγοντα που επηρεάζει τη συνολική εμπειρία των επισκεπτών. Η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στα σκάφη και στις μαρίνες, καθώς και η δυνατότητα συμμετοχής σε κοινωνικές δραστηριότητες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, επηρεάζουν σημαντικά το επίπεδο ικανοποίησης των τουριστών και την πρόθεσή τους να επαναλάβουν τη συγκεκριμένη μορφή διακοπών (Paker & Gök, 2021).

2.5.3 Βιωσιμότητα και τεχνολογικές εξελίξεις στην αγορά γιώτινγκ

Μια ακόμη σημαντική διεθνής τάση στην αγορά γιώτινγκ αφορά την αυξανόμενη έμφαση στη βιωσιμότητα και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού έχει οδηγήσει στην ανάγκη για υιοθέτηση πρακτικών

που περιορίζουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της ναυτικής αναψυχής. Η εφαρμογή περιβαλλοντικών πολιτικών στις μαρίνες, η χρήση τεχνολογιών χαμηλών εκπομπών και η ανάπτυξη πιο φιλικών προς το περιβάλλον σκαφών αποτελούν βασικές στρατηγικές για τη βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου (Ukić Boljat et al., 2021).

Παράλληλα, η τεχνολογική πρόοδος έχει συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργίας της αγοράς γιώτινγκ. Οι ψηφιακές πλατφόρμες κρατήσεων, τα συστήματα διαχείρισης στόλων και οι εφαρμογές πλοήγησης έχουν διευκολύνει την οργάνωση και τη διαχείριση των ταξιδιών με σκάφη αναψυχής. Οι τεχνολογίες αυτές επιτρέπουν τόσο στους χρήστες όσο και στις επιχειρήσεις του κλάδου να διαχειρίζονται πιο αποτελεσματικά τις δραστηριότητές τους, ενισχύοντας την αποδοτικότητα και την ανταγωνιστικότητα της αγοράς (Martínez Vázquez et al., 2021).

Επιπλέον, η ανάπτυξη πολιτικών βιώσιμης διαχείρισης των θαλάσσιων πόρων αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ. Η συνεργασία μεταξύ κυβερνήσεων, επιχειρήσεων και τοπικών κοινωνιών είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη στρατηγικών που θα διασφαλίζουν την ισορροπία μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Wuwung et al., 2022).

Συνολικά, οι διεθνείς τάσεις στην αγορά γιώτινγκ χαρακτηρίζονται από την αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες εμπειρίες αναψυχής, τη διαφοροποίηση των τουριστικών υπηρεσιών και την αυξανόμενη σημασία της βιωσιμότητας και της τεχνολογίας. Οι εξελίξεις αυτές δημιουργούν νέες ευκαιρίες ανάπτυξης για τους προορισμούς που διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές και στρατηγικές διαχείρισης, καθιστώντας τον τουρισμό γιώτινγκ έναν από τους πλέον δυναμικούς τομείς της σύγχρονης θαλάσσιας οικονομίας (Balestracci et al., 2025).

Κεφάλαιο 3: Η αγορά τουρισμού γιώτινγκ

3.1 Η ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ διεθνώς

Ο τουρισμός με σκάφη αναψυχής, γνωστός διεθνώς ως **τουρισμός γιώτινγκ** ή **nautical tourism**, αποτελεί έναν από τους πιο δυναμικούς και ταχέως αναπτυσσόμενους τομείς του σύγχρονου θαλάσσιου τουρισμού. Η διεθνής ανάπτυξη του κλάδου συνδέεται άμεσα με την αυξανόμενη ζήτηση για θαλάσσιες εμπειρίες αναψυχής, την ανάπτυξη υποδομών θαλάσσιου

τουρισμού και τη βελτίωση των υπηρεσιών που παρέχονται στους χρήστες σκαφών αναψυχής. Στο πλαίσιο της ευρύτερης θαλάσσιας οικονομίας, ο τουρισμός γιώτινγκ έχει εξελιχθεί σε σημαντικό παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης για πολλές παράκτιες και νησιωτικές περιοχές, καθώς συμβάλλει στην προσέλκυση επισκεπτών υψηλής αγοραστικής δύναμης και στη δημιουργία σημαντικών οικονομικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη ναυτική αναψυχή (Russo & Rindone, 2022).

Η διεθνής ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ συνδέεται επίσης με τη γεωγραφική κατανομή των περιοχών που προσφέρουν κατάλληλες συνθήκες για τη δραστηριότητα αυτή. Οι περιοχές της Μεσογείου, της Καραϊβικής και της Βόρειας Ευρώπης αποτελούν από τους σημαντικότερους προορισμούς γιώτινγκ παγκοσμίως, καθώς διαθέτουν εκτεταμένες ακτογραμμές, ευνοϊκές κλιματικές συνθήκες και ανεπτυγμένες υποδομές θαλάσσιου τουρισμού. Οι υποδομές αυτές περιλαμβάνουν μαρίνες, τουριστικούς λιμένες, εγκαταστάσεις συντήρησης και επισκευής σκαφών, καθώς και υπηρεσίες υποστήριξης που εξυπηρετούν τις ανάγκες των σκαφών αναψυχής και των πληρωμάτων τους (Skaržauskienė et al., 2022).

Η ανάπτυξη της διεθνούς αγοράς γιώτινγκ επηρεάζεται επίσης από τη συνεχή βελτίωση των υπηρεσιών που προσφέρονται στις μαρίνες και στους τουριστικούς λιμένες. Οι σύγχρονες μαρίνες λειτουργούν ως πολυλειτουργικοί κόμβοι παροχής υπηρεσιών, προσφέροντας όχι μόνο υπηρεσίες ελλιμενισμού αλλά και εμπορικές δραστηριότητες, υπηρεσίες συντήρησης σκαφών και τουριστικές εγκαταστάσεις. Η ανάπτυξη των υπηρεσιών αυτών συμβάλλει σημαντικά στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των προορισμών γιώτινγκ και στη βελτίωση της συνολικής εμπειρίας των επισκεπτών (Skaržauskienė et al., 2022).

Παράλληλα, σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ διαδραματίζει η αυξανόμενη σημασία της βιωσιμότητας και της περιβαλλοντικής διαχείρισης στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού. Η διεθνής βιβλιογραφία επισημαίνει ότι η αυξημένη χρήση σκαφών αναψυχής μπορεί να προκαλέσει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, όπως ρύπανση των θαλάσσιων υδάτων και υποβάθμιση των παράκτιων οικοσυστημάτων. Για τον λόγο αυτό, οι σύγχρονες στρατηγικές ανάπτυξης του τουρισμού γιώτινγκ επικεντρώνονται στην υιοθέτηση βιώσιμων πρακτικών διαχείρισης, οι οποίες περιλαμβάνουν την ανάπτυξη

περιβαλλοντικά φιλικών υποδομών και τη βελτίωση των συστημάτων διαχείρισης αποβλήτων στις μαρίνες (Vantola et al., 2021).

Επιπλέον, η βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ συνδέεται με την αυξανόμενη ευαισθητοποίηση των ίδιων των χρηστών σκαφών αναψυχής σε περιβαλλοντικά ζητήματα. Σύγχρονες έρευνες δείχνουν ότι οι χρήστες των μαρινών είναι διατεθειμένοι να υποστηρίξουν περιβαλλοντικές πολιτικές και να συμβάλουν οικονομικά στην εφαρμογή πρακτικών που προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Η προθυμία αυτή αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξη βιώσιμων πολιτικών διαχείρισης στις μαρίνες και στους τουριστικούς λιμένες (Lam-González et al., 2023).

Η διεθνής ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ επηρεάζεται επίσης από τις τεχνολογικές εξελίξεις και την ψηφιοποίηση των υπηρεσιών στον τουριστικό τομέα. Οι ψηφιακές πλατφόρμες κρατήσεων, τα συστήματα διαχείρισης στόλων και οι νέες τεχνολογίες πλοήγησης έχουν συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργίας της αγοράς γιώτινγκ και στη διευκόλυνση της πρόσβασης των τουριστών σε υπηρεσίες ναύλωσης σκαφών. Η ανάπτυξη ψηφιακών επιχειρηματικών μοντέλων στον τομέα του τουρισμού γιώτινγκ έχει επιτρέψει στις επιχειρήσεις να διαχειρίζονται πιο αποτελεσματικά τη ζήτηση και να προσφέρουν πιο εξατομικευμένες υπηρεσίες στους πελάτες τους (Zentner et al., 2022).

Επιπλέον, η διεθνής αγορά γιώτινγκ επηρεάστηκε σημαντικά από τις εξελίξεις που προκάλεσε η πανδημία COVID-19 στον παγκόσμιο τουρισμό. Η πανδημία οδήγησε σε σημαντικές μεταβολές στις τουριστικές προτιμήσεις των επισκεπτών, με πολλούς τουρίστες να αναζητούν πιο ασφαλείς και απομονωμένες μορφές διακοπών. Σε αυτό το πλαίσιο, ο τουρισμός με σκάφη αναψυχής αναδείχθηκε ως μια ελκυστική επιλογή, καθώς προσφέρει υψηλό βαθμό ιδιωτικότητας και δυνατότητα αποφυγής μεγάλων συγκεντρώσεων επισκεπτών. Η εξέλιξη αυτή συνέβαλε στην περαιτέρω ενίσχυση της ζήτησης για υπηρεσίες τουρισμού γιώτινγκ σε πολλές περιοχές του κόσμου (Iapko et al., 2022).

Παράλληλα, η διεθνής ανάπτυξη του κλάδου επηρεάζεται και από τις πολιτικές χωροταξικού σχεδιασμού και διαχείρισης των θαλάσσιων περιοχών. Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός (marine spatial planning) αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο για τη βιώσιμη διαχείριση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, καθώς επιτρέπει τον συντονισμό μεταξύ διαφορετικών

χρήσεων του θαλάσσιου χώρου και τη διασφάλιση της ισορροπίας μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και προστασίας του περιβάλλοντος (Gourgiotis et al., 2024).

Επιπλέον, η παρακολούθηση της ανάπτυξης του τουρισμού γιώτινγκ σε διεθνές επίπεδο απαιτεί την ύπαρξη αξιόπιστων μεθόδων καταγραφής και αξιολόγησης των τουριστικών δραστηριοτήτων. Η χρήση εννοιών όπως το «usual environment» συμβάλλει στην καλύτερη κατανόηση των μετακινήσεων των τουριστών και στην ακριβέστερη αποτύπωση της πραγματικής έκτασης των δραστηριοτήτων ναυτικού τουρισμού σε διεθνές επίπεδο (Ivandić & Marušić, 2025).

Τέλος, η διεθνής ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ συνδέεται με τη συνεχή προσαρμογή των επιχειρήσεων του κλάδου στις μεταβαλλόμενες ανάγκες των καταναλωτών. Οι σύγχρονες επιχειρήσεις γιώτινγκ αναπτύσσουν νέα επιχειρηματικά μοντέλα και υπηρεσίες που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των τουριστών για βιώσιμες, ποιοτικές και εξατομικευμένες εμπειρίες αναψυχής. Η προσαρμογή αυτή αποτελεί βασικό παράγοντα για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων και για τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της διεθνούς αγοράς γιώτινγκ (Jiménez-Jiménez et al., 2024).

Η ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ σε διεθνές επίπεδο χαρακτηρίζεται από τη συνεχή αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες εμπειρίες αναψυχής, την ανάπτυξη υποδομών και υπηρεσιών θαλάσσιου τουρισμού, καθώς και την αυξανόμενη σημασία της βιωσιμότητας και της τεχνολογικής καινοτομίας. Οι εξελίξεις αυτές αναδεικνύουν τον τουρισμό γιώτινγκ ως έναν από τους σημαντικότερους και πιο δυναμικούς τομείς της σύγχρονης θαλάσσιας οικονομίας.

3.2 Η αγορά γιώτινγκ στην Ελλάδα

3.2.1 Γενικά χαρακτηριστικά της ελληνικής αγοράς γιώτινγκ

Η Ελλάδα αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους προορισμούς τουρισμού γιώτινγκ παγκοσμίως, λόγω των ιδιαίτερων γεωγραφικών και φυσικών χαρακτηριστικών της. Η εκτεταμένη ακτογραμμή της χώρας, που ξεπερνά τα 16.000 χιλιόμετρα, σε συνδυασμό με τον μεγάλο αριθμό νησιών και τις ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες, δημιουργούν ένα ιδανικό περιβάλλον για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων ναυτικής αναψυχής. Οι φυσικές αυτές συνθήκες, σε συνδυασμό με το πλούσιο πολιτιστικό και τουριστικό απόθεμα της χώρας,

καθιστούν την Ελλάδα έναν ιδιαίτερα ελκυστικό προορισμό για τουρίστες που επιλέγουν διακοπές με σκάφη αναψυχής (Russo & Rindone, 2022).

Η ελληνική αγορά γιώτινγκ χαρακτηρίζεται από σημαντική δυναμική ανάπτυξης τα τελευταία χρόνια, καθώς ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί έναν από τους βασικούς πυλώνες της τουριστικής οικονομίας της χώρας. Οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τον ναυτικό τουρισμό περιλαμβάνουν τη ναύλωση σκαφών αναψυχής, τη λειτουργία μαρινών και τουριστικών λιμένων, τις υπηρεσίες τεχνικής υποστήριξης και συντήρησης σκαφών, καθώς και ένα ευρύ φάσμα τουριστικών υπηρεσιών που παρέχονται στους επισκέπτες των παράκτιων περιοχών. Το σύνολο αυτών των δραστηριοτήτων δημιουργεί σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις για την ελληνική οικονομία, ενισχύοντας την απασχόληση και συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της τοπικής επιχειρηματικότητας (Skaržauskienė et al., 2022).

Παράλληλα, η ανάπτυξη της αγοράς γιώτινγκ στην Ελλάδα συνδέεται στενά με την εξέλιξη των υποδομών θαλάσσιου τουρισμού. Οι μαρίνες και οι τουριστικοί λιμένες αποτελούν βασικά στοιχεία της υποδομής που υποστηρίζει τη λειτουργία της αγοράς γιώτινγκ, καθώς παρέχουν υπηρεσίες ελλιμενισμού, ανεφοδιασμού και συντήρησης σκαφών αναψυχής. Η ύπαρξη σύγχρονων και οργανωμένων μαρινών συμβάλλει σημαντικά στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Ελλάδας ως διεθνούς προορισμού γιώτινγκ (Lam-González et al., 2023).

Η ελληνική αγορά γιώτινγκ παρουσιάζει σημαντικό μέγεθος και έντονη αναπτυξιακή δυναμική, αποτελώντας βασικό πυλώνα του θαλάσσιου τουρισμού και της Γαλάζιας Ανάπτυξης. Σύμφωνα με μελέτη του diaNEOsis, στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται περίπου 170.000 σκάφη αναψυχής, εκ των οποίων 6.109 είναι επαγγελματικά, γεγονός που καταδεικνύει τη σημαντική ωρίμανση της αγοράς (diaNEOsis, 2019). Παράλληλα, ο κλάδος παρουσίασε μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 3,4% κατά την περίοδο 2014–2018, ενώ τα συνολικά έσοδα ανήλθαν σε 433,4 εκατ. ευρώ το 2018, επιβεβαιώνοντας τη σταθερή οικονομική του συμβολή (GTP Headlines, 2021).

Πίνακας 3.1 Βασικοί Δείκτες Αγοράς Γιώτινγκ στην Ελλάδα

Δείκτης	Τιμή	Έτος	Πηγή
Συνολικός αριθμός σκαφών αναψυχής	~170.000	2019	diaNEOsis (μέσω GTP Headlines, 2021)
Επαγγελματικά σκάφη αναψυχής	6.109	2019	diaNEOsis (μέσω GTP Headlines, 2021)
Μέσος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης	3,4% (2014–2018)	2018	diaNEOsis (μέσω GTP Headlines, 2021)
Έσοδα κλάδου	433,4 εκ. €	2018	diaNEOsis (μέσω GTP Headlines, 2021)

Πιο πρόσφατα δεδομένα αναδεικνύουν τη συνεχιζόμενη δυναμική του κλάδου, με 2.580 διαθέσιμα σκάφη προς ναύλωση (charters) το 2023, εκ των οποίων σημαντικό ποσοστό αφορά καταμαράν, κατηγορία με αυξανόμενη ζήτηση διεθνώς (Riginos, 2024).

Πίνακας 3.2 Στόλος Ναυλώσεων (Charters) στην Ελλάδα

Δείκτης	Τιμή	Έτος	Πηγή
Διαθέσιμα σκάφη charter	2.580	2023	Riginos (2024)
Καταμαράν (ενδεικτικά)	740	2023	Riginos (2024)
Συγκέντρωση στόλου – Αθήνα	920	2023	Riginos (2024)
Συγκέντρωση στόλου – Ιόνια Νησιά	850	2023	Riginos (2024)

Γεωγραφικά, η αγορά παρουσιάζει συγκέντρωση σε βασικούς τουριστικούς κόμβους, με την Αθήνα να διαθέτει περίπου 920 σκάφη και τα Ιόνια Νησιά περίπου 850, γεγονός που αντανακλά τη σημασία των συγκεκριμένων προορισμών στο διεθνές δίκτυο γιώτινγκ.

Παράλληλα, η υποδομή υποστήριξης του κλάδου, όπως οι μαρίνες και οι λιμενικές εγκαταστάσεις, διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην περαιτέρω ανάπτυξη. Η Ελλάδα διαθέτει οργανωμένες μαρίνες με χιλιάδες θέσεις ελλιμενισμού, ενώ πρόσφατες επενδυτικές πρωτοβουλίες στοχεύουν στην αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα του προορισμού (HVS, 2009; GTP Headlines, 2026).

Πίνακας 3.3 Υποδομές & Επενδύσεις

Δείκτης	Τιμή	Πηγή
Οργανωμένες μαρίνες	24	HVS (2009)
Θέσεις ελλιμενισμού	8.493	HVS (2009)
Επενδύσεις λιμένων	€260 εκατ.	GTP Headlines (2026)

Τα στοιχεία καταδεικνύουν ότι η Ελλάδα συγκαταλέγεται στους κορυφαίους προορισμούς γιώτινγκ παγκοσμίως, με σημαντικά περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης, ιδιαίτερα στον τομέα των πολυτελών σκαφών και των υψηλής ποιότητας υπηρεσιών (GTP Headlines, 2021). Η υφιστάμενη δυναμική, σε συνδυασμό με τις επενδύσεις σε υποδομές, καθιστούν αναγκαία τη συστηματική και επιστημονική μελέτη του κλάδου.

3.2.2 Υποδομές και υπηρεσίες της αγοράς γιώτινγκ

Η ανάπτυξη της αγοράς γιώτινγκ στην Ελλάδα βασίζεται σε ένα δίκτυο υποδομών και υπηρεσιών που εξυπηρετούν τις ανάγκες των σκαφών αναψυχής και των επισκεπτών. Οι μαρίνες αποτελούν τον βασικό πυρήνα των υποδομών αυτών, καθώς παρέχουν υπηρεσίες ελλιμενισμού, τεχνικής υποστήριξης και εξυπηρέτησης των σκαφών. Παράλληλα, οι μαρίνες λειτουργούν ως τουριστικοί κόμβοι, προσφέροντας εμπορικές δραστηριότητες, υπηρεσίες εστίασης και ψυχαγωγίας, καθώς και εγκαταστάσεις φιλοξενίας που συμβάλλουν στην αναβάθμιση της συνολικής τουριστικής εμπειρίας των επισκεπτών (Skaržauskienė et al., 2022).

Επιπλέον, σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της αγοράς γιώτινγκ διαδραματίζουν οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναύλωσης σκαφών αναψυχής. Οι εταιρείες charter αποτελούν βασικό στοιχείο της αγοράς, καθώς παρέχουν στους τουρίστες τη δυνατότητα ενοικίασης σκαφών για ταξίδια αναψυχής. Οι υπηρεσίες αυτές περιλαμβάνουν τόσο τη ναύλωση ιστιοπλοϊκών και μηχανοκίνητων σκαφών όσο και την παροχή πληρώματος και εξειδικευμένων υπηρεσιών φιλοξενίας στους επιβάτες (Jiménez-Jiménez et al., 2024).

Παράλληλα, οι εταιρείες διαμεσολάβησης σκαφών, γνωστές ως yacht brokers, συμβάλλουν στη λειτουργία της αγοράς μέσω της διασύνδεσης μεταξύ ιδιοκτητών σκαφών και πελατών

που επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν τα σκάφη για τουριστικούς σκοπούς. Οι επιχειρήσεις αυτές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη διαχείριση της ζήτησης και της προσφοράς υπηρεσιών γιώτινγκ, συμβάλλοντας στην οργάνωση και στη λειτουργία της αγοράς (Zentner et al., 2022).

3.2.3 Προκλήσεις και προοπτικές της ελληνικής αγοράς γιώτινγκ

Παρά τη σημαντική ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ στην Ελλάδα, η αγορά αντιμετωπίζει ορισμένες προκλήσεις που σχετίζονται με τη βιωσιμότητα και τη διαχείριση των θαλάσσιων πόρων. Η αυξημένη τουριστική δραστηριότητα στις παράκτιες περιοχές μπορεί να οδηγήσει σε πιέσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον, όπως ρύπανση των υδάτων και υποβάθμιση των παράκτιων οικοσυστημάτων. Για τον λόγο αυτό, η βιώσιμη διαχείριση των δραστηριοτήτων γιώτινγκ αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη του κλάδου (Vantola et al., 2021).

Επιπλέον, η ανάπτυξη της αγοράς γιώτινγκ στην Ελλάδα συνδέεται με την ανάγκη για αποτελεσματικό θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και καλύτερο συντονισμό μεταξύ των διαφορετικών χρήσεων του θαλάσσιου χώρου. Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός αποτελεί σημαντικό εργαλείο για τη βιώσιμη διαχείριση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, καθώς επιτρέπει την ορθολογική κατανομή των χρήσεων του θαλάσσιου χώρου και τη διασφάλιση της ισορροπίας μεταξύ τουριστικής ανάπτυξης και περιβαλλοντικής προστασίας (Gourgiotis et al., 2024).

Παράλληλα, η ελληνική αγορά γιώτινγκ επηρεάζεται και από τις μεταβαλλόμενες προτιμήσεις των τουριστών, οι οποίοι δίνουν ολοένα και μεγαλύτερη έμφαση στη βιωσιμότητα και στην περιβαλλοντική υπευθυνότητα των τουριστικών δραστηριοτήτων. Οι τουρίστες εμφανίζονται όλο και πιο ευαισθητοποιημένοι σε ζητήματα προστασίας του περιβάλλοντος και προτιμούν προορισμούς και επιχειρήσεις που εφαρμόζουν πρακτικές βιώσιμης διαχείρισης (Łarko et al., 2022).

Τέλος, η ανάπτυξη της ελληνικής αγοράς γιώτινγκ εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη συνεχή βελτίωση των υπηρεσιών και των υποδομών που σχετίζονται με τη ναυτική αναψυχή. Η επένδυση σε σύγχρονες μαρίνες, η ανάπτυξη ψηφιακών υπηρεσιών για τη διαχείριση των κρατήσεων και η ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου μπορούν

να συμβάλουν σημαντικά στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Ελλάδας ως διεθνούς προορισμού γιώτινγκ (Zentner et al., 2022).

Η ελληνική αγορά γιώτινγκ παρουσιάζει σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης, καθώς η χώρα διαθέτει ισχυρά συγκριτικά πλεονεκτήματα στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού. Η αξιοποίηση των δυνατοτήτων αυτών απαιτεί την ανάπτυξη ολοκληρωμένων στρατηγικών διαχείρισης που θα ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα της αγοράς, ενώ παράλληλα θα διασφαλίζουν τη βιώσιμη προστασία των θαλάσσιων και παράκτιων οικοσυστημάτων.

3.3 Υποδομές μαρινών και λιμενικών εγκαταστάσεων

3.3.1 Ο ρόλος των μαρινών στην ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ

Οι υποδομές μαρινών και λιμενικών εγκαταστάσεων αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες για την ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ σε διεθνές και εθνικό επίπεδο. Οι μαρίνες λειτουργούν ως βασικοί κόμβοι εξυπηρέτησης των σκαφών αναψυχής, παρέχοντας υπηρεσίες ελλιμενισμού, ανεφοδιασμού, συντήρησης και τεχνικής υποστήριξης. Παράλληλα, οι εγκαταστάσεις αυτές συμβάλλουν σημαντικά στην ενίσχυση της τουριστικής δραστηριότητας στις παράκτιες περιοχές, καθώς αποτελούν σημεία συγκέντρωσης οικονομικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τον θαλάσσιο τουρισμό (Skaržauskienė et al., 2022).

Οι σύγχρονες μαρίνες δεν περιορίζονται μόνο στη λειτουργία τους ως χώροι ελλιμενισμού σκαφών, αλλά λειτουργούν ως ολοκληρωμένα τουριστικά συγκροτήματα που περιλαμβάνουν εμπορικά καταστήματα, υπηρεσίες εστίασης, εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας και τουριστικές υπηρεσίες φιλοξενίας. Η ανάπτυξη των υπηρεσιών αυτών συμβάλλει σημαντικά στη βελτίωση της τουριστικής εμπειρίας των επισκεπτών και ενισχύει την οικονομική δραστηριότητα στις περιοχές όπου λειτουργούν οι μαρίνες. Με τον τρόπο αυτό, οι μαρίνες αποτελούν βασικό στοιχείο της υποδομής που υποστηρίζει τη λειτουργία της αγοράς γιώτινγκ και την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού (Lam-González et al., 2023).

Παράλληλα, η ανάπτυξη των μαρινών συνδέεται με τη στρατηγική ανάπτυξης της Γαλάζιας Ανάπτυξης, καθώς συμβάλλει στη βιώσιμη αξιοποίηση των θαλάσσιων πόρων και στην

ανάπτυξη δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τον θαλάσσιο τουρισμό. Η ύπαρξη σύγχρονων και οργανωμένων λιμενικών εγκαταστάσεων αποτελεί βασική προϋπόθεση για την προσέλκυση σκαφών αναψυχής και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των τουριστικών προορισμών που δραστηριοποιούνται στον τομέα του τουρισμού γιώτινγκ (Russo & Rindone, 2022).

3.3.2 Βασικές λειτουργίες και υπηρεσίες των μαρινών

Οι μαρίνες παρέχουν ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών που καλύπτουν τις ανάγκες των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους. Οι βασικές λειτουργίες των μαρινών περιλαμβάνουν την παροχή θέσεων ελλιμενισμού, τον ανεφοδιασμό με καύσιμα και νερό, την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας και την τεχνική υποστήριξη των σκαφών. Επιπλέον, οι μαρίνες διαθέτουν εγκαταστάσεις συντήρησης και επισκευής σκαφών, καθώς και υπηρεσίες που εξυπηρετούν τις ανάγκες των πληρωμάτων και των επισκεπτών (Skaržauskienė et al., 2022).

Εκτός από τις βασικές υπηρεσίες που σχετίζονται με τη λειτουργία των σκαφών, πολλές σύγχρονες μαρίνες παρέχουν επίσης υπηρεσίες που συνδέονται με την τουριστική δραστηριότητα, όπως ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, εστιατόρια, εμπορικά καταστήματα και εγκαταστάσεις αναψυχής. Η ανάπτυξη των υπηρεσιών αυτών μετατρέπει τις μαρίνες σε ολοκληρωμένους τουριστικούς προορισμούς, οι οποίοι προσελκύουν τόσο χρήστες σκαφών αναψυχής όσο και επισκέπτες που επιθυμούν να απολαύσουν τις υπηρεσίες που προσφέρουν οι λιμενικές εγκαταστάσεις (Jiménez-Jiménez et al., 2024).

Παράλληλα, η λειτουργία των μαρινών συνδέεται με τη διαχείριση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκαλούνται από τις δραστηριότητες ναυτικής αναψυχής. Οι σύγχρονες μαρίνες εφαρμόζουν συστήματα διαχείρισης αποβλήτων, εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων και άλλες πρακτικές που αποσκοπούν στη μείωση της ρύπανσης των θαλάσσιων υδάτων. Η εφαρμογή των πρακτικών αυτών αποτελεί βασικό στοιχείο για τη βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ και για την προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων (Vantola et al., 2021).

3.3.3 Βιώσιμη ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών

Η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών για τον τουρισμό γιώτινγκ συνοδεύεται από την ανάγκη για αποτελεσματικό σχεδιασμό και διαχείριση του θαλάσσιου χώρου. Ο θαλάσσιος

χωροταξικός σχεδιασμός αποτελεί σημαντικό εργαλείο για την ορθολογική ανάπτυξη των μαρινών και των λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς επιτρέπει τον συντονισμό μεταξύ των διαφορετικών χρήσεων του θαλάσσιου χώρου, όπως η ναυτιλία, η αλιεία και ο τουρισμός. Η εφαρμογή πολιτικών θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού συμβάλλει στην αποφυγή συγκρούσεων μεταξύ διαφορετικών δραστηριοτήτων και στη βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών (Gourgiotis et al., 2024).

Επιπλέον, η βιώσιμη ανάπτυξη των μαρινών συνδέεται με την αυξανόμενη ευαισθητοποίηση των χρηστών σκαφών αναψυχής σε ζητήματα περιβαλλοντικής προστασίας. Οι σύγχρονοι χρήστες μαρινών εμφανίζονται όλο και πιο πρόθυμοι να υποστηρίξουν περιβαλλοντικές πολιτικές που συμβάλλουν στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όπως η εφαρμογή πράσινων τεχνολογιών και η υιοθέτηση βιώσιμων πρακτικών λειτουργίας στις λιμενικές εγκαταστάσεις (Lam-González et al., 2023).

Παράλληλα, η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών επηρεάζεται και από τις τεχνολογικές εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα στον τομέα της ναυτικής αναψυχής. Η ψηφιοποίηση των υπηρεσιών των μαρινών, η χρήση συστημάτων διαχείρισης θέσεων ελλιμενισμού και η ανάπτυξη ψηφιακών πλατφορμών κρατήσεων συμβάλλουν σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργίας των λιμενικών εγκαταστάσεων και στην παροχή πιο αποτελεσματικών υπηρεσιών στους χρήστες των σκαφών αναψυχής (Zentner et al., 2022).

Τέλος, η ανάπτυξη των υποδομών μαρινών και λιμενικών εγκαταστάσεων αποτελεί βασικό στοιχείο για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των προορισμών που δραστηριοποιούνται στον τομέα του τουρισμού γιώτινγκ. Οι χώρες που επενδύουν σε σύγχρονες και βιώσιμες λιμενικές υποδομές έχουν τη δυνατότητα να προσελκύσουν μεγαλύτερο αριθμό σκαφών αναψυχής και να ενισχύσουν τη θέση τους στη διεθνή αγορά θαλάσσιου τουρισμού (Russo & Rindone, 2022).

Οι υποδομές μαρινών και λιμενικών εγκαταστάσεων αποτελούν θεμελιώδη παράγοντα για την ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ, καθώς παρέχουν τις απαραίτητες υπηρεσίες για τη λειτουργία των σκαφών αναψυχής και συμβάλλουν στην ενίσχυση της τουριστικής δραστηριότητας στις παράκτιες περιοχές. Η βιώσιμη ανάπτυξη των υποδομών αυτών

αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

3.4 Υπηρεσίες charter και yacht brokers

3.4.1 Η λειτουργία της αγοράς charter στον θαλάσσιο τουρισμό

Οι υπηρεσίες charter σκαφών αναψυχής αποτελούν έναν από τους βασικούς πυλώνες της αγοράς του τουρισμού γιώτινγκ, καθώς παρέχουν στους τουρίστες τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν σκάφη αναψυχής για ταξίδια και δραστηριότητες θαλάσσιας αναψυχής χωρίς να απαιτείται η ιδιοκτησία σκάφους. Η ανάπτυξη της αγοράς charter έχει συμβάλει σημαντικά στη διεύρυνση της συμμετοχής των τουριστών στον θαλάσσιο τουρισμό, καθώς καθιστά τις δραστηριότητες γιώτινγκ πιο προσίτες σε ένα ευρύτερο κοινό επισκεπτών. Στο πλαίσιο αυτό, οι υπηρεσίες charter αποτελούν βασικό στοιχείο της τουριστικής οικονομίας πολλών παράκτιων περιοχών, συμβάλλοντας στην αύξηση της τουριστικής ζήτησης και στην ανάπτυξη των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη ναυτική αναψυχή (Jiménez-Jiménez et al., 2024).

Η αγορά charter περιλαμβάνει διαφορετικούς τύπους υπηρεσιών, ανάλογα με τις ανάγκες και τις προτιμήσεις των πελατών. Οι πιο συνηθισμένες μορφές ναύλωσης σκαφών είναι η bareboat charter, όπου ο πελάτης αναλαμβάνει την πλοήγηση του σκάφους χωρίς πλήρωμα, και η crewed charter, όπου το σκάφος συνοδεύεται από επαγγελματικό πλήρωμα που παρέχει υπηρεσίες πλοήγησης και φιλοξενίας στους επιβάτες. Οι υπηρεσίες αυτές επιτρέπουν στους επισκέπτες να απολαμβάνουν εξατομικευμένες εμπειρίες θαλάσσιας αναψυχής, οι οποίες συνδυάζουν την εξερεύνηση παράκτιων περιοχών με τη δυνατότητα διαμονής στο σκάφος (Russo & Rindone, 2022).

Η ανάπτυξη των υπηρεσιών charter συνδέεται επίσης με τη βελτίωση των υποδομών θαλάσσιου τουρισμού, όπως οι μαρίνες και οι τουριστικοί λιμένες. Οι υποδομές αυτές παρέχουν τις απαραίτητες υπηρεσίες υποστήριξης για τη λειτουργία των σκαφών αναψυχής και για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών που συμμετέχουν σε δραστηριότητες ναύλωσης σκαφών. Παράλληλα, η ύπαρξη οργανωμένων μαρινών συμβάλλει στη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου οικοσυστήματος υπηρεσιών που ενισχύει τη λειτουργία της αγοράς charter και την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού (Skaržauskienė et al., 2022).

3.4.2 Ο ρόλος των yacht brokers στη λειτουργία της αγοράς

Ένας ακόμη σημαντικός παράγοντας για τη λειτουργία της αγοράς τουρισμού γιώτινγκ είναι οι yacht brokers, οι οποίοι λειτουργούν ως διαμεσολαβητές μεταξύ των ιδιοκτητών σκαφών και των πελατών που επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν τα σκάφη για τουριστικούς σκοπούς. Οι yacht brokers διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην οργάνωση και στη λειτουργία της αγοράς, καθώς αναλαμβάνουν τη διαχείριση των κρατήσεων, τη διαπραγμάτευση των όρων ναύλωσης και την παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών προς τους πελάτες (Zentner et al., 2022).

Οι υπηρεσίες των yacht brokers περιλαμβάνουν την προώθηση των διαθέσιμων σκαφών, τη διαχείριση των συμβολαίων ναύλωσης και τη διασφάλιση της ομαλής διεξαγωγής των ταξιδιών. Επιπλέον, οι brokers συμβάλλουν στην παροχή εξατομικευμένων υπηρεσιών προς τους πελάτες, όπως η οργάνωση των διαδρομών ταξιδιού, η επιλογή προορισμών και η παροχή πληροφοριών σχετικά με τις διαθέσιμες υπηρεσίες στις μαρίνες και στους τουριστικούς λιμένες. Με τον τρόπο αυτό, οι yacht brokers αποτελούν σημαντικό κρίκο στην αλυσίδα αξίας του θαλάσσιου τουρισμού (Jiménez-Jiménez et al., 2024).

Παράλληλα, η ανάπτυξη των ψηφιακών τεχνολογιών έχει μεταμορφώσει σημαντικά τον τρόπο λειτουργίας των yacht brokers. Οι σύγχρονες επιχειρήσεις χρησιμοποιούν ψηφιακές πλατφόρμες κρατήσεων και συστήματα διαχείρισης στόλων, τα οποία επιτρέπουν την πιο αποτελεσματική διαχείριση των διαθέσιμων σκαφών και την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών. Η ψηφιοποίηση των υπηρεσιών αυτών συμβάλλει στη βελτίωση της αποδοτικότητας των επιχειρήσεων και ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της αγοράς τουρισμού γιώτινγκ (Zentner et al., 2022).

3.4.3 Βιωσιμότητα και σύγχρονες τάσεις στις υπηρεσίες charter

Η ανάπτυξη της αγοράς charter και των υπηρεσιών yacht brokerage συνοδεύεται από την αυξανόμενη ανάγκη για βιώσιμη διαχείριση των δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού. Η αυξημένη χρήση σκαφών αναψυχής μπορεί να προκαλέσει περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον, όπως ρύπανση των υδάτων και αύξηση των εκπομπών ρύπων. Για τον λόγο αυτό, πολλές επιχειρήσεις charter και yacht brokers υιοθετούν πρακτικές που

στοχεύουν στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των δραστηριοτήτων τους (Vantola et al., 2021).

Οι πρακτικές αυτές περιλαμβάνουν τη χρήση πιο αποδοτικών τεχνολογιών πρόωσης, τη βελτίωση των συστημάτων διαχείρισης αποβλήτων στα σκάφη και την προώθηση περιβαλλοντικά υπεύθυνων πρακτικών μεταξύ των πελατών. Επιπλέον, η συνεργασία με μαρίνες που εφαρμόζουν περιβαλλοντικά πρότυπα λειτουργίας συμβάλλει στη βιώσιμη ανάπτυξη της αγοράς γιώτινγκ και στην προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων (Lam-González et al., 2023).

Παράλληλα, οι προτιμήσεις των τουριστών διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των υπηρεσιών charter. Οι σύγχρονοι τουρίστες εμφανίζονται όλο και πιο ευαισθητοποιημένοι σε ζητήματα περιβαλλοντικής προστασίας και προτιμούν υπηρεσίες που συνδυάζουν την ποιότητα της τουριστικής εμπειρίας με τη βιώσιμη διαχείριση των θαλάσσιων πόρων. Η τάση αυτή οδηγεί τις επιχειρήσεις charter στην ανάπτυξη νέων υπηρεσιών που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των πελατών για πιο βιώσιμες μορφές θαλάσσιου τουρισμού (Iarko et al., 2022).

Επιπλέον, η εξέλιξη των υπηρεσιών charter επηρεάζεται και από τις γενικότερες τάσεις της τουριστικής αγοράς. Οι επιχειρήσεις γιώτινγκ προσαρμόζουν συνεχώς τα επιχειρηματικά τους μοντέλα ώστε να ανταποκρίνονται στις μεταβαλλόμενες ανάγκες των καταναλωτών και στις νέες συνθήκες της αγοράς. Η προσαρμογή αυτή περιλαμβάνει την ανάπτυξη νέων μορφών ναύλωσης, την ενσωμάτωση ψηφιακών τεχνολογιών και τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών (Jiménez-Jiménez et al., 2024).

Οι υπηρεσίες charter και yacht brokerage αποτελούν βασικό στοιχείο της λειτουργίας της αγοράς τουρισμού γιώτινγκ, καθώς συμβάλλουν στη διασύνδεση της προσφοράς και της ζήτησης υπηρεσιών θαλάσσιας αναψυχής. Η ανάπτυξη των υπηρεσιών αυτών ενισχύει τη λειτουργία του θαλάσσιου τουρισμού και δημιουργεί σημαντικές οικονομικές ευκαιρίες για τις επιχειρήσεις και τις παράκτιες περιοχές που δραστηριοποιούνται στον τομέα του γιώτινγκ.

3.5 SWOT analysis του κλάδου

Η ανάλυση SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα εργαλεία στρατηγικής ανάλυσης που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της θέσης ενός κλάδου στην αγορά. Μέσω της συγκεκριμένης μεθοδολογίας εξετάζονται τα εσωτερικά χαρακτηριστικά του κλάδου, όπως τα πλεονεκτήματα και οι αδυναμίες του, καθώς και οι εξωτερικοί παράγοντες που δημιουργούν ευκαιρίες ή απειλές για τη μελλοντική του ανάπτυξη. Στην περίπτωση του τουρισμού γιώτινγκ, η εφαρμογή της SWOT ανάλυσης συμβάλλει στην καλύτερη κατανόηση των δυναμικών που επηρεάζουν την ανάπτυξη της αγοράς και επιτρέπει τον εντοπισμό στρατηγικών που μπορούν να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα του κλάδου.

Ο κλάδος του τουρισμού γιώτινγκ παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα, τα οποία σχετίζονται κυρίως με τη φυσική γεωγραφία των παράκτιων περιοχών, την ανάπτυξη των υποδομών θαλάσσιου τουρισμού και την αυξανόμενη διεθνή ζήτηση για εμπειρίες θαλάσσιας αναψυχής. Οι περιοχές που διαθέτουν εκτεταμένες ακτογραμμές, ευνοϊκές κλιματικές συνθήκες και ανεπτυγμένες μαρίνες έχουν τη δυνατότητα να προσελκύσουν μεγάλο αριθμό σκαφών αναψυχής και να αναπτύξουν σημαντικές οικονομικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τον θαλάσσιο τουρισμό (Russo & Rindone, 2022). Παράλληλα, η ανάπτυξη των υπηρεσιών charter και των επιχειρήσεων διαμεσολάβησης σκαφών έχει συμβάλει στη διεύρυνση της αγοράς γιώτινγκ και στην προσέλκυση νέων κατηγοριών τουριστών.

Ωστόσο, παρά τα σημαντικά αυτά πλεονεκτήματα, ο κλάδος αντιμετωπίζει και ορισμένες αδυναμίες που περιορίζουν την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων του. Μία από τις σημαντικότερες αδυναμίες αφορά την ανεπάρκεια υποδομών σε ορισμένες περιοχές, καθώς η έλλειψη σύγχρονων μαρινών και λιμενικών εγκαταστάσεων μπορεί να περιορίσει την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Επιπλέον, η γραφειοκρατία και το σύνθετο θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία του τουρισμού γιώτινγκ σε ορισμένες χώρες μπορεί να δημιουργήσει εμπόδια στην ανάπτυξη νέων επενδύσεων στον τομέα αυτό (Gourgiotis et al., 2024).

Πίνακας 3.4 SWOT Analysis του κλάδου τουρισμός γιώτινγκ

Strengths (Δυνατά σημεία)	Weaknesses (Αδυναμίες)
Εκτεταμένες ακτογραμμές και φυσικοί πόροι	Περιορισμένες υποδομές μαρινών σε ορισμένες περιοχές
Υψηλή ζήτηση για θαλάσσιο τουρισμό	Γραφειοκρατικές διαδικασίες και κανονισμοί
Ανάπτυξη υπηρεσιών charter και yacht brokers	Υψηλό κόστος επενδύσεων σε υποδομές
Ελκυστικότητα των παράκτιων προορισμών	Εποχικότητα του τουρισμού
Opportunities (Ευκαιρίες)	Threats (Απειλές)
Ανάπτυξη βιώσιμου θαλάσσιου τουρισμού	Περιβαλλοντικές πιέσεις στα θαλάσσια οικοσυστήματα
Τεχνολογική και ψηφιακή ανάπτυξη στον τουρισμό	Οικονομικές κρίσεις και μεταβολές στη διεθνή ζήτηση
Νέες μορφές τουρισμού και εμπειριών	Ανταγωνισμός από άλλους προορισμούς
Επενδύσεις σε μαρίνες και λιμενικές υποδομές	Κλιματική αλλαγή και επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον

Παράλληλα, η διεθνής αγορά γιώτινγκ παρουσιάζει σημαντικές ευκαιρίες ανάπτυξης, οι οποίες συνδέονται με τις νέες τάσεις στον τουριστικό τομέα και με την αυξανόμενη ζήτηση για βιώσιμες μορφές θαλάσσιου τουρισμού. Οι σύγχρονοι τουρίστες εμφανίζονται όλο και πιο ευαισθητοποιημένοι σε ζητήματα περιβαλλοντικής προστασίας και αναζητούν τουριστικές εμπειρίες που συνδυάζουν την αναψυχή με τη βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων. Η ανάπτυξη περιβαλλοντικά υπεύθυνων μαρινών και η εφαρμογή πράσινων τεχνολογιών στα σκάφη αναψυχής μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου (Lam-González et al., 2023).

Επιπλέον, οι τεχνολογικές εξελίξεις δημιουργούν νέες ευκαιρίες για την ανάπτυξη της αγοράς γιώτινγκ. Η χρήση ψηφιακών πλατφορμών κρατήσεων, η ανάπτυξη συστημάτων διαχείρισης στόλων και η αξιοποίηση νέων τεχνολογιών πλοήγησης επιτρέπουν στις επιχειρήσεις του κλάδου να βελτιώσουν την αποδοτικότητα των υπηρεσιών τους και να προσφέρουν πιο εξατομικευμένες εμπειρίες στους πελάτες τους (Zentner et al., 2022).

Ωστόσο, ο κλάδος του τουρισμού γιώτινγκ αντιμετωπίζει και σημαντικές απειλές που σχετίζονται κυρίως με τις περιβαλλοντικές πιέσεις και τις μεταβολές της διεθνούς τουριστικής αγοράς. Η αυξημένη τουριστική δραστηριότητα στις παράκτιες περιοχές μπορεί να οδηγήσει σε περιβαλλοντικές επιπτώσεις, όπως ρύπανση των θαλάσσιων υδάτων και

υποβάθμιση των παράκτιων οικοσυστημάτων. Η διαχείριση των περιβαλλοντικών αυτών επιπτώσεων αποτελεί βασική πρόκληση για τη βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου (Vantola et al., 2021).

Επιπλέον, οι μεταβολές στη διεθνή οικονομία και οι κρίσεις που επηρεάζουν τον τουριστικό τομέα μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τη ζήτηση για δραστηριότητες γιώτινγκ. Παράγοντες όπως οι οικονομικές κρίσεις, οι γεωπολιτικές εντάσεις και οι υγειονομικές κρίσεις μπορούν να περιορίσουν τη διεθνή τουριστική κινητικότητα και να επηρεάσουν τη λειτουργία της αγοράς γιώτινγκ (Iarko et al., 2022).

Η SWOT ανάλυση του κλάδου του τουρισμού γιώτινγκ αναδεικνύει τόσο τις σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης όσο και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η αγορά. Η αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων και των ευκαιριών του κλάδου, σε συνδυασμό με την αντιμετώπιση των αδυναμιών και των απειλών, αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη βιώσιμη ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στο μέλλον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

4.1 Ερευνητική προσέγγιση

Η εμπειρική διερεύνηση της παρούσας εργασίας στηρίχθηκε σε ποιοτική ερευνητική προσέγγιση, καθώς το αντικείμενο της μελέτης δεν περιορίζεται στην καταγραφή μετρήσιμων μεγεθών, αλλά απαιτεί την κατανόηση των εμπειριών, των αξιολογήσεων και των επαγγελματικών αντιλήψεων των ανθρώπων που δραστηριοποιούνται στην αγορά του γιώτινγκ. Η ποιοτική προσέγγιση κρίθηκε ιδιαίτερα κατάλληλη για τη διερεύνηση ζητημάτων όπως η λειτουργία της ελληνικής αγοράς, οι ελλείψεις των υποδομών, η εποχικότητα, το κανονιστικό περιβάλλον, η μεταβολή του προφίλ των πελατών και οι προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου. Τα ζητήματα αυτά είναι σύνθετα, αλληλένδετα και συχνά γίνονται αντιληπτά διαφορετικά ανάλογα με τη θέση που κατέχει κάθε επαγγελματίας στην αλυσίδα αξίας.

Η επιλογή αυτή βρίσκεται σε συνάφεια με τη μελέτη των Yao, Zheng και Parmak (2021), οι οποίοι διερεύνησαν τους περιορισμούς ανάπτυξης του γιώτινγκ μέσα από τις αντιλήψεις διαφορετικών ομάδων ενδιαφερομένων. Η δική τους έρευνα ανέδειξε τη χρησιμότητα της ποιοτικής προσέγγισης όταν ο στόχος είναι να αποτυπωθούν οι πολλαπλές διαστάσεις ενός κλάδου και να κατανοηθούν οι σχέσεις μεταξύ θεσμικών, επιχειρηματικών, κοινωνικών και λειτουργικών παραγόντων. Αντίστοιχα, στην παρούσα εργασία επιδιώκεται η σύνθεση διαφορετικών επαγγελματικών οπτικών και όχι η στατιστική γενίκευση των αποτελεσμάτων στο σύνολο της ελληνικής αγοράς.

4.2 Ημιδομημένες συνεντεύξεις ως εργαλείο συλλογής δεδομένων

Ως βασικό εργαλείο συλλογής δεδομένων χρησιμοποιήθηκαν ημιδομημένες συνεντεύξεις. Η συγκεκριμένη τεχνική βασίζεται σε έναν προκαθορισμένο οδηγό θεμάτων και ερωτήσεων, χωρίς όμως να δεσμεύει τη συζήτηση σε μια απολύτως τυποποιημένη σειρά. Με αυτόν τον τρόπο διατηρείται η συγκρισιμότητα μεταξύ των απαντήσεων, ενώ παράλληλα παρέχεται η δυνατότητα να αναπτυχθούν ζητήματα που ο κάθε συμμετέχων θεωρεί ουσιώδη βάσει της εμπειρίας και της επαγγελματικής του θέσης. Ο οδηγός της παρούσας έρευνας κάλυψε το προφίλ του συμμετέχοντα, την υφιστάμενη κατάσταση της αγοράς, τις τάσεις της ζήτησης, το θεσμικό πλαίσιο, τις μαρίνες και τις λιμενικές υποδομές, το chartering, το ανθρώπινο δυναμικό, τη βιωσιμότητα και τις μελλοντικές προοπτικές.

Η χρήση κοινού θεματικού κορμού ακολουθεί τη λογική των Yao et al. (2021), οι οποίοι διαμόρφωσαν τις ερωτήσεις τους με βάση τον σκοπό της έρευνας και τη σχετική βιβλιογραφία, επιδιώκοντας να ενθαρρύνουν τους συμμετέχοντες να αξιολογήσουν την ανάπτυξη του γιώτινγκ από τη δική τους οπτική. Στην παρούσα μελέτη ο οδηγός προέβλεπε ενδεικτική διάρκεια 30-45 λεπτών και περιλάμβανε ανοικτές ερωτήσεις. Η ανοικτή διατύπωση επέτρεψε στους συμμετέχοντες να τεκμηριώσουν τις απόψεις τους, να αναφέρουν παραδείγματα από την επαγγελματική πρακτική και να επισημάνουν προβλήματα ή ευκαιρίες που δεν θα μπορούσαν να αποτυπωθούν επαρκώς μέσα από ένα κλειστό ερωτηματολόγιο.

4.3 Επιλογή και προφίλ συμμετεχόντων

Η επιλογή των συμμετεχόντων πραγματοποιήθηκε με σκοπούμενη δειγματοληψία, δηλαδή με βάση τη συνάφεια της επαγγελματικής τους εμπειρίας με τα ερευνητικά ερωτήματα. Δεν επιδιώχθηκε αριθμητική αντιπροσωπευτικότητα, αλλά κάλυψη διαφορετικών κρίκων της αγοράς. Η λογική αυτή είναι συμβατή με τη μελέτη των Yao et al. (2021), στην οποία επιλέχθηκαν διαφορετικές κατηγορίες stakeholders, ώστε να ληφθούν υπόψη τόσο η πλευρά της προσφοράς όσο και οι θεσμικές και καταναλωτικές διαστάσεις του γιώτινγκ.

Το δείγμα της παρούσας έρευνας αποτελείται από πέντε επαγγελματίες. Οι συμμετέχοντες εκπροσωπούν μαρίνα και τουριστικό λιμένα, εταιρεία charter και brokerage, διαχείριση luxury και mega yachts, τεχνική υποστήριξη και επισκευές, καθώς και λογιστική και φορολογική υποστήριξη επιχειρήσεων γιώτινγκ. Η σύνθεση αυτή επιτρέπει την εξέταση του κλάδου ως αλυσίδας αξίας, στην οποία συνυπάρχουν υποδομές, εμπορική διαμεσολάβηση, διαχείριση σκαφών, τεχνικές υπηρεσίες και διοικητική συμμόρφωση. Για την προστασία της ταυτότητας των συμμετεχόντων χρησιμοποιήθηκαν οι κωδικοί Σ1 έως Σ5.

Πίνακας 4.1. Προφίλ των συμμετεχόντων στην εμπειρική έρευνα

Κωδικός	Ρόλος συμμετέχοντα	Τομέας δραστηριότητας
Σ1	Εκπρόσωπος μαρίνας / τουριστικού λιμένα	Μαρίνες και λιμενικές υποδομές
Σ2	Στέλεχος εταιρείας charter / brokerage	Ναύλωση και διαχείριση σκαφών
Σ3	Στέλεχος luxury / mega yacht management	Διαχείριση πολυτελών σκαφών
Σ4	Sales engineer	Τεχνική υποστήριξη και επισκευές
Σ5	Λογιστής-φοροτεχνικός	Φορολογική και διοικητική υποστήριξη γιώτινγκ

4.4 Διαδικασία συλλογής των δεδομένων

Η συλλογή του υλικού βασίστηκε στον ίδιο βασικό οδηγό συνέντευξης, με περιορισμένες προσαρμογές όπου αυτό ήταν αναγκαίο λόγω της διαφορετικής ειδικότητας των συμμετεχόντων. Για παράδειγμα, στον εκπρόσωπο της μαρίνας δόθηκε μεγαλύτερη έμφαση στις θέσεις ελλιμενισμού και στις λιμενικές υποδομές, ενώ στον λογιστή-φοροτεχνικό εξετάστηκαν αναλυτικότερα οι ΝΕΠΑ, οι φορολογικές υποχρεώσεις και οι διοικητικές διαδικασίες. Η προσαρμογή αυτή δεν αλλοίωσε τον κοινό κορμό των θεμάτων, αλλά επέτρεψε την άντληση πιο ουσιαστικών και εξειδικευμένων δεδομένων.

Πριν από τη συμμετοχή τους, οι ερωτώμενοι ενημερώθηκαν για τον ακαδημαϊκό σκοπό της έρευνας, τον τρόπο αξιοποίησης των απαντήσεων και την προστασία της ανωνυμίας τους. Το υλικό που τέθηκε σε ανάλυση συγκεντρώθηκε σε γραπτή μορφή και οργανώθηκε ανά συμμετέχοντα και θεματική ενότητα. Ακολούθησε έλεγχος πληρότητας και προσεκτική ανάγνωση των απαντήσεων, ώστε να εντοπιστούν ασάφειες, επαναλήψεις και σημεία που απαιτούσαν ερμηνευτική προσοχή. Η έμφαση στη σαφή καταγραφή και στον έλεγχο του υλικού ανταποκρίνεται στην πρακτική των Yao et al. (2021), οι οποίοι έδωσαν ιδιαίτερη σημασία στην ακριβή μεταγραφή και στην επιβεβαίωση του περιεχομένου των συνεντεύξεων.

4.5 Θεματική ανάλυση και κωδικοποίηση των συνεντεύξεων

Η επεξεργασία των δεδομένων πραγματοποιήθηκε με θεματική ανάλυση. Αρχικά, οι απαντήσεις διαβάστηκαν επανειλημμένα, ώστε να αποκτηθεί συνολική εικόνα του υλικού. Στη συνέχεια, επισημάνθηκαν φράσεις και νοηματικές μονάδες που σχετίζονταν άμεσα με τα ερευνητικά ερωτήματα. Στις μονάδες αυτές αποδόθηκαν αρχικοί κωδικοί, όπως «αύξηση διεθνούς ζήτησης», «έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού», «πολυπλοκότητα θεσμικού πλαισίου», «στροφή στο luxury γιώτινγκ», «έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού» και «ανάγκη ψηφιοποίησης».

Η κωδικοποίηση συνδύασε αφαιρετική και επαγωγική λογική. Ορισμένοι κωδικοί προήλθαν από τις θεματικές του οδηγού συνέντευξης και το θεωρητικό πλαίσιο, ενώ άλλοι αναδύθηκαν από το ίδιο το υλικό. Οι συγγενείς κωδικοί ομαδοποιήθηκαν σε ευρύτερες θεματικές κατηγορίες: κατάσταση και δυναμική της αγοράς, μεταβολές στη ζήτηση, υποδομές και

χωρικές ανισότητες, θεσμικό και φορολογικό περιβάλλον, chartering και brokerage, τεχνική υποστήριξη, ανθρώπινο δυναμικό, βιωσιμότητα και διεθνής προβολή. Ακολούθησε σύγκριση των απαντήσεων μεταξύ των πέντε συμμετεχόντων, ώστε να αναδειχθούν τόσο οι συγκλίσεις όσο και οι διαφοροποιήσεις τους.

Η διαδικασία αντλεί στοιχεία από τη λογική της συνεχούς σύγκρισης που εφαρμόζουν οι Yao et al. (2021), χωρίς όμως να υιοθετείται στο σύνολό της η μεθοδολογία της grounded theory. Στόχος της παρούσας ανάλυσης δεν είναι η παραγωγή μιας νέας τυπικής θεωρίας, αλλά η συστηματική οργάνωση και ερμηνεία των αντιλήψεων των επαγγελματιών για την ελληνική αγορά γιώτινγκ. Τα ευρήματα παρουσιάζονται στο επόμενο κεφάλαιο ανά θεματική κατηγορία, με συγκριτικούς πίνακες και επιλεγμένα ανωνυμοποιημένα αποσπάσματα.

4.6 Ζητήματα δεοντολογίας και περιορισμοί της έρευνας

Η έρευνα σχεδιάστηκε με σεβασμό στις βασικές αρχές της ερευνητικής δεοντολογίας. Η συμμετοχή ήταν εθελοντική, οι ερωτώμενοι ενημερώθηκαν για τον σκοπό της μελέτης και οι απαντήσεις τους χρησιμοποιήθηκαν αποκλειστικά για ακαδημαϊκούς σκοπούς. Τα ονόματα των φυσικών προσώπων δεν αναφέρονται στην ανάλυση και τα αποσπάσματα παρουσιάζονται με κωδικούς. Επιπλέον, αποφεύγεται η δημοσιοποίηση πληροφοριών που θα μπορούσαν να θεωρηθούν εμπορικά ευαίσθητες ή να επιτρέψουν την άμεση ταυτοποίηση συγκεκριμένου προσώπου.

Ο βασικότερος περιορισμός αφορά το μικρό μέγεθος του δείγματος. Οι πέντε συνεντεύξεις προσφέρουν πλούσιο και πολυδιάστατο υλικό, αλλά δεν επιτρέπουν στατιστική γενίκευση για το σύνολο του κλάδου. Επίσης, οι απαντήσεις αποτυπώνουν προσωπικές επαγγελματικές αντιλήψεις και ενδέχεται να επηρεάζονται από τη θέση, την εμπειρία και τα συμφέροντα κάθε συμμετέχοντα. Η άνιση έκταση ορισμένων απαντήσεων περιορίζει σε κάποιο βαθμό τη δυνατότητα απόλυτα ισομερούς σύγκρισης. Παρ' όλα αυτά, η παρουσία διαφορετικών επαγγελματικών κατηγοριών ενισχύει την αναλυτική αξία του υλικού, καθώς επιτρέπει τη διασταύρωση θεμάτων και την αναγνώριση επαναλαμβανόμενων μοτίβων σε διαφορετικά τμήματα της αγοράς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΗΜΑΤΩΝ

5.1 Προφίλ των συμμετεχόντων και παρουσίαση της ανάλυσης

Το παρόν κεφάλαιο παρουσιάζει τα ευρήματα που προέκυψαν από πέντε ημιδομημένες συνεντεύξεις με επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικούς κρίκους της αλυσίδας αξίας του ελληνικού γιώτινγκ. Η επιλογή των συμμετεχόντων δεν έγινε με σκοπό τη στατιστική αντιπροσώπευση, αλλά με στόχο τη σε βάθος κατανόηση του κλάδου μέσα από πολλαπλές επαγγελματικές οπτικές. Η λογική αυτή είναι συμβατή με την ποιοτική προσέγγιση που αξιοποιεί τις αντιλήψεις των ενδιαφερόμενων μερών για να αποτυπώσει τους παράγοντες που διευκολύνουν ή περιορίζουν την ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ (Yao, Zheng, & Parmak, 2021).

Το δείγμα καλύπτει πέντε διακριτές πλευρές της αγοράς: τη λειτουργία μαρίνας και τουριστικού λιμένα, το charter brokerage και τη διαχείριση τιμών και προώθησης, τη διαχείριση luxury και mega yachts, την τεχνική υποστήριξη και την προμήθεια ανταλλακτικών, καθώς και τη λογιστική και φοροτεχνική υποστήριξη εταιρειών γιώτινγκ. Η σύνθεση αυτή επιτρέπει να αναλυθεί το γιώτινγκ όχι μόνο ως τουριστική εμπειρία, αλλά ως σύστημα επιχειρήσεων, υποδομών, θεσμών, υπηρεσιών και ανθρώπινου δυναμικού. Με άλλα λόγια, η εμπειρική ανάλυση δεν περιορίζεται στη ζήτηση του επισκέπτη, αλλά εξετάζει πώς αυτή η ζήτηση μετασχηματίζεται σε επιχειρηματική δραστηριότητα, τεχνική ανάγκη, διοικητική διαδικασία και τελικά σε συνολική εμπειρία πελάτη.

Οι συνεντεύξεις κωδικοποιήθηκαν θεματικά. Αρχικά χρησιμοποιήθηκαν κατηγορίες που αντιστοιχούσαν στις βασικές ενότητες του οδηγού συνέντευξης, όπως η υφιστάμενη κατάσταση της αγοράς, οι τάσεις, οι υποδομές, το θεσμικό πλαίσιο, το chartering, το ανθρώπινο δυναμικό και η βιωσιμότητα. Στη συνέχεια, μέσα από την ανάγνωση των απαντήσεων, αναδείχθηκαν πρόσθετες υποκατηγορίες, όπως η πίεση στις τιμές, η μετάβαση προς crewed charters, η έλλειψη εξειδικευμένων πληρωμάτων, η ανάγκη για στοχευμένο διεθνές marketing, η φορολογική πολυπλοκότητα των ΝΕΠΑ και ο ρόλος της ψηφιοποίησης. Η διαδικασία αυτή συνδυάζει αφαιρετική και επαγωγική κωδικοποίηση, ώστε τα ευρήματα να παραμένουν οργανωμένα χωρίς να αποκόπτονται από τη γλώσσα και την εμπειρία των συμμετεχόντων.

Η ανάλυση που ακολουθεί παρουσιάζεται σε θεματικές ενότητες. Κάθε ενότητα εστιάζει σε ένα βασικό πεδίο ευρημάτων και αναδεικνύει τόσο τις συγκλίσεις όσο και τις διαφοροποιήσεις μεταξύ των συμμετεχόντων. Τα αποσπάσματα των συνεντεύξεων χρησιμοποιούνται επιλεκτικά και με ανωνυμοποιημένο τρόπο, με τους συμμετέχοντες να αναφέρονται ως Σ1 έως Σ5. Όπου κρίθηκε απαραίτητο, έγιναν μικρές γλωσσικές εξομαλύνσεις ώστε τα αποσπάσματα να ενταχθούν ομαλά στο κείμενο, χωρίς να αλλοιωθεί το περιεχόμενο των απαντήσεων.

Πίνακας 5.1: Προφίλ συμμετεχόντων στην έρευνα

Κωδικός	Επαγγελματικός ρόλος	Τομέας δραστηριότητας	Έτη εμπειρίας	Κύρια οπτική
Σ1	Customer Service & Commercial Administrator	Μαρίνα / τουριστικός λιμένας	27	Υποδομές, μαρίνες, θεσμικό πλαίσιο
Σ2	Personal Assistant to CEO	Charter broker / συντήρηση σκαφών	—	Charter, ζήτηση, τιμές, marketing
Σ3	Τμήμα Προμηθειών	Luxury / mega yacht management	4	Luxury γιώτινγκ, UHNWIs, υπηρεσίες
Σ4	Sales Engineer	Επισκευές yachts / ανταλλακτικά	3	Τεχνική υποστήριξη, υποδομές, δεξιότητες
Σ5	Λογιστής-φοροτεχνικός	Φορολογική και διοικητική υποστήριξη γιώτινγκ	10	ΝΕΠΑ, φορολογία, συμμόρφωση

Πηγή: Επεξεργασία του συγγραφέα βάσει των πέντε ημιδομημένων συνεντεύξεων.

Ο Πίνακας 5.1 δείχνει ότι το εμπειρικό υλικό δεν προέρχεται από ομοιογενή ομάδα συμμετεχόντων. Αντίθετα, οι πέντε συμμετέχοντες τοποθετούνται σε διαφορετικά σημεία της αγοράς, γεγονός που ενισχύει την αναλυτική αξία του δείγματος. Ο εκπρόσωπος μαρίνας αποτυπώνει τη λειτουργία των υποδομών και τις χωρικές ανισότητες, ο εκπρόσωπος του charter brokerage αναδεικνύει τις μεταβολές στη ζήτηση και στο marketing, το στέλεχος luxury management εστιάζει στη δυναμική των mega yachts, ο τεχνικός επαγγελματίας φωτίζει τα όρια της τεχνικής υποστήριξης και ο φοροτεχνικός αναδεικνύει τη διοικητική και κανονιστική πλευρά της αγοράς.

Η πολυφωνία αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική, διότι ο κλάδος του γιώτινγκ λειτουργεί ως σύνθετο οικοσύστημα και όχι ως απομονωμένη τουριστική υπηρεσία. Η αγορά δεν παράγει αξία μόνο στο σημείο της ναύλωσης. Η αξία συγκροτείται πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την

εμπειρία του πελάτη, μέσα από ένα δίκτυο εμπορικών, λιμενικών, τεχνικών, διοικητικών και συμβουλευτικών δραστηριοτήτων.

Πίνακας 5.2: Θεματικές κατηγορίες και υποκατηγορίες ανάλυσης

Κύρια θεματική	Υποκατηγορίες	Ενδεικτικό εύρημα
Ανάπτυξη αγοράς	Διεθνής ζήτηση, υψηλή εποχικότητα, premium ζήτηση	Η Ελλάδα ενισχύεται ως διεθνής προορισμός γιώτινγκ
Προσφορά-ζήτηση	Έλλειψη χωρητικότητας, περιορισμένες θέσεις, αύξηση τιμών	Η ζήτηση εμφανίζεται συχνά ισχυρότερη από την προσφορά
Υποδομές	Μαρίνες, homeports, transit points, περιφερειακές ανισότητες	Ανάγκη αναβάθμισης και νέων μαρινών
Θεσμικό πλαίσιο	Γραφειοκρατία, ΝΕΠΑ, φορολογικές ασάφειες	Πολυπλοκότητα και αβεβαιότητα
Charter / brokerage	Crewed charter, early booking, online platforms	Ισχυρή ανάπτυξη του chartering
Luxury εμπειρίες	UHNWIs, privacy, private chef, wellness	Μετάβαση από το σκάφος στην εμπειρία
Ανθρώπινο δυναμικό	Captains, engineers, tax experts, digital skills	Έλλειψη εξειδικευμένων δεξιοτήτων
Βιωσιμότητα	Hybrid/electric yachts, green επιλογές, διαχείριση αποβλήτων	Ανερχόμενη αλλά όχι πλήρως ώριμη τάση

Πηγή: Επεξεργασία του συγγραφέα βάσει των πέντε ημιδομημένων συνεντεύξεων.

Ο Πίνακας 5.2 λειτουργεί ως χάρτης ανάγνωσης του κεφαλαίου. Οι θεματικές κατηγορίες δεν προέκυψαν μηχανικά από τον οδηγό συνέντευξης, αλλά από την επαναλαμβανόμενη παρουσία συγκεκριμένων νοημάτων στις απαντήσεις. Για παράδειγμα, η εποχικότητα εμφανίζεται σε όλες σχεδόν τις συνεντεύξεις, αλλά συνδέεται κάθε φορά με διαφορετική επαγγελματική συνέπεια: για τη μαρίνα σημαίνει πίεση στις θέσεις ελλιμενισμού, για το charter brokerage περιορισμένη διαθεσιμότητα premium σκαφών, για τον τεχνικό κλάδο αιχμή επισκευών και για τον φοροτεχνικό αυξημένη ένταση συναλλαγών και συμμόρφωσης.

Σχήμα 5.1: Χάρτης αλυσίδας αξίας του ελληνικού γιώτινγκ

Αλυσίδα αξίας ελληνικού yachting όπως αναδύεται από τις συνεντεύξεις

Διεθνής ζήτηση	Charter brokers	Ιδιοκτήτες / management	Μαρίνες	Τεχνικές υπηρεσίες / refit	Λογιστική-νομική υποστήριξη	Τελική εμπειρία
----------------	-----------------	-------------------------	---------	----------------------------	-----------------------------	-----------------

Το Σχήμα 5.1 αποτυπώνει τη βασική αλυσίδα αξίας που αναδύεται από τις συνεντεύξεις. Η διεθνής ζήτηση δεν μετατρέπεται αυτόματα σε τουριστικό αποτέλεσμα. Μεσολαβούν οι brokers, οι εταιρείες διαχείρισης, οι μαρίνες, οι τεχνικές υπηρεσίες, οι φορολογικοί και νομικοί σύμβουλοι και, τελικά, η εμπειρία που λαμβάνει ο πελάτης. Το εύρημα αυτό είναι κρίσιμο, διότι δείχνει ότι η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας στο γιώτινγκ δεν εξαρτάται μόνο από το φυσικό περιβάλλον ή τον αριθμό των σκαφών, αλλά από την ποιότητα συντονισμού ολόκληρου του οικοσυστήματος.

5.2 Η υφιστάμενη κατάσταση της ελληνικής αγοράς γιώτινγκ

5.2.1 Ανάπτυξη της αγοράς και διεθνής ζήτηση

Το πρώτο και ισχυρότερο εύρημα της ανάλυσης είναι ότι η ελληνική αγορά γιώτινγκ βρίσκεται σε φάση έντονης ανάπτυξης. Όλοι οι συμμετέχοντες, ανεξάρτητα από τον επαγγελματικό τους ρόλο, περιγράφουν την Ελλάδα ως προορισμό με ισχυρή διεθνή απήχηση και σαφή αναπτυξιακή δυναμική. Ο Σ1, από τη σκοπιά του τουριστικού λιμένα, αναφέρει ότι ο τομέας του γιώτινγκ αποτελεί έναν από τους πλέον αναπτυσσόμενους τομείς της ευρύτερης τουριστικής οικονομίας. Ο Σ4, από την τεχνική πλευρά της αγοράς, συμπληρώνει ότι το γιώτινγκ στην Ελλάδα βρίσκεται σε ισχυρή ανάπτυξη, με υψηλή ζήτηση από την Ευρώπη, τις ΗΠΑ και τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Παρόμοια εικόνα δίνει και ο Σ5, ο οποίος παρατηρεί αυξημένη επιχειρηματική δραστηριότητα μέσω συστάσεων ΝΕΠΑ, αγοραπωλησιών και νηολογήσεων σκαφών.

Η αύξηση της διεθνούς ζήτησης δεν εμφανίζεται στις συνεντεύξεις ως απλή ποσοτική μεταβολή. Αντίθετα, οι συμμετέχοντες περιγράφουν μια ποιοτική αναβάθμιση της ζήτησης. Ο Σ2 αναφέρεται στην ενίσχυση αγορών όπως οι ΗΠΑ, η Μέση Ανατολή και η Αυστραλία, ενώ ο Σ3 επισημαίνει ότι οι πελάτες υψηλής καθαρής αξίας στρέφονται προς το γιώτινγκ αναζητώντας ιδιωτικότητα, ασφάλεια και εμπειρίες υψηλού επιπέδου. Η μεταβολή αυτή συνάδει με τη διεθνή βιβλιογραφία, σύμφωνα με την οποία η σύγχρονη αγορά γιώτινγκ επηρεάζεται όλο και περισσότερο από τη συμπεριφορά πελατών που ζητούν προσαρμοσμένες υπηρεσίες και όχι τυποποιημένες ναυλώσεις (Jiménez-Jiménez, Sancha, & Gessa, 2024).

Η ισχυρή ζήτηση τροφοδοτείται από τα διαχρονικά συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας: το πλήθος των νησιών, την ποικιλία των θαλάσσιων διαδρομών, το ευνοϊκό κλίμα, τη σχετική εγγύτητα πολλών προορισμών και την πολιτιστική-γαστρονομική ταυτότητα των νησιωτικών περιοχών. Ωστόσο, το εμπειρικό υλικό δείχνει ότι τα πλεονεκτήματα αυτά δεν αρκούν από μόνα τους. Η ζήτηση μπορεί να προσελκύεται από το τοπίο και το brand της Ελλάδας, αλλά η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας προϋποθέτει οργανωμένες μαρίνες, αξιόπιστες υπηρεσίες, διαθέσιμα πληρώματα, τεχνική υποστήριξη και σαφές θεσμικό πλαίσιο. Πρόκειται για εύρημα που βρίσκεται σε συμφωνία με τη βιβλιογραφία για τον ναυτικό τουρισμό, όπου η ελκυστικότητα του προορισμού συνδέεται όχι μόνο με τη φυσική τουριστική βάση, αλλά και με τη δυνατότητα σχεδιασμού και διαχείρισης της ζήτησης (Russo & Rindone, 2022).

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η διαπίστωση ότι οι συμμετέχοντες δεν βλέπουν την ανάπτυξη ως ομοιόμορφη. Η αγορά αναπτύσσεται, αλλά αναπτύσσεται με εντάσεις. Η αυξημένη ζήτηση δημιουργεί έσοδα, αναβαθμίζει το επίπεδο υπηρεσιών και ωθεί τις επιχειρήσεις προς πιο επαγγελματικές πρακτικές. Ταυτόχρονα όμως προκαλεί πίεση σε μαρίνες, διαθέσιμο στόλο, τιμές, προσωπικό και διοικητικές διαδικασίες. Έτσι, η ανάπτυξη δεν νοείται απλώς ως αύξηση κρατήσεων ή αύξηση ναυλώσεων, αλλά ως διαδικασία μετασχηματισμού που αναδεικνύει τα όρια της υφιστάμενης οργάνωσης της αγοράς.

Από την πλευρά του luxury γιώτινγκ, ο Σ3 περιγράφει την Ελλάδα ως προορισμό που ενίσχυσε τη θέση του μετά την πανδημία, καθώς οι πολύ εύποροι πελάτες αναζητήσαν πιο ιδιωτικές και ασφαλείς μορφές τουρισμού. Η παρατήρηση αυτή δεν είναι απομονωμένη. Ο Σ2 επίσης αναφέρεται στην ενίσχυση των crewed charters και της ζήτησης για tailor-made εμπειρίες. Συνεπώς, η Ελλάδα δεν ανταγωνίζεται μόνο ως προορισμός «ήλιου και θάλασσας», αλλά ως πεδίο παραγωγής εξατομικευμένης εμπειρίας υψηλής αξίας. Η εξέλιξη αυτή έχει ιδιαίτερη σημασία, διότι μεταφέρει τον ανταγωνισμό από το επίπεδο του φυσικού πόρου στο επίπεδο της υπηρεσίας, της οργάνωσης και της εμπειρίας.

5.2.2 Εποχικότητα και σχέση προσφοράς-ζήτησης

Η εποχικότητα αποτελεί ένα από τα πιο σταθερά μοτίβα των συνεντεύξεων. Η υψηλή περίοδος συγκεντρώνεται κυρίως στους θερινούς μήνες, με ιδιαίτερη αιχμή τον Ιούλιο και τον Αύγουστο. Ο Σ2 περιγράφει μια ευρύτερη σεζόν από τον Μάιο έως τον Οκτώβριο, αλλά

επισημαίνει ότι η πραγματική κορύφωση παραμένει έντονα συμπυκνωμένη. Ο Σ4 τοποθετεί την αιχμή από τον Ιούνιο έως τον Σεπτέμβριο και συνδέει αυτή τη χρονική συγκέντρωση με πίεση σε μαρίνες, προσωπικό και τιμές. Η παρατήρηση αυτή συνδέεται με την έρευνα των Russo και Rindone (2022), οι οποίοι τονίζουν ότι ο σχεδιασμός του ναυτικού τουρισμού απαιτεί κατανόηση της βασικής, της τάσης και της εποχικής ζήτησης, καθώς η εποχικότητα μεταβάλλει τις ανάγκες υποδομών και χωρητικότητας.

Η σχέση προσφοράς και ζήτησης περιγράφεται από τους συμμετέχοντες ως άνιση. Ο Σ1 αναφέρει ότι οι δυνάμεις της ελληνικής αγοράς χαρακτηρίζονται από ανισορροπία, συγκεκριμένα από έλλειμμα προσφοράς σε σχέση με τη ζήτηση. Ο Σ4, από την πλευρά του τεχνικού κλάδου, διαπιστώνει περιορισμένο αριθμό οργανωμένων μαρινών και θέσεων ελλιμενισμού, σε συνδυασμό με σχετικά μικρό στόλο σε σχέση με τη ζήτηση κατά την υψηλή περίοδο. Ο Σ2 προσθέτει ότι η ζήτηση για premium σκάφη και μεγάλα καταμαράν υπερβαίνει συχνά τη διαθεσιμότητα. Επομένως, η ανισορροπία δεν αφορά μόνο τον συνολικό αριθμό σκαφών, αλλά ειδικότερα τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του στόλου που ζητά η σύγχρονη πελατεία.

Η ανισορροπία προσφοράς και ζήτησης έχει τρεις βασικές συνέπειες. Πρώτον, αυξάνει τις τιμές, ιδίως στο premium και luxury segment. Δεύτερον, ενισχύει την κουλτούρα του early booking, καθώς οι πελάτες που επιθυμούν συγκεκριμένο σκάφος ή συγκεκριμένη περίοδο αναγκάζονται να δεσμεύουν την κράτηση πολλούς μήνες πριν. Τρίτον, δημιουργεί πιέσεις στις μαρίνες και στις βοηθητικές υπηρεσίες. Η αγορά συνεπώς αναπτύσσεται, αλλά η ανάπτυξη αυτή έχει στοιχεία συμφόρησης. Το γεγονός αυτό αναδεικνύει την ανάγκη καλύτερου σχεδιασμού χωρητικότητας, όπως υποστηρίζεται και από τη βιβλιογραφία για τον ναυτικό τουρισμό, όπου η πρόβλεψη της ζήτησης είναι κρίσιμη για την ορθολογική κατανομή επενδύσεων σε υποδομές (Russo & Rindone, 2022).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η εποχικότητα δεν αντιμετωπίζεται από όλους τους συμμετέχοντες μόνο ως πρόβλημα. Για τις επιχειρήσεις charter, η αιχμή της ζήτησης μπορεί να αυξήσει την κερδοφορία. Για τις μαρίνες, όμως, δημιουργεί ανάγκη διαχείρισης χωρητικότητας. Για τα τεχνικά συνεργεία, αυξάνει την πίεση επισκευών πριν και κατά τη διάρκεια της σεζόν. Για τον φοροτεχνικό κλάδο, ενισχύει τον όγκο συναλλαγών, συμβάσεων και υποχρεώσεων

συμμόρφωσης. Η ίδια εποχική συγκέντρωση, επομένως, παράγει διαφορετικές επιπτώσεις ανάλογα με τη θέση κάθε φορέα στην αλυσίδα αξίας.

Το συνολικό συμπέρασμα της ενότητας είναι ότι η ελληνική αγορά γιώτινγκ βρίσκεται σε ανοδική πορεία, αλλά η ανάπτυξη αυτή λειτουργεί ως stress test για το σύστημα. Η ζήτηση αυξάνεται, διαφοροποιείται και γίνεται περισσότερο απαιτητική. Η προσφορά, αντίθετα, δεν μετασχηματίζεται με την ίδια ταχύτητα σε επίπεδο υποδομών, διαθέσιμων θέσεων, εξειδικευμένου προσωπικού και θεσμικής ευελιξίας. Αυτό το χάσμα μεταξύ δυναμικής ζήτησης και πιο αργής προσαρμογής της προσφοράς αποτελεί κεντρικό εύρημα της έρευνας.

5.3 Chartering, brokerage και μεταβολές στο προφίλ των πελατών

5.3.1 Η σημασία των υπηρεσιών charter και yacht brokerage

Το chartering αναδεικνύεται στις συνεντεύξεις ως ο πιο ώριμος και διεθνώς ορατός πυλώνας του ελληνικού γιώτινγκ. Ο Σ1 σημειώνει ότι το chartering είναι από τους επιμέρους τομείς που έχουν αναπτυχθεί περισσότερο στη χώρα, τοποθετώντας την Ελλάδα στην κορυφή της Ευρώπης και σε πολύ υψηλές θέσεις παγκοσμίως. Ο Σ4 περιγράφει το chartering ως πολύ ανεπτυγμένο και από τα ισχυρότερα στην Ευρώπη, με σημαντική συμμετοχή ξένων πελατών. Ο Σ5, από φοροτεχνική οπτική, το χαρακτηρίζει βασικό πυλώνα του τουρισμού γιώτινγκ, αλλά ταυτόχρονα τονίζει ότι απαιτεί εξειδικευμένη διαχείριση λόγω των φορολογικών και κανονιστικών απαιτήσεων που το συνοδεύουν.

Η ένταση με την οποία εμφανίζεται το chartering στα ευρήματα δείχνει ότι η ελληνική αγορά δεν βασίζεται μόνο στην ιδιωτική χρήση σκαφών, αλλά σε μια οργανωμένη οικονομία ναύλωσης, διαμεσολάβησης και επαγγελματικής διαχείρισης. Οι yacht brokers παίζουν κρίσιμο ρόλο, διότι μεταφράζουν τη διεθνή ζήτηση σε συγκεκριμένη προσφορά. Διαχειρίζονται πληροφορίες για τιμές, διαθεσιμότητα, χαρακτηριστικά σκαφών, προσδοκίες πελατών και ανταγωνισμό. Ο Σ2, ως στέλεχος εταιρείας charter brokerage, αναφέρεται ρητά στη διαχείριση marketing, ανταγωνισμού και τιμών στα σκάφη που διαχειρίζεται η εταιρεία. Αυτό δείχνει ότι το brokerage δεν είναι απλή μεσιτεία, αλλά λειτουργία συντονισμού της αγοράς.

Η σύγχρονη βιβλιογραφία για το γιώτινγκ επιβεβαιώνει τη σημασία της προσαρμογής της προσφοράς στη συμπεριφορά των πελατών. Οι Jiménez-Jiménez et al. (2024) υποστηρίζουν

ότι η βιώσιμη εξέλιξη της αγοράς γιώτινγκ απαιτεί ανάλυση των προτιμήσεων των καταναλωτών και προσαρμογή του προϊόντος πέρα από το απλό chartering. Η θέση αυτή συμφωνεί με το εμπειρικό υλικό, καθώς οι συμμετέχοντες επισημαίνουν ότι οι πελάτες δεν αναζητούν πλέον μόνο διαθέσιμο σκάφος, αλλά πακέτο εμπειριών, αξιοπιστία, ασφάλεια και εξατομίκευση.

Οι υπηρεσίες yacht brokerage αποκτούν επίσης σημασία λόγω της διεθνοποίησης της ζήτησης. Η πελατεία προέρχεται από διαφορετικές γεωγραφικές αγορές και έχει διαφορετικές προσδοκίες. Οι παραδοσιακές ευρωπαϊκές αγορές παραμένουν σημαντικές, αλλά οι συμμετέχοντες αναφέρουν αύξηση πελατών από τις ΗΠΑ, τη Μέση Ανατολή, την Αυστραλία και τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Αυτές οι αγορές συχνά ζητούν υψηλότερο επίπεδο υπηρεσίας, μεγαλύτερη ιδιωτικότητα και πιο σύνθετες παροχές. Ο broker, επομένως, λειτουργεί ως διαμεσολαβητής όχι μόνο ανάμεσα στον πελάτη και στο σκάφος, αλλά ανάμεσα σε διαφορετικές πολιτισμικές και καταναλωτικές προσδοκίες.

Παρά τη δυναμική ανάπτυξη του chartering, οι συνεντεύξεις δείχνουν ότι ο κλάδος αντιμετωπίζει περιορισμούς. Η διαθεσιμότητα premium σκαφών δεν επαρκεί πάντα κατά τους μήνες αιχμής, οι μαρίνες δεν μπορούν πάντοτε να υποστηρίξουν τη ζήτηση και το κόστος αυξάνεται. Επιπλέον, η ανάγκη για επαγγελματικά πληρώματα και εξειδικευμένη διοικητική υποστήριξη γίνεται εντονότερη όσο το προϊόν μετακινείται προς το crewed και luxury segment. Συνεπώς, το chartering αποτελεί ταυτόχρονα πηγή ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος και πεδίο όπου εμφανίζονται δομικοί περιορισμοί της αγοράς.

5.3.2 Luxury, premium και εξατομικευμένες εμπειρίες

Ένα από τα πιο καθαρά ευρήματα της εμπειρικής ανάλυσης είναι η μετάβαση από το γιώτινγκ ως υπηρεσία ναύλωσης προς το γιώτινγκ ως εμπειρία υψηλής προστιθέμενης αξίας. Ο Σ2 περιγράφει αυτή τη μετατόπιση με ιδιαίτερη σαφήνεια, επισημαίνοντας ότι το γιώτινγκ δεν θεωρείται πλέον απλώς μέσο μεταφοράς από νησί σε νησί, αλλά πλατφόρμα μοναδικών εμπειριών. Οι πελάτες ζητούν πλέον slow travel, onboard γαστρονομία, wellness, δραστηριότητες αναψυχής και προσαρμοσμένα δρομολόγια. Η έννοια της εξατομίκευσης διατρέχει σχεδόν όλες τις συνεντεύξεις που σχετίζονται με την πλευρά της ζήτησης.

Η τάση αυτή είναι ιδιαίτερα εμφανής στο luxury και mega yacht segment. Ο Σ3 αναφέρει ότι η μεγαλύτερη δυναμική για την επιχείρηση όπου εργάζεται εντοπίζεται στη διαχείριση mega yachts, καθώς η ανάπτυξη της luxury αγοράς δημιουργεί αυξημένες ανάγκες για εξατομικευμένες υπηρεσίες, λειτουργική οργάνωση και διαχείριση πληρωμάτων. Η αναφορά αυτή έχει ιδιαίτερη σημασία, διότι δείχνει ότι το luxury γιώτινγκ δεν είναι απλώς θέμα μεγαλύτερου σκάφους ή υψηλότερης τιμής. Είναι ζήτημα υπηρεσιακής ακρίβειας, λεπτομέρειας, εμπιστοσύνης και συνέπειας. Σε αυτό το επίπεδο, το προϊόν είναι άυλο στον ίδιο βαθμό που είναι υλικό.

Η στροφή προς το premium και experiential γιώτινγκ συνδέεται με τις μεταβολές στο προφίλ των πελατών. Ο Σ4 αναφέρει ότι αυξάνονται οι νεότεροι πελάτες ηλικίας περίπου 30-45 ετών, οι οποίοι ζητούν εμπειρίες και όχι απλή πολυτέλεια. Ο Σ2 περιγράφει αύξηση της ζήτησης για crewed charters, private chef, wellness και μεγαλύτερη διάρκεια κρατήσεων. Ο Σ3 υπογραμμίζει ότι οι UHNWIs στράφηκαν ακόμη περισσότερο στο γιώτινγκ αναζητώντας ασφάλεια, ιδιωτικότητα και υψηλού επιπέδου εμπειρίες. Τα ευρήματα αυτά βρίσκονται σε αντιστοιχία με τη μελέτη των Paker και Gök (2021), οι οποίοι αναδεικνύουν ότι η ικανοποίηση στις υπηρεσίες yacht charter συνδέεται με τη συνολική εμπειρία και τις αλληλεπιδράσεις που δημιουργούνται κατά τη διάρκεια της ναύλωσης.

Η έννοια της εμπειρίας έχει και χωρική διάσταση. Οι πελάτες δεν ενδιαφέρονται μόνο για γνωστούς προορισμούς, αλλά και για πιο αυθεντικές, λιγότερο μαζικές διαδρομές. Το island hopping παραμένει ισχυρό στοιχείο του ελληνικού προϊόντος, όμως οι συμμετέχοντες δείχνουν ότι η αγορά κινείται προς πιο επιμελημένες διαδρομές, όπου η επιλογή αγκυροβολίου, το φαγητό, οι δραστηριότητες και η αίσθηση ιδιωτικότητας συνθέτουν το τελικό προϊόν. Η Ελλάδα διαθέτει εξαιρετικό φυσικό υπόβαθρο για αυτό το μοντέλο, αλλά η επιτυχία του εξαρτάται από την ικανότητα των επιχειρήσεων να οργανώσουν υπηρεσίες υψηλής συνοχής.

Η εξατομίκευση αυξάνει την αξία του προϊόντος, αλλά αυξάνει και τις απαιτήσεις λειτουργίας. Τα crewed charters απαιτούν διαθέσιμους skippers, hostesses, chefs και τεχνική υποστήριξη. Οι private events και οι luxury concierge υπηρεσίες απαιτούν συντονισμό προμηθειών, κρατήσεων και logistics. Τα μεγαλύτερα σκάφη απαιτούν μαρίνες με επαρκές

βάθος, θέσεις και τεχνικές δυνατότητες. Συνεπώς, η μετάβαση στο luxury δεν είναι μόνο εμπορική ευκαιρία. Είναι οργανωτική πρόκληση για ολόκληρο τον κλάδο.

5.4 Μαρίνες, τεχνικές υποδομές και ανθρώπινο δυναμικό

5.4.1 Επάρκεια και ποιότητα των λιμενικών υποδομών

Οι μαρίνες και οι λιμενικές υποδομές αποτελούν το σημείο όπου η δυναμική της ζήτησης συναντά τα υλικά όρια της αγοράς. Σχεδόν όλοι οι συμμετέχοντες αναφέρουν ότι η Ελλάδα διαθέτει αξιόλογες μαρίνες, αλλά η συνολική χωρητικότητα και η γεωγραφική κατανομή τους δεν επαρκούν για να υποστηρίξουν πλήρως την αυξανόμενη ζήτηση. Ο Σ1 αναγνωρίζει ότι πολλές ελληνικές μαρίνες έχουν κατακτήσει υψηλά διεθνή standards και πιστοποιήσεις, αλλά προσθέτει ότι υπάρχει μεγάλο περιθώριο βελτίωσης. Ο Σ4 αναφέρεται σε περιορισμένες θέσεις ελλιμενισμού, συμφόρηση σε περιοχές υψηλής ζήτησης και παλαιότερες υποδομές. Ο Σ5 επισημαίνει την ανομοιογένεια μεταξύ μαρινών, με ορισμένες να είναι σύγχρονες και άλλες να υστερούν σε επίπεδο εξοπλισμού και υπηρεσιών.

Το ζήτημα των υποδομών δεν είναι μόνο ποσοτικό. Είναι και ποιοτικό, χωρικό και λειτουργικό. Ο Σ1 διακρίνει μεταξύ μαρινών της Αττικής που λειτουργούν κυρίως ως homeports και περιφερειακών σημείων που λειτουργούν περισσότερο ως transit points. Η διάκριση αυτή έχει αναλυτική αξία, διότι δείχνει ότι η ανάπτυξη του γιώτινγκ δεν εξαρτάται μόνο από τον συνολικό αριθμό θέσεων, αλλά από τον τρόπο που οι υποδομές εντάσσονται σε δίκτυα διαδρομών, προμηθειών, τεχνικής υποστήριξης και τουριστικής κατανάλωσης. Οι Skaržauskienė, Labanauskaitė και Timonina-Mickevičienė (2022) υπογραμμίζουν ότι οι μαρίνες λειτουργούν πλέον ως σύνθετα κέντρα υπηρεσιών στο πλαίσιο του βιώσιμου παράκτιου τουρισμού και όχι απλώς ως χώροι στάθμευσης σκαφών. Το εμπειρικό υλικό επιβεβαιώνει αυτή την αντίληψη.

Η χωρική ανισότητα των υποδομών επηρεάζει την ελκυστικότητα του προορισμού. Οι ισχυρές μαρίνες της Αττικής ενισχύουν τη λειτουργία της αγοράς ως αφετηρία ναυλώσεων, αλλά η εμπειρία του πελάτη διαμορφώνεται και από τα ενδιάμεσα σημεία. Εάν τα περιφερειακά λιμάνια δεν διαθέτουν επαρκείς υπηρεσίες, η συνολική εμπειρία μπορεί να υποβαθμιστεί, ακόμη και αν το σκάφος ή το πλήρωμα είναι υψηλού επιπέδου. Αυτό είναι

ιδιαίτερα σημαντικό για το luxury segment, όπου η συνέπεια της εμπειρίας έχει μεγαλύτερη βαρύτητα από την απλή πρόσβαση σε έναν δημοφιλή προορισμό.

Οι συμμετέχοντες συνδέουν επίσης τις υποδομές με το θεσμικό πλαίσιο. Ο Σ1 τονίζει ότι το παράκτιο θεσμικό πλαίσιο είναι περίπλοκο και ότι για μεγάλο διάστημα δεν κατασκευάστηκαν νέες μαρίνες από την αρχή. Ο Σ4 αναφέρει έλλειψη επαρκούς χωροταξικού σχεδιασμού για μαρίνες, ενώ ο Σ3 επισημαίνει ότι οι υφιστάμενες υποδομές δεν επαρκούν για την αυξανόμενη ζήτηση στο mega yacht segment. Η βιβλιογραφία για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό στην Ελλάδα αναδεικνύει παρόμοια ανάγκη συντονισμού μεταξύ αναπτυξιακών κατευθύνσεων και χωρικών πολιτικών στον θαλάσσιο χώρο (Gourgiotis, Koutsis, Krommyda, & Stratigea, 2024).

Το συμπέρασμα είναι ότι οι υποδομές αποτελούν ταυτόχρονα προϋπόθεση και όριο της ανάπτυξης. Η Ελλάδα μπορεί να προσελκύει ζήτηση λόγω φυσικών και πολιτιστικών πλεονεκτημάτων, αλλά η διατήρηση υψηλής θέσης στη διεθνή αγορά προϋποθέτει επενδύσεις σε μαρίνες, τεχνικές βάσεις, συστήματα εξυπηρέτησης, περιβαλλοντικές υποδομές και καλύτερο χωρικό σχεδιασμό. Χωρίς αυτόν τον μετασχηματισμό, η αυξημένη ζήτηση μπορεί να οδηγήσει σε συμφόρηση αντί για βιώσιμη ανάπτυξη.

5.4.2 Τεχνική υποστήριξη, επισκευές και refit

Η τεχνική υποστήριξη αποτελεί έναν κρίσιμο αλλά συχνά λιγότερο ορατό πυλώνα του γιώτινγκ. Ο Σ4, ως sales engineer σε επισκευές yachts και πώληση ανταλλακτικών, αναδεικνύει ότι η ανάπτυξη της αγοράς αυξάνει την ανάγκη για αξιόπιστες τεχνικές υπηρεσίες, ανταλλακτικά και εξειδικευμένες επισκευές. Η αγορά δεν μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικά εάν η ζήτηση για ναυλώσεις δεν συνοδεύεται από αντίστοιχη επάρκεια στη συντήρηση, στις επισκευές και στην άμεση τεχνική ανταπόκριση. Η σημασία αυτή γίνεται ακόμη μεγαλύτερη στα luxury και mega yachts, όπου ο χρόνος ακινητοποίησης του σκάφους έχει υψηλό οικονομικό και λειτουργικό κόστος.

Οι συνεντεύξεις δείχνουν ότι η τεχνική διάσταση συνδέεται στενά με την ποιότητα της εμπειρίας πελάτη. Ένα τεχνικό πρόβλημα δεν είναι απλώς ζήτημα μηχανικής λειτουργίας, αλλά μπορεί να ανατρέψει το σύνολο της ναύλωσης. Για τον λόγο αυτό, οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο chartering και στο management χρειάζονται αξιόπιστα δίκτυα

τεχνικής υποστήριξης, προμηθευτές, μηχανικούς και συνεργεία με δυνατότητα γρήγορης επέμβασης. Η τεχνική υποστήριξη αποτελεί έτσι μέρος της αλυσίδας αξίας του τουριστικού προϊόντος και όχι εξωτερική βοηθητική υπηρεσία.

Σημαντικό στοιχείο είναι και η ανάγκη για αναβάθμιση των εγχώριων boatyards και ναυπηγοεπισκευαστικών δυνατοτήτων. Αν και οι συνεντεύξεις δεν εστιάζουν αποκλειστικά σε ναυπηγεία, δείχνουν ότι ο κλάδος χρειάζεται ισχυρότερη τεχνική βάση για να υποστηρίξει την αύξηση του στόλου και την τάση προς μεγαλύτερα και πιο σύνθετα σκάφη. Η δημιουργία προστιθέμενης αξίας στην Ελλάδα δεν θα πρέπει να περιορίζεται στη ναύλωση, αλλά να επεκτείνεται σε υπηρεσίες συντήρησης, refit, εξοπλισμού, τεχνικής αναβάθμισης και after-sales υποστήριξης.

Η τεχνολογική εξέλιξη των σκαφών δημιουργεί νέες απαιτήσεις. Ο Σ1 αναφέρεται σε αύξηση των τεχνικών χαρακτηριστικών των νεότευκτων σκαφών και στην ανάπτυξη νέων πηγών ενέργειας, όπως ηλεκτρική, ηλιακή και υδρογόνο. Ο Σ4 αναφέρει αύξηση του ενδιαφέροντος για hybrid και electric yachts. Αυτές οι τάσεις σημαίνουν ότι οι τεχνικές υπηρεσίες πρέπει να προσαρμοστούν σε πιο σύνθετα συστήματα πρόωσης, ηλεκτρονικά, αυτοματισμούς και ενεργειακές τεχνολογίες. Η τεχνική εξειδίκευση θα αποτελέσει, κατά συνέπεια, βασικό παράγοντα ανταγωνιστικότητας τα επόμενα χρόνια.

Η βιβλιογραφία για τη βιωσιμότητα στον ναυτικό τουρισμό τονίζει ότι οι περιβαλλοντικές υποδομές και οι τεχνικές λύσεις, όπως συστήματα διαχείρισης αποβλήτων ή καθαρότερες τεχνολογίες, λειτουργούν ως μηχανισμοί διακυβέρνησης της βιωσιμότητας (Vantola, Luoma, Parviainen, & Lehtikoinen, 2021). Το εύρημα αυτό συνδέεται με τις συνεντεύξεις, καθώς η τεχνική υποστήριξη δεν αφορά μόνο την επισκευή βλαβών, αλλά και τη μετάβαση σε πιο πράσινες μορφές λειτουργίας.

5.4.3 Ελλείψεις και ανάγκες εξειδίκευσης του ανθρώπινου δυναμικού

Το ανθρώπινο δυναμικό εμφανίζεται ως μία από τις πιο κρίσιμες προκλήσεις της αγοράς. Ο Σ2 αναφέρει σημαντική έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού, ειδικά σε skippers, hostesses και chefs, δηλαδή σε ρόλους που συνδέονται άμεσα με την άνοδο των crewed charters. Ο Σ4 επισημαίνει μερική επάρκεια σε έμπειρους ναυτικούς, αλλά όχι σε βαθμό που να καλύπτει την αυξανόμενη ζήτηση, ιδιαίτερα σε θέσεις captains, engineers και hospitality crews. Ο Σ3

αναδεικνύει ελλείψεις σε επίπεδο service και hospitality, τονίζοντας ότι στο luxury γιώτινγκ η διαφορά γίνεται συχνά στις λεπτομέρειες της καθημερινής εξυπηρέτησης.

Η έλλειψη ανθρώπινου δυναμικού δεν αφορά μόνο τον αριθμό των εργαζομένων. Αφορά κυρίως το είδος των δεξιοτήτων που απαιτούνται. Η αγορά χρειάζεται πληρώματα που να συνδυάζουν ναυτική εμπειρία, γλωσσικές δεξιότητες, ευγένεια, διακριτικότητα και γνώση φιλοξενίας. Χρειάζεται τεχνικούς με γνώσεις μηχανολογίας, ηλεκτρονικών και νέων συστημάτων σκαφών. Χρειάζεται στελέχη γραφείου με ικανότητα digital marketing, διαχείρισης πλατφορμών, τιμολόγησης και διεθνούς επικοινωνίας. Χρειάζεται επίσης φοροτεχνικούς και διοικητικούς συμβούλους που να κατανοούν το ναυτιλιακό πλαίσιο, τις ΝΕΠΑ, τις διεθνείς συναλλαγές και τις υποχρεώσεις συμμόρφωσης.

Η έλλειψη αυτή έχει άμεση σχέση με τη μετατόπιση της αγοράς προς το premium προϊόν. Όσο η ζήτηση εστιάζει περισσότερο στην εμπειρία, τόσο το ανθρώπινο δυναμικό γίνεται το βασικό μέσο διαφοροποίησης. Το σκάφος μπορεί να είναι σύγχρονο και η διαδρομή ελκυστική, αλλά η τελική αξιολόγηση της εμπειρίας επηρεάζεται από την ποιότητα του πληρώματος, την ικανότητα επίλυσης προβλημάτων, τη φιλοξενία και την επαγγελματική συνέπεια. Η μελέτη των Paker και Gök (2021) τονίζει τη σημασία της ποιότητας υπηρεσίας και της αλληλεπίδρασης στην ικανοποίηση των πελατών yacht charter, στοιχείο που επιβεβαιώνεται άμεσα από τις συνεντεύξεις.

Ο Σ2 προσθέτει ότι λείπουν και στελέχη γραφείου με γνώση ψηφιακών πλατφορμών, digital marketing και οργάνωσης εταιρειών με πολλαπλά σκάφη. Το εύρημα αυτό συνδέεται με τη μελέτη των Zentner, Gračan και Barkidžija Sotošek (2022), σύμφωνα με την οποία η ψηφιακή ωριμότητα των επιχειρήσεων γιώτινγκ επηρεάζεται από τα χαρακτηριστικά και τις δυνατότητες των ίδιων των εταιρειών. Η ψηφιοποίηση, επομένως, δεν είναι μόνο τεχνολογικό ζήτημα. Είναι ζήτημα ανθρώπινων δεξιοτήτων και οργανωτικής κουλτούρας.

Συνολικά, το ανθρώπινο δυναμικό αναδεικνύεται ως κρυφός περιοριστικός παράγοντας της ανάπτυξης. Η Ελλάδα διαθέτει ναυτική παράδοση και ισχυρή τουριστική ταυτότητα, αλλά η σύγχρονη αγορά γιώτινγκ απαιτεί συνδυασμό ναυτικών, τεχνικών, διοικητικών, ψηφιακών και hospitality δεξιοτήτων. Η επένδυση στην εκπαίδευση και πιστοποίηση προσωπικού θα

μπορούσε να αποτελέσει σημαντικό εργαλείο ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του κλάδου.

5.5 Θεσμικό, διοικητικό και φορολογικό περιβάλλον

Το θεσμικό, διοικητικό και φορολογικό περιβάλλον εμφανίζεται ως πεδίο έντονης συμφωνίας μεταξύ των συμμετεχόντων. Η αγορά αναγνωρίζεται ως δυναμική, αλλά η ανάπτυξή της περιορίζεται από γραφειοκρατία, πολυπλοκότητα και ελλείψεις συντονισμού. Ο Σ1 αναφέρει ότι το θεσμικό πλαίσιο των παράκτιων υποδομών είναι ιδιαίτερο, περίπλοκο και συχνά γραφειοκρατικό, ιδίως λόγω των διατάξεων που αφορούν τον αιγιαλό. Ο Σ4 αναφέρεται σε πολύπλοκες διαδικασίες για ναύλωση και ελλιμενισμό, συχνές αλλαγές κανονισμών και άνιση εφαρμογή των κανόνων. Ο Σ5 επιβεβαιώνει την εικόνα αυτή από τη φοροτεχνική σκοπιά, τονίζοντας ότι οι διαδικασίες νηολόγησης, μεταβίβασης και φορολογικής δήλωσης είναι χρονοβόρες και απαιτούν συντονισμό μεταξύ πολλών υπηρεσιών.

Η φοροτεχνική συνέντευξη προσθέτει βάθος στην κατανόηση του θεσμικού πλαισίου. Η ανάπτυξη του γιώτινγκ συνοδεύεται από αύξηση εταιρικών σχημάτων, ιδίως ΝΕΠΑ, καθώς και από περισσότερες αγοραπωλησίες, μεταβιβάσεις και διασυνοριακές συναλλαγές. Η επιχειρηματική δυναμική, επομένως, δημιουργεί και αυξημένη ανάγκη συμμόρφωσης. Από τη μία πλευρά, αυτό δείχνει ωρίμανση της αγοράς. Από την άλλη, εάν το κανονιστικό πλαίσιο παραμένει ασαφές ή μεταβαλλόμενο, η ωρίμανση συνοδεύεται από διοικητικό κόστος και αβεβαιότητα.

Η γραφειοκρατία δεν επηρεάζει μόνο τους επαγγελματίες που χειρίζονται έγγραφα. Επηρεάζει την επενδυτική δυναμική, τη λειτουργία των μαρινών, την ταχύτητα εισόδου νέων σκαφών στην αγορά, τη δυνατότητα αξιοποίησης ξένων επενδυτών και την καθημερινή λειτουργία των εταιρειών charter. Ο Σ4 σημειώνει ότι ένα σταθερό και φιλικό πλαίσιο μπορεί να ενισχύσει την προσέλκυση επενδύσεων και την ανάπτυξη charter, ενώ η γραφειοκρατία και οι υψηλοί φόροι επιβραδύνουν την ανάπτυξη και μειώνουν την ανταγωνιστικότητα έναντι άλλων χωρών. Η παρατήρηση αυτή είναι κρίσιμη, διότι συνδέει τη δημόσια πολιτική με την ανταγωνιστική θέση της Ελλάδας στη Μεσόγειο.

Στις συνεντεύξεις επανέρχεται επίσης το ζήτημα του συντονισμού δημόσιων φορέων. Ο Σ1 απαντά καταφατικά στην ύπαρξη ζητημάτων γραφειοκρατίας και συντονισμού, ενώ ο Σ4

αναφέρεται σε πολλούς εμπλεκόμενους φορείς και επικαλυπτόμενες αρμοδιότητες. Ο Σ5 περιγράφει την ανάγκη συντονισμού μεταξύ υπηρεσιών για διαδικασίες που σχετίζονται με σκάφη. Η εικόνα αυτή θυμίζει τα ευρήματα των Yao et al. (2021), οι οποίοι, μελετώντας την ανάπτυξη του γιώτινγκ στην Κίνα, αναδεικνύουν ότι οι θεσμικές ασάφειες, η πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων και η έλλειψη αποτελεσματικής διακυβέρνησης μπορούν να λειτουργήσουν ως σημαντικοί περιορισμοί στην ανάπτυξη του κλάδου.

Από την ανάλυση προκύπτει ότι το θεσμικό πλαίσιο δεν είναι εξωτερική συνθήκη, αλλά μέρος της ίδιας της αγοράς. Η ταχύτητα με την οποία εκδίδονται άδειες, καταχωρίζονται σκάφη, διεκπεραιώνονται μεταβιβάσεις, εγκρίνονται επενδύσεις ή εφαρμόζονται φορολογικές υποχρεώσεις καθορίζει την καθημερινή λειτουργία των επιχειρήσεων. Συνεπώς, η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού γιώτινγκ δεν μπορεί να ενισχυθεί μόνο με περισσότερη προβολή ή περισσότερα σκάφη. Χρειάζεται θεσμική απλοποίηση, σταθερότητα κανόνων, ψηφιοποίηση διαδικασιών και καλύτερος συντονισμός μεταξύ των αρμόδιων φορέων.

Η θεσμική διάσταση έχει επίσης άμεση σχέση με τις μαρίνες. Ο Σ1 επισημαίνει ότι η δημιουργία υποδομών εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον ρόλο του κράτους, ενώ ο Σ4 συνδέει τις δημόσιες πολιτικές με επενδύσεις σε μαρίνες. Η βιβλιογραφία για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό στην Ελλάδα ενισχύει αυτή την ανάγνωση, καθώς δείχνει ότι οι χωρικές και αναπτυξιακές πολιτικές επηρεάζουν την οργάνωση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και την ισορροπία μεταξύ τουριστικής ανάπτυξης και περιβαλλοντικής προστασίας (Gourgiotis et al., 2024).

5.6 Βιωσιμότητα και ψηφιακός μετασχηματισμός του κλάδου

Η βιωσιμότητα εμφανίζεται στις συνεντεύξεις ως αναδυόμενη αλλά ακόμη όχι πλήρως ώριμη τάση. Οι συμμετέχοντες αναγνωρίζουν ότι οι περιβαλλοντικές απαιτήσεις αυξάνονται και ότι η αγορά αρχίζει να κινείται προς πιο πράσινες πρακτικές. Ο Σ1 αναφέρεται σε νέες πηγές ενέργειας για την πρόωση, όπως ηλεκτρική, ηλιακή και υδρογόνο. Ο Σ4 σημειώνει ότι αυξάνεται το ενδιαφέρον για hybrid και electric yachts. Ο Σ3, από τη σκοπιά του luxury management, συνδέει τη βιωσιμότητα με τις αρχές ESG, τη βελτιστοποίηση κατανάλωσης καυσίμων και τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των ταξιδιών.

Παρά την αυξανόμενη σημασία της βιωσιμότητας, οι συνεντεύξεις δείχνουν ότι η πράσινη μετάβαση βρίσκεται ακόμη σε μεταβατικό στάδιο. Δεν αποτελεί ακόμη τον κυρίαρχο παράγοντα επιλογής για όλους τους πελάτες, αλλά αναδεικνύεται σταδιακά σε στοιχείο διαφοροποίησης, ιδίως στο luxury segment. Αυτό συνδέεται με τη βιβλιογραφία των Lam-González, León, de León και Suárez-Rojas (2023), οι οποίοι δείχνουν ότι οι χρήστες μαρινών μπορούν να εμφανίζουν προθυμία πληρωμής για πράσινες πολιτικές, όταν αυτές συνδέονται με συγκεκριμένη βελτίωση υπηρεσιών και περιβαλλοντικής διαχείρισης. Το εύρημα αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για την Ελλάδα, διότι δείχνει ότι η βιωσιμότητα μπορεί να λειτουργήσει όχι μόνο ως υποχρέωση, αλλά και ως εργαλείο ανταγωνιστικής τοποθέτησης.

Η βιωσιμότητα όμως δεν περιορίζεται στο σκάφος. Αφορά τις μαρίνες, τη διαχείριση αποβλήτων, τα λύματα, την ενεργειακή κατανάλωση, την προστασία ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών και τον τρόπο που οργανώνονται οι διαδρομές. Η μελέτη των Vantola et al. (2021) δείχνει ότι οι υποδομές διαχείρισης λυμάτων από σκάφη μπορούν να λειτουργήσουν ως εργαλεία διακυβέρνησης της βιωσιμότητας στον ναυτικό τουρισμό. Αντίστοιχα, οι Trstenjak, Žikonić και Mansour (2020) υπογραμμίζουν την ανάγκη να γίνει ο ναυτικός τουρισμός πιο πράσινος στη Μεσόγειο. Τα εμπειρικά ευρήματα δείχνουν ότι η Ελλάδα βρίσκεται αντιμέτωπη ακριβώς με αυτή την πρόκληση: να μετατρέψει την περιβαλλοντική πίεση σε οργανωμένο μοντέλο βιώσιμης λειτουργίας.

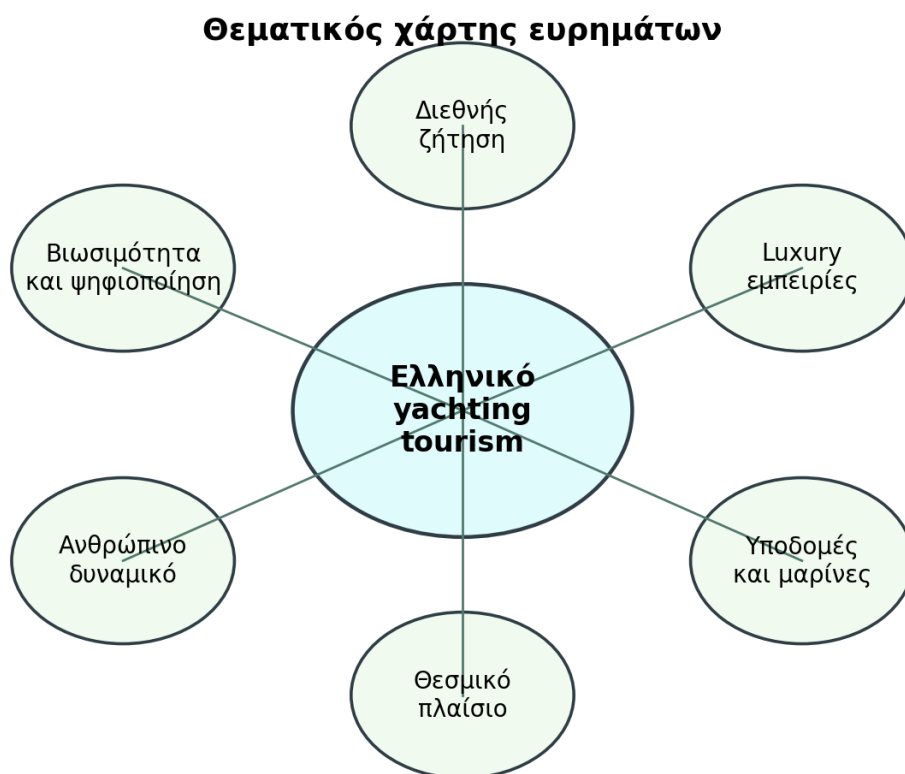
Η ψηφιοποίηση αποτελεί δεύτερη σημαντική τάση. Ο Σ2 και ο Σ4 αναφέρονται στην ανάπτυξη online booking και ψηφιακών πλατφορμών, ενώ ο Σ5 επισημαίνει την ανάγκη ψηφιακών δεξιοτήτων στη φοροτεχνική και διοικητική υποστήριξη. Η ψηφιοποίηση επηρεάζει την ορατότητα των επιχειρήσεων, την ταχύτητα κρατήσεων, τη διαχείριση στόλου, την τιμολόγηση και την επικοινωνία με διεθνείς πελάτες. Δεν αποτελεί, επομένως, απλή τεχνολογική προσθήκη αλλά στοιχείο αναδιοργάνωσης της αγοράς.

Η μελέτη των Zentner et al. (2022) για την ψηφιακή ωριμότητα των πρακτορείων τουρισμού γιώτινγκ αναδεικνύει ότι η μετάβαση σε ψηφιακά επιχειρηματικά μοντέλα επηρεάζεται από τα χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων και από την ικανότητά τους να αξιοποιούν ψηφιακά εργαλεία. Αυτό αντανakλάται στις συνεντεύξεις, όπου οι μεγαλύτερες ή πιο οργανωμένες επιχειρήσεις φαίνεται να έχουν καλύτερη δυνατότητα ψηφιακής προσαρμογής, ενώ οι

μικρότερες επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν περιορισμούς σε επίπεδο γνώσης, ανθρώπινου δυναμικού και επενδυτικής δυνατότητας.

Συνολικά, βιωσιμότητα και ψηφιοποίηση δεν πρέπει να αναλυθούν ως ξεχωριστές τάσεις. Συνδέονται με τον μετασχηματισμό του ίδιου του προϊόντος. Ένα πιο βιώσιμο και ψηφιακά ώριμο γιώτινγκ μπορεί να προσφέρει καλύτερη εμπειρία, μεγαλύτερη διαφάνεια, ευκολότερη κράτηση, καλύτερη περιβαλλοντική διαχείριση και ισχυρότερη διεθνή εικόνα. Ταυτόχρονα όμως απαιτεί επενδύσεις, εκπαίδευση, θεσμική υποστήριξη και αλλαγή νοοτροπίας.

Σχήμα 5.2: Θεματικός χάρτης ευρημάτων



Το Σχήμα 5.2 συνοψίζει τα έξι κεντρικά θεματικά πεδία που διατρέχουν τις συνεντεύξεις. Η διεθνής ζήτηση, οι luxury εμπειρίες, οι υποδομές, το θεσμικό πλαίσιο, το ανθρώπινο δυναμικό και η βιωσιμότητα/ψηφιοποίηση δεν λειτουργούν ανεξάρτητα, αλλά αλληλοτροφοδοτούνται. Για παράδειγμα, η αύξηση luxury ζήτησης εντείνει την ανάγκη για καλύτερες μαρίνες, έμπειρα πληρώματα και ψηφιακή οργάνωση, ενώ η θεσμική

πολυπλοκότητα επηρεάζει την ικανότητα του κλάδου να ανταποκριθεί γρήγορα σε αυτές τις ανάγκες.

5.7 Συγκλίσεις και αποκλίσεις μεταξύ των συμμετεχόντων

Η θεματική σύγκριση των συνεντεύξεων δείχνει σημαντική σύγκλιση ως προς την κεντρική εικόνα της αγοράς. Όλοι οι συμμετέχοντες αναγνωρίζουν ότι η ελληνική αγορά γιώτινγκ αναπτύσσεται, ότι η διεθνής ζήτηση έχει ενισχυθεί και ότι η χώρα διαθέτει ισχυρά συγκριτικά πλεονεκτήματα. Η ανάπτυξη αυτή όμως δεν περιγράφεται ως ανέφελη. Συνδέεται επανειλημμένα με εποχικότητα, πίεση σε υποδομές, ανάγκη εξειδικευμένου προσωπικού και θεσμική πολυπλοκότητα. Η σύγκλιση αυτή αυξάνει την αξιοπιστία των ευρημάτων, καθώς προέρχεται από συμμετέχοντες που βρίσκονται σε διαφορετικές θέσεις της αγοράς.

Η πιο ισχυρή σύγκλιση αφορά την ανισορροπία προσφοράς και ζήτησης. Ο εκπρόσωπος μαρίνας τη βλέπει ως έλλειμμα προσφοράς στις υποδομές. Ο charter broker τη συνδέει με διαθεσιμότητα premium σκαφών και πληρωμάτων. Ο τεχνικός επαγγελματίας τη συνδέει με χωρητικότητα, τεχνικές υπηρεσίες και τιμές. Ο φοροτεχνικός τη βλέπει ως αύξηση συναλλαγών και ανάγκη συμμόρφωσης. Η ίδια τάση παράγει διαφορετικούς λειτουργικούς περιορισμούς, ανάλογα με τη θέση κάθε φορέα.

Υπάρχουν, ωστόσο, και διαφοροποιήσεις. Ο Σ1 εστιάζει περισσότερο στις λιμενικές υποδομές και στον ρόλο του κράτους, ενώ ο Σ2 εστιάζει στις εμπορικές τάσεις, το early booking και την εμπειρία πελάτη. Ο Σ3 αναδεικνύει περισσότερο τη δυναμική των mega yachts και το luxury service, ενώ ο Σ4 δίνει έμφαση στην τεχνική υποστήριξη, στις επισκευές και στις πρακτικές επιπτώσεις της ζήτησης. Ο Σ5 προσφέρει διαφορετική οπτική, καθώς δεν περιγράφει την αγορά από την πλευρά του τουρίστα ή της μαρίνας, αλλά από την πλευρά της φορολογικής συμμόρφωσης και της εταιρικής οργάνωσης. Οι διαφοροποιήσεις αυτές δεν αναιρούν τα κοινά ευρήματα· αντίθετα, τα εμπλουτίζουν.

Η παρουσία αποκλίσεων είναι αναμενόμενη και χρήσιμη σε ποιοτική έρευνα. Όπως τονίζουν οι Yao et al. (2021), η μελέτη του γιώτινγκ μέσα από πολλαπλούς stakeholders επιτρέπει την κατανόηση των περιορισμών ανάπτυξης από διαφορετικές πλευρές της προσφοράς και της ζήτησης. Στην παρούσα έρευνα, η πολυφωνία δείχνει ότι ο κλάδος αντιμετωπίζει ταυτόχρονα εμπορικές, τεχνικές, θεσμικές και ανθρώπινες προκλήσεις. Η αγορά δεν μπορεί να

αναπτυχθεί μόνο μέσω αύξησης της ζήτησης· χρειάζεται συντονισμένη ενίσχυση όλων των κρίκων της αλυσίδας αξίας.

Ο Πίνακας 5.3 παρουσιάζει συνοπτικά την παρουσία βασικών θεμάτων ανά συνέντευξη. Δεν αποτελεί ποσοτική μέτρηση με στατιστικό χαρακτήρα, αλλά εργαλείο οπτικής σύνοψης της θεματικής επανάληψης. Η αξία του βρίσκεται στο ότι βοηθά τον αναγνώστη να δει ποια ζητήματα εμφανίζονται διατομεακά και ποια συνδέονται περισσότερο με συγκεκριμένες επαγγελματικές οπτικές.

Πίνακας 5.3: Παρουσία βασικών θεμάτων ανά συνέντευξη

Θεματική	Σ1 Μαρίνα	Σ2 Charter	Σ3 Luxury	Σ4 Τεχνικός	Σ5 Φοροτεχνικός
Ισχυρή ανάπτυξη αγοράς	✓	✓	✓	✓	✓
Εποχικότητα	✓	✓	✓	✓	✓
Έλλειψη υποδομών	✓	✓	✓	✓	✓
Γραφειοκρατία / θεσμική πολυπλοκότητα	✓	—	✓	✓	✓
Luxury / premium ζήτηση	—	✓	✓	✓	✓
Online booking / ψηφιοποίηση	—	✓	—	✓	✓
Τεχνικές ελλείψεις	—	✓	—	✓	✓
Φορολογική πολυπλοκότητα	—	—	—	—	✓
Ανάγκη ενιαίου marketing	✓	✓	✓	✓	—

Πίνακας 5.4: Ενδεικτικά αποσπάσματα συνεντεύξεων ανά θεματική

Θεματική	Ενδεικτικό απόσπασμα	Συμμετέχων
Ανάπτυξη αγοράς	«Το γιώτινγκ στην Ελλάδα είναι σε ισχυρή ανάπτυξη».	Σ4
Προσφορά-ζήτηση	«Υπάρχει έλλειμμα προσφοράς σε σχέση με τη ζήτηση».	Σ1
Υποδομές	«Οι υφιστάμενες λιμενικές υποδομές δεν επαρκούν πλήρως για τα Mega Yachts».	Σ3
Θεσμικό πλαίσιο	«Το θεσμικό και ρυθμιστικό πλαίσιο χαρακτηρίζεται από πολυπλοκότητα».	Σ5
Luxury ζήτηση	«Οι UHNWIs στράφηκαν ακόμη περισσότερο προς το γιώτινγκ».	Σ3
Chartering	«Το chartering αποτελεί βασικό πυλώνα του γιώτινγκ τουρισμού».	Σ5
Ανθρώπινο δυναμικό	«Υπάρχει σημαντική έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού».	Σ2

Ο Πίνακας 5.4 δεν έχει στόχο να αντικαταστήσει την ανάλυση με απλή παράθεση αποσπασμάτων. Αντίθετα, λειτουργεί ως τεκμηριωτική γέφυρα ανάμεσα στις θεματικές

κατηγορίες και στη γλώσσα των συμμετεχόντων. Τα αποσπάσματα δείχνουν ότι οι βασικές κατηγορίες της ανάλυσης δεν επιβλήθηκαν εξωτερικά, αλλά εδράζονται σε επαναλαμβανόμενες διατυπώσεις των ίδιων των επαγγελματιών.

5.8 Συνθετική SWOT ανάλυση βάσει των συνεντεύξεων

Η SWOT ανάλυση που ακολουθεί δεν βασίζεται αποκλειστικά στη βιβλιογραφία, αλλά συντίθεται από τα εμπειρικά ευρήματα των πέντε συνεντεύξεων. Τα δυνατά σημεία της αγοράς συνδέονται με τη διεθνή αναγνωρισιμότητα της Ελλάδας, το φυσικό και νησιωτικό της πλεονέκτημα, την ισχυρή βάση του chartering και την αναδύομενη δυναμική του luxury segment. Οι αδυναμίες αφορούν κυρίως τις υποδομές, τη γραφειοκρατία, την εποχικότητα και τις ελλείψεις προσωπικού. Οι ευκαιρίες εντοπίζονται στη βιώσιμη αναβάθμιση, την ψηφιοποίηση, τη διεύρυνση σε νέες αγορές και την ανάπτυξη τεχνικών υπηρεσιών/refit. Οι απειλές σχετίζονται με τον ανταγωνισμό άλλων μεσογειακών προορισμών, την αύξηση τιμών, την περιβαλλοντική πίεση και την πιθανότητα η ζήτηση να υπερβεί τις αντοχές των υποδομών.

Η SWOT ανάλυση λειτουργεί ως συνθετικό εργαλείο, διότι συμπυκνώνει τη βασική αντίφαση της αγοράς: η Ελλάδα διαθέτει ισχυρό προϊόν, αλλά όχι πάντοτε αντίστοιχη οργανωτική και υποδομική επάρκεια. Το φυσικό πλεονέκτημα παραμένει ισχυρό, όμως η μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα θα εξαρτηθεί από παράγοντες που δεν είναι δεδομένοι: μαρίνες, υπηρεσίες, προσωπικό, θεσμική σταθερότητα, βιωσιμότητα και ψηφιακή ωριμότητα.

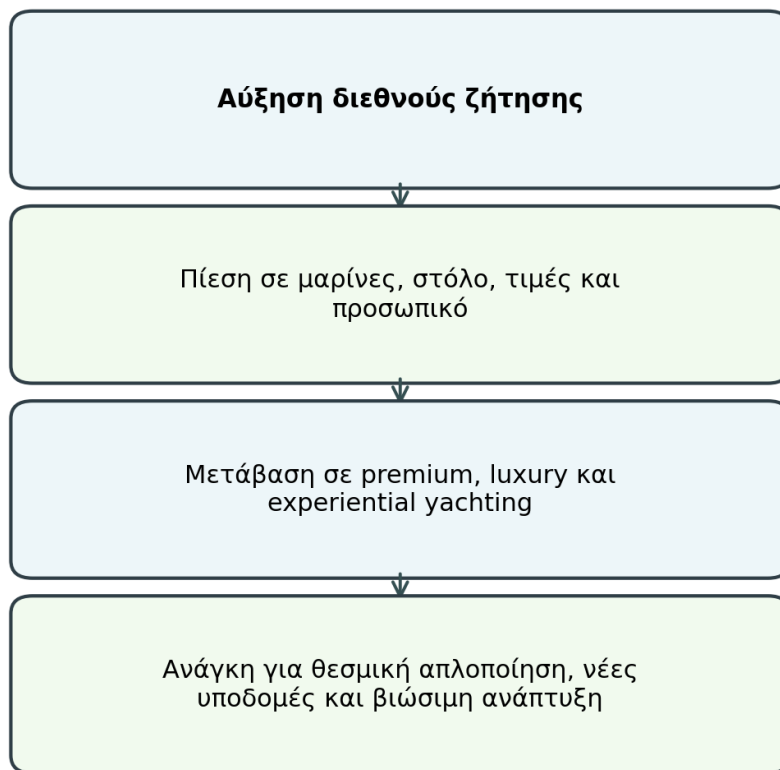
Πίνακας 5.5: Συνθετική SWOT ανάλυση του ελληνικού γιώτινγκ βάσει συνεντεύξεων

Δυνατά σημεία	Αδυναμίες	Ευκαιρίες	Απειλές
Ισχυρή διεθνής εικόνα της Ελλάδας ως προορισμού. Πλούσιο νησιωτικό προϊόν και ευνοϊκό κλίμα. Ανεπτυγμένο chartering και διεθνής πελατεία. Αυξανόμενο luxury και premium segment.	Περιορισμένες θέσεις ελλιμενισμού. Ανομοιογένεια μαρινών και περιφερειακές ανισότητες. Γραφειοκρατία και κανονιστική πολυπλοκότητα. Έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού.	Επενδύσεις σε νέες μαρίνες και τεχνικές βάσεις. Ανάπτυξη πράσινων υποδομών και ESG υπηρεσιών. Ψηφιοποίηση κρατήσεων και διαχείρισης στόλου. Ενίσχυση refit, τεχνικής υποστήριξης και luxury εμπειριών.	Ανταγωνισμός από Ιταλία, Κροατία, Γαλλική Ριβιέρα και Τουρκία. Περιβαλλοντική πίεση σε ευαίσθητες περιοχές. Αύξηση τιμών και πιθανή απώλεια παραδοσιακών αγορών. Κίνδυνος συμφόρησης σε peak season.

Πηγή: Επεξεργασία του συγγραφέα βάσει των πέντε ημιδομημένων συνεντεύξεων.

Σχήμα 5.3: Μοντέλο «Ανάπτυξη - Πίεση - Μετασχηματισμός»

Μοντέλο «Ανάπτυξη - Πίεση - Μετασχηματισμός»



Το Σχήμα 5.3 αποτελεί το βασικό ερμηνευτικό μοντέλο του κεφαλαίου. Η αύξηση της διεθνούς ζήτησης λειτουργεί ως αρχικός κινητήρας ανάπτυξης. Η ανάπτυξη, όμως, δεν κατανέμεται ουδέτερα· δημιουργεί πίεση σε μαρίνες, τιμές, στόλο και προσωπικό. Η πίεση αυτή ωθεί την αγορά σε μετασχηματισμό προς premium, luxury και experiential γιώτινγκ, ενώ ταυτόχρονα καθιστά αναγκαία τη θεσμική απλοποίηση, την ενίσχυση υποδομών και τη βιώσιμη λειτουργία. Το μοντέλο συνοψίζει την κεντρική λογική των ευρημάτων: η Ελλάδα έχει ζήτηση και δυνατότητες, αλλά η επόμενη φάση ανάπτυξης θα εξαρτηθεί από την ικανότητα διαχείρισης της ίδιας της επιτυχίας της.

5.9 Σύνοψη των βασικών ευρημάτων

Η ανάλυση των συνεντεύξεων οδηγεί σε πέντε βασικά συμπεράσματα. Πρώτον, η ελληνική αγορά γιώτινγκ βρίσκεται σε φάση ισχυρής ανάπτυξης, με αυξανόμενη διεθνή ζήτηση και σαφή μετακίνηση προς πιο premium και εξατομικευμένες εμπειρίες. Δεύτερον, η ανάπτυξη αυτή συνοδεύεται από έντονη εποχικότητα και από ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και

ζήτησης, ιδίως σε μαρίνες, premium σκάφη και εξειδικευμένο προσωπικό. Τρίτον, το chartering αποτελεί βασικό πυλώνα του ελληνικού γιώτινγκ, αλλά η περαιτέρω ανάπτυξή του εξαρτάται από την ποιότητα του brokerage, την ψηφιακή οργάνωση και την επαγγελματική διαχείριση. Τέταρτον, το θεσμικό και φορολογικό περιβάλλον λειτουργεί συχνά ως περιοριστικός παράγοντας, λόγω γραφειοκρατίας, ασάφειας και καθυστερήσεων. Πέμπτον, η βιωσιμότητα και η ψηφιοποίηση αναδύονται ως στρατηγικές προϋποθέσεις της επόμενης περιόδου.

Τα ευρήματα δείχνουν ότι η Ελλάδα διαθέτει σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, αλλά η διατήρησή του δεν είναι αυτονόητη. Η χώρα δεν ανταγωνίζεται πλέον μόνο ως φυσικός προορισμός. Ανταγωνίζεται ως σύστημα υπηρεσιών, υποδομών, θεσμικής αποτελεσματικότητας και εμπειρίας. Η αγορά έχει εισέλθει σε φάση όπου η ποιότητα του συντονισμού γίνεται εξίσου σημαντική με την ποιότητα του τοπίου. Αυτό το συμπέρασμα αποτελεί τη βάση για τη συζήτηση των αποτελεσμάτων στο επόμενο κεφάλαιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΖΗΤΗΣΗ

6.1 Σύνδεση των ευρημάτων με τη διεθνή βιβλιογραφία

Η συζήτηση των αποτελεσμάτων επιδιώκει να συνδέσει τα εμπειρικά ευρήματα με τη διεθνή βιβλιογραφία για τον ναυτικό τουρισμό, το γιώτινγκ, τις μαρίνες, τη βιωσιμότητα και τη διακυβέρνηση. Το βασικό συμπέρασμα του Κεφαλαίου 5 είναι ότι η ελληνική αγορά γιώτινγκ βρίσκεται σε φάση μετάβασης. Η ζήτηση αυξάνεται και διαφοροποιείται, αλλά η προσφορά, οι υποδομές και το θεσμικό πλαίσιο δεν προσαρμόζονται πάντα με την ίδια ταχύτητα. Το εύρημα αυτό συμφωνεί με τη διεθνή βιβλιογραφία που αντιμετωπίζει τον ναυτικό τουρισμό ως πεδίο όπου η ζήτηση, η χωρητικότητα, η εποχικότητα και ο σχεδιασμός υποδομών πρέπει να αναλύονται συνδυαστικά (Russo & Rindone, 2022).

Η σημασία της εποχικότητας, που αναδείχθηκε από όλους σχεδόν τους συμμετέχοντες, βρίσκεται σε άμεση αντιστοιχία με τα μοντέλα ζήτησης στον ναυτικό τουρισμό. Οι Russo και Rindone (2022) υποστηρίζουν ότι η εποχική ζήτηση δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί ως απλή διακύμανση, διότι καθορίζει τις ανάγκες χωρητικότητας, επενδύσεων και λειτουργικής οργάνωσης. Στην ελληνική περίπτωση, η εποχικότητα συνδέεται με συμφόρηση σε μαρίνες, αύξηση τιμών, περιορισμένη διαθεσιμότητα πληρωμάτων και υψηλή πίεση σε τεχνικές υπηρεσίες. Επομένως, η ελληνική αγορά χρειάζεται εργαλεία πρόβλεψης και διαχείρισης της ζήτησης, όχι μόνο εμπορική προώθηση.

Τα ευρήματα σχετικά με το chartering και την εξατομίκευση των υπηρεσιών συνδέονται με τη μελέτη των Jiménez-Jiménez et al. (2024), οι οποίοι τονίζουν την ανάγκη προσαρμογής της προσφοράς στη συμπεριφορά των πελατών για μια πιο βιώσιμη αγορά γιώτινγκ. Στην παρούσα έρευνα, οι συμμετέχοντες περιγράφουν αύξηση crewed charters, private chef, wellness, luxury concierge υπηρεσιών και πιο σύνθετων εμπειριών. Η αγορά μετακινείται από τη λογική της ναύλωσης σκάφους στη λογική της επιμελημένης εμπειρίας. Το εύρημα αυτό συμφωνεί επίσης με τους Paker και Gök (2021), που αναδεικνύουν τη σημασία της ποιότητας υπηρεσίας και της κοινωνικής αλληλεπίδρασης στην ικανοποίηση των χρηστών yacht charter.

Τα ευρήματα για τις μαρίνες επιβεβαιώνουν ότι οι λιμενικές υποδομές αποτελούν κρίσιμο παράγοντα ανταγωνιστικότητας. Η μελέτη των Skaržauskienė et al. (2022) δείχνει ότι οι μαρίνες εξελίσσονται σε σύνθετους κόμβους υπηρεσιών στο πλαίσιο του βιώσιμου

παράκτιου τουρισμού. Στην ελληνική περίπτωση, οι συμμετέχοντες επισημαίνουν ότι ορισμένες μαρίνες έχουν υψηλό επίπεδο, αλλά η συνολική εικόνα παραμένει άνιση και ανεπαρκής σε σχέση με την αυξανόμενη ζήτηση. Αυτό σημαίνει ότι η Ελλάδα χρειάζεται όχι μόνο νέες θέσεις ελλιμενισμού, αλλά και αναβάθμιση υπηρεσιών, τεχνικών εγκαταστάσεων και περιβαλλοντικών υποδομών.

Η θεσμική διάσταση των ευρημάτων συνδέεται με την έρευνα των Yao et al. (2021), όπου οι περιορισμοί στην ανάπτυξη του γιώτινγκ εντοπίζονται μεταξύ άλλων σε πολιτικές, κανονισμούς, κυβερνητικές συμπεριφορές, υποδομές και ανθρώπινο δυναμικό. Παρότι η μελέτη τους αφορά την Κίνα, η λογική των περιορισμών έχει συγκριτική αξία. Στην ελληνική αγορά, οι συμμετέχοντες αναφέρονται σε γραφειοκρατία, πολυπλοκότητα, έλλειψη συντονισμού και φορολογική αβεβαιότητα. Το εύρημα δείχνει ότι οι θεσμοί δεν είναι ουδέτερο πλαίσιο, αλλά ενεργός παράγοντας που επιταχύνει ή επιβραδύνει την ανάπτυξη.

Πίνακας 6.1: Σύνδεση βασικών ευρημάτων με τη διεθνή βιβλιογραφία

Εμπειρικό εύρημα	Βιβλιογραφική σύνδεση	Ερμηνεία
Έντονη εποχικότητα και πίεση χωρητικότητας	Russo & Rindone (2022)	Η ζήτηση πρέπει να αναλύεται ως βασική, τάσης και εποχική για τον σχεδιασμό υποδομών.
Μετάβαση από ναύλωση σε εμπειρία	Jiménez-Jiménez et al. (2024); Paker & Gök (2021)	Η συμπεριφορά πελατών και η ποιότητα υπηρεσίας επηρεάζουν τη βιωσιμότητα του προϊόντος.
Κεντρικός ρόλος μαρινών	Skaržauskienė et al. (2022)	Οι μαρίνες λειτουργούν ως πολυλειτουργικοί κόμβοι υπηρεσιών και όχι μόνο ως χώροι ελλιμενισμού.
Θεσμική πολυπλοκότητα	Yao et al. (2021); Gourgiotis et al. (2024)	Η διακυβέρνηση και ο χωρικός σχεδιασμός επηρεάζουν άμεσα την ανάπτυξη του γιώτινγκ.
Πράσινη μετάβαση	Lam-González et al. (2023); Vantola et al. (2021); Trstenjak et al. (2020)	Η βιωσιμότητα μπορεί να αποτελέσει εργαλείο διαφοροποίησης εφόσον υποστηριχθεί από υποδομές.
Ψηφιακή οργάνωση	Zentner et al. (2022)	Η ψηφιακή ωριμότητα των επιχειρήσεων ενισχύει την αποτελεσματικότητα και τη διεθνή προβολή.

Τέλος, τα ευρήματα για βιωσιμότητα και ψηφιοποίηση συνδέονται με δύο διακριτά ρεύματα της βιβλιογραφίας. Από τη μία πλευρά, οι Trstenjak et al. (2020), Lam-González et al. (2023) και Vantola et al. (2021) αναδεικνύουν την ανάγκη για πιο πράσινο ναυτικό τουρισμό, πράσινες πολιτικές στις μαρίνες και υποδομές περιβαλλοντικής διαχείρισης. Από την άλλη

πλευρά, οι Zentner et al. (2022) δείχνουν ότι η ψηφιακή ωριμότητα αποτελεί παράγοντα διαφοροποίησης για τις επιχειρήσεις γιώτινγκ. Οι συνεντεύξεις επιβεβαιώνουν ότι και οι δύο τάσεις είναι παρούσες στην Ελλάδα, αλλά βρίσκονται σε διαφορετικό βαθμό ωρίμανσης.

6.2 Η ανταγωνιστική θέση της Ελλάδας στην αγορά γιώτινγκ

Η ανταγωνιστική θέση της Ελλάδας στη διεθνή αγορά γιώτινγκ στηρίζεται σε ένα ισχυρό φυσικό και πολιτιστικό υπόβαθρο. Τα νησιά, οι θαλάσσιες διαδρομές, το κλίμα, η ναυτική παράδοση και η διεθνής τουριστική εικόνα της χώρας δημιουργούν προϋποθέσεις υψηλής ελκυστικότητας. Οι συμμετέχοντες συμφωνούν ότι η Ελλάδα βρίσκεται ανάμεσα στους σημαντικότερους προορισμούς για yacht charter και ότι το προϊόν της έχει ενισχυθεί τα τελευταία χρόνια. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι η ανταγωνιστική θέση είναι δεδομένη. Αντίθετα, οι συνεντεύξεις δείχνουν ότι η Ελλάδα βρίσκεται σε κρίσιμο σημείο μετάβασης, όπου η ζήτηση είναι ισχυρή αλλά οι υποστηρικτικές δομές δεν έχουν αναπτυχθεί στον ίδιο βαθμό.

Σε επίπεδο Μεσογείου, η Ελλάδα ανταγωνίζεται προορισμούς όπως η Ιταλία, η Κροατία, η Γαλλική Ριβιέρα και η Τουρκία. Οι συμμετέχοντες αναφέρονται άμεσα ή έμμεσα σε αυτόν τον ανταγωνισμό, κυρίως όταν συζητούν τις μαρίνες, τα mega yachts, το marketing και την ποιότητα υπηρεσιών. Η διαφοροποίηση της Ελλάδας δεν μπορεί πλέον να βασιστεί μόνο στο φυσικό περιβάλλον. Χρειάζεται συνεκτική τοποθέτηση του ελληνικού γιώτινγκ brand, υψηλό επίπεδο υπηρεσιών και δυνατότητα υποδοχής σκαφών διαφορετικών μεγεθών και απαιτήσεων.

Η θέση της Ελλάδας φαίνεται ιδιαίτερα ισχυρή στο chartering. Οι συμμετέχοντες από μαρίνα, τεχνικό κλάδο και φοροτεχνική υποστήριξη αναγνωρίζουν ότι το chartering είναι από τους πιο ανεπτυγμένους τομείς. Το γεγονός αυτό δημιουργεί σημαντικό πλεονέκτημα, καθώς η Ελλάδα διαθέτει εμπειρία, στόλο, δίκτυο προορισμών και αναγνωρισιμότητα. Ωστόσο, η συζήτηση δείχνει ότι το επόμενο επίπεδο ανταγωνισμού δεν αφορά απλώς τον αριθμό διαθέσιμων σκαφών. Αφορά την ποιότητα της εμπειρίας, την επάρκεια πληρωμάτων, τη διαθεσιμότητα μαρινών και την ικανότητα των επιχειρήσεων να προσαρμόζονται στη συμπεριφορά πελατών υψηλής αγοραστικής δύναμης.

Η βιβλιογραφία για το σύγχρονο γιώτινγκ υποστηρίζει ότι η ανταγωνιστικότητα των προορισμών συνδέεται όλο και περισσότερο με τη δυνατότητα προσαρμογής της προσφοράς σε διαφοροποιημένες πελατειακές ανάγκες (Jiménez-Jiménez et al., 2024). Η Ελλάδα διαθέτει τη βάση για αυτή την προσαρμογή, αλλά οι συνεντεύξεις δείχνουν ότι απαιτείται καλύτερος συντονισμός. Η εμπειρία του πελάτη δεν αρχίζει και δεν τελειώνει στο σκάφος. Περιλαμβάνει την κράτηση, την επικοινωνία, τη μαρίνα αναχώρησης, το πλήρωμα, το δρομολόγιο, τις υπηρεσίες εν πλω, τις ενδιάμεσες στάσεις, την τεχνική αξιοπιστία και την ασφάλεια της συναλλαγής.

Η ανταγωνιστική θέση της Ελλάδας, επομένως, είναι ισχυρή αλλά ευάλωτη. Είναι ισχυρή επειδή η ζήτηση αυξάνεται και το brand της χώρας είναι ελκυστικό. Είναι ευάλωτη επειδή η υπερβολική πίεση σε υποδομές, προσωπικό και θεσμικές διαδικασίες μπορεί να μειώσει την ποιότητα της εμπειρίας. Η επόμενη φάση ανταγωνιστικότητας θα κριθεί στην ικανότητα της χώρας να μετατρέψει το φυσικό πλεονέκτημα σε οργανωμένο, βιώσιμο και υψηλής ποιότητας προϊόν.

6.3 Υποδομές, θεσμικό πλαίσιο και αναπτυξιακοί περιορισμοί

Οι υποδομές και το θεσμικό πλαίσιο αποτελούν τους δύο κεντρικούς αναπτυξιακούς περιορισμούς που αναδύθηκαν από τις συνεντεύξεις. Η ισχυρή ζήτηση δεν μπορεί να μετατραπεί πλήρως σε οικονομικό όφελος εάν δεν υπάρχουν επαρκείς μαρίνες, οργανωμένα λιμενικά σημεία, τεχνικές βάσεις, χώροι εξυπηρέτησης μεγάλων σκαφών και περιβαλλοντικές υποδομές. Παράλληλα, ακόμη και όταν υπάρχει επενδυτικό ενδιαφέρον, η πολυπλοκότητα του θεσμικού πλαισίου μπορεί να επιβραδύνει την υλοποίηση έργων και την επιχειρηματική δραστηριότητα.

Η ελληνική περίπτωση δείχνει ότι το ζήτημα των μαρινών δεν μπορεί να περιοριστεί σε έναν αριθμητικό δείκτη θέσεων ελλιμενισμού. Οι συμμετέχοντες αναφέρονται σε ποιότητα υποδομών, γεωγραφική κατανομή, διαφοροποίηση μεταξύ Αττικής και περιφέρειας, δυνατότητα υποδοχής mega yachts και ποιότητα συνοδευτικών υπηρεσιών. Η βιβλιογραφία για τις μαρίνες επιβεβαιώνει ότι η ανάπτυξη υπηρεσιών στις μαρίνες αποτελεί κρίσιμο στοιχείο βιώσιμου παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού (Skaržauskienė et al., 2022). Για την Ελλάδα, αυτό σημαίνει ότι οι μαρίνες πρέπει να αντιμετωπιστούν ως υποδομές στρατηγικής σημασίας και όχι ως απλοί χώροι ελλιμενισμού.

Η θεσμική διάσταση συνδέεται στενά με τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό. Οι Gourgiotis et al. (2024) αναδεικνύουν ότι οι χωρικές και αναπτυξιακές πολιτικές επηρεάζουν τη δυνατότητα οργάνωσης δραστηριοτήτων στον θαλάσσιο χώρο. Τα ευρήματα της παρούσας έρευνας δείχνουν ότι η απουσία επαρκούς και λειτουργικού σχεδιασμού δημιουργεί καθυστερήσεις, άνιση ανάπτυξη και αβεβαιότητα για επενδύσεις. Το γιώτινγκ χρειάζεται σαφείς ζώνες, διαδικασίες, πρότυπα και συντονισμό μεταξύ υπηρεσιών, διότι λειτουργεί σε χώρο όπου διασταυρώνονται τουρισμός, ναυτιλία, περιβάλλον, αιγιαλός, τοπική αυτοδιοίκηση και ιδιωτική επιχειρηματικότητα.

Η φορολογική πολυπλοκότητα αποτελεί ειδικότερη αλλά ιδιαίτερα σημαντική πλευρά του θεσμικού περιβάλλοντος. Η συνέντευξη με τον φοροτεχνικό δείχνει ότι η ανάπτυξη του κλάδου αυξάνει την ανάγκη για εξειδικευμένη συμμόρφωση. Οι ΝΕΠΑ, οι νηολογήσεις, οι μεταβιβάσεις, οι αγοραπωλησίες και οι διασυνοριακές συναλλαγές δημιουργούν υψηλές απαιτήσεις γνώσης. Εάν οι διαδικασίες δεν είναι σαφείς και γρήγορες, το διοικητικό κόστος γίνεται παράγοντας περιορισμού της επιχειρηματικότητας.

Η σύνδεση υποδομών και θεσμών είναι καθοριστική. Δεν αρκεί να υπάρχει αναγνώριση της ανάγκης για νέες μαρίνες. Χρειάζεται θεσμικό πλαίσιο που να επιτρέπει την υλοποίηση έργων με περιβαλλοντική προστασία, διαφάνεια και ταχύτητα. Δεν αρκεί να υπάρχει ζήτηση για μεγαλύτερα σκάφη. Χρειάζεται χωροταξική πρόβλεψη, λιμενική ασφάλεια, τεχνική υποστήριξη και φορολογική σαφήνεια. Επομένως, οι αναπτυξιακοί περιορισμοί δεν είναι μεμονωμένοι αλλά συστημικοί.

6.4 Μετασχηματισμός της ζήτησης και εξέλιξη των υπηρεσιών charter

Η ζήτηση στο γιώτινγκ μετασχηματίζεται από τρεις βασικές πλευρές: γίνεται πιο διεθνής, πιο απαιτητική και πιο εμπειρική. Οι συμμετέχοντες περιγράφουν αύξηση πελατών από αγορές υψηλής αγοραστικής δύναμης, στροφή προς crewed charters, μεγαλύτερη ζήτηση για private chef, wellness, water sports, events και εξατομικευμένες διαδρομές. Η αγορά μεταβαίνει από το μοντέλο της απλής μίσθωσης σκάφους σε ένα σύνθετο μοντέλο εμπειρίας.

Η εξέλιξη αυτή συνδέεται με τις αλλαγές στη διεθνή τουριστική συμπεριφορά. Η πανδημία ενίσχυσε την αναζήτηση ιδιωτικότητας και ελεγχόμενων μορφών διακοπών, ενώ η άνοδος πελατών υψηλής καθαρής αξίας αύξησε την απαίτηση για ασφάλεια, διακριτικότητα και

εξατομίκευση. Το γιώτινγκ ανταποκρίνεται σε αυτές τις ανάγκες επειδή προσφέρει κινητικότητα, ιδιωτικό χώρο και πρόσβαση σε πολλαπλούς προορισμούς. Ωστόσο, όσο πιο εξατομικευμένο γίνεται το προϊόν, τόσο περισσότερο απαιτεί επαγγελματικό συντονισμό.

Η βιβλιογραφία για το yacht charter αναδεικνύει ότι η ποιότητα της υπηρεσίας και οι αλληλεπιδράσεις κατά τη διάρκεια της εμπειρίας επηρεάζουν σημαντικά την ικανοποίηση του πελάτη (Paker & Gök, 2021). Η παρούσα έρευνα ενισχύει αυτή τη θέση, καθώς οι συμμετέχοντες επισημαίνουν ότι το πλήρωμα, η οργάνωση, η φιλοξενία και οι μικρές λεπτομέρειες καθορίζουν την επιτυχία μιας premium εμπειρίας. Δεν αρκεί η ύπαρξη ενός πολυτελούς σκάφους. Χρειάζεται συντονισμένο service design.

Οι yacht brokers αποκτούν σε αυτό το πλαίσιο πιο σύνθετο ρόλο. Δεν είναι απλώς μεσάζοντες μεταξύ ιδιοκτητών και πελατών. Λειτουργούν ως φορείς διαχείρισης πληροφορίας, προσδοκιών, τιμών, διαθεσιμότητας και εμπειρίας. Η ψηφιακή πλατφόρμα μπορεί να διευκολύνει την κράτηση, αλλά η τελική αξία παράγεται μέσα από την αξιολόγηση αναγκών, την επιλογή κατάλληλου σκάφους και την οργάνωση του ταξιδιού. Αυτό εξηγεί γιατί η ψηφιοποίηση δεν αντικαθιστά τον broker, αλλά μετασχηματίζει τον ρόλο του.

Η μελέτη των Jiménez-Jiménez et al. (2024) επισημαίνει την ανάγκη οι επιχειρήσεις γιώτινγκ να προσαρμόζουν την προσφορά στη συμπεριφορά των πελατών. Τα ευρήματα της παρούσας έρευνας δείχνουν ότι αυτή η προσαρμογή έχει ήδη ξεκινήσει στην Ελλάδα, αλλά δεν είναι πλήρως ολοκληρωμένη. Οι επιχειρήσεις κινούνται προς premium εμπειρίες και ψηφιακή προβολή, όμως υπάρχουν περιορισμοί σε προσωπικό, υποδομές και διαδικασίες. Το ερώτημα για την επόμενη περίοδο είναι εάν η αγορά θα μπορέσει να μετατρέψει αυτές τις τάσεις σε συστηματικό, ποιοτικά συνεκτικό προϊόν.

6.5 Βιωσιμότητα, ψηφιοποίηση και ανθρώπινο δυναμικό

Η βιωσιμότητα, η ψηφιοποίηση και το ανθρώπινο δυναμικό εμφανίζονται ως τρεις διαστάσεις του ίδιου μετασχηματισμού. Η πράσινη μετάβαση απαιτεί τεχνολογίες, υποδομές και δεξιότητες. Η ψηφιοποίηση απαιτεί ανθρώπους που να μπορούν να διαχειριστούν πλατφόρμες, δεδομένα, κρατήσεις, επικοινωνία και marketing. Η αναβάθμιση του luxury service απαιτεί προσωπικό με γλωσσικές, τεχνικές και hospitality δεξιότητες. Επομένως, η

ανάπτυξη του κλάδου δεν είναι μόνο ζήτημα επενδύσεων σε υλικό κεφάλαιο, αλλά και ζήτημα επενδύσεων σε ανθρώπινο κεφάλαιο.

Η βιωσιμότητα στον κλάδο δεν πρέπει να περιοριστεί σε επικοινωνιακή αναφορά. Οι συνεντεύξεις δείχνουν ότι υπάρχουν τάσεις προς hybrid/electric yachts, ESG πρακτικές και πράσινες επιλογές, αλλά η ωρίμανση παραμένει περιορισμένη. Η διεθνής βιβλιογραφία δείχνει ότι οι χρήστες μπορούν να υποστηρίξουν πράσινες πολιτικές στις μαρίνες όταν αυτές έχουν σαφή αξία και λειτουργικό περιεχόμενο (Lam-González et al., 2023). Για την Ελλάδα, αυτό σημαίνει ότι η βιωσιμότητα μπορεί να γίνει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μόνο εάν συνδεθεί με πραγματικές υποδομές: διαχείριση λυμάτων, ανακύκλωση, παροχή ενέργειας, καθαρότερη πρόωση και προστασία ευαίσθητων περιοχών.

Η ψηφιοποίηση, αντίστοιχα, δεν περιορίζεται στις ηλεκτρονικές κρατήσεις. Περιλαμβάνει δυναμική τιμολόγηση, διαχείριση στόλου, customer relationship management, ψηφιακή προβολή, αξιολόγηση ζήτησης και ενδεχομένως διασύνδεση με διοικητικές διαδικασίες. Οι Zentner et al. (2022) δείχνουν ότι η ψηφιακή επιχειρηματική ωριμότητα των πρακτορείων γιώτινγκ συνδέεται με εσωτερικούς εταιρικούς παράγοντες. Η παρούσα έρευνα επιβεβαιώνει ότι η ψηφιοποίηση εξαρτάται από το μέγεθος, την οργάνωση και τις δεξιότητες των επιχειρήσεων.

Το ανθρώπινο δυναμικό είναι ο παράγοντας που διαπερνά και τις δύο προηγούμενες διαστάσεις. Χωρίς εξειδικευμένους μηχανικούς, η μετάβαση σε πιο σύνθετα και πράσινα σκάφη θα είναι δύσκολη. Χωρίς προσωπικό με ψηφιακές δεξιότητες, οι πλατφόρμες δεν αξιοποιούνται πλήρως. Χωρίς πληρώματα με υψηλό επίπεδο hospitality, το luxury προϊόν δεν μπορεί να διατηρήσει την ποιότητά του. Συνεπώς, η πολιτική για το γιώτινγκ πρέπει να περιλαμβάνει εκπαιδευτικά προγράμματα, πιστοποιήσεις, συνεργασίες με σχολές τουρισμού και ναυτικής εκπαίδευσης, καθώς και ειδική κατάρτιση σε φορολογικά, τεχνικά και ψηφιακά θέματα.

Η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του ελληνικού γιώτινγκ θα εξαρτηθεί από την ικανότητα σύνδεσης αυτών των διαστάσεων. Η πράσινη μετάβαση χωρίς ανθρώπινο δυναμικό θα μείνει επιφανειακή. Η ψηφιοποίηση χωρίς οργανωτική αλλαγή θα παραμείνει αποσπασματική. Η αύξηση της ζήτησης χωρίς επαγγελματική εκπαίδευση θα οδηγήσει σε φθορά της ποιότητας.

Το ζητούμενο, επομένως, είναι ένας ολοκληρωμένος μετασχηματισμός, όχι μεμονωμένες παρεμβάσεις.

6.6 Απάντηση στα ερευνητικά ερωτήματα

Με βάση τη θεματική ανάλυση των συνεντεύξεων, μπορούν να δοθούν συνθετικές απαντήσεις στα ερευνητικά ερωτήματα της εργασίας. Το πρώτο ερώτημα αφορούσε τη σημερινή κατάσταση της αγοράς γιώτινγκ στην Ελλάδα. Η απάντηση είναι ότι η αγορά βρίσκεται σε φάση ισχυρής ανάπτυξης και διεθνούς αναγνώρισης, αλλά ταυτόχρονα χαρακτηρίζεται από πιέσεις υποδομών, εποχικότητα και ανισορροπία μεταξύ ζήτησης και προσφοράς. Η Ελλάδα έχει ισχυρό προϊόν, αλλά χρειάζεται οργανωτική και υποδομική αναβάθμιση.

Το δεύτερο ερώτημα αφορούσε τις βασικές τάσεις και προοπτικές ανάπτυξης. Τα ευρήματα δείχνουν ότι οι σημαντικότερες τάσεις είναι η αύξηση των crewed charters, η διεύρυνση των premium και luxury εμπειριών, η ζήτηση για εξατομίκευση, η ανάπτυξη ψηφιακών πλατφορμών, το early booking και το ενδιαφέρον για πράσινες επιλογές. Οι προοπτικές είναι θετικές, εφόσον η αγορά μπορέσει να ανταποκριθεί με επαρκείς υποδομές, εξειδικευμένο προσωπικό και σταθερό θεσμικό πλαίσιο.

Το τρίτο ερώτημα αφορούσε τα βασικά προβλήματα και εμπόδια που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις του κλάδου. Τα κύρια εμπόδια είναι η έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού, η ανισότητα μεταξύ μαρινών, η γραφειοκρατία, η φορολογική και κανονιστική πολυπλοκότητα, η έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού και η ανεπαρκής ενιαία στρατηγική διεθνούς προβολής. Τα εμπόδια αυτά δεν λειτουργούν ανεξάρτητα. Συνδέονται μεταξύ τους και επηρεάζουν συνολικά την ανταγωνιστικότητα της αγοράς.

Το τέταρτο ερώτημα αφορούσε τη συμβολή των ναυπηγείων, των τεχνικών υπηρεσιών και του refit. Οι συνεντεύξεις δείχνουν ότι η τεχνική υποστήριξη είναι απαραίτητη για τη βιώσιμη λειτουργία της αγοράς, ιδίως όσο αυξάνεται η ζήτηση για μεγαλύτερα, πιο σύγχρονα και τεχνολογικά σύνθετα σκάφη. Η Ελλάδα μπορεί να δημιουργήσει μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία εάν αναπτύξει ισχυρότερη εγχώρια βάση συντήρησης, επισκευών, refit και εξειδικευμένων προμηθειών.

Το πέμπτο ερώτημα αφορούσε τη σχέση του γιώτινγκ με τη Γαλάζια Ανάπτυξη. Τα ευρήματα δείχνουν ότι το γιώτινγκ μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη παράκτιων και νησιωτικών περιοχών, αλλά η συμβολή αυτή πρέπει να οργανωθεί με όρους βιωσιμότητας. Η ανάπτυξη του κλάδου χρειάζεται περιβαλλοντικές υποδομές, πράσινες πρακτικές στις μαρίνες, υπεύθυνη διαχείριση θαλάσσιων πόρων και χωροταξικό σχεδιασμό. Διαφορετικά, η ανάπτυξη μπορεί να δημιουργήσει περιβαλλοντικές και χωρικές πιέσεις.

Τέλος, το έκτο ερώτημα αφορούσε τις παρεμβάσεις που θα μπορούσαν να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας. Με βάση τα ευρήματα, οι αναγκαίες παρεμβάσεις περιλαμβάνουν θεσμική απλοποίηση, ψηφιοποίηση διαδικασιών, επενδύσεις σε μαρίνες και τεχνικές υποδομές, εκπαίδευση προσωπικού, ενίσχυση του branding του ελληνικού γιώτινγκ και ενσωμάτωση βιώσιμων πρακτικών. Η ανταγωνιστικότητα δεν εξαρτάται από μία μόνο παρέμβαση, αλλά από συνδυασμό πολιτικών και επιχειρηματικών στρατηγικών.

Πίνακας 6.2: Συνοπτική απάντηση στα ερευνητικά ερωτήματα

Ερευνητικό ερώτημα	Συνοπτική απάντηση
Ποια είναι η σημερινή κατάσταση της αγοράς;	Ισχυρή ανάπτυξη και διεθνής ζήτηση, αλλά με πιέσεις σε υποδομές, προσωπικό και διοικητικές διαδικασίες.
Ποιες είναι οι βασικές τάσεις;	Crewed charters, luxury και experiential γιώτινγκ, early booking, ψηφιοποίηση και πράσινες επιλογές.
Ποια είναι τα βασικά εμπόδια;	Έλλειψη μαρινών, γραφειοκρατία, φορολογική πολυπλοκότητα, έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού και εποχικότητα.
Ποια η σημασία τεχνικών υπηρεσιών και refit;	Αποτελούν κρίσιμο κρίκο της αλυσίδας αξίας και μπορούν να αυξήσουν την εγχώρια προστιθέμενη αξία.
Πώς συνδέεται το γιώτινγκ με τη Γαλάζια Ανάπτυξη;	Συμβάλλει στην παράκτια ανάπτυξη, αλλά χρειάζεται βιώσιμη διαχείριση και περιβαλλοντικές υποδομές.
Ποιες παρεμβάσεις απαιτούνται;	Θεσμική απλοποίηση, επενδύσεις σε υποδομές, εκπαίδευση, ψηφιακός μετασχηματισμός και στρατηγικό branding.

6.7 Θεωρητικές και πρακτικές προεκτάσεις των ευρημάτων

Τα ευρήματα της έρευνας έχουν θεωρητικές και πρακτικές προεκτάσεις. Σε θεωρητικό επίπεδο, ενισχύουν την προσέγγιση που αντιμετωπίζει τον τουρισμό γιώτινγκ ως σύνθετο οικοσύστημα και όχι ως απλή μορφή θαλάσσιας αναψυχής. Η ελληνική περίπτωση δείχνει ότι η ανάπτυξη του κλάδου εξαρτάται από την αλληλεπίδραση ζήτησης, υποδομών, θεσμών, ανθρώπινου δυναμικού, τεχνικών υπηρεσιών και βιωσιμότητας. Η ανάλυση πολλαπλών stakeholders αποδεικνύεται χρήσιμη, καθώς κάθε συμμετέχων φωτίζει διαφορετική πλευρά

του ίδιου συστήματος, όπως προτείνεται και στη σχετική ποιοτική βιβλιογραφία για το γιώτινγκ (Yao et al., 2021).

Σε πρακτικό επίπεδο, η έρευνα δείχνει ότι η Ελλάδα χρειάζεται στρατηγική μετάβαση από την παθητική αξιοποίηση της ζήτησης στην ενεργητική διαχείριση της ανάπτυξης. Η χώρα δεν πρέπει να θεωρήσει την αύξηση των κρατήσεων ως επαρκές σημάδι επιτυχίας. Αντίθετα, πρέπει να εξετάσει εάν οι μαρίνες, τα πληρώματα, οι τεχνικές υπηρεσίες, οι φορολογικές διαδικασίες και η περιβαλλοντική διαχείριση μπορούν να υποστηρίξουν τη ζήτηση χωρίς να υποβαθμιστεί η ποιότητα του προϊόντος.

Για τη δημόσια πολιτική, τα ευρήματα υποδεικνύουν την ανάγκη απλοποίησης διαδικασιών, καλύτερου συντονισμού φορέων και ενίσχυσης του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Η δημιουργία νέων μαρινών και η αναβάθμιση υφιστάμενων πρέπει να συνδεθούν με περιβαλλοντικά πρότυπα και με την πραγματική γεωγραφία της ζήτησης. Παράλληλα, η φορολογική και διοικητική σαφήνεια μπορεί να ενισχύσει την εμπιστοσύνη επενδυτών, εταιρειών charter και ιδιοκτητών σκαφών.

Για τις επιχειρήσεις, η βασική πρόκληση είναι η αναβάθμιση της εμπειρίας. Οι πελάτες υψηλής αξίας δεν ζητούν μόνο σκάφος, αλλά αξιοπιστία, οργάνωση, ιδιωτικότητα, φιλοξενία και αυθεντική εμπειρία. Οι επιχειρήσεις χρειάζεται να επενδύσουν σε προσωπικό, ψηφιακά εργαλεία, διαφοροποιημένες υπηρεσίες και συνεργασίες με τοπικούς προμηθευτές. Η ποιότητα της εμπειρίας μπορεί να λειτουργήσει ως ισχυρό εργαλείο διαφοροποίησης έναντι ανταγωνιστικών προορισμών.

Για την εκπαίδευση και την αγορά εργασίας, τα ευρήματα δείχνουν ανάγκη για προγράμματα που συνδυάζουν ναυτικές, τεχνικές, τουριστικές, ψηφιακές και διοικητικές δεξιότητες. Η ανάπτυξη του γιώτινγκ δεν μπορεί να στηριχθεί μόνο στην εμπειρική γνώση ή στη μεταφορά εργαζομένων από άλλους τομείς. Χρειάζεται ειδική επαγγελματική κατάρτιση για skippers, hostesses, chefs, τεχνικούς, στελέχη brokerage, στελέχη μαρινών και φοροτεχνικούς συμβούλους με εξειδίκευση στο γιώτινγκ.

Η έρευνα αναδεικνύει ότι το ελληνικό γιώτινγκ βρίσκεται μπροστά σε μια σημαντική ευκαιρία. Η ζήτηση είναι ισχυρή, το brand της χώρας είναι ελκυστικό και η αγορά έχει ήδη αναπτύξει σημαντική τεχνογνωσία. Η πρόκληση είναι να μετατραπεί αυτή η δυναμική σε

οργανωμένο, βιώσιμο και ανταγωνιστικό μοντέλο ανάπτυξης. Η επιτυχία θα εξαρτηθεί από την ικανότητα συντονισμού δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, από την ποιότητα των υποδομών και από τη δυνατότητα του κλάδου να προσφέρει εμπειρίες που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της διεθνούς αγοράς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

7.1 Συνολικά συμπεράσματα της έρευνας

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξέτασε την υφιστάμενη κατάσταση, τις βασικές τάσεις και τις αναπτυξιακές προοπτικές του γιώτινγκ τουρισμού στην Ελλάδα, εντάσσοντας τον κλάδο στο ευρύτερο πλαίσιο της Γαλάζιας Ανάπτυξης. Η θεωρητική διερεύνηση και η ανάλυση των πέντε ημιδομημένων συνεντεύξεων ανέδειξαν ότι το ελληνικό γιώτινγκ διαθέτει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα, αλλά ταυτόχρονα χαρακτηρίζεται από οργανωτικές, θεσμικές και υποδομικές αδυναμίες, οι οποίες περιορίζουν την πλήρη αξιοποίηση της αναπτυξιακής του δυναμικής.

Το βασικό συμπέρασμα της έρευνας είναι ότι η ελληνική αγορά γιώτινγκ βρίσκεται σε φάση ισχυρής ανάπτυξης και σταδιακού μετασχηματισμού. Η αύξηση της διεθνούς ζήτησης, η ενίσχυση του luxury και premium τουρισμού, η διεύρυνση των υπηρεσιών charter και brokerage και η στρόφη προς περισσότερο εξατομικευμένες εμπειρίες δημιουργούν ευνοϊκές προοπτικές. Η Ελλάδα διαθέτει ένα ιδιαίτερα ελκυστικό σύνολο φυσικών και πολιτιστικών πόρων, στο οποίο περιλαμβάνονται η εκτεταμένη ακτογραμμή, η πολυνησία, το ήπιο κλίμα, η ναυτική παράδοση και η δυνατότητα σύνδεσης του γιώτινγκ με τη γαστρονομία, τον πολιτισμό και τις τοπικές εμπειρίες.

Ωστόσο, η αυξανόμενη ζήτηση δεν συνοδεύεται πάντοτε από αντίστοιχη επέκταση της προσφοράς. Η ανεπαρκής χωρητικότητα σε θέσεις ελλιμενισμού, οι διαφοροποιήσεις στην ποιότητα των λιμενικών εγκαταστάσεων, η έλλειψη τεχνικών υποδομών σε αρκετές περιοχές και οι ελλείψεις εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού δημιουργούν πιέσεις στο παραγωγικό σύστημα του κλάδου. Κατά συνέπεια, η θετική πορεία της αγοράς δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένη. Εάν η ανάπτυξη δεν υποστηριχθεί από συντονισμένες επενδύσεις και θεσμικές παρεμβάσεις, υπάρχει κίνδυνος να ενταθούν η συμφόρηση, το λειτουργικό κόστος και οι διαφοροποιήσεις στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

7.2 Απάντηση στα ερευνητικά ερωτήματα

Σε σχέση με το πρώτο ερευνητικό ερώτημα, η ελληνική αγορά γιώτινγκ παρουσιάζει αυξημένη δυναμική, ισχυρή διεθνή ζήτηση και σημαντική συμβολή στη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος. Παράλληλα, χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα και χωρική

συγκέντρωση της δραστηριότητας σε συγκεκριμένες περιοχές, όπως η Αττική, οι Κυκλάδες και το Ιόνιο. Η αγορά εμφανίζει θετικές προοπτικές, αλλά η πραγματική της ωριμότητα διαφοροποιείται ανάλογα με τον προορισμό, το είδος της υποδομής και το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Ως προς το δεύτερο ερευνητικό ερώτημα, η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας στηρίζεται κυρίως στο φυσικό περιβάλλον, στη γεωγραφική της θέση και στην αναγνωρισιμότητα των νησιωτικών προορισμών. Εντούτοις, τα στοιχεία αυτά δεν επαρκούν για τη διατήρηση ενός διαρκούς ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Η διεθνής θέση της χώρας εξαρτάται επίσης από την αξιοπιστία των μαρινών, την ποιότητα των πληρωμάτων, την αποτελεσματικότητα των brokers και των εταιρειών διαχείρισης, την τεχνική υποστήριξη και τη σταθερότητα του θεσμικού περιβάλλοντος. Η ανταγωνιστικότητα, επομένως, πρέπει να αντιμετωπίζεται ως αποτέλεσμα της συνολικής εμπειρίας που προσφέρεται στον πελάτη και όχι μόνο ως συνέπεια της ελκυστικότητας του προορισμού.

Αναφορικά με το τρίτο ερευνητικό ερώτημα, οι υφιστάμενες υποδομές ανταποκρίνονται μερικώς στις ανάγκες της αγοράς. Ορισμένες ελληνικές μαρίνες λειτουργούν με υψηλά πρότυπα ποιότητας και μπορούν να ανταγωνιστούν αντίστοιχες εγκαταστάσεις του εξωτερικού. Παρ' όλα αυτά, η συνολική χωρητικότητα παραμένει περιορισμένη και η γεωγραφική κατανομή των οργανωμένων εγκαταστάσεων είναι άνιση. Οι περιφερειακοί προορισμοί συχνά λειτουργούν ως σημεία σύντομης διέλευσης και όχι ως ολοκληρωμένα κέντρα παροχής υπηρεσιών. Η ανάπτυξη νέων θέσεων ελλιμενισμού πρέπει συνεπώς να συνδυαστεί με υπηρεσίες ανεφοδιασμού, επισκευών, refit, περιβαλλοντικής διαχείρισης και σύνδεσης με την τοπική οικονομία.

Σε σχέση με το τέταρτο ερευνητικό ερώτημα, τα σημαντικότερα εμπόδια εντοπίζονται στην πολυπλοκότητα του θεσμικού και φορολογικού πλαισίου, στην πολυδιάσπαση των αρμοδιοτήτων και στις διοικητικές καθυστερήσεις. Οι διαδικασίες που αφορούν τις ναυλώσεις, τις ΝΕΠΑ, τις μεταβιβάσεις, τις νηολογήσεις και τη φορολογική συμμόρφωση απαιτούν εξειδικευμένη γνώση και αυξάνουν το διοικητικό κόστος των επιχειρήσεων. Η γραφειοκρατία δεν λειτουργεί μόνο ως καθημερινό λειτουργικό πρόβλημα, αλλά και ως παράγοντας αβεβαιότητας που επηρεάζει τις επενδυτικές αποφάσεις.

Ως προς το πέμπτο ερευνητικό ερώτημα, η ζήτηση μετατοπίζεται προς υπηρεσίες υψηλότερης προστιθέμενης αξίας. Οι πελάτες αναζητούν ιδιωτικότητα, ασφάλεια, εξατομικευμένα δρομολόγια, υπηρεσίες πληρώματος, γαστρονομικές εμπειρίες και δραστηριότητες ευεξίας. Παράλληλα, οι ψηφιακές πλατφόρμες επηρεάζουν τη διαδικασία αναζήτησης και κράτησης, ενώ η περιβαλλοντική διάσταση αποκτά σταδιακά μεγαλύτερη σημασία. Ωστόσο, η πράσινη μετάβαση δεν έχει ακόμη ενσωματωθεί ομοιόμορφα σε όλες τις επιχειρήσεις και υποδομές.

Στο έκτο ερευνητικό ερώτημα, οι αναγκαίες παρεμβάσεις περιλαμβάνουν την απλοποίηση του κανονιστικού πλαισίου, την ψηφιοποίηση των διοικητικών διαδικασιών, την αναβάθμιση των μαρινών, την ενίσχυση των τεχνικών εγκαταστάσεων και την ανάπτυξη προγραμμάτων επαγγελματικής κατάρτισης. Παράλληλα, είναι αναγκαία η διαμόρφωση μιας ενιαίας στρατηγικής προβολής του ελληνικού γιώτινγκ, η οποία θα συνδέει τη θαλάσσια εμπειρία με την ποιότητα, τη βιωσιμότητα και την αυθεντικότητα των ελληνικών προορισμών.

7.3 Κριτική αποτίμηση των ευρημάτων

Η Ελλάδα δεν αντιμετωπίζει έλλειψη τουριστικής ελκυστικότητας, αλλά δυσκολία μετατροπής της φυσικής και πολιτιστικής της υπεροχής σε σταθερή οργανωτική ικανότητα. Η ανάπτυξη του κλάδου βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στη ζήτηση και λιγότερο σε έναν ολοκληρωμένο εθνικό σχεδιασμό. Η κατάσταση αυτή επιτρέπει την οικονομική μεγέθυνση, αλλά δημιουργεί ταυτόχρονα τον κίνδυνο μιας μη ισόρροπης ανάπτυξης, η οποία θα συγκεντρώνεται σε λίγους προορισμούς και θα επιβαρύνει τις ήδη πιεσμένες υποδομές.

Η μονομερής έμφαση στο luxury γιώτινγκ μπορεί να ενισχύσει τα έσοδα και τη διεθνή εικόνα της χώρας, δεν αποτελεί όμως από μόνη της ολοκληρωμένη αναπτυξιακή στρατηγική. Απαιτείται σύνδεση των υψηλών τουριστικών δαπανών με την τοπική παραγωγή, τις υπηρεσίες, την απασχόληση και την περιβαλλοντική προστασία. Διαφορετικά, τα οφέλη ενδέχεται να περιοριστούν σε έναν σχετικά κλειστό κύκλο επιχειρήσεων, χωρίς ουσιαστική διάχυση στις νησιωτικές και παράκτιες κοινωνίες.

7.4 Περιορισμοί της έρευνας

Η έρευνα παρουσιάζει ορισμένους περιορισμούς που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την ερμηνεία των αποτελεσμάτων. Ο σημαντικότερος αφορά το περιορισμένο μέγεθος του

δείγματος, το οποίο αποτελείται από πέντε συμμετέχοντες. Παρότι οι συμμετέχοντες εκπροσωπούν διαφορετικές πλευρές της αλυσίδας αξίας, τα ευρήματα δεν μπορούν να γενικευθούν στο σύνολο της ελληνικής αγοράς γιώτινγκ με στατιστικούς όρους.

Επιπλέον, η επιλογή του δείγματος ήταν σκόπιμη και επικεντρώθηκε σε επαγγελματίες του ιδιωτικού τομέα. Δεν συμπεριλήφθηκαν εκπρόσωποι δημόσιων αρχών, τοπικής αυτοδιοίκησης, καταναλωτές υπηρεσιών γιώτινγκ, πληρώματα ή κάτοικοι νησιωτικών περιοχών. Επομένως, η έρευνα αποτυπώνει κυρίως την επαγγελματική και επιχειρηματική οπτική του κλάδου.

Ένας ακόμη περιορισμός σχετίζεται με τη διαφορετική έκταση και το βάθος των απαντήσεων. Οι συμμετέχοντες δεν ανέπτυξαν όλα τα θέματα με την ίδια λεπτομέρεια, γεγονός που ενδέχεται να επηρέασε τη συγκρισιμότητα ορισμένων θεματικών κατηγοριών. Επιπλέον, τα δεδομένα βασίζονται σε προσωπικές εκτιμήσεις και εμπειρίες, οι οποίες ενδέχεται να επηρεάζονται από την επαγγελματική θέση, τα συμφέροντα και τις προσδοκίες κάθε συμμετέχοντα.

Τέλος, η έρευνα πραγματοποιήθηκε σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Ο κλάδος του γιώτινγκ επηρεάζεται από οικονομικές, γεωπολιτικές, φορολογικές και τεχνολογικές μεταβολές, με αποτέλεσμα ορισμένα ευρήματα να ενδέχεται να διαφοροποιηθούν στο μέλλον.

7.5 Προτάσεις για μελλοντική έρευνα

Μελλοντικές μελέτες θα μπορούσαν να διευρύνουν το δείγμα και να συμπεριλάβουν περισσότερους εκπροσώπους από μαρίνες, εταιρείες charter, ναυπηγεία, πληρώματα, δημόσιους φορείς και τοπικές κοινωνίες. Η συμμετοχή διαφορετικών κατηγοριών ενδιαφερομένων θα επέτρεπε την πληρέστερη κατανόηση των συγκρούσεων, των συνεργασιών και των διαφορετικών προσδοκιών που διαμορφώνουν τον κλάδο.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον θα είχε η διεξαγωγή ποσοτικής έρευνας με ερωτηματολόγια σε επιχειρήσεις και χρήστες υπηρεσιών γιώτινγκ. Με τον τρόπο αυτό θα μπορούσαν να διερευνηθούν σε μεγαλύτερη κλίμακα η ικανοποίηση των πελατών, η προθυμία πληρωμής

για πράσινες υπηρεσίες, οι παράγοντες επιλογής προορισμού και η αντίληψη για την ποιότητα των ελληνικών μαρινών.

Παράλληλα, προτείνεται η συγκριτική μελέτη της Ελλάδας με ανταγωνιστικές χώρες της Μεσογείου, όπως η Ιταλία, η Γαλλία, η Κροατία και η Τουρκία. Μια τέτοια ανάλυση θα μπορούσε να αναδείξει καλές πρακτικές στο θεσμικό πλαίσιο, στις επενδύσεις, στην επαγγελματική εκπαίδευση και στη βιώσιμη λειτουργία των μαρινών.

Τέλος, χρήσιμη θα ήταν η ανάπτυξη διαχρονικών ερευνών που θα παρακολουθούν την εξέλιξη της ζήτησης, των υποδομών, της ψηφιοποίησης και της πράσινης μετάβασης. Με αυτόν τον τρόπο θα μπορούσε να αξιολογηθεί κατά πόσο οι προτεινόμενες πολιτικές οδηγούν σε πραγματική βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και σε πιο ισόρροπη, βιώσιμη και κοινωνικά επωφελή ανάπτυξη του ελληνικού γιώτινγκ.

Παράρτημα Ημι-Δομημένης Συνέντευξη

«Γαλάζια Ανάπτυξη & Τουρισμός Γιώτινγκ στην Ελλάδα»

1. Εισαγωγή

- Παρουσίαση σκοπού έρευνας
- Διασφάλιση ανωνυμίας
- Άδεια καταγραφής
- Διάρκεια: 30–45 λεπτά

2. Προφίλ συμμετέχοντα

1. Ποια είναι η θέση και ο ρόλος σας στον οργανισμό/επιχείρηση;
2. Πόσα χρόνια δραστηριοποιείστε στον τομέα του γιώτινγκ;
3. Ποια είναι η κύρια δραστηριότητα του φορέα σας (μαρίνα, charter, brokerage, ένωση κ.λπ.);

3. Υφιστάμενη κατάσταση αγοράς

4. Πώς θα περιγράφατε τη σημερινή κατάσταση του τουρισμού γιώτινγκ στην Ελλάδα;
5. Ποια θεωρείτε τα βασικά χαρακτηριστικά της ελληνικής αγοράς (προσφορά – ζήτηση);
6. Ποιοι είναι οι κύριοι πελάτες/target groups; Έχουν αλλάξει τα τελευταία χρόνια;

4. Τάσεις και εξελίξεις

7. Ποιες είναι οι βασικές τάσεις που παρατηρείτε στον κλάδο τα τελευταία χρόνια;
8. Πώς έχει επηρεάσει η διεθνής ζήτηση τον ελληνικό τουρισμό γιώτινγκ;
9. Υπάρχουν νέες μορφές υπηρεσιών ή προϊόντων που αναπτύσσονται;

5. Προκλήσεις & περιορισμοί ανάπτυξης

(Βασισμένο στις θεματικές του άρθρου: policies, infrastructure, marketing , Yao et al., 2021)

5.1 Θεσμικό πλαίσιο & πολιτικές

10. Ποια προβλήματα εντοπίζετε στο θεσμικό και ρυθμιστικό πλαίσιο;
11. Πώς επηρεάζουν οι δημόσιες πολιτικές την ανάπτυξη του κλάδου;

5.2 Δημόσια διοίκηση & διακυβέρνηση

12. Πώς αξιολογείτε τον ρόλο του κράτους και των αρμόδιων φορέων;
13. Υπάρχουν ζητήματα γραφειοκρατίας ή συντονισμού;

5.3 Υποδομές

- 14. Ποια είναι η κατάσταση των μαρινών και λιμενικών υποδομών;
- 15. Υπάρχουν ελλείψεις ή ανισότητες μεταξύ περιοχών;

5.4 Αγορά & Marketing

- 16. Πώς αντιλαμβάνεται η αγορά το γιώτινγκ (luxury vs mainstream);
- 17. Υπάρχουν δυσκολίες στην προώθηση του προϊόντος;
- 18. Πόσο ανεπτυγμένο είναι το chartering στην Ελλάδα;

5.5 Ανθρώπινο δυναμικό

- 19. Υπάρχει επάρκεια εξειδικευμένου προσωπικού;
- 20. Ποιες δεξιότητες λείπουν περισσότερο;

5.6 Κοινωνικο-πολιτιστικοί παράγοντες

- 21. Πώς επηρεάζει η κουλτούρα/αντίληψη των πολιτών την ανάπτυξη του κλάδου;

Πηγές

- Balestracci, G., Nello-Andreu, M. G., & Gómez, S. (2025). Coastal, marine or blue tourism governance? Spotting academic trends through a bibliometric analysis. *Frontiers in Marine Science*, 12, 1623424. <https://doi.org/10.3389/fmars.2025.1623424>
- Bennett, N. J., Blythe, J., White, C. S., & Campero, C. (2021). Blue growth and blue justice: Ten risks and solutions for the ocean economy. *Marine Policy*, 125, 104387. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104387>
- Diakomihalis, M., & Lagos, D. (2008). Estimation of the economic impacts of yachting in Greece. Ανακτήθηκε από: [Research on economic impacts of yachting](#)
- diaNEOsis. (2019). Η αγορά σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα. https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2021/11/Marines_Brochure.pdf
- European Commission. (2022). The EU blue economy report 2022. Publications Office of the European Union. <https://doi.org/10.2771/793264>
- European Commission. (2024). The EU blue economy report 2024. Publications Office of the European Union. <https://doi.org/10.2771/186064>
- Gourgiotis, A., Koutsis, D., Krommyda, V., & Stratigea, A. (2024). Spatial and developmental policy directions affecting marine spatial planning in the Northern Aegean Sea, Greece. *Oceans*, 5(3), 522–546. <https://doi.org/10.3390/oceans5030030>
- GTP Headlines. (2021). Greece missing out on recreational luxury boat market, study shows. Ανακτήθηκε από: <https://news.gtp.gr/2021/11/30/greece-missing-out-on-recreational-luxury-boat-market-study-shows/>
- GTP Headlines. (2026). Investments in Greek ports and marinas. <https://news.gtp.gr/2026/03/12/greece-to-upgrade-30-island-ports-with-e260m-investment-to-boost-yachting-sector/>
- HVS. (2009). Marina development in Greece. <https://www.hvs.com/content/2866.pdf>

INSETE. (2018). Marine tourism and its contribution to the Greek economy. Ανακτήθηκε από: [Marine tourism big boost to Greece's GDP](#)

Ivandić, N., & Marušić, Z. (2025). The relevance of the “usual environment” concept in nautical tourism monitoring. *Sustainability*, 17(17), 7622.
<https://doi.org/10.3390/su17177622>

Jiménez-Jiménez, A., Sancha, P., & Gessa, A. (2024). Beyond chartering: Adapting the offer to customer behavior for a sustainable yachting industry. *Sustainability*, 16(24), 11179.
<https://doi.org/10.3390/su162411179>

Johansson, L., Jalkanen, J.-P., Kalli, J., & Kukkonen, J. (2020). Model for leisure boat activities and emissions: Implementation for the Baltic Sea. *Ocean Science*, 16, 1143–1163.
<https://doi.org/10.5194/os-16-1143-2020>

Kabil, M., Priatmoko, S., Magda, R., & Dávid, L. D. (2021). Blue economy and coastal tourism: A comprehensive visualization bibliometric analysis. *Sustainability*, 13(7), 3650.
<https://doi.org/10.3390/su13073650>

Lam-González, Y. E., León, C. J., de León, J., & Suárez-Rojas, C. (2023). Mooring in the green room: Sailors' preferences and willingness to pay for green policies in marinas. *Journal of Cleaner Production*, 419, 138227. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2023.138227>

Lam-González, Y. E., Suárez-Rojas, C., & León, C. J. (2019). Factors constraining international growth in nautical tourism firms. *Sustainability*, 11(23), 6846.
<https://doi.org/10.3390/su11236846>

Łapko, A., Hącia, E., Strulak-Wójcikiewicz, R., Çınar, K., Panai, E., & Lučić, L. (2022). Eco-friendly tourism decision making during COVID-19: Sailing tourism example. *Sustainability*, 14(1), 134. <https://doi.org/10.3390/su14010134>

Martínez Vázquez, R., Milán García, J., & de Pablo Valenciano, J. (2021). Analysis and trends of global research on nautical, maritime and marine tourism. *Journal of Marine Science and Engineering*, 9(1), 93. <https://doi.org/10.3390/jmse9010093>

- Paker, N., & Gök, O. (2021). A comprehensive evaluation of yacht charter service concept: Influence of voyager-to-voyager interaction on service satisfaction. *Journal of ETA Maritime Science*, 9(3), 157–167. <https://doi.org/10.4274/jems.2021.94834>
- Pournara, A., & Sakellariadou, F. (2022). Development of a protocol for a sustainable blue economy in the coastal zone: Case study and preliminary results in a coastal industrial area in the Eastern Mediterranean. *Sustainability*, 14(16), 10323. <https://doi.org/10.3390/su141610323>
- Riginos, N. (2024). Greek yacht charter market analysis. <https://news.gtp.gr/2024/01/17/greece-leading-the-way-in-yacht-charter-availability/>
- Russo, F., & Rindone, C. (2022). Aggregate models for planning nautical tourism: Basic, trend and seasonal demand. *Case Studies on Transport Policy*, 10(4), 1980–1987. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.08.008>
- Skaržauskienė, A., Labanauskaitė, D., & Timonina-Mickevičienė, A. (2022). Development of marina services in the context of sustainable water and coastal tourism. *Knowledge*, 2(4), 652–662. <https://doi.org/10.3390/knowledge2040037>
- SMARTOURISM. (2022). Measuring and monitoring coastal and maritime tourism. Ανακτήθηκε από: [Coastal and maritime tourism report](#)
- The Islander. (2018). Marine tourism important part of Greek economy. Ανακτήθηκε από: [Marine tourism important part of Greek economy](#)
- Tornos News. (2018). Marine tourism contributes up to €6 billion to Greek economy. Ανακτήθηκε από: [Marine tourism contributes up to €6 billion](#)
- Trstenjak, A., Žiković, S., & Mansour, H. (2020). Making nautical tourism greener in the Mediterranean. *Sustainability*, 12(16), 6693. <https://doi.org/10.3390/su12166693>
- Ukić Boljat, H., Grubišić, N., & Slišković, M. (2021). The impact of nautical activities on the environment: A systematic review of research. *Sustainability*, 13(19), 10552. <https://doi.org/10.3390/su131910552>
- Vantola, R., Luoma, E., Parviainen, T., & Lehtikainen, A. (2021). Sustainability manifesting as a multi-material and -sited network effect: How boat-sourced sewage management facilities

serve as governance artefacts advancing sustainability in nautical tourism. *Marine Pollution Bulletin*, 173, 113114. <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2021.113114>

Wuwung, L., Croft, F., Benzaken, D., Azmi, K., Goodman, C., Rambourg, C., & Voyer, M. (2022). Global blue economy governance: A methodological approach to investigating blue economy implementation. *Frontiers in Marine Science*, 9, 1043881. <https://doi.org/10.3389/fmars.2022.1043881>

Yao, Y., Zheng, R., & Parmak, M. (2021). Examining the constraints on yachting tourism development in China: A qualitative study of stakeholder perceptions. *Sustainability*, 13(23), 13178. <https://doi.org/10.3390/su132313178>

Zentner, H., Gračan, D., & Barkidija Sotošek, M. (2022). Impacts of company factors on digital business model maturity for yachting tourism agencies. *Pomorstvo*, 36(2), 347–358. <https://doi.org/10.31217/p.36.2.18>

Άρθρο Μεθοδολογίας

Yao, Y., Zheng, R., & Parmak, M. (2021). Examining the constraints on yachting tourism development in China: A qualitative study of stakeholder perceptions. *Sustainability*, 13(23), 13178. <https://doi.org/10.3390/su132313178>