

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
Π.Μ.Σ. ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΟΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΩΡΟ»**

Επιβλέπων καθηγητής: Ε. Σ. Τζαννάτος

Λοιπά μέλη εξεταστικής επιτροπής: Α. Παρδάλη, Β. Τσελέντης

Περίοδος εκπόνησης: Σεπτέμβριος 2007 – Μάρτιος 2008

Τόπος εκπόνησης: Αθήνα

ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ ΒΑΪΑ

Α.Μ.: MN/05027

Πειραιάς, Νοέμβριος 2008

Νοέμβριος 2008

Δηλώνω ότι η παρούσα εργασία είναι πρωτότυπη και ότι οποιαδήποτε αναφορά σε στατιστικά στοιχεία, πίνακες και διαγράμματα ή απόψεις τρίτων, βασίζεται σε βιβλιογραφικές πηγές.

Βία Πετροπούλου

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

(σελ.)

ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	10
------------------------------	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΟΥ ΓΙΩΤΙΝΓΚ

1.1	Εισαγωγή.....	11
1.2	Ορισμός θαλάσσιου τουρισμού.....	12
1.3	Ιστορική Αναδρομή.....	13
1.4	Τα Ελληνικά νησιά.....	14
1.5	Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα.....	18
	1.5.1. Τύποι κρουαζιερόπλοιων.....	21
1.6	Παράκτια Ναυτιλία Αναψυχής (Coastal Leisure Shipping).....	23
1.7	Ορισμός του Γιώτινγκ.....	24
1.8	Σχεδιασμός-κατασκευή-ναυπήγηση Στάδια Παραγωγής.....	26
1.9	Νομοθετικό Καθεστώς	
	1.9.1 Ευρωπαϊκή νομοθεσία για τα σκάφη αναψυχής.....	28
	1.9.2 Ισχύον νομοθετικό πλαίσιο για τα σκάφη αναψυχής στην Ελλάδα.....	31

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – Η ΖΗΤΗΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

2.1	Εισαγωγικά.....	34
2.2	Προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης για σκάφη αναψυχής.....	35
2.3	Λιμένες σκαφών αναψυχής.....	38
	2.3.1 Αγκυροβόλια.....	43
	2.3.2 Πεδία προβληματισμού και λύσεις.....	44
	2.3.3 Ποιότητα μαρίνων.....	44
	2.3.4 Χαρακτηριστικές ελλείψεις.....	45
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 2	46	

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

3.1	Εισαγωγικά.....	48
3.2	Διάρθρωση του κλάδου.....	48
3.3	Διαφημιστική δαπάνη σκαφών αναψυχής.....	51
3.4	Μάρκετινγκ & Πωλήσεις.....	53
3.5	Παρουσίαση Παραγωγικών Επιχειρήσεων Σκαφών Αναψυχής.....	54
3.5.1	Πωλήσεις Παραγωγικών Επιχειρήσεων Σκαφών Αναψυχής.....	61
3.5.2	Το «ναύαγιο» της εγχώριας παραγωγής σκαφών.....	62
3.5.3	Η καταστροφή της παράδοσης.....	62
3.5.4	Ποιοι «πνίγουν» της επενδύσεις.....	63
3.6	Παρουσίαση Εισαγωγικών Επιχειρήσεων Σκαφών Αναψυχής.....	64
3.6.1	Σύντομο ιστορικό και παρουσίαση των σημαντικότερων εισαγωγικών επιχειρήσεων του κλάδου του γιώτινγκ.....	75
3.6.1.1	«Kiriacoulis Mediterranean».....	75
3.6.1.2	«Vernicos Yachts».....	85
3.6.1.3	«Athenian Yachts».....	90
3.6.2	Πωλήσεις Εισαγωγικών Επιχειρήσεων Σκαφών Αναψυχής.....	97
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 3.....	99

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

4.1	Εισαγωγή.....	101
4.2	Ενδεικτικές κατηγορίες σκαφών αναψυχής – Τεχνικές Προδιαγραφές.....	102
4.2.1	Bavaria Yachts.....	102
4.2.2	Dufour Yachts.....	107
4.2.3	Jeanneau Yachts.....	109
4.2.4	Ocean Yachts.....	112
4.2.5	Lagoon Yachts.....	114
4.2.6	Fountain Pajot.....	116
4.2.7	Beneteau Yachts.....	117
4.3	Εξοπλισμός.....	121
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 4.....	123

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – Η ΕΓΧΩΡΙΑ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

ΑΝΑΨΥΧΗΣ

5.1	Εισαγωγικά.....	129
5.1.1	Η αγορά των σκαφών αναψυχής σε διεθνές επίπεδο.....	132
5.2	Διαδικασία ναύλωσης σκαφών αναψυχής.....	133
5.3	Κατηγορίες σκαφών αναψυχής (γιώτινγκ).....	134
5.4	Η πορεία του κλάδου γιώτινγκ στην Ελλάδα.....	142
5.4.1	Τα οφέλη της Ελλάδας από το γιώτινγκ.....	143
5.5	Ελληνικές Εταιρείες Επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής (γιώτινγκ).....	144
5.6	Εγχώρια Παραγωγή.....	145
5.7	Εξωτερικό Εμπόριο Σκαφών Αναψυχής.....	148
5.7.1	Εισαγωγές σκαφών αναψυχής.....	149
5.7.2	Εξαγωγές σκαφών αναψυχής.....	151
5.8	Εγχώρια Αγορά Σκαφών Αναψυχής.....	152
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 5.....		159
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ.....		165
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....		174

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Πίνακας 1.1	Στοιχεία προτεινόμενων δρομολογίων ιστιοπλοΐας.....	16
Πίνακας 1.2	Αγορά κρουαζιεροπλοΐας στην Ανατολική Μεσόγειο.....	20

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 2

Π2.1	Μαρίνες που ήδη λειτουργούν.....	46
Π2.2	Μαρίνες υπό κατασκευή.....	46
Π2.3	Καταφύγια τουριστικών σκαφών.....	47

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Πίνακας 3.1	Βασικά οικονομικά μεγέθη του κλάδου ναυπήγησης και επισκευής πλοίων (1999-2003).....	50
Πίνακας 3.2	Παρουσίαση παραγωγικών επιχειρήσεων του κλάδου σκαφών αναψυχής.....	54
Πίνακας 3.3	Πωλήσεις παραγωγικών επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής (2001-2005).....	61
Πίνακας 3.4	Παρουσίαση εισαγωγικών επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής.....	64
Πίνακας 3.5	Οι μεγαλύτερες μαρίνες στην Ελλάδα βάσει των θέσεων ελλιμενισμού.....	79
Πίνακας 3.6	Οι μεγαλύτερες επιχειρήσεις εκμίσθωσης σκαφών αναψυχής βάσει των καθαρών κερδών προ φόρων (2006).....	80
Πίνακας 3.7	Οι μεγαλύτερες επιχειρήσεις εκμίσθωσης σκαφών αναψυχής βάσει του συνόλου των περιουσιακών στοιχείων (2006).....	80
Πίνακας 3.8	Θέση της Κυριακούλης Μ.Κ. Ν.Α.Ε. στον κλάδο των Ελληνικών επιχειρήσεων εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής βάσει των καθαρών κερδών προ φόρων ...	81
Πίνακας 3.9	Prestige Line Yachts – maximum 3 years old.....	82
Πίνακας 3.10	Class Line Yachts – maximum 5 years old.....	83
Πίνακας 3.11	Economic Line Yachts.....	83
Πίνακας 3.12	Yacht sales (second hand yachts).....	84
Πίνακας 3.13	Second hand Vernicos Yachts fleet.....	86
Πίνακας 3.14	Κατάλογος νέων ιδιόκτητων σκαφών αναψυχής (2009).....	87
Πίνακας 3.15	Sailing yachts.....	87
Πίνακας 3.16	Motor yachts.....	89
Πίνακας 3.17	Catamarans.....	89
Πίνακας 3.18	Ναύλωση σκαφών αναψυχής.....	92

Πίνακας 3.19	Πώληση σκαφών αναψυχής.....	93
Πίνακας 3.20	Μεταχειρισμένα σκάφη αναψυχής (second hand).....	95
Πίνακας 3.21	Πωλήσεις εισαγωγικών επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής (2001-2005).....	98

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 3

Π3.1	Επιχειρήσεις του κλάδου ναυπήγησης και επισκευής σκαφών αναψυχής και αθλητικών σκαφών (2002).....	99
Π3.2	Διαφημιστική δαπάνη σκαφών αναψυχής ανά μέσο ενημέρωσης.....	100
Π3.3	Μερίδια συμμετοχής των μέσων ενημέρωσης στη διαφημιστική δαπάνη σκαφών αναψυχής.....	100
Π3.4	Διαφημιστική δαπάνη σκαφών αναψυχής ανά εμπορικό σήμα.....	100

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 4

Π4.1	ΣΙΤΕΣΑΠ / Καταχωρημένος στόλος.....	123
------	-------------------------------------	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Πίνακας 5.1	Σκάφη αναψυχής ανά κατηγορία όπως είναι καταχωρημένα σε ΕΠΕΣΤ και ΣΙΤΕΣΑΠ (2004).....	130
Πίνακας 5.2	Εξέλιξη του στόλου των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής.....	130
Πίνακας 5.3	Εγχώρια παραγωγή σκαφών αναψυχής (2001-2005).....	145
Πίνακας 5.4	Εγχώρια παραγωγή σκαφών αναψυχής ανά κατηγορία σκάφους και συνολικού μήκους (2005).....	146
Πίνακας 5.5	Καταχωρήσεις σκαφών μέχρι 10 μέτρα στα βιβλία εγγραφής μικρών σκαφών (2003-2005).....	153
Πίνακας 5.6	Καταχωρήσεις σκαφών μέχρι 10 μέτρα ανάλογα με τον τόπο ναυπήγησης (2005).....	154
Πίνακας 5.7	Εγχώρια αγορά σκαφών αναψυχής.....	155
Πίνακας 5.8	Εγχώρια αγορά πολυεστερικών σκαφών (2005).....	156
Πίνακας 5.9	Εγχώρια αγορά φουσκωτών σκαφών (2005).....	156
Πίνακας 5.10	Εγχώρια αγορά ιστιοπλοϊκών σκαφών (2005).....	157

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 5

Π5.1	Εισαγωγές σκαφών αναψυχής (2000-2005).....	159
Π5.2	Εισαγωγές κινητήρων εξωλέμβιου τύπου για την προώθηση πλοίων (2000-2005)...	159

Π5.3	Κυριότερες χώρες προέλευσης φουσκωτών σκαφών (2003-2005).....	160
Π5.4	Κυριότερες χώρες προέλευσης ιστιοφόρων σκαφών (2003-2005).....	160
Π.5.5	Κυριότερες χώρες προέλευσης σκαφών με κινητήρα (2003-2005).....	161
Π.5.6	Κυριότερες χώρες προέλευσης λοιπών σκαφών (203-2005).....	161
Π.5.7	Εξαγωγές σκαφών αναψυχής (2000-2005).....	162
Π.5.8	Εξαγωγές κινητήρων εξωλέμβιου τύπου για την προώθηση πλοίων (2000-2005)...	162
Π.5.9	Κυριότερες χώρες προορισμού φουσκωτών σκαφών (2003-2005).....	163
Π.5.10	Κυριότερες χώρες προορισμού ιστιοφόρων σκαφών (2003-2005).....	163
Π.5.11	Κυριότερες χώρες προορισμού σκαφών με κινητήρα (2003-2005).....	164
Π.5.12	Κυριότερες χώρες προορισμού λοιπών σκαφών (2003-2005).....	164

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Διάγραμμα 1.1	Θαλάσσιος Τουρισμός.....	12
Διάγραμμα 3.1	Διαφημιστική δαπάνη σκαφών αναψυχής (2001-2005).....	52
	α) Εξέλιξη διαφημιστικής δαπάνης	
	β) Διαφημιστική δαπάνη ανά μέσο μεταφοράς	
Διάγραμμα 3.2	Αριθμός και αξία κτήσης σκαφών της Κυριακούλης Μ.Κ. Ν.Α.Ε.....	77
Διάγραμμα 3.3	Σταθμοί εξυπηρέτησης σκαφών και πελατών.....	78

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Διάγραμμα 5.1	Διάρθρωση παραγωγής σκαφών αναψυχής (2005).....	146
Διάγραμμα 5.2	Εισαγωγές σκαφών αναψυχής (2000-2005).....	149
Διάγραμμα 5.3	Εξαγωγές σκαφών αναψυχής (2000-2005).....	151
Διάγραμμα 5.4	Καταχωρήσεις μικρών σκαφών μέχρι 10 μέτρα στα βιβλία εγγραφής μικρών σκαφών.....	154
	α) Εξέλιξη καταχωρήσεων σκαφών μέχρι 10 μέτρα (2001-2005)	
	β) Καταχωρημένα σκάφη στα Β.Ε.Μ.Σ. ανάλογα με τον τόπο ναυπήγησης (2005)	
Διάγραμμα 5.5	Εξέλιξη εγχώριας αγοράς σκαφών αναψυχής (2000-2005).....	155
Διάγραμμα 5.6	Διάρθρωση εγχώριας αγοράς σκαφών αναψυχής (2005).....	156

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Χάρτης 1.1	Προτεινόμενες διαδρομές ιστιοπλοΐας στο Αιγαίο πέλαγος.....	15
Χάρτης 1.2	Προτεινόμενα δρομολόγια για ναύλωση bareboat skippered.....	17

ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Με την παρούσα εργασία γίνεται προσπάθεια διερεύνησης της αγοράς και του κλάδου γενικότερα των σκαφών αναψυχής στον ελληνικό χώρο, όπως έχει διαμορφωθεί τα τελευταία έτη. Δεν εξετάζονται οικονομικά στοιχεία και μεγέθη της αγοράς, μιας και σκοπός της μελέτης είναι να εστιάσει κυρίως στην προσφορά των σκαφών αναψυχής και στα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά τους. Κυρίως εξετάζονται τα ιστιοπλοϊκά και τα μηχανοκίνητα σκάφη (sailing yachts – motor yachts) και σε μικρότερο βαθμό οι υπόλοιποι τύποι σκαφών, όπως είναι τα φουσκωτά σκάφη (με γάστρα και συμβατικά), καθώς και η κατηγορία των ατομικών σκαφών (θαλάσσια jet).

Η μελέτη εξετάζει τον κλάδο των σκαφών αναψυχής από την πλευρά της προσφοράς και της ζήτησης, παρουσιάζοντας παράλληλα τις εξελίξεις που συντελούνται σε αυτόν. Συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο παρατίθενται πληροφορίες και στοιχεία αναφορικά με την ιστορική εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, την παραγωγική διαδικασία των σκαφών αναψυχής, ενώ παράλληλα παρουσιάζεται το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τον κλάδο τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Στο δεύτερο κεφάλαιο εξετάζονται οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση για σκάφη αναψυχής, δίνοντας κυρίως έμφαση στους τουριστικούς λιμένες και παραθέτοντας χρήσιμα στοιχεία για τις υπάρχουσες μαρίνες που λειτουργούν στην Ελλάδα και τις υπηρεσίες που παρέχουν. Το τρίτο κεφάλαιο αναλύει την αγορά των σκαφών αναψυχής από την πλευρά της προσφοράς. Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται στοιχεία τόσο των παραγωγικών όσο και των εισαγωγικών επιχειρήσεων του κλάδου, με ιδιαίτερη αναφορά στις επιχειρήσεις των οποίων ο στόλος καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς. Στη συνέχεια, καταγράφεται ο στόλος των εταιρειών αυτών σε εγχώριο επίπεδο και ακολουθεί το τέταρτο κεφάλαιο, όπου αναλύονται μερικοί από τους πιο διαδεδομένους τύπους σκαφών (ανά κατασκευαστική εταιρεία) που φαίνεται να κυριαρχούν αυτή τη στιγμή στην αγορά. Η ανάλυση εστιάζει στα ιστιοπλοϊκά σκάφη, περιλαμβάνοντας πληροφορίες αναφορικά με τα κύρια τεχνικά χαρακτηριστικά των σκαφών αυτών, όπως διαστάσεις, τεχνολογικός εξοπλισμός, αριθμός ατόμων που μπορούν να φιλοξενήσουν κ.α. Στο πέμπτο κεφάλαιο προσδιορίζεται το μέγεθος της εγχώριας αγοράς σκαφών αναψυχής ανά κατηγορία σκάφους και εκτιμώνται τα μερίδια συγκεκριμένων επιχειρήσεων. Ακολουθεί το έκτο κεφάλαιο, όπου και παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της παρούσας μελέτης και επισημαίνονται τα προβλήματα, καθώς και οι προοπτικές εξέλιξης του κλάδου στην Ελλάδα τα επόμενα έτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΟΥ ΓΙΩΤΙΝΓΚ

1.1 Εισαγωγή

Ο ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός αναπτύσσεται στη χώρα μας από το έτος 1980. Ιδιαίτερη ανάπτυξη παρατηρείται όμως κυρίως τα τελευταία χρόνια, γεγονός που γίνεται εύκολα αντιληπτό από την τάση των Ελλήνων τουριστών να επιλέγουν πολυτελή ή απλά σκάφη αναψυχής για να γνωρίσουν τις ομορφιές των νησιών.

Ειδικά καταλύματα στην υπηρεσία του θαλάσσιου τουρισμού είναι τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία / πλοίαρια καθώς και τα κρουαζιερόπλοια. Ο θαλάσσιος τουρισμός λοιπόν κερδίζει σταθερά έδαφος από τη στιγμή που το ενδιαφέρον των Ελλήνων ταξιδιωτών για τα μυστικά των σκαφών έχει αυξηθεί. Τα φουσκωτά, πλαστικά σκάφη και οι θαλαμηγοί γίνονται πόλος έλξης για πολλούς, προσφέροντας έναν διαφορετικό τρόπο διακοπών και σε λογικές τιμές. Η βιομηχανία σκαφών προσφέρει πολλαπλές επιλογές για όλα τα γούστα και τις οικονομικές δυνατότητες. Το μόνο που χρειάζεται να κάνει κανείς είναι να ερευνήσει σωστά, να ενημερωθεί και να προσέξει τότε να προχωρήσει σε ενοικίαση σκάφους και με ποιους όρους. Υπάρχουν σκάφη προσπελάσιμα για ανθρώπους με αναπηρίες προσαρμοσμένα στις ανάγκες και τις απαιτήσεις τους, παρέχοντας έτσι τη δυνατότητα «απόδρασης» σε ένα μικρό πλωτό παράδεισο που προσφέρει μεγάλες ανέσεις. Τα σκάφη έχουν μεγάλη ζήτηση στην Ελλάδα, κυρίως από τους ανθρώπους που ξέρουν να χαίρονται τη θάλασσα και τη ζωή σε αυτήν. Εξασφαλίζουν εύκολη μεταφορά, καπετάνιο (skipper) και ελεύθερη επιλογή εξοπλισμού ανάλογα με τις προτιμήσεις και τις συνθήκες. Αποτελούν επομένως μία πραγματικά αξιόλογη επιλογή.

Η παρούσα μελέτη έχει ως αντικείμενο τη διερεύνηση της εγχώριας αγοράς του γιώτινγκ και των σκαφών αναψυχής. Σύμφωνα με σχετική Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως σκάφος αναψυχής νοείται κάθε σκάφος παντός τύπου ανεξαρτήτως συστήματος πρόωσης, με μήκος κύτους από 2,5 έως 24 μέτρα, μετρούμενο σύμφωνα με το κατάλληλο εναρμονισμένο πρότυπο, το οποίο προορίζεται για αθλητισμό και αναψυχή. Το γεγονός ότι ένα σκάφος μπορεί να χρησιμοποιηθεί για ναύλωση ή για εκπαίδευση δεν το εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, εφόσον διατίθεται στην αγορά για σκοπούς αναψυχής. Αντικείμενο εξέτασης της παρούσας μελέτης αποτελούν κυρίως τα σκάφη που εντάσσονται στην κατηγορία του γιώτινγκ, δηλαδή τα πολυεστερικά σκάφη (ιστιοπλοϊκά και μηχανοκίνητα), τα παραδοσιακά ξύλινα, τα φουσκωτά και τα θαλάσσια jet. Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται κυρίως στα ιστιοπλοϊκά σκάφη, μιας και παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη

ζήτηση στην αγορά του γιώτινγκ. Επίσης, η μελέτη παρουσιάζει μία σύντομη αναφορά στην αγορά των επαγγελματικών τουριστικών σκαφών (κρουαζιερόπλοια και εκδρομικά πλοία), ενώ δεν περιλαμβάνονται εμπορικά πλοία, επιβατικά, αλιευτικά κ.λ.π.

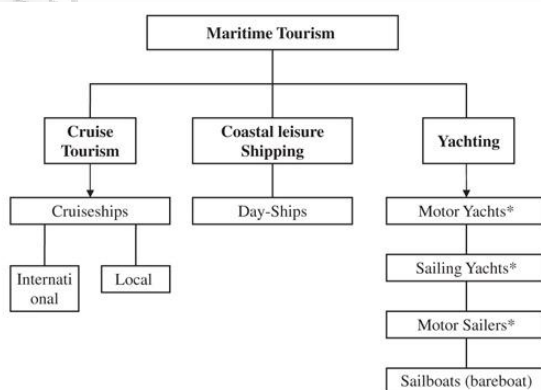
Η μορφολογία της χώρας μας αλλά και οι ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες, εξασφαλίζουν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του κλάδου των σκαφών αναψυχής. Παρ' όλ' αυτά, αξίζει να σημειωθεί, ότι το μέγεθος της εγχώριας αγοράς είναι περιορισμένο σε σύγκριση με άλλες χώρες που δεν διαθέτουν τις ανάλογες προϋποθέσεις. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται άνοδος της αγοράς, γεγονός που αποδίδεται - μεταξύ άλλων - και στην κατάργηση του τεκμηρίου για σκάφη μέχρι 10 μέτρα.

1.2 Ορισμός θαλάσσιου τουρισμού

Η μακριά ενασχόληση του ανθρώπου με τη θάλασσα ανέπτυξε πλήθος ατομικών και ομαδικών δραστηριοτήτων που συνδέονται με την αναψυχή και τις διακοπές του. Οι κρουαζιέρες, το γιώτινγκ, η ακτοπλοΐα, τα θαλάσσια σπορ, ο ναυταθλητισμός αποτελούν ένα ευρύ, εξειδικευμένο και γρήγορα αναπτυσσόμενο πλέγμα δραστηριοτήτων. Ωστόσο, στο θαλάσσιο τουρισμό, σύμφωνα και με τους ισχύοντες διεθνείς ορισμούς, πρέπει κανείς να υπολογίσει μόνο τις κρουαζιέρες και το γιώτινγκ, αφού μόνο σε αυτές πραγματοποιούνται διανυκτερεύσεις. Θαλάσσιος τουρισμός με την ευρύτερη έννοια θα μπορούσε να χαρακτηριστεί κάθε δραστηριότητα τουριστική ή αναψυχής που έχει σχέση με τη θάλασσα και τις ακτές, δηλαδή όλο σχεδόν το φάσμα των τουριστικών δραστηριοτήτων. Συνήθως όμως ως θαλάσσιο τουρισμό εννοούμε τις θαλάσσιες περιηγήσεις - κρουαζιέρες με κρουαζιερόπλοια ή άλλα σκάφη αναψυχής καθώς και ναυταθλητικές δραστηριότητες, όπως η ιστιοπλοΐα.

Το διάγραμμα 1.1 που ακολουθεί απεικονίζει την αγορά του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, παρουσιάζοντας τις επιμέρους κατηγορίες των σκαφών που τίθενται στις υπηρεσίες του θαλάσσιου τουρισμού.

Διάγραμμα 1.1 – Θαλάσσιος Τουρισμός



Πηγή: Mihail N. Diakomihalis (2006, p.32)

1.3 Ιστορική Αναδρομή

Η Ελλάδα, με 16.000 χλμ. ακτών, περισσότερα από 4.000 νησιά και 130.000 χλμ. προστατευμένες θάλασσες, αλλά και λόγω κλίματος και εναλλαγής τοπίου, αναμφισβήτητα διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη θαλάσσιου τουρισμού, έχοντας παράλληλα ναυτική παράδοση αιώνων. Η θέση της και η μορφολογία της συνέβαλαν σημαντικά στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών με αποτέλεσμα η χώρα να διαθέτει τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο ελληνικών συμφερόντων σε παγκόσμιο επίπεδο. Σύμφωνα με στοιχεία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, το 2004 ο αριθμός των πλοίων με ελληνική σημαία ανήλθε σε 1.971.

Σε αντίθεση με τους ρυθμούς ανάπτυξης που παρουσιάζει η εμπορική ναυτιλία η οποία αποτελεί σημαντικό κομμάτι της ελληνικής οικονομίας, ο θαλάσσιος τουρισμός παραμένει σε σχετικά χαμηλά επίπεδα. Είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ ο θαλάσσιος τουρισμός αναπτύχθηκε παράλληλα με το χερσαίο και μάλιστα σε αξιολογικό βαθμό, κινείται εντελώς στο περιθώριο, με ανεπάρκεια στατιστικής πληροφόρησης για αξιολόγηση και προγραμματισμό. Παράγοντες του κλάδου αποδίδουν το συγκεκριμένο γεγονός μεταξύ άλλων στην ανεπαρκή υποδομή, τη φορολογία, αλλά και την εντύπωση που έχει δημιουργηθεί στους περισσότερους καταναλωτές ότι τα σκάφη αποτελούν είδος πολυτελείας.

Εντούτοις, υπάρχουν σημαντικά περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού λόγω κυρίως των ήπιων καιρικών συνθηκών που επικρατούν στη χώρα μας, του μεγάλου μήκους ακτών, της καθαρότητας των θαλασσών, αλλά και των σχετικά μικρών ναυτικών κινδύνων που επιφυλάσσουν τα ελληνικά πελάγη (μικρές αποστάσεις μεταξύ των ακτών, κατάλληλες συνθήκες ανέμου και θερμοκρασίας για μεγάλες χρονικές περιόδους του έτους, ανυπαρξία παλιρροϊκών φαινομένων, υφάλων κ.λ.π.). Οι δυνατότητες για παραπέρα ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι τεράστιες και η αξιοποίησή τους απαιτεί σοβαρή και συστηματική οργάνωση του κλάδου και κυρίως δημιουργία υποδομής.

Ο θαλάσσιος τουρισμός άρχισε να αναπτύσσεται στην Ελλάδα κατά τη δεκαετία του 1960. Οι πρώτες μαρίνες δημιουργήθηκαν στη Βουλιαγμένη το 1963, στη Ζέα το 1966 και στην Αρετσού το 1973. Επίσης, κατασκευάστηκαν 65 σταθμοί ανεφοδιασμού θαλαμηγών σε όλη τη χώρα για τον εφοδιασμό των τουριστικών πλοίων με καύσιμα, νερό και άλλα εφόδια. Τα έργα αυτά πραγματοποιήθηκαν από τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού σε συνεργασία με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το Υπουργείο Οικονομικών και τον Β.Ν.Ο.Ε., ο οποίος αργότερα μετονομάστηκε σε Ν.Ο.Ε. (Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος). Το 1981 άρχισε η εκπόνηση του Σχεδίου Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α), το οποίο

προέβλεπε ένα δίκτυο από 34 μαρίνες, 106 σκάλες και 250 αγκυροβόλια με συνολικά 15.000 θέσεις ελλιμενισμού. Εντούτοις, το σχέδιο αυτό δεν εφαρμόστηκε, ενώ και άλλα προγράμματα δημιουργίας μαρίνων δεν ολοκληρώθηκαν εξαιτίας της έλλειψης των αναγκαίων κονδυλίων.

Όσον αφορά στην εγχώρια παραγωγική δραστηριότητα σκαφών αναψυχής, στα τέλη της δεκαετίας του 1960 ξεκίνησε η κατασκευή πολυεστερικών σκαφών, ενώ παράλληλα η χρήση του συγκεκριμένου υλικού συνέβαλε στη μείωση του κόστους παραγωγής και στην απλοποίηση της παραγωγικής διαδικασίας.

Η δεκαετία του 1990 υπήρξε ιδιαίτερη δύσκολη για τα ελληνικά ναυπηγεία, καθώς πολλά από αυτά διέκοψαν τη λειτουργία τους εξαιτίας της κατάργησης των χρηματοπιστωτικών κινήτρων που ίσχυαν μέχρι τότε και αφορούσαν στη ναυπήγηση ή μετασκευή τουριστικών επαγγελματικών πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία. Η εξέλιξη αυτή επηρέασε ακόμα και τις μεγάλες σχετικά παραγωγικές μονάδες, οι οποίες λόγω των υψηλών λειτουργικών τους εξόδων δεν ήταν σε θέση να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους. Σήμερα, ο μεγαλύτερος αριθμός των σκαφών αναψυχής (επαγγελματικά ή όχι) που βρίσκονται στα ελληνικά λιμάνια είναι κατασκευασμένα σε ναυπηγεία του εξωτερικού.

1.4 Τα ελληνικά νησιά

Τα νησιά αποτελούν το κύριο γνώρισμα της ιδιοπροσωπείας της ελληνική φύσης και βασικό στοιχείο της ελληνικής κουλτούρας. Στον ελληνικό χώρο υπάρχουν συνολικά 6.000 νησιά και νησίδες διάσπαρτα στα πελάγη του Αιγαίου και του Ιονίου, εκ των οποίων τα 227 είναι κατοικημένα, ενώ μόνο τα 78 νησιά έχουν πάνω από 100 κατοίκους (απογραφή ΕΣΥΕ 2001). Το ελληνικό αρχιπέλαγος με 7.500 χιλιόμετρα νησιωτικών ακτών - στη συνολική ακτογραμμή των 15.000 χιλιομέτρων που διαθέτει η χώρα - καθιστούν την Ελλάδα ως ιδανικό προορισμό για θαλάσσιο τουρισμό. Τα περισσότερα νησιά βρίσκονται στο χώρο του Αιγαίου πελάγους και χωρίζονται σε επτά συμπλέγματα (από βορρά προς νότο):

- Νησιά Βορειοανατολικού Αιγαίου: Άγιος Ευστράτιος, Θάσος, Ικαρία, Λέσβος, Οινούσες, Σάμος, Σαμοθράκη, Χίος και Ψαρά.
- Σποράδες: Αλόνησος, Σκιάθος, Σκόπελος, Σκύρος.
- Εύβοια.
- Νησιά Αργοσαρωνικού κόλπου: Αγκίστρι, Αίγινα, Πόρος, Σαλαμίνα, Σπέτσες, Ύδρα και η παραθαλάσσια περιοχή των Μεθάνων.

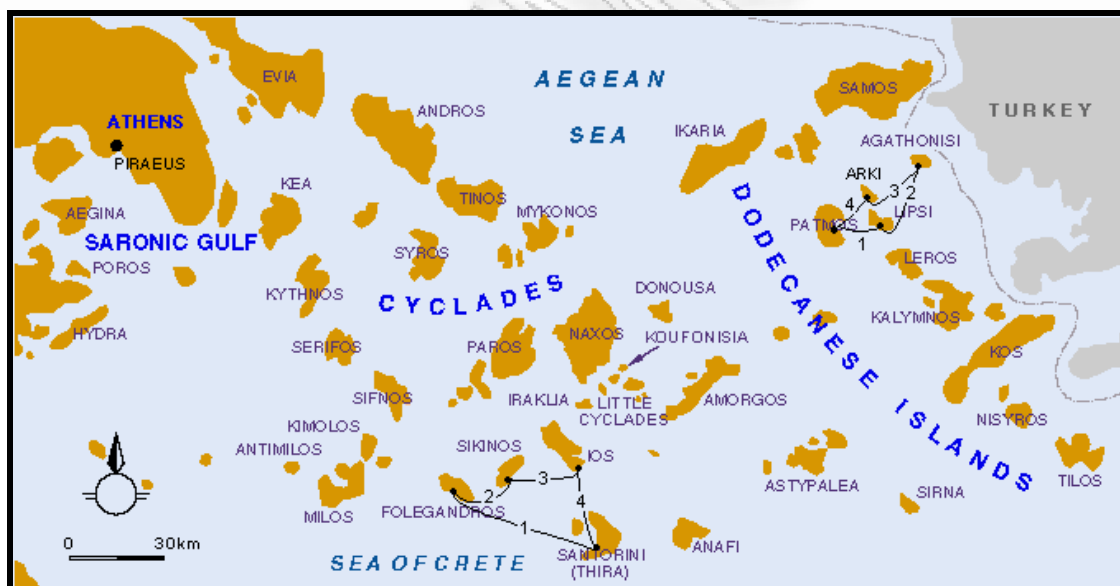
- Κυκλάδες: Σύμπλεγμα 56 νησιών με κυριότερα τα Αμοργός, Ανάφη, Άνδρος, Αντίπαρος, Δήλος, Ίος, Τζια, Κίμωλος, Κύθνος, Μήλος, Μύκονος, Νάξος, Πάρος, Σαντορίνη, Σέριφος, Σύρος, Τήνος.
- Δωδεκάνησα: Αστυπάλαια, Κάλυμνος, Κάρπαθος, Κάσος, Καστελόριζο, Κως, Λειψοί, Λέρος, Νίσυρος, Πάτμος, Ρόδος, Σύμη, Τήλος, Χάλκη.
- Κρήτη.

Στο Ιόνιο Πέλαγος βρίσκεται ένα και μοναδικό νησιωτικό σύμπλεγμα:

- Ιόνια νησιά: Κέρκυρα, Ζάκυνθος, Ιθάκη, Κεφαλονιά, Λευκάδα, Παξοί, Αντίπαξοι, Ερείκουσα, Μαθράκι, Μεγανήσι, Οθωνοί, Στροφάδες.

Στους χάρτες 1.1, 1.2 και στον πίνακα 1.1 παρατίθενται στοιχεία ενδεικτικών δρομολογίων ιστιοπλοΐας.

Χάρτης 1.1 - Προτεινόμενες διαδρομές ιστιοπλοΐας στο Αιγαίο Πέλαγος



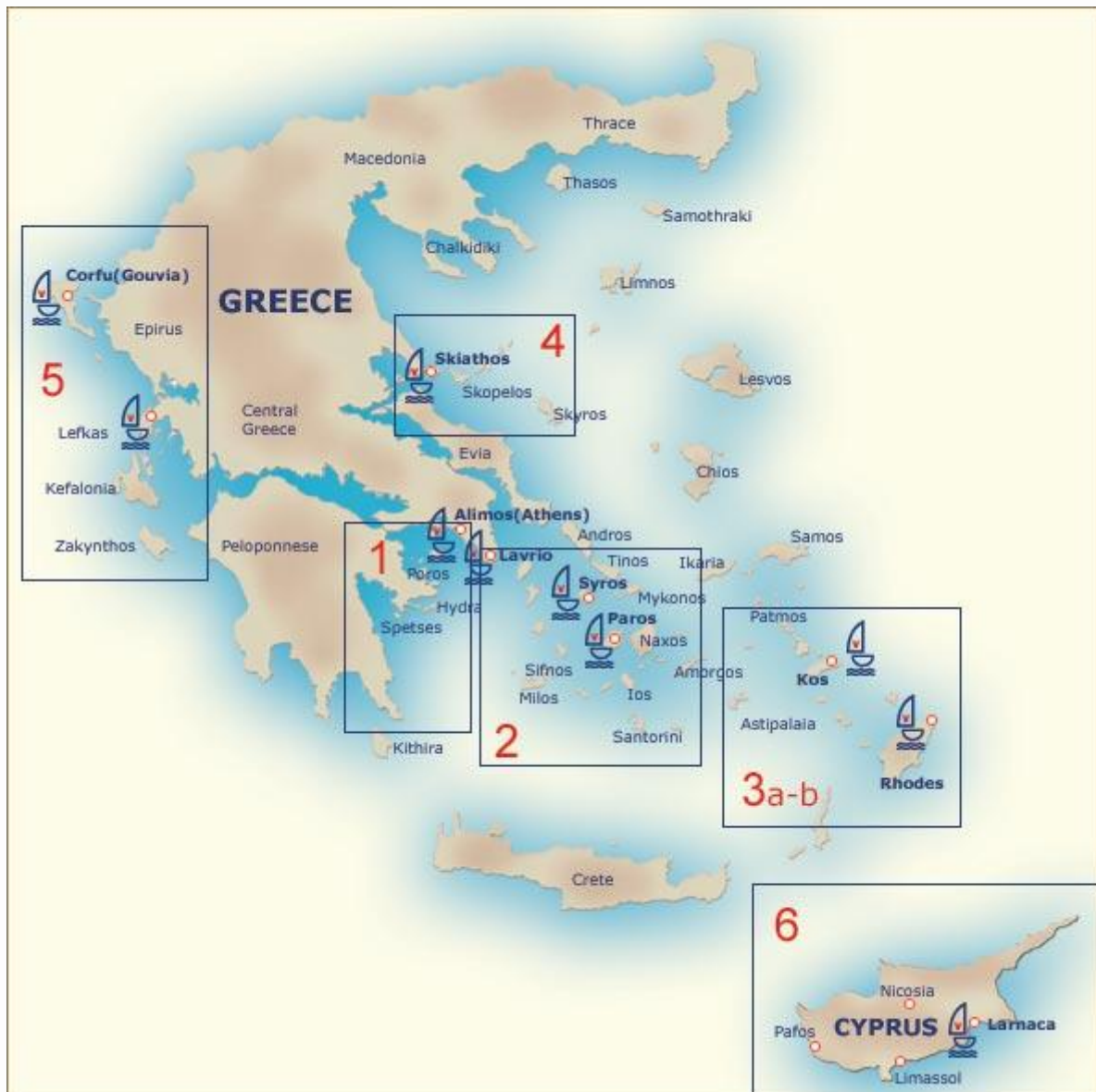
Πηγή: Λεκάκου, Μ., Τζαννάτος, Ε., «Ένα ολοκληρωμένο προϊόν Θαλάσσιας Περιήγησης για το Αιγαίο Πέλαγος»,

Πίνακας 1.1 - Στοιχεία προτεινόμενων δρομολογίων ιστιοπλοΐας

ΗΜΕΡΑ	ΔΙΑΔΡΟΜΗ Ι		
1	Αφιξη & Παραμονή στη Θήρα	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (ναυτ. μίλ.)	ΔΙΑΡΚΕΙΑ* (ώρες)
2	Θήρα – Φολέγανδρος (1)	27.4	5.5
3	Φολέγανδρος – Σίκινος (2)	12.5	2.5
4	Σίκινος – Ίος (3)	12.5	2.5
5	Παραμονή στην Ίο	-	-
6	Ίος – Θήρα (4)	15.0	3.0
7	Αναχώρηση από Θήρα	-	-
	ΣΥΝΟΛΟ	67.4	13.5
Μέση ημερήσια διάρκεια πλεύσης: 3.37 ώρες			
ΗΜΕΡΑ	ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΙΙ		
1	Αφιξη & Παραμονή στην Πάτμο	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (ναυτ. μίλ.)	ΔΙΑΡΚΕΙΑ* (ώρες)
2	Πάτμος – Λειψοί (1)	8.7	1.7
3	Λειψοί – Αγαθονήσι (2)	15.0	3.0
4	Αγαθονήσι – Αρκοί (3)	12.5	2.6
5	Αρκοί – Πάτμος (4)	8.7	1.7
6	Παραμονή στην Πάτμο	-	-
7	Αναχώρηση από Πάτμο	-	-
	ΣΥΝΟΛΟ	44.9	9.0
Μέση ημερήσια διάρκεια πλεύσης: 2.25 ώρες			
* για μέση ταχύτητα πλεύσης 5 κόμβων.			

Πηγή: Λεκάκου, Μ., Τζαννάτος, Ε., «Ένα ολοκληρωμένο προϊόν Θαλάσσιας Περιήγησης για το Αιγαίο Πέλαγος»,

Χάρτης 1.2 - Προτεινόμενα δρομολόγια για ναύλωση bareboat ή skippered



- | | |
|-------------|--|
| Route one | Argosaronic, Peloponnesian area - Starting point Athens. |
| Route two | Cyclades islands - Starting point Lavrion. |
| Route three | Dodecanese islands - Starting point Samos island. |
| Route four | Sporades islands - Starting point Skiathos island. |
| Route five | Ionian islands - Starting point Corfu island. |
| Route six | Cyprus island - Starting point Larnaca. |

Πηγή: Vernicos Yachts - <http://www.vernicos.gr>

1.5 Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα

Πριν όμως προχωρήσουμε σε εκτενέστερη ανάλυση του κλάδου γιώτινγκ στη χώρα μας, αξίζει να γίνει μία μικρή αναφορά στον τομέα της κρουαζιέρας και στις αντίστοιχες ελληνικές εταιρείες.

Η αγορά των κρουαζιερόπλοιων αποτελεί μία ιδιαίτερα δυναμική υποκατηγορία του θαλάσσιου τουρισμού, με αξιόλογες επενδύσεις παγκοσμίως κυρίως σε λιμενικές ευκολίες-υποδομές, αλλά και σε ναυπήγηση πολυτελών σκαφών.

Η κρουαζιεροπλοία είναι μία πολυσύνθετη δραστηριότητα που συνδυάζει ένα μεγάλο μέρος της λεγόμενης τουριστικής αλυσίδας: μεταφορά, τουρισμό, διασκέδαση, catering (τροφοδοσία), διάφορες άλλες παροχές (αθλητικές - εκπαιδευτικές δραστηριότητες) και ταξίδι. Τα κρουαζιερόπλοια προσφέρουν σε ένα μεγάλο αριθμό ταξιδιωτών τη δυνατότητα να επισκεφθούν μεγάλα λιμάνια ύστερα από πολύωρα ταξίδια, σε αντίθεση με ένα ιστιοπλοϊκό ή μηχανοκίνητο σκάφος, το οποίο προσφέρει σε λίγους ταξιδιώτες τη δυνατότητα να προσεγγίσουν μικρά λιμάνια μετά από ένα σύντομο σχετικά ταξίδι.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, το μέγεθος ενός μεγάλου κρουαζιερόπλοιου είναι περίπου 70.000 grt (gross register tons) με συνολική μεταφορική ικανότητα που ξεπερνά τους 2.000 επιβάτες, ενώ παράλληλα τον τελευταίο καιρό έντονη είναι η τάση για γιγαντισμό των πλοίων, με ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιων άνω των 150.000 grt και μεταφορική ικανότητα 3.000 επιβατών.

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα ξεκίνησε το έτος 1930. Στις μέρες μας η Ελλάδα θεωρείται ως ένας από τους πιο δημοφιλείς προορισμούς στη Μεσόγειο. Ωστόσο, μέχρι σήμερα δεν έχει διεξαχθεί κάποια σχετική έρευνα για τον συγκεκριμένο κλάδο και την πορεία του στη χώρα μας.

Οι Έλληνες συνεχίζουν να κατέχουν μεγάλο μερίδιο στην παγκόσμια αγορά της κρουαζιεροπλοίας, παρά το γεγονός ότι σημαντικοί επιχειρηματίες του χώρου όπως οι Αδελφοί Χανδρή και ο Π. Παναγόπουλος αποφάσισαν να ενασχοληθούν με άλλες ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Η εν λόγω αγορά παρουσιάζει όλα τα χαρακτηριστικά μίας αναπτυσσόμενης αγοράς, με αξιοσημείωτη συνεισφορά στην Ευρωπαϊκή οικονομία. Η συνεχόμενη αύξηση της ζήτησης υπήρξε η κινητήριος δύναμη για την επέκταση του στόλου και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών. Παράλληλα, η αγορά χαρακτηρίζεται από ισχυρές τάσεις συγχώνευσης που επηρεάζουν τη δομή και διάρθρωση της αγοράς. Η παρουσία άλλωστε ανυπέρβλητων οικονομικών δυσκολιών των κυρίαρχων εταιρειών του κλάδου, φανερώνει ότι

η ελληνική αγορά έχει δεχθεί επιρροές από τις τάσεις αυτές. Πρέπει να αναφερθεί ότι μέχρι το έτος 1999, η ελληνική αγορά λειτουργούσε υπό την προστασία του καμποτάζ. Το καθεστώς αυτό άλλαξε με την υιοθέτηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση μίας πολιτικής που στοχεύει στην απελευθέρωση της αγοράς, στην ενίσχυση συνθηκών ελεύθερου ανταγωνισμού και ελεύθερης εισόδου στην αγορά.

Η Ελλάδα, ως τουριστικός προορισμός, αποτελεί ιδιυλλιακό χώρο για την πραγματοποίηση ολιγοήμερων ή πολυήμερων κρουαζιέρων, καθώς διαθέτει πολλά νησιά και λιμάνια που μπορεί ο επισκέπτης να επισκεφθεί, αλλά και ιδανικό κλίμα, το οποίο επιτρέπει ένα ευχάριστο ταξίδι τις περισσότερες εποχές του χρόνου. Επιπλέον, μία κρουαζιέρα στις ελληνικές θάλασσες δίνει την ευκαιρία στον επισκέπτη να επισκεφθεί σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους, μοναδικές εκκλησίες και μοναστήρια, μνημεία νεότερων χρόνων, εξαιρετικά ενδιαφέροντα μουσεία και παραδοσιακούς οικισμούς αλλά και να απολαύσει τις φυσικές ομορφιές πολλών περιοχών της χώρας μας. Παρόλο που η Ελλάδα είναι νησιωτική χώρα, και οι περισσότερες κρουαζιέρες της Ευρώπης γίνονται στα ελληνικά νησιά, οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν στην κατοχή τους πλοία και οργανώνουν κρουαζιέρες είναι ελάχιστες. Παρόλα αυτά όμως, η παρουσία τους στην αγορά θεωρείται αρκετά δυναμική και τα τελευταία χρόνια παίζουν όλο και μεγαλύτερο ρόλο στην αγορά παγκοσμίως. Οι εταιρίες αυτές είναι:

- **ROYAL OLYMPIC CRUISES**

Θεωρείται η μεγαλύτερη εταιρεία της Ελλάδας, και μία από τις μεγαλύτερες παγκοσμίως, έχοντας 7 πλοία στην κατοχή της (Explorer, Stella, Solaris, Triton, World, Renaissance και Odyssey), από τα οποία άλλα είναι καινούρια και άλλα αρκετά παλιά, πλήρως όμως ανακαινισμένα. Δημιουργήθηκε το 1995 μετά από τη συγχώνευση δύο από τις γνωστότερες Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες: της «Sun Line Cruises» και της «Epirotiki Line». Το καλοκαίρι, οι κρουαζιέρες που οργανώνει έχουν ως προορισμό τα Ελληνικά νησιά, ενώ το χειμώνα όπου η ζήτηση σε αυτή την περιοχή είναι σχεδόν μηδενική, μεταφέρει τα πλοία της σε δρομολόγια της Νότιας Αμερικής, της Αφρικής και της Καραϊβικής.

- **CELEBRITY CRUISES**

Η «Celebrity Cruises» ιδρύθηκε το 1989 από τον Έλληνα πλοίαρχο Χανδρή και θεωρήθηκε από την αρχή ως μία από τις πιο επιτυχημένες εταιρίες που αναλαμβάνουν κρουαζιέρες στα Ελληνικά νησιά και τη Μεσόγειο. Παρόλο που ο αριθμός των πλοίων που έχει στην κατοχή της είναι μικρός, η εταιρεία ξεχώρισε λόγω της έμφασης που έδωσε στην

εξυπηρέτηση των πελατών της και στην πολυτέλεια σε όλους τους τομείς και κυρίως σε αυτόν του F&B. Το 1997 συγχωνεύθηκε με την «Royal Caribbean Cruises Ltd», όμως το management και τα δρομολόγιά της στην Ελλάδα παρέμειναν αμετάβλητα και έτσι ακόμα και σήμερα συνεχίζει να λειτουργεί ως ανεξάρτητη.

- **GOLDEN SUN CRUISES**

Η «Golden Sun Cruises» έχει αρκετά σημαντικό μερίδιο στην αγορά της Μεσογείου, αφού διοργανώνει και εκτελεί κρουαζιέρες 3, 4, και 7 ημερών στην Ελλάδα και την Τουρκία με τα τρία πλοία που έχει στη διάθεσή της (Arcadia, Aegean Spirit και Aegean 1). Τον χειμώνα, τα δρομολόγιά της μεταφέρονται στις ακτές της Αφρικής και την Αίγυπτο, ενώ πρόσφατα η εταιρεία σε μια προσπάθεια να επεκτείνει τις δραστηριότητές της και στην Αμερική, έχει ήδη ανοίξει γραφεία και στο Manhattan της Νέας Υόρκης.

Ο τομέας της κρουαζιεροπλοΐας σε εγχώριο επίπεδο εντάσσεται κυρίως στην αγορά της Μεσογείου και ειδικότερα σε αυτή της Ανατολικής Μεσογείου, περιλαμβάνοντας τέσσερις τοπικές αγορές:

1. Αιγαίο Πέλαγος
2. Μαύρη Θάλασσα
3. Κύπρος – Άγιοι Τόποι - Αίγυπτος
4. Βενετία – Αδριατική Θάλασσα – Ιόνιο Πέλαγος

Στον πίνακα 1.2 που ακολουθεί, παρατίθενται στοιχεία αναφορικά με την αγορά της κρουαζιεροπλοΐας στη Μεσόγειο.

Πίνακας 1.2 - Αγορά Κρουαζιεροπλοΐας στην Ανατολική Μεσόγειο

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΛΟΙΑ	ΕΤΑΙΡΙΕΣ	ΚΑΜΠΙΝΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΕΠΙΒΑΤΟ-ΝΥΧΤΕΣ	ΜΕΣΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ (ημέρες)
Αιγαίο	31	18	11862	559	297653	1432261	4.8
Εύξεινος	9	8	6388	16	15128	155002	10.3
Λεβάντε	16	12	6512	680	335868	930042	2.8
Αδριατική-Ιόνιο-Αιγαίο	30	21	16338	163	134319	988131	7.4
Υπο-σύνολο Ανατολικής Μεσογείου	86	69	41090	1418	782968	3505436	4.5
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	106	93	76238	2329	1527811	9881293	6.5

Πηγή: “International Cruise Market Monitor” (2000), Vol. 6. No. 1., Wild, G.P., U.K

1.5.1 Τύποι κρουαζιερόπλοιων

Τα κρουαζιερόπλοια μπορούν να διαχωριστούν σε πέντε κύριες κατηγορίες, με βασικό κριτήριο τον συνδυασμό των προσφερόμενων υπηρεσιών, τη διάρκεια και τον σκοπό του ταξιδιού.

1. *Traditional cruise*: Αφορά ταξίδι αναψυχής με αναχώρηση και άφιξη στο ίδιο λιμάνι. Η διάρκεια της κρουαζιέρας κυμαίνεται μεταξύ 14-21 ημέρες και περιλαμβάνει 4-6 στάσεις σε διαφορετικά λιμάνια.
2. *Fly cruise*: Αποτελεί συνδυασμό αεροπορικού ταξιδιού και κρουαζιέρας. Οι επιβάτες ταξιδεύουν αεροπορικώς από τον τόπο κατοικίας τους στο λιμάνι από όπου αναχωρεί το πλοίο. Σε αυτή την περίπτωση, οι οργανωτές της κρουαζιέρας επωφελούνται ειδικών τιμών από τις αεροπορικές εταιρείες.
3. *Mini cruise*: Είναι μία σύντομη κρουαζιέρα, με διάρκεια 3-5 ημέρες, όπως είναι οι κρουαζιέρες στο Αιγαίο Πέλαγος.
4. *Cruise and stay*: Αποτελεί συνδυασμό κρουαζιέρας και παραμονής των επιβατών σε μία καθορισμένη περιοχή.
5. *Educational cruise*: Πραγματοποιείται κυρίως από σπουδαστές που ταξιδεύουν με τους καθηγητές τους. Η κρουαζιέρα περιλαμβάνει διαλέξεις, επισκέψεις σε περιοχές-αξιοθέατα, ανάλογα με τον εκπαιδευτικό χαρακτήρα και σκοπό της κρουαζιέρας.

Στην Ελλάδα κυριαρχούν δύο τύποι σκαφών. Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει σύγχρονα, μεγάλου μεγέθους πλοία που αναχωρούν από τον Πειραιά ή ξένα λιμάνια, εκτελώντας ταξίδια με στάσεις σε λιμάνια της χώρας ή σε λιμάνια γειτονικών χωρών. Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει μικρότερα πλοία, κατασκευασμένα από ατσάλι, ξύλο ή πλαστικό υλικό, τα οποία αναχωρούν από ελληνικά λιμάνια και προσεγγίζουν πάλι ελληνικά λιμάνια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Τα πλοία αυτά εκτελούν μικρότερα ταξίδια κυρίως σε εγχώριους προορισμούς και περιστασιακά σε λιμάνια γειτονικών χωρών, όπως της Τουρκίας.

Τα κρουαζιερόπλοια υπό ελληνική ή άλλη σημαία εκτελούν τριήμερα, επτάημερα ή μεγαλύτερα ταξίδια σε διάφορα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου. Συγκεκριμένα, οι κρουαζιέρες στην ελληνική ακτογραμμή και τα νησιά εκτελούνται από:

1. Πλοία ελληνικών συμφερόντων υπό ελληνική σημαία που έχουν ως προορισμό μόνο ελληνικά λιμάνια.

2. Πλοία ξένων συμφερόντων που φέρουν τη σημαία χωρών-μελών της Ε.Ε. και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερου Εμπορίου (εκτός της Ελβετίας). Τα πλοία αυτά έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιήσουν μόνο ελληνικά λιμάνια (αναχώρηση ή/και τελικός προορισμός).
3. Πλοία που φέρουν σημαία τρίτης χώρας, που έχουν το δικαίωμα να επισκεφθούν ελληνικά λιμάνια στο πλαίσιο κυκλικών διαδρομών με ένα ξένο λιμάνι σαν σημείο αναχώρησης ή τελικού προορισμού.

Τα κρουαζιερόπλοια υπό ελληνική σημαία που ταξιδεύουν στα ελληνικά ύδατα ανήκουν σε ενώσεις – μέλη του Συλλόγου Επιβατικών Ναυτιλιακών Εταιρειών. Στα τέλη του 1970 κατάφεραν να δημιουργήσουν έναν από τους μεγαλύτερους στόλους στον κόσμο που αριθμούσε περίπου 32 πλοία. Το 2000 ο στόλος μειώθηκε σε 18 πλοία με συνολική μεταφορική ικανότητα 11.000 επιβάτες, το 2001 σε 15 πλοία, ενώ το 2004 μόνο ένα πλοίο παρέμεινε υπό την ελληνική σημαία, το «Aegean 1». Το 2005 ο ελληνικός στόλος περιλάμβανε πέντε κρουαζιερόπλοια, τα τέσσερα ανήκαν στην κυπριακή εταιρεία «Λούης» και το ένα στην εταιρεία «Golden Sun Cruises». Αν και σε παγκόσμιο επίπεδο ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων είναι τα 18 χρόνια, στην Ελλάδα η μέση ηλικία είναι τα 37 χρόνια. Το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων έχουν σημαία ευκαιρίας λόγω της χαμηλής φορολογίας και άλλων ευκολιών που παρέχοντας, μειώνοντας συνεπώς το λειτουργικό κόστος της επιχείρησης.

Συνολικά, διακρίνουμε επτά κατηγορίες κρουαζιερόπλοιων:

1. *Luxurious Mega Yachts*: Είναι πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.000 – 8.000 grt και μπορούν να φιλοξενήσουν από 72 μέχρι 180 επιβάτες. Η διάρκεια του ταξιδιού κυμαίνεται από 7-21 ημέρες.
2. *Exhibition Ships*: Το μέγεθος των πλοίων αυτών κυμαίνεται μεταξύ 24 και 50.000 grt φιλοξενώντας από 20-700 επιβάτες και με διάρκεια ταξιδιού έως 36 ημέρες.
3. *Master Sailing Ships*: Το μέγεθος των πλοίων αυτών κυμαίνεται μεταξύ 12.000-15.000 grt φιλοξενώντας από 12-439 επιβάτες και με μέγιστη διάρκεια ταξιδιού τις 15 ημέρες.
4. *Small Cruise Ships*: Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει πλοία χωρητικότητας 3.000-30.000 grt και μπορούν να φιλοξενήσουν από 72 μέχρι και 1.200 επιβάτες. Το ταξίδι μπορεί να διαρκέσει από 2 έως και 9 ημέρες.

5. *Mid-Size Cruise Ships*: Η χωρητικότητά τους κυμαίνεται μεταξύ 30.000-60.000 grt και η μεταφορική τους ικανότητα από 120-800 επιβάτες. Η διάρκεια του ταξιδιού είναι 2-9 ημέρες.
6. *Large Cruise Ships*: Είναι πλοία χωρητικότητας 60.000-90.000 grt και μεταφορικής ικανότητας 1.380-2.852 επιβάτες. Η μέγιστη διάρκεια ταξιδιού που εκτελούν είναι 21 ημέρες.
7. *Mega Ships*: Η τελευταία κατηγορία περιλαμβάνει πλοία χωρητικότητας 90.000-150.000 grt που μπορούν να φιλοξενήσουν 1.950-3.838 επιβάτες σε ταξίδια από 3-14 ημέρες.

Οι κρουαζιέρες στο Αιγαίο και στο Ιόνιο πέλαγος εκτελούνται κυρίως από Απρίλιο μέχρι Νοέμβριο, ενώ για τη χειμερινή περίοδο οι εταιρείες επιλέγουν και πραγματοποιούν τις κρουαζιέρες εκτός ελληνικών υδάτων. Η διάρκεια ενός ταξιδιού εξαρτάται από το λιμάνι προσέγγισης, την ποικιλία του προγράμματος και το συνδυασμό των προορισμών. Οι οργανωμένες κρουαζιέρες που προσφέρονται στις ελληνικές θάλασσες μπορούν να διακριθούν σε τρεις κατηγορίες: εγχώριες, κρουαζιέρες με συνδυασμό ελληνικών-ξένων λιμανιών και κρουαζιέρες στη Μεσόγειο.

1.6 Παράκτια Ναυτιλία Αναψυχής (Coastal Leisure Shipping)

Στο σημείο αυτό, αξίζει να γίνει μία μικρή αναφορά σε μία ακόμα υποκατηγορία του θαλάσσιου τουρισμού, η οποία περιλαμβάνει τις καθημερινές κρουαζιέρες ή αλλιώς τις καθημερινές θαλάσσιες περιηγήσεις. Η διαφορά με τον τομέα της κρουαζιεροπλοΐας έγκειται στο γεγονός ότι στην κατηγορία αυτή τα σκάφη είναι μικρού μεγέθους που πάντα εκτελούν ταξίδια σε ημερήσια βάση λόγω του ότι δεν πληρούν τις προδιαγραφές (καμπίνες επιβατών, εστιατόρια κ.λ.π.) για ταξίδι με διανυκτέρευση ή για ταξίδι σε μεγαλύτερη απόσταση, που μπορεί να διαρκέσει πολλές ώρες και που είναι πιο κουραστικό για τους επιβάτες. Ειδικά στη χώρα μας, η ζήτηση για τη δραστηριότητα αυτή είναι υψηλή, λόγω της ύπαρξης συμπλέγματος νησιών και κοντινών αποστάσεων από τις γειτονικές ακτές, γεγονός που την καθιστά κυρίαρχη μορφή τουρισμού για πολλές παράκτιες περιοχές.

Οι επιχειρήσεις του κλάδου είναι κυρίως προσωπικές επιχειρήσεις, ενώ μικρότερος είναι ο αριθμός των ανώνυμων εταιρειών ή εταιρειών περιορισμένης ευθύνης. Επομένως, η πλειοψηφία είναι ναυτιλιακές εταιρείες που λειτουργούν υπό το νόμο 959 και εξαιρούνται από τη φορολόγηση εισοδήματος, καταβάλλοντας μόνο φόρο tonnage. Περίπου οι μισές από

αυτές δημιουργήθηκαν την τελευταία δεκαετία, ενώ οι υπόλοιπες είναι μεγαλύτερες των 20-40 ετών ή και παραπάνω. Η μεταφορική τους ικανότητα κυμαίνεται από 40 επιβάτες στα μικρά σκάφη, μέχρι 400 επιβάτες στα μεγαλύτερα. Τα εκδρομικά σκάφη είναι σε λειτουργία 3-7 μήνες το χρόνο, ανάλογα με την περιοχή που εξυπηρετούν και τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου της κάθε περιοχής. Τα σκάφη κατασκευάζονται από ξύλο στο μεγαλύτερο ποσοστό, ενώ σε πλοία με μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα χρησιμοποιείται ατσάλι. Υπάρχουν όμως και μικρότερα σκάφη, λιγότερα βέβαια σε αριθμό συγκριτικά με τα υπόλοιπα, που είναι κατασκευασμένα από πλαστικό.

1.7 Ορισμός του γιώτινγκ

Ο όρος γιώτινγκ αναφέρεται στη ναύλωση ενός σκάφους αναψυχής από μία ομάδα ατόμων που έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν το πρόγραμμα θαλάσσιου τουρισμού που επιθυμούν με κύριο σκοπό την αναψυχή. Το γιώτινγκ προσφέρει στον τουρίστα μία ιδιαίτερη αμεσότητα με τη θάλασσα, συνδυάζοντας από τη μία πλευρά την εμπειρία της ναυσιπλοΐας και της διακυβέρνησης του σκάφους και από την άλλη πλευρά την προσωπική επιλογή των σημείων προορισμού.

Η ναύλωση ενός σκάφους αναψυχής, παρά το γεγονός ότι θεωρείται αρκετά ακριβή δραστηριότητα, παρουσιάζει πολλά πλεονεκτήματα που εξαλείφουν το υψηλό κόστος, ιδίως στην περίπτωση που το σκάφος ενοικιάζεται από μία ομάδα ατόμων που μοιράζονται τα έξοδα. Οι καλοκαιρινές διακοπές με ένα σκάφος παρέχουν πολλά πλεονεκτήματα, όπως ελευθερία κινήσεων, οργάνωση του προγράμματος και του χρόνου βάσει των προσωπικών επιλογών της ομάδας, πρόσβαση σε δύσβατες περιοχές-σημεία, ανακάλυψη πολλών γραφικών νησιών κ.λ.π..

Στον τομέα του γιώτινγκ, οι επιλογές για ναύλωση ενός σκάφους αναψυχής είναι πολλές, λόγω της ιδιαίτερα μεγάλης ποικιλίας σκαφών. Διακρίνουμε τις ακόλουθες κατηγορίες:

1. Sailing yachts (επανδρωμένα με πλήρωμα)
2. Bareboats Motor Sailers (άνευ πληρώματος)
3. Motor Sailers
4. Luxury Motor Sailers
5. Motor Yachts

6. Mega Yachts (κυρίως για ιδιωτική χρήση)
7. Groups Boats

Οι δύο βασικές κατηγορίες σκαφών είναι τα ιστιοφόρα και τα μηχανοκίνητα. Τα ιστιοφόρα αποτελούν το 90% του επαγγελματικού στόλου αναψυχής, ενώ το 95% από αυτά είναι bareboats. Το υπόλοιπο 10% είναι motor boats και motor sailers.

Για τη σωστή εκτίμηση του σχετικά υψηλού κόστους διακοπών με ένα σκάφος αναψυχής, πρέπει να ληφθούν υπόψη δύο παράγοντες. Πρώτον, ότι οι τιμές θα διαιρεθούν ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών και δεύτερον ότι οι τιμές δεν περιλαμβάνουν μόνο το ταξίδι, αλλά συγχρόνως διαμονή, ανέσεις, διασκέδαση, περιήγηση – εκδρομές, αθλητικές δραστηριότητες, σπορ και φυσικά την πολυτέλεια της ανεξαρτησίας.

Η ζήτηση για σκάφη αναψυχής προέρχεται κυρίως από αλλοδαπούς τουρίστες με ποσοστό περίπου 95%. Οι Ευρωπαίοι (Γερμανοί και Γάλλοι) προτιμούν κυρίως ιστιοπλοϊκά σκάφη, ενώ οι Αμερικανοί έχουν προτίμηση στα μηχανοκίνητα. Από τα τέλη του 2001 (μετά την επίθεση της 11^{ης} Σεπτεμβρίου) και μέχρι το 2004, καταγράφηκε – σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού - μία μείωση της τάξεως του 20-25% στην αγορά των σκαφών αναψυχής (bareboat), που αποτελεί κυρίως προτίμηση των Ευρωπαίων τουριστών.

1.8 Σχεδιασμός – κατασκευή – ναυπήγηση

Στάδια παραγωγής

Το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ της έναρξης της σχεδίασης ενός σκάφους και της ναυπήγησής του είναι συνήθως αρκετά μεγάλο. Σημειώνεται ότι, πολλές ναυπηγικές επιχειρήσεις δεν διαθέτουν τις απαραίτητες εγκαταστάσεις και τον κατάλληλο μηχανολογικό εξοπλισμό που θα τους επιτρέψουν να πραγματοποιήσουν όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας, και με αυτόν τον τρόπο να πετύχουν πλήρη καθετοποίηση των υπηρεσιών που προσφέρουν. Για το λόγο αυτό, συνήθης πρακτική είναι να αναλαμβάνουν την κατασκευή ορισμένων μόνο τμημάτων του σκάφους και να προμηθεύονται από άλλες επιχειρήσεις τα υπόλοιπα τμήματά του.

Κατά τη διάρκεια της παραγωγικής διαδικασίας, τροποποιήσεις στα τμήματα του σκάφους μπορούν να πραγματοποιηθούν ύστερα από επιθυμία των πελατών, εφόσον οι αλλαγές αυτές δεν επηρεάζουν τις προδιαγραφές ποιότητας και ασφάλειας του σκάφους. Για τα σκάφη που κατασκευάζονται στο εξωτερικό, κυρίως τα μεγάλης αξίας, οι επιχειρήσεις που πραγματοποιούν την εισαγωγή τους έρχονται σε συνεννόηση με το ναυπηγείο προκειμένου να πραγματοποιηθούν οι τροποποιήσεις που έχει ζητήσει ο πελάτης (“custom made”).

Σημαντικό μέρος της παραγωγικής διαδικασίας αποτελεί ο σχεδιασμός του σκάφους, καθώς σε αυτό το στάδιο καθορίζονται οι τεχνικές και ποιοτικές προδιαγραφές του, ανάλογα με τη χρήση για την οποία προορίζεται.

Ο σχεδιασμός του σκάφους πραγματοποιείται από τα ναυπηγεία, εφόσον διαθέτουν δικό τους τμήμα ερευνών και σχεδιασμού σκαφών. Σε αντίθετη περίπτωση, ο σχεδιασμός του μοντέλου πραγματοποιείται από γραφεία μελετών, ενώ ορισμένες επιχειρήσεις αγοράζουν τα δικαιώματα χρήσης σχεδίων ξένων κατασκευαστών (royalties).

Οι παραγωγικές επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν την κατασκευή ενός πρωτότυπου σκάφους, διαθέτουν πλέον την απαραίτητη τεχνογνωσία ώστε να κατασκευάζουν χωρίς καλούπι ένα μοντέλο, μικρών διαστάσεων, το οποίο δοκιμάζεται σε δεξαμενή. Με τον τρόπο αυτό διαπιστώνεται η επιτυχία της σχεδίασης του σκάφους που πρόκειται να ναυπηγηθεί και αποφεύγεται έτσι η κατασκευή καλουπιού πριν την ολοκλήρωση του προκαταρκτικού σταδίου των δοκιμών. Η δημιουργία ενός καλουπιού έχει υψηλό σχετικά κόστος και συνήθως είναι οικονομικά σκόπιμη για μέγεθος παραγωγής άνω των 10 τεμαχίων.

Μετά το σχεδιασμό ακολουθεί η κατασκευή του κύτους και του καταστρώματος του σκάφους. Στα πολυεστερικά σκάφη τοποθετούνται φύλλα υαλοβάμβακα εμποτισμένα με πολυεστέρα (fiberglass), ενώ η εξωτερική πλευρά του κύτους καλύπτεται με στρώσεις gelcoat

που βοηθά στη διατήρηση στεγανότητας. Σε ορισμένα σημεία του κύτους (καρένα, νομείς, βάση μηχανής/άξονα) τοποθετούνται επιπλέον στρώσεις υαλοβάμβακα για την ενίσχυση της αντοχής του. Σε ορισμένες περιπτώσεις αντί για πολυεστέρα γίνεται χρήση νέων υλικών, όπως kevlar, carbon και epoxy resin, τα οποία έχουν μικρότερο βάρος, προσφέρουν ακαμψία, στεγανότητα, μέγιστη βελτίωση στην πλεύση και πολλαπλάσια αντοχή στις κρούσεις, επιβαρύνοντας ελάχιστα το βάρος του σκάφους. Το κόστος των υλικών αυτών είναι πολύ μεγαλύτερο από αυτό του πολυεστέρα και για το λόγο αυτό χρησιμοποιείται μόνο τοπικά προκειμένου να ενισχυθούν ορισμένα τμήματα του σκάφους που απαιτείται μέγιστη αντοχή και ακαμψία. Κυρίως χρησιμοποιούνται σε μεγάλα σκάφη one off και λιγότερο σε σκάφη παραγωγής. Παράλληλα με τα φύλλα υαλοβάμβακα, γίνεται χρήση και υδρομονωτικών υλικών (σιλικόνη, σεκαφλέξ, πολυουρεθάνη, υαλοπιλήματα κ.α.). Το κατάστρωμα κατασκευάζεται συνήθως από ξύλο Balsa (το οποίο είναι πολύ ελαφρύ) και με πολυεστέρα, gelcoat ή epoxy resin, για την επίτευξη χαμηλότερου κέντρου βάρους και ηχοθερμαντικής μόνωσης. Στη συνέχεια, ακολουθεί η τοποθέτηση στο κύτος των επίπλων, των δεξαμενών νερού/καυσίμων, της κουζίνας, των κλινών στις καμπίνες και έπειτα τοποθετείται το κατάστρωμα, το οποίο συγκολλάται με ειδικά συγκολλητικά και στεγανοποιείται. Επιμέρους τμήματα του σκάφους, όπως ανοξείδωτος εξοπλισμός, ταπετσαρίες, ξύλινα μέρη κ.λ.π., κατασκευάζονται σε ειδικά συνεργεία. Στη συνέχεια ακολουθεί η συναρμολόγηση των επιμέρους τμημάτων και το σκάφος αποκτά την τελική του μορφή. Αξίζει να προσθέσουμε, ότι τα τελευταία χρόνια κατασκευάζονται σκάφη με τη μέθοδο του κενού (vacuum), η οποία δεν προϋποθέτει την ύπαρξη καλουπιού.

Σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας πραγματοποιούνται συνεχείς έλεγχοι, προκειμένου να διαπιστωθεί αν το σκάφος πληροί τις απαραίτητες προδιαγραφές, κυρίως ως προς την αντοχή και την ποιότητα. Στο χώρο κατασκευής απαιτείται να διατηρούνται σταθερές συνθήκες θερμοκρασίας και υγρασίας, προκειμένου να εξασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα των υλικών που χρησιμοποιούνται.

Στα φουσκωτά σκάφη η διαδικασία για την κατασκευή της γάστρας είναι ακριβώς η ίδια με αυτή των πολυεστερικών σκαφών. Οι επιχειρήσεις που ασχολούνται με την συγκεκριμένη παραγωγή, διαθέτουν και τμήμα εφαρμογής αεροθαλάμων. Αφού ολοκληρωθεί η κατασκευή της γάστρας, ακολουθεί το ξεκαλούπωμα και η συγκόλληση των υπολοίπων τμημάτων του σκάφους και στη συνέχεια εφαρμόζονται τα «μπαλόνια» και τα πρόσθετα μέρη του σκάφους.

1.9 Νομοθετικό Καθεστώς

1.9.1 Ευρωπαϊκή νομοθεσία για τα σκάφη αναψυχής

Το θεσμικό πλαίσιο για τα σκάφη αναψυχής ορίζεται από τις εξής δύο οδηγίες:

- Οδηγία 94/25/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16^{ης} Ιουνίου 1994.
- Οδηγία 2003/44/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16^{ης} Ιουνίου 2003.

Ειδικότερα, η Οδηγία 94/25/EK έχει ως στόχο την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών-μελών, οι οποίες αφορούν στα σκάφη αναψυχής και γίνεται αναφορά στα χαρακτηριστικά ασφαλείας της κατασκευής των συγκεκριμένων προϊόντων. Η εν λόγω οδηγία δεν καλύπτει τα ατομικά σκάφη (θαλάσσια jet), ούτε θέτει περιορισμούς στις εκπομπές καυσαερίων και θορύβου που παράγονται από τους κινητήρες των σκαφών αναψυχής. Για το σκοπό αυτό κρίθηκε αναγκαία η τροποποίησή της από την Οδηγία 2003/44/EK.

Η Οδηγία 2003/44/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16^{ης} Ιουνίου 2003 τέθηκε σε ισχύ την 26^η Αυγούστου 2003 (ημέρα δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης), ενώ τα κράτη-μέλη είναι υποχρεωμένα να εφαρμόζουν τις διατάξεις της από την 1^η Ιανουαρίου 2005. Η συγκεκριμένη οδηγία εφαρμόζεται, όσον αφορά στο σχεδιασμό και την κατασκευή, στα σκάφη αναψυχής και στα ημιτελή σκάφη αναψυχής, στα ατομικά σκάφη καθώς και στα συστατικά μέρη που διατίθενται στην κοινοτική αγορά ως μεμονωμένα τεμάχια και που προορίζονται προς εγκατάσταση. Για τις εκπομπές καυσαερίων, η οδηγία εφαρμόζεται α) στους κινητήρες πρόωσης που είναι εγκατεστημένοι ή προορίζονται προς εγκατάσταση μέσα ή πάνω σε σκάφη αναψυχής και σε ατομικά σκάφη και β) στους κινητήρες πρόωσης που είναι εγκατεστημένοι μέσα ή πάνω στα σκάφη αυτά και υφίστανται «σημαντική μετατροπή του κινητήρα». Τέλος, όσον αφορά στις εκπομπές θορύβου, η εν λόγω οδηγία εφαρμόζεται σε 4 περιπτώσεις:

- i) Στα σκάφη αναψυχής με εσω-/εξωλέμβιους κινητήρες χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση, τα οποία υποβάλλονται σε σημαντική μετασκευή σκάφους και εν συνεχεία διατίθενται στην κοινοτική αγορά σε διάστημα 5 ετών από τη μετασκευή τους.
- ii) Στα σκάφη αναψυχής με εσω-/εξωλέμβιους κινητήρες χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση.
- iii) Στα ατομικά σκάφη.

iv) Στους εξωλέμβιους καθώς και στους εσω-/εξωλέμβιους κινητήρες με ενσωματωμένη εξάτμιση που προορίζονται για εγκατάσταση σε σκάφη αναψυχής.

Από την Οδηγία 2003/44/EK εξαιρούνται τα αγωνιστικά σκάφη, τα κανό, καγιάκ, γόνδολες καθώς και τα ποδήλατα σκάφη, οι ιστιοσανίδες, τα πειραματικά σκάφη που δεν διατίθενται στην κοινοτική αγορά, τα πρωτότυπα σκάφη και τα μεμονωμένα ομοιώματα ιστορικών σκαφών σχεδιασμένων πριν το 1950, τα σκάφη που ναυπηγούνται για ίδια χρήση εφόσον δεν διατίθενται στην κοινοτική αγορά επί 5 έτη, τα σκάφη που μεταφέρουν επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς, τα καταδυόμενα σκάφη, τα υδροπτέρυγα, τα ατμοκίνητα σκάφη εξωτερικής καύσης που τροφοδοτούνται με άνθρακα, οπτάνθρακα, ξύλο, πετρέλαιο ή αέριο καθώς και οι κινητήρες που προορίζονται για τα ανωτέρω σκάφη.

Η Οδηγία 2003/44/EK ορίζει το σκάφος αναψυχής ως «σκάφος παντός τύπου που προορίζεται για αθλητικούς σκοπούς και σκοπούς αναψυχής με μήκος κύτους από 2,5 μέτρα έως 24 μέτρα, μετρούμενο σύμφωνα με το εναρμονισμένο πρότυπο, ανεξάρτητα από το μέσο πρόωσης». Από τη συγκεκριμένη κατηγορία δεν εξαιρούνται ούτε τα σκάφη που ναυλώνονται ή χρησιμοποιούνται για εκπαιδευτικούς σκοπούς σε πλόες αναψυχής εφόσον αυτά διατίθενται στην κοινοτική αγορά για σκοπούς αναψυχής. Ως ατομικό σκάφος ορίζεται κάθε «σκάφος μήκους μικρότερου των 4 μέτρων, το οποίο χρησιμοποιεί κινητήρα εσωτερικής καύσης με αντλία εκτόξευσης νερού ως κύριο μέσο πρόωσης και προορίζεται να χρησιμοποιείται από άτομο ή άτομα που είναι καθιστά, όρθια ή γονατιστά επάνω του και όχι μέσα στο κύτος».

Πέρα από τον ορισμό του σκάφους αναψυχής, η συγκεκριμένη οδηγία παραθέτει 4 διαφορετικές κατηγορίες σχεδιασμού σκαφών. Ειδικότερα, τα σκάφη διαχωρίζονται σε **ποντοπόρα** (για παρατεταμένα ταξίδια με συνθήκες ανέμου ισχύος άνω των 8 μποφόρ και κύματος ύψους άνω των 4 μέτρων, χωρίς όμως να περιλαμβάνονται μη φυσιολογικές συνθήκες, και σκάφη εν γένει αυτοδύναμα), **ανοικτού πελάγους** (για ταξίδια ανοικτού πελάγους με συνθήκες ανέμου ισχύος μέχρι και 8 μποφόρ και κύματος ύψους μέχρι και 4 μέτρα), **ακτοπλοϊκά** (για ταξίδια σε παράκτια ύδατα, μεγάλους κόλπους, εκβολές ποταμών, λίμνες, κ.α., όπου μπορούν να εμφανιστούν συνθήκες ανέμου ισχύος έως και 6 μποφόρ και κύματος ύψους μέχρι 2 μέτρα) και **προφυλαγμένων υδάτων** (για ταξίδια σε προφυλαγμένα παράκτια ύδατα, ορμίσκους, μικρές λίμνες, ποτάμια και διώρυγες με συνθήκες ανέμου ισχύος έως και 4 μποφόρ και κύματος ύψους έως και 0,3 μέτρα, με ενίοτε κύματα μέγιστου ύψους 0,5 μέτρων, για παράδειγμα από περαστικά σκάφη).

Σύμφωνα με τις διατάξεις της Οδηγίας 2003/44/EK, τα κράτη-μέλη δεν μπορούν να απαγορεύσουν ή να εμποδίσουν τη διάθεση στην επικράτειά τους σκαφών αναψυχής που

φέρουν τη σήμανση CE και η οποία μαρτυρεί τη συμμόρφωσή τους προς όλες τις διατάξεις της οδηγίας. Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση των κινητήρων όταν ο κατασκευαστής του δηλώνει ότι το προϊόν θα πληροί τις απαιτήσεις εκπομπής καυσαερίων της συγκεκριμένης οδηγίας, όταν εγκαθίσταται σε σκάφος αναψυχής ή ατομικό σκάφος σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή. Εντούτοις, εάν ένα κράτος-μέλος κρίνει ότι το προϊόν θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια και την υγεία των προσώπων, τότε έχει την δυνατότητα να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την προσωρινή απόσυρσή του από την αγορά ή για τον περιορισμό στη διάθεσή του, ενημερώνοντας παράλληλα την Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη-μέλη.

Πριν τη διάθεση στην αγορά των σκαφών αναψυχής, ατομικών σκαφών και κινητήρων, ο κατασκευαστής, ο εντολοδόχος του ή το πρόσωπο που διαθέτει το προϊόν στην αγορά, οφείλει να υποβάλει σε κοινοποιημένο οργανισμό, που επιλέγει ο ίδιος, αίτηση για έκθεση συμμόρφωσης μετά την κατασκευή, παραδίδοντας έναν τεχνικό φάκελο που αφορά στη διάθεση του προϊόντος στην αγορά της χώρας παραγωγής. Ο τεχνικός φάκελος πρέπει να περιλαμβάνει περιγραφή των εξετάσεων και δοκιμών που πραγματοποιήθηκαν μετά την κατασκευή, των μέσων για την παρακολούθηση της αποτελεσματικής λειτουργίας του συστήματος ποιότητας καθώς και των φακέλων ποιότητας όπως: εκθέσεις επιθεώρησης, στοιχεία δοκιμών, εκθέσεις προσόντων του αρμόδιου προσωπικού κ.λ.π.. Ο κοινοποιημένος οργανισμός εξετάζει το συγκεκριμένο προϊόν και προβαίνει σε αξιολόγηση προκειμένου να βεβαιωθεί για την αντίστοιχη συμμόρφωση του προϊόντος στις απαιτήσεις της οδηγίας. Για το σκοπό αυτό ο συγκεκριμένος οργανισμός δύναται να πραγματοποιεί αιφνιδιαστικές επισκέψεις στον κατασκευαστή και να διεξάγει δοκιμές του προϊόντος για να επαληθεύσει τη σωστή λειτουργία του συστήματος ποιότητας. Μετά την ολοκλήρωση του ελέγχου, ο κοινοποιημένος οργανισμός συντάσσει έκθεση συμμόρφωσης και ενημερώνει τον κατασκευαστή για τις υποχρεώσεις του. Ο τελευταίος οφείλει να τοποθετήσει στο προϊόν του το σήμα “CE” με ευδιάκριτη, ευανάγνωστη και ανεξίτηλη μορφή. Η οδηγία απαγορεύει την τοποθέτηση σημάτων ή επιγραφών που ενδέχεται να παραπλανήσουν τους τρίτους ως προς την έννοια της σήμανσης “CE”. Εντούτοις, στα προϊόντα μπορούν να τοποθετηθούν και άλλα σήματα, τα οποία όμως δεν καθιστούν τη σήμανση ποιότητας λιγότερο ευανάγνωστη ή ευδιάκριτη.

Τα σκάφη, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας υπόκεινται σε δοκιμές ευστάθειας και άνωσης καθώς και σε δοκιμές εκπομπών θορύβου και καυσαερίων. Οι δύο τελευταίες δοκιμές αφορούν τα σκάφη αναψυχής με εσωλέμβιο ή εσω-/εξωλέμβιο κινητήρα χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση, τα ατομικά σκάφη καθώς και τους εξωλέμβιους και εσω-/εξωλέμβιους κινητήρες με ενσωματωμένη εξάτμιση.

Αναφορικά με τις εκπομπές καυσαερίων, η οδηγία καθορίζει ανώτατα επιτρεπτά επίπεδα σχετικά με το μονοξείδιο του άνθρακα, τους υδρογονάνθρακες, τα οξείδια του αζώτου και τους σωματιδιακούς ρύπους. Όσον αφορά στις εκπομπές θορύβου, τα ανώτατα επίπεδα ορίζονται σε συνάρτηση με την ισχύ και τον αριθμό των κινητήρων του σκάφους αναψυχής.

Συγκεκριμένα, η Οδηγία 2003/44/ΕΚ ορίζει ότι οι κινητήρες πρέπει να είναι σχεδιασμένοι, κατασκευασμένοι και συναρμολογημένοι κατά τέτοιο τρόπο ώστε, με σωστή εγκατάσταση και κανονική χρήση, οι εκπομπές καυσαερίων να μην υπερβαίνουν τα επιτρεπόμενα όρια. Επιπλέον, ο κατασκευαστής οφείλει να παρέχει οδηγίες εγκατάστασης και συντήρησης οι οποίες, εφόσον τηρούνται, εξασφαλίζουν ότι ο κινητήρας, υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, θα εξακολουθήσει να πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας καθ' όλη τη συνήθη διάρκεια ζωής του. Αναφορικά με τις βασικές απαιτήσεις για τις εκπομπές θορύβου, τονίζεται ότι τα σκάφη αναψυχής με εσωλέμβιους ή εσω-/εξωλέμβιους κινητήρες χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση, τα ατομικά σκάφη καθώς και οι εξωλέμβιοι και εσω-/εξωλέμβιοι κινητήρες με ενσωματωμένη εξάτμιση πρέπει να έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και συναρμολογηθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι εκπομπές θορύβου να μην υπερβαίνουν τις οριακές τιμές που ορίζονται από την εν λόγω οδηγία.

1.9.2 Ισχύον νομικό πλαίσιο για τα σκάφη αναψυχής στην Ελλάδα

Το θεσμικό πλαίσιο για τα σκάφη αναψυχής σε εθνικό επίπεδο διέπεται κατά κύριο λόγο από:

- Το Γενικό Κανονισμό Λιμένα, με αριθμό 23 και τίτλο «Μικρά σκάφη-Επιθεωρήσεις μικρών σκαφών» ο οποίος δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (αριθμ. 231, Β' τεύχος) την 1^η Μαρτίου 2000 και τέθηκε σε ισχύ την 1^η Σεπτεμβρίου του 2000.
- Τον Ν. 2743/1999 με τίτλο «Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις» που δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 13 Οκτωβρίου 1999.
- Τον Ν. 3182/2003 με τίτλο «Ναυτιλιακή εταιρεία πλοίων αναψυχής και άλλες διατάξεις», που δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 12 Σεπτεμβρίου 2003.

Ο Γενικός Κανονισμός Λιμένα διαχωρίζει τα μικρά σκάφη από τα πλοία με βάση το συνολικό τους μήκος. Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Κεφαλαίου Α (όπως αυτό αντικαταστάθηκε από το Γενικό Κανονισμό Λιμένα με αριθμό 38 που δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως την 19^η Μαΐου 2004), μικρό σκάφος θεωρείται κάθε σκάφος, ανεξαρτήτως υλικού κατασκευής, ολικού μήκους μέχρι και 10 μέτρων.

Όλα τα μικρά σκάφη εγγράφονται στα βιβλία εγγραφής μικρών σκαφών (BEMΣ), στο πρώτο μέρος των οποίων εγγράφονται όλα τα μικρά σκάφη εκτός από τα ταχύπλοα και στο δεύτερο μέρος μόνο τα μικρά ταχύπλοα σκάφη.

Με το συγκεκριμένο κανονισμό ρυθμίζεται το ζήτημα της χορήγησης άδειας εκτέλεσης δοκιμαστικών πλόων για δοκιμή ή επίδειξη των μικρών σκαφών αναψυχής και τονίζεται ότι οι λέμβοι πρέπει να καταγράφονται με την αναγραφή του Αριθμού Μητρώου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Α.Μ.Υ.Ε.Ν.) στις άδειες και τα πιστοποιητικά τους.

Ο εν λόγω κανονισμός περιλαμβάνει επιπλέον διατάξεις για τη χορήγηση αδειών εκτέλεσης πλόων. Ειδικότερα, προβλέπεται ο εφοδιασμός όλων των μικρών σκαφών με άδεια εκτέλεσης πλόων, ενώ για τα σκάφη που είναι καταγεγραμμένα στα νηολόγια πλοιαρίων προβλέπεται ο εφοδιασμός τους με Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης ή άλλα πιστοποιητικά ασφαλείας για εκτέλεση πλόων.

Ο N.2743/1999 αφορά τόσο τα επαγγελματικά όσο και τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής. Σημειώνεται ότι, ορισμένες διατάξεις που αφορούν την πρώτη κατηγορία σκαφών τροποποιήθηκαν από τον N.3182/03.

Ο νόμος του 1999 ορίζει το πλοίο αναψυχής ως «κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των 7 μέτρων, το οποίο, είτε διαθέτει είτε όχι χώρους ενδιαίτησης, έχει τη δυνατότητα, από τη γενική κατασκευή του, να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης».

Οι διατάξεις που αφορούν τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής περιλαμβάνονται στο τρίτο κεφάλαιο του εν λόγω νόμου (άρθρα 9 και 10). Συγκεκριμένα, για τα σκάφη αναψυχής με ελληνική σημαία (άρθρο 9) προβλέπεται η απαγόρευση της εκτέλεσης ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με καταβολή ναύλου. Επιπλέον, απαγορεύεται η διαφήμιση, σε οποιαδήποτε χώρα και κατά οποιονδήποτε τρόπο, εκτέλεσης στην Ελλάδα τέτοιων ταξιδιών με την καταβολή ναύλου.

Ο κυβερνήτης κάθε ιδιωτικού σκάφους αναψυχής οφείλει να καταθέσει στη λιμενική αρχή του λιμένα αφετηρίας και προσέγγισης κατάσταση με τα στοιχεία των επιβατών, αντίγραφο της οποίας οφείλει να διαθέτει και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ο νόμος ορίζει ως λιμένα αφετηρίας τον ελληνικό λιμένα από τον οποίο ξεκινάει το ταξίδι ή τον πρώτο ελληνικό λιμένα που προσεγγίζει το σκάφος, εφόσον το ταξίδι ξεκινάει από το εξωτερικό.

Αναφορικά με τα ταχύπλοα σκάφη, ο νόμος του 1999 ορίζει ότι η κυκλοφορία και μετακίνησή τους επιτρέπεται μόνο σε περίπτωση που είναι ασφαλισμένα τουλάχιστον για:

- Αστική ευθύνη για θανάτους και σωματικές βλάβες επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία.

- Αστική ευθύνη για υλικές ζημιές επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία.
- Πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης.

Κάθε σκάφος αναψυχής με ελληνική σημαία, το ολικό μήκος του οποίου ξεπερνά τα 10 μέτρα, εφοδιάζεται με Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής, το οποίο εκδίδεται από τη λιμενική αρχή του τόπου μόνιμου ελλιμενισμού ή αν δεν υπάρχει μόνιμος ελλιμενισμός από τη λιμενική αρχή του λιμένα στον οποίο καταπλέουν για πρώτη φορά στην Ελλάδα.

Ο N.3182/2003 αφορά τη δημιουργία ειδικού νηολογίου για τα σκάφη αναψυχής και τη δημιουργία ειδικής ναυτιλιακής εταιρείας για τα σκάφη αυτά. Όπως είναι γνωστό, η ίδρυση Ανώνυμης Εταιρείας ή ΕΠΕ για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες στον χώρο των σκαφών αναψυχής (γιώτινγκ) είχε δημιουργήσει δυσκολίες λειτουργίας, ενώ η μη διάκρισή τους από άλλες κατηγορίες πλοίων, καθιστούσε πολλές εφαρμογές δυσεπίλυτες. Σύμφωνα με το YEN, η ναυτιλία δεν αποτελεί μία και ενιαία βιομηχανική δραστηριότητα. Η διάκρισή της θεσμικά και λειτουργικά αναμένεται να βοηθήσει στην ανάπτυξη του κάθε κλάδου χωριστά, καθώς άλλη είναι η λειτουργία της ποντοπόρου ναυτιλίας ή της ακτοπλοΐας κι άλλη η λειτουργία των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, τα οποία κυρίως δραστηριοποιούνται εποχικά και εντός της ελληνικής χώρας. Δημιουργώντας ειδικό νηολόγιο (Μητρώο) εντός του εθνικού νηολογίου και ειδική εταιρεία, Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής (ΝΕΠΑ), εκπληρώνεται στόχος διάκρισης και στήριξης του κλάδου του θαλάσσιου τουρισμού, ο οποίος υπηρετεί σημαντικά τη ναυτιλία και τον τουρισμό γενικότερα. Το νομοσχέδιο υποδιαιρείται σε τρία μέρη:

(α) Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής

(β) Τροποποίηση διατάξεων του Ν. 2743/99 για τα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής

(γ) Οικονομικά θέματα πλοίων αναψυχής.

Όλες οι διατάξεις, όπως επισημαίνεται από το YEN, διαμορφώθηκαν από ευρεία επιτροπή φορέων (ΕΠΕΣΤ) και υπηρεσιών του YEN και σχεδόν σε όλες τις διατάξεις του υπήρξε ομοφωνία. Πριν την εφαρμογή του νομοσχεδίου, στη χώρα μας υπήρχαν 1.381 πλοία κάτω των 50 κόρων ολικής χωρητικότητας με ελληνική σημαία και 1.472 με ξένη σημαία, ως επαγγελματικά σκάφη αναψυχής. Με τις νέες διατάξεις και διευκολύνσεις αναμενόμενη υπήρξε η αύξηση του στόλου υπό ελληνική σημαία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΖΗΤΗΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

2.1 Εισαγωγικά

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

Ένα ταξίδι στα ήρεμα ελληνικά νερά, με ιδιόκτητο ή ναυλωμένο σκάφος αναψυχής, προσφέρει τη δυνατότητα πλεύσης ανάμεσα σε πανέμορφα συμπλέγματα νησιών, την αγκυροβόληση σε φυσικούς προστατευμένους όρμους σπάνιας ομορφιάς, την επίσκεψη απρόσιτων παραλίων και κολύμβηση με ασφάλεια σε νερά με μοναδική καθαρότητα και διαύγεια. Αύξηση άνω του 50% σημειώθηκε το 2004 ειδικότερα στον τομέα του γιώτινγκ εξαιτίας της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων, ενώ πτώση αντίστοιχα υπήρξε το 2003 που φτάνει το 50% στα επανδρωμένα και το 15% περίπου στα μη επανδρωμένα σκάφη.

Τα σκάφη αναψυχής δεν καλύπτουν βασικές ανάγκες αλλά προορίζονται για ψυχαγωγία, με αποτέλεσμα η ζήτηση να εμφανίζει υψηλή ελαστικότητα ως προς την τιμή διάθεσης. Η ζήτηση των σκαφών αναψυχής σχετίζεται επίσης με το κόστος φύλαξης και συντήρησης, ενώ παράλληλα υπάρχει άμεση σύνδεση των προαναφερόμενων παραγόντων με το διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών.

Παράγοντες του κλάδου εκτιμούν ότι πολλοί Έλληνες έχουν την εσφαλμένη άποψη ότι γενικά τα σκάφη αναψυχής είναι απρόσιτα για μεγάλο τμήμα καταναλωτών. Σύμφωνα με τις ίδιες πηγές, στην ελληνική αγορά διατίθενται σκάφη τα οποία είναι προσιτά στις περισσότερες εισοδηματικές κλίμακες. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί και η δυνατότητα απόκτησης κάποιου σκάφους αναψυχής μέσω χρηματοδότησης (κάτι που ισχύει κυρίως για τα μικρότερα σκάφη), αν και η προσφορά τέτοιων προγραμμάτων από τις επιχειρήσεις του κλάδου δεν είναι αντίστοιχη με αυτήν της αγοράς επιβατικών αυτοκινήτων. Η χρηματοδότηση συνηθίζεται κυρίως για επαγγελματικά ιστιοπλοϊκά και για μηχανοκίνητα σκάφη, με προκαταβολή από 25% - 50% και δανειοδότηση του υπόλοιπου ποσού σε 5 έτη με εξασφάλιση υποθήκης στο σκάφος. Η παραγγελία, η εισαγωγή και η νηολόγηση του σκάφους γίνεται απευθείας στο όνομα του αγοραστή. Οι τράπεζες χρηματοδοτούν τον αγοραστή με εγγυήτρια την πωλήτρια εταιρεία, η οποία εγγυάται την αξία του δανείου, εξασφαλίζοντας τη ναύλωση του σκάφους για το απαιτούμενο χρονικό διάστημα.

Όσον αφορά στο τεκμήριο, σύμφωνα με το φορολογικό νόμο 3091 που ψηφίστηκε στις 24.12.2002, απαλλάχθηκαν από τεκμήριο όλα τα σκάφη αναψυχής άνευ πληρώματος με μήκος έως 10 μέτρα. Η αγορά ενός σκάφους αναψυχής δεν υπόκειται σε πόθεν έσχες και δεν αποτελεί τεκμήριο διαβίωσης. Σε περίπτωση επαγγελματικού σκάφους, τα έσοδα από τη ναύλωση όπως και η μεταπώληση είναι αφορολόγητα.

Πέρα από τα προαναφερόμενα στοιχεία τα οποία επιδρούν άμεσα στη ζήτηση των σκαφών αναψυχής, η εν λόγω αγορά επηρεάζεται και από άλλους έμμεσους παράγοντες που σχετίζονται με την υπάρχουσα υποδομή, όπως είναι ο αριθμός των τουριστικών λιμένων (μαρίνες), οι υπηρεσίες που παρέχουν σε συνδυασμό με το κόστος αυτών, η ύπαρξη ειδικών χώρων καθέλκυσης, ανέλκυσης κ.λ.π.

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται μερικοί από τους σημαντικότερους παράγοντες που επηρεάζουν άμεσα και έμμεσα τη ζήτηση για σκάφη αναψυχής. Παράλληλα, παρατίθενται στοιχεία για τους τουριστικούς λιμένες που λειτουργούν ή βρίσκονται υπό κατασκευή στην Ελλάδα.

2.2 Προσδιοριστικοί Παράγοντες της Ζήτησης για Σκάφη Αναψυχής

Όπως έχει ήδη αναφερθεί σε προηγούμενη ενότητα, τα σκάφη αναψυχής δεν καλύπτουν βασικές ανάγκες αλλά προορίζονται για ψυχαγωγία, με αποτέλεσμα η ζήτηση να εμφανίζει υψηλή ελαστικότητα ως προς την τιμή. Από την αγορά τους απορρέει επιπλέον το κόστος φύλαξης και συντήρησης, καθώς και οι φορολογικές δαπάνες που επιβαρύνουν τους ιδιοκτήτες τους. Οι παράγοντες αυτοί, οι οποίοι συνδέονται με το διαθέσιμο καταναλωτικό εισόδημα, επηρεάζουν άμεσα τη ζήτηση για τα σκάφη αναψυχής.

Ο τρόπος φορολόγησης των σκαφών αναψυχής αποτελούσε επί σειράν ετών σημαντικό ανασταλτικό παράγοντα για την ανάπτυξη της αγοράς, καθώς είχε δημιουργηθεί στους καταναλωτές η εντύπωση ότι τα συγκεκριμένα «προϊόντα» αντιμετωπίζονται συνολικά ως είδος πολυτελείας. Εντούτοις, όπως έχει ήδη αναφερθεί, η πρόσφατη κατάργηση του τεκμηρίου για σκάφη μέχρι 10 μέτρα άνευ πληρώματος αποτελεί μία ιδιαίτερα θετική εξέλιξη για τον κλάδο.

Όπως συμβαίνει με όλα τα προϊόντα, έτσι και η ζήτηση των σκαφών αναψυχής σχετίζεται επίσης με το κόστος των υποκατάστατων προϊόντων και υπηρεσιών, δηλαδή αυτών που καλύπτουν ανάλογες ανάγκες και προσφέρουν εναλλακτικές λύσεις ψυχαγωγίας, τουρισμού και διακοπών. Έτσι, για παράδειγμα, το κόστος της ενοικίασης σκάφους καθώς

και το κόστος των οργανωμένων τουριστικών εκδρομών και της ενοικίασης δωματίων σε ξενοδοχείο, επηρεάζουν εν μέρει την απόφαση για αγορά κάποιου σκάφους αναψυχής.

Σύμφωνα με το Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης, το κόστος ενοικίασης (ναύλωσης) σκάφους αναψυχής εξαρτάται από το μέγεθός του, τις ανέσεις που προσφέρει, το βαθμό πολυτέλειας που παρέχει και την ανάλογη εξυπηρέτηση. Η βασική συμφωνούμενη τιμή (στο συμβόλαιο ενοικίασης ή ναυλοσύμφωνο) για ένα σκάφος με πλήρωμα, συνήθως περιλαμβάνει όλα τα τρέχοντα λειτουργικά έξοδα του σκάφους, αμοιβή και τροφοδοσία πληρώματος. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ανάλογα με τον τύπο του σκάφους και την εποχή του έτους, είναι δυνατό να συμπεριλαμβάνονται καύσιμα και λιπαντικά (π.χ. ιστιοπλοϊκά και ιστιοπλοϊκά με μεγάλη μηχανή) ή να χρεωθούν επιπλέον εκτός τιμής (π.χ. μηχανοκίνητα), ενώ είναι δυνατόν να συμπεριλαμβάνεται νερό και έξοδα για λιμενικά τέλη για ένα συγκεκριμένο αριθμό ωρών πλεύσης. Στην ημερήσια τιμή δεν συμπεριλαμβάνονται το κόστος τροφίμων, ποτών, καθαριστήριο και οποιαδήποτε άλλη ειδική απαίτηση των ναυλωτών. Επίσης, δεν συμπεριλαμβάνεται η δαπάνη για τα τέλη του Ισθμού Κορίνθου (εφ' όσον το σκάφος διέλθει από εκεί) και λιμενικά έξοδα σε ξένα λιμάνια. Πρακτικά συνηθίζεται οι πλοιοκτήτες να κάνουν ξεχωριστή συμφωνία με τους ενοικιαστές για την προμήθεια τροφίμων σε κάποια ημερήσια τιμή κατ' άτομο που συμφωνείται μεταξύ των δύο μερών. Για τα σκάφη χωρίς πλήρωμα, οι όροι ενοικίασης είναι διαφορετικοί από αυτούς των επανδρωμένων σκαφών. Η τιμή ναύλωσης περιλαμβάνει αποκλειστικά τη ναύλωση του σκάφους και την ασφάλειά του. Απαιτείται η καταβολή εγγύησης, που αφορά την περίπτωση απώλειας στοιχείων εξοπλισμού ή ζημιάς, η οποία επιστρέφεται αμέσως με την παράδοση του σκάφους, εφ' όσον αυτό βρίσκεται στην αρχική του κατάσταση. Η αμοιβή κυβερνήτη (εφ' όσον ζητηθεί) δεν συμπεριλαμβάνεται στον ημερήσιο ναύλο. Οι ναυλωτές σκαφών χωρίς πλήρωμα συνήθως αναλαμβάνουν οι ίδιοι την τροφοδοσία τους, αλλά ο ναυλομεσίτης αναλαμβάνει, εάν του ζητηθεί, να κανονίσει ώστε να προμηθεύσει το σκάφος με τρόφιμα σε τοπικές τιμές, πριν την αναχώρησή του.

Το βιοτικό επίπεδο αποτελεί επίσης ένα ουσιαστικό στοιχείο για τη διαμόρφωση της ζήτησης, ιδιαίτερα για προϊόντα που δεν καλύπτουν βασικές ανάγκες του πληθυσμού, καθώς καθορίζει σε μεγάλο βαθμό το είδος και το ύψος των δαπανών που πραγματοποιούνται. Με την άνοδο του βιοτικού επιπέδου αυξάνονται οι δαπάνες για ψυχαγωγία, τουρισμό κ.λ.π.. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της ΕΣΥΕ, τόσο το Καθαρό Εθνικό Εισόδημα (σε αγοραίες τιμές) όσο και η Τελική Καταναλωτική Δαπάνη Νοικοκυριών (σε τρέχουσες τιμές – εγχώρια έννοια), παρουσίασαν διαχρονική αύξηση την περίοδο 2000-2005 με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 7,2% και 6,9% αντίστοιχα.

Παράγοντες του κλάδου εκτιμούν ότι πολλοί Έλληνες έχουν την εσφαλμένη άποψη ότι γενικά τα σκάφη αναψυχής είναι απρόσιτα για μεγάλο τμήμα καταναλωτών, λόγω υψηλού κόστους κτήσης και συντήρησης, αλλά και εξαιτίας των τεκμηρίων που ισχύουν. Σύμφωνα με τις ίδιες πηγές, στην ελληνική αγορά διατίθενται σκάφη τα οποία είναι προσιτά στις περισσότερες εισοδηματικές κλίμακες. Επίσης, όπως έχει ήδη αναφερθεί, υπάρχει και η δυνατότητα απόκτησης κάποιου σκάφους αναψυχής μέσω χρηματοδότησης.

Όσον αφορά στο τεκμήριο, σύμφωνα με τους πίνακες του Υπουργείου Οικονομικών έως και το 2002, τα μηχανοκίνητα σκάφη ανοικτού τύπου, ταχύπλοα και μη, καθώς και τα θαλάσσια jet, ολικού μήκους έως 3 μέτρα, αντιστοιχούσαν σε ετήσια τεκμαρτή δαπάνη €1.290. Το ποσό αυτό προσαυξανόταν κατά €640 για κάθε μέτρο άνω των 3 μέτρων. Με το φορολογικό νόμο 3091 που ψηφίστηκε στις 24.12.2002 απαλλάχθηκαν από τεκμήριο όλα τα σκάφη αναψυχής άνευ πληρώματος με μήκος έως 10 μέτρα.

Η διαφήμιση επηρεάζει τη ζήτηση των σκαφών αναψυχής, καθώς συμβάλλει στην παρουσίαση και τη διαμόρφωση θετικής εικόνας για τα εμπορικά σήματα και τις εταιρείες που προβάλλονται. Το συνολικό ύψος των κονδυλίων που διατέθηκαν το 2005 από τις εταιρείες του κλάδου διαμορφώθηκε σε €204 χιλ., σημειώνοντας αύξηση 186,5% έναντι του προηγούμενου έτους, κατά το οποίο η αντίστοιχη δαπάνη είχε διαμορφωθεί σε €71,1 χιλ.

Η ύπαρξη κατάλληλων υποδομών φύλαξης σκαφών αναψυχής επηρεάζει σημαντικά την απόφαση των καταναλωτών για την αγορά ή όχι των συγκεκριμένων προϊόντων. Τα τελευταία δύο χρόνια έχουν δημιουργηθεί αρκετά parking σκαφών σε κοντινή απόσταση από ακτές, τα οποία έως ένα βαθμό έχουν δώσει λύση στο πρόβλημα της έλλειψης χώρων φύλαξης, σύμφωνα δε με παράγοντες του εξεταζόμενου κλάδου, το κόστος φύλαξης στους συγκεκριμένους χώρους είναι χαμηλότερο σε σύγκριση με τις μαρίνες. Παρ' όλα αυτά, η περαιτέρω δημιουργία τουριστικών λιμένων και σημείων ανέλκυσης και καθέλκυσης σκαφών, θα μπορούσε να συντελέσει ακόμα περισσότερο στην άνοδο της ζήτησης σκαφών αναψυχής.

Η ζήτηση καινούριων σκαφών επηρεάζεται αρνητικά από τυχόν αύξηση του αριθμού των μεταχειρισμένων σκαφών που μεταπωλούνται, ιδιαίτερα όταν οι ιδιοκτήτες των τελευταίων δεν προβαίνουν σε αγορά νέου σκάφους.

Τέλος, η ζήτηση ενισχύεται και μέσω της διοργάνωσης αγώνων και άλλων εκδηλώσεων με διάφορους τύπους σκαφών αναψυχής (ιστιοφόρα, φουσκωτά, θαλάσσια jet κ.λ.π.).

Ένα από τα πλέον βασικά χαρακτηριστικά της ζήτησης για σκάφη αναψυχής είναι η εποχικότητα. Όπως έχει παρατηρηθεί, η ζήτηση των συγκεκριμένων προϊόντων παρουσιάζεται ιδιαίτερα αυξημένη λίγο πριν τη θερινή περίοδο αλλά και κατά τη διάρκειά

της, ενώ είναι μειωμένη κατά τους χειμερινούς μήνες. Το γεγονός αυτό αποδίδεται από παράγοντες του κλάδου, κυρίως στο χαρακτήρα και την ιδιοσυγκρασία των Ελλήνων καταναλωτών, οι οποίοι τις περισσότερες φορές δεν προγραμματίζουν έγκαιρα τις αγορές τους, ακόμα και για αγαθά διαρκείας με σχετικά υψηλό κόστος.

2.3 Λιμένες σκαφών αναψυχής

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η αγορά των σκαφών αναψυχής επηρεάζεται και από παράγοντες, όπως ο αριθμός των τουριστικών λιμένων, οι υπηρεσίες που παρέχουν και το κόστος αυτών. Οι συγκεκριμένοι παράγοντες, αν και σχετίζονται με ανάγκες που προκύπτουν μετά την αγορά ενός σκάφους, συμβάλλουν εν μέρει στη διαμόρφωση της ζήτησης των σκαφών αναψυχής. Για παράδειγμα, η επάρκεια ή η έλλειψη ειδικών χώρων ανέλκυσης και καθέλκυσης σκαφών, η υποδομή των τουριστικών λιμένων σχετικά με τη φύλαξη και συντήρηση και το κόστος των υπηρεσιών που παρέχουν, επηρεάζουν αναμφίβολα την απόφαση των υποψήφιων αγοραστών.

Οι τουριστικοί λιμένες είναι θεσμοθετημένοι από το Ν. 2160/93. Συγκεκριμένα, ως τουριστικός λιμένας ορίζεται κάθε χερσαίος ή θαλάσσιος χώρος ο οποίος προορίζεται για αγκυροβόληση ή εναπόθεση (μακροχρόνια ή περιοδική) σκαφών αναψυχής καθώς και για εξυπηρέτηση διερχόμενων σκαφών.

Κάθε λιμένας διαθέτει μια χερσαία ζώνη αποτελούμενη από τον αιγιαλό και τους χώρους όπου κατασκευάζονται οι κτιριακές και λοιπές εγκαταστάσεις, οι οποίες είναι αναγκαίες για τη λειτουργία, την αξιοποίηση και την οικονομική βιωσιμότητά του. Η θαλάσσια ζώνη του λιμένα περιλαμβάνει τις λιμενολεκάνες και τους διαύλους που ορίζονται από τα εξωτερικά (μόλους, κυματοθραύστες) και εσωτερικά (κρηπίδες, όρια επιχωματώσεων) λιμενικά έργα ή ταυτίζεται με θαλάσσιους προφυλαγμένους όρμους.

Η θαλάσσια ζώνη δε μπορεί να επεκταθεί σε απόσταση μεγαλύτερη των 500 μέτρων από τα όρια της χερσαίας ζώνης. Εντούτοις, εάν η προ αιγιαλού θαλάσσια ζώνη είναι αβαθής, επιτρέπεται η επέκτασή της και πέρα από τη γραμμή των 500 μέτρων, μέχρι να συναντήσει θάλασσα βάθους δέκα μέτρων.

Τουριστικοί λιμένες μπορούν να δημιουργηθούν κατόπιν πρωτοβουλίας οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις, που σχετίζονται με την προστασία του περιβάλλοντος, το οικονομικό προφίλ της περιοχής, τη συμβατότητα με τον ευρύτερο χωροταξικό σχεδιασμό κ.λ.π..

Ο νόμος Ν. 2160/93, όπως τροποποιήθηκε από τον Ν. 2636/98, ορίζει τέσσερις κατηγορίες τουριστικών λιμένων: μαρίνες, ξενοδοχειακούς λιμένες, αγκυροβόλια και καταφύγια τουριστικών σκαφών.

Στις μαρίνες υπάρχει η δυνατότητα κατασκευής όλων των εγκαταστάσεων που είναι αναγκαίες για την πληρέστερη εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής, όπως χώροι για την επισκευή σκαφών, ρεύμα, νερό, τηλέφωνο, ανεφοδιασμός καυσίμων, ανέλκυση-καθέλκυση, αθλητικές εγκαταστάσεις κ.λ.π..

Οι ξενοδοχειακοί λιμένες βρίσκονται μπροστά από ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις άνω των 200 δωματίων για την εξυπηρέτηση των πελατών τους.

Τα αγκυροβόλια βρίσκονται μέσα σε προστατευόμενους όρμους και έχουν περιορισμένες δυνατότητες εξυπηρέτησης και εγκαταστάσεων προκειμένου να μην αλλοιωθεί το περιβάλλον.

Τα καταφύγια τουριστικών σκαφών βρίσκονται εντός λιμένων ή προστατευόμενων όρμων με περιορισμένες εγκαταστάσεις και εξυπηρετήσεις, έτσι ώστε να υπάρχει συμβατότητα με το τοπίο.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η Ελλάδα, όσον αφορά τις μεσογειακές χώρες, διατηρεί συντριπτικά πρωτεία στις δραστηριότητες που σχετίζονται με σκάφη αναψυχής. Αξίζει όμως να αναφερθούμε και στην υποδομή με την οποία υποστηρίζεται αυτή η δραστηριότητα.

Οι πρώτες μαρίνες δημιουργήθηκαν στη Βουλιαγμένη το 1963, στη Ζέα το 1966 και στην Αρετσού το 1973. Τα έργα αυτά πραγματοποιήθηκαν από τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού σε συνεργασία με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το Υπουργείο Οικονομικών και τον Β.Ν.Ο.Ε., ο οποίος αργότερα μετονομάστηκε σε Ν.Ο.Ε. (Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος).

Σήμερα στην Ελλάδα λειτουργούν περίπου 20 οργανωμένες μαρίνες σκαφών αναψυχής που διαθέτουν περίπου 6.677 θέσεις ελλιμενισμού και προσφέρουν υπηρεσίες υψηλού επιπέδου στους εγχώριους και αλλοδαπούς τουρίστες. Αρκετές από αυτές τις μαρίνες είναι βραβευμένες από το πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης», το οποίο αποτελεί μία σημαντική αναγνώριση που εξασφαλίζει αξιοπιστία και κύρος στις μαρίνες, και κατά συνέπεια προσελκύει νέους υποψήφιους πελάτες τόσο από την Ελλάδα όσο και από το εξωτερικό.

Αξίζει να σημειωθεί ότι πολλές μαρίνες στην Ελλάδα διοικούνται αποκλειστικά από τις εταιρείες θαλάσσιου τουρισμού (γιώτινγκ), ενώ οι μεγαλύτερες εκ των εταιρειών αυτών διαθέτουν ήδη ιδιόκτητες μαρίνες σε όλη την Ελλάδα – όπως στο Ιόνιο Πέλαγος, το Αιγαίο

Πέλαγος, τα Παράλια της Ηπειρωτικής Ελλάδας, κ.λ.π. για την καλύτερη και πιο ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση των πελατών τους.

Τα τελευταία χρόνια, ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.) και ορισμένες από τις διοικητικές περιφέρειες της Ελλάδας, προώθησαν τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου αγκυροβολίας και συναφών υπηρεσιών γιότινγκ για την καλύτερη εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής. Υπό το πρίσμα αυτό, νέες σύγχρονες μαρίνες, ξενοδοχειακοί λιμένες και αγκυροβόλια για τον ασφαλή ελλιμενισμό σκαφών λειτουργούν ήδη ή τίθενται σταδιακά σε λειτουργία, προκειμένου να καλύψουν με τον πιο ικανοποιητικό τρόπο και υπό τις ασφαλέστερες συνθήκες τις ανάγκες των τουριστών. Σήμερα οι θέσεις ελλιμενισμού που παρέχουν στα σκάφη οι δημόσιες και ιδιωτικές μαρίνες αυξάνονται συνεχώς, ενώ κατασκευάζονται ολοένα και περισσότερες προβλήτες και κυματοθραύστες, ώστε οι μαρίνες να αποτελούν όσο το δυνατόν πιο ασφαλείς και οργανωμένους χώρους φιλοξενίας για τα τουριστικά σκάφη.

Οι υπάρχουσες μαρίνες μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

A. Μαρίνα Αλίμου

Η Μαρίνα Αλίμου έχει χωρητικότητα για 900 σκάφη και επεκτάθηκε σε 1.100, με πρόσθεση πλωτών προβλητών. Με την πρόσθεση των πλωτών προβλητών η μαρίνα αύξησε τα έσοδά της υποβαθμίζοντας την αρχική ποιότητα. Σε μία αγορά πλήρως ανταγωνιστική θα έπρεπε να είχε μειώσει τις τιμές. Αντίθετα όμως, η διοίκηση προχώρησε σε αύξηση των τιμολογίων. Αξίζει να αναφερθεί ότι οι στοιχειώδεις υπηρεσίες που προσφέρονται σε όλες τις μαρίνες στην Ευρώπη, στην εν λόγω μαρίνα δεν υποστηρίζονται.

Συγκεκριμένα:

1. Οι πλοιοκτήτες με δικά τους έξοδα ελέγχουν τα αγκυροβόλια διαρκώς, επειδή είναι επίφοβα και ασυντήρητα και αντικαθιστούν τα σχοινιά και κομμάτια αλυσίδας, όπου απαιτείται.
2. Οι ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις δεν συντηρούνται καθόλου, με αποτέλεσμα τα περισσότερα φώτα να είναι εκτός λειτουργίας. Οι ρευματοδότες εξωτερικού χώρου, από τους οποίους τροφοδοτούνται τα σκάφη, δεν συντηρούνται και είναι οι περισσότεροι εκτός λειτουργίας. Τα καλώδια έχουν τα περισσότερα εξ αυτών καεί και είναι εκτός λειτουργίας. Έχουν αντικατασταθεί με υπέργεια, ακατάλληλα τα περισσότερα εξ αυτών για τέτοια χρήση, αλλά και επικίνδυνα.

3. Οι εγκαταστάσεις συλλογής αποβλήτων (καμένων λαδιών μηχανών και νερά σεντινών), δεν συντηρούνται ποτέ. Πολλές φορές μάλιστα αποτελούν επικίνδυνη παγίδα, διότι είναι ανοικτές και μισογεμάτες με καμένα λάδια και πετρέλαια. Επομένως, υπάρχει ο κίνδυνος τραυματισμού ή ατυχήματος.
4. Οι σηπτικοί βόθροι ξεχειλίζουν περίπου μία φορά τον μήνα, θέτοντας σε κίνδυνο τη δημόσια υγεία.
5. Δεν προσφέρεται καμία φύλαξη, αντίθετα όλο το καλοκαίρι η μαρίνα μεταμορφώνεται σε κατασκήνωση αθίγγανων, προσφέροντας ένα γραφικό θέαμα στους τουριστικούς μας επισκέπτες.
6. Ακόμα και οι φάροι, φώτα υψηλής σημασίας για κάθε λιμάνι, δεν λειτουργούν πάντα. Μέχρι σήμερα έχουν καταγραφεί διακοπές λειτουργίας τους και έχουν κατατεθεί έγγραφες καταγγελίες στο κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιά και στον ΕΟΤ.
7. Η λιμενική αστυνομία που είναι αρμόδια σε λιμενικούς χώρους, είναι ανεπαρκής, κυρίως επειδή είναι απασχολημένη με γραφειοκρατικές διαδικασίες απόπλου και κατάπλου των σκαφών. Σε αυτό πρέπει να τονίσουμε, ότι η μαρίνα Αλίμου είναι η μαρίνα με την μεγαλύτερη τουριστική κίνηση σε παγκόσμιο επίπεδο. Υπάρχουν μέρες, όπου καταγράφονται ακόμη και 600 κατάπλοι ή απόπλοι.
8. Η μοναδική υπηρεσία που θα έλεγε κανείς ότι προσφέρει η εν λόγω μαρίνα στα ελλιμενιζόμενα σκάφη θα ήταν αυτή της πρόσδεσης των σκαφών στις προβλήτες, αλλά και αυτή είναι ελλιπής και νοθευμένη. Ελλιμενίζει περισσότερα σκάφη από όσες θέσεις διαθέτει, με αποτέλεσμα να στοιβάζονται σε διπλές θέσεις, μειώνοντας την ασφάλεια πρόσδεσης των σκαφών. Οι ήδη διπλο-νοικιασμένες θέσεις επανενοικιάζονται το καλοκαίρι, όταν τα περισσότερα σκάφη απουσιάζουν από την μαρίνα, με αυθαίρετο ημερήσιο τέλος, χωρίς να αφαιρείται κάποιο ποσό από τον ιδιοκτήτη της θέσης, όπως συνηθίζεται στις μαρίνες της Ευρώπης. Το χειμώνα τα σκάφη βγαίνουν εκτός θαλάσσης, όπου καταβάλλουν επιπρόσθετα τέλη. Παραμένουν δε στη στεριά τριπλάσιο χρόνο από τον απαιτούμενο, λόγω έλλειψης θέσης ελλιμενισμού.

Βάσει των ανωτέρω, οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι εάν η εν λόγω μαρίνα δεν αποτελούσε την μοναδική δυνατότητα ελλιμενισμού των σκαφών, πιθανόν να ήταν άδεια. Οι εταιρείες υφίστανται ζημιά, τόσο από τα επιπρόσθετα έξοδα που πραγματοποιούν προκειμένου να αναπληρώσουν τις ελλείψεις της μαρίνας, όσο και από τη δυσφήμιση που γίνεται από την έλλειψη στοιχειωδών υποδομών.

Β. Η Μαρίνα Ζέας και Φλοίσβου, οι οποίες παρουσιάζουν κάπως καλύτερη όψη. Η τιμολογιακή πολιτική στις μαρίνες αυτές ήταν πάντα ευνοϊκότερη από την πολιτική στην μαρίνα Αλίμου. Επίσης, στις μαρίνες αυτές τα τέλη ελλιμενισμού υπολογίζονται με βάση τους κόρους χωρητικότητας και όχι με βάση τα μέτρα. Ο ελλιμενισμός σε ντάνες δεν εφαρμόζεται, σε αντίθεση με τον Άλιμο.

Γ. Οι υπόλοιπες Μαρίνες εκτός Αττικής

Οι υπόλοιπες Μαρίνες εκτός Αττικής δεν παρουσιάζουν την ασφυκτική πληρότητα όπως οι μαρίνες της Αττικής. Για το λόγο αυτό τα ετήσια τέλη είναι κατά πολύ χαμηλότερα από τα αντίστοιχα στην Αττική. Εντούτοις, σχεδόν όλες, επιβάλλουν υπερβολικά υψηλά ημερήσια τέλη την καλοκαιρινή περίοδο, επειδή περιμένουν τους επαγγελματίες που ξεκινούν ναύλους εκτός βάσης. Με την πολιτική αυτή που εφαρμόζουν, απομακρύνουν την δυναμική πελατεία του εξωτερικού, η οποία θα έπρεπε να αποτελεί πηγή πλούτου και εσόδων για την περιοχή, και επιβάλλουν στους επαγγελματίες απίστευτα ποσά αυξάνοντας την ήδη μίζερη θέση τους.

Γενικά, ενώ οι μαρίνες θα έπρεπε να υπάρχουν ως έργα υποδομής και σαν τέτοια να στηρίζουν την ύπαρξή τους στην ισορροπία εσόδων - εξόδων, υποστηρίζοντας παράλληλα την ανάπτυξη και τον πλούτο της χώρας μας, έχουν εξελιχθεί σε επιχειρήσεις που δεν έχουν άλλους στόχους πλην αυτών της καθαρής κερδοσκοπίας, εξαφανίζοντας ή επιβάλλοντας τον μαρασμό άλλων παραγωγικών μονάδων και κλάδων, όπως αυτός του θαλάσσιου τουρισμού.

Στην περιοχή του Σαρωνικού, δεν υπάρχουν άλλες μαρίνες με διαθέσιμες θέσεις. Είναι όλες υπερπλήρεις. Όμως πουθενά αλλού σε ολόκληρη την επικράτεια δεν είναι δυνατή η μετακίνηση του επαγγελματικού στόλου για τους παρακάτω λόγους:

1. Κανένα άλλο μέρος της επικράτειας δεν μπορεί να υποστηρίξει τεχνικά τα σκάφη αναψυχής που δραστηριοποιούνται στον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού. Το Πέραμα και ο Πειραιάς υποστηρίζουν τον μεγαλύτερο ναυτικό στόλο του κόσμου και έχουν αναπτυχθεί πλήθος μικρών μηχανουργείων και άλλων καταστημάτων.
2. Η ακτοπλοΐα, και τα ΚΤΕΛ, τα οποία έχουν ακτινωτή διάρθρωση, μεταφέρουν με εξαιρετική μεγάλη ταχύτητα ανταλλακτικά αλλά και τεχνικούς για βλάβες των σκαφών σε νησιά. Δηλαδή, όταν ένα σκάφος παθαίνει κάποια βλάβη στην Ίο λ.χ., στις επόμενες 24 ώρες, κάποιο πλοίο της γραμμής θα φτάσει σε αυτό μεταφέροντας είτε τεχνικό προσωπικό της βάσης είτε ανταλλακτικά. Εάν η βάση ήταν στην Ρόδο, η επαφή με την Ίο θα πέραγε υποχρεωτικά από τον Πειραιά.

3. Η συντριπτική πλειονότητα της πελατείας προτιμάει την Αθήνα, κυρίως λόγω αεροδρομίου.

Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι η περιοχή του Σαρωνικού και μάλιστα η ακτογραμμή της ηπειρωτικής χώρας, είναι για τον ελλιμενισμό των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής κυρίαρχης σημασίας και οποιαδήποτε μαρίνα σε αυτό το χώρο, με τις σημερινές συνθήκες της έλλειψης θέσεων ελλιμενισμού, κατέχει δεσπόζουσα θέση. Ο δε διαχειριστής αυτής της μαρίνας εκτός από την κερδοσκοπία στην οποία δύναται να επιδοθεί, μπορεί να ανταγωνιστεί αθέμιτα οποιαδήποτε επιχείρηση του κλάδου.

2.3.1 Αγκυροβόλια

Εκτός από τις θέσεις ελλιμενισμού που παρέχουν οι δημόσιες ή ιδιωτικές μαρίνες, 3.000 περίπου σκάφη αναψυχής μπορούν να φιλοξενηθούν στους ελληνικούς λιμένες. Σε πολλούς λιμένες της Ελλάδας εκτός των μεγάλων εμπορικών λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, έχουν κατάλληλα διαμορφωθεί και εξοπλιστεί μικρά και γραφικά αγκυροβόλια. Με τη κατασκευή προβλητών και κυματοθραυστών έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς χώροι, στους οποίους ελλιμενίζονται τουριστικά σκάφη, καταβάλλοντας τα αναλογούντα λιμενικά τέλη.

Στα περισσότερα από αυτά τα λιμάνια παρέχονται βασικές ευκολίες και στοιχειώδεις εξυπηρετήσεις προς τα ελλιμενιζόμενα σκάφη. Τέτοια λιμάνια έχουν δημιουργηθεί στο Μικρολίμανο του Πειραιά, στην Αίγινα, τον Πόρο, την Ύδρα, τις Σπέτσες, το Ναύπλιο, το Γύθειο, την Πύλο, τη Ζάκυνθο, την Ιθάκη, την Κεφαλονιά, τη Λευκάδα, τους Παξούς, την Ίο, τη Μύκονο, την Πάτμο, τη Σύμη, το Πλωμάρι Λέσβου, στη Χίο και αλλού.

Στοιχεία του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης για τις μαρίνες που ήδη λειτουργούν καθώς και γι' αυτές που είναι υπό κατασκευή, παρατίθενται στους πίνακες Π2.1 και Π2.2 του παραρτήματος του παρόντος κεφαλαίου. Τέλος, στον πίνακα Π2.3 παρατίθενται στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σχετικά με τα καταφύγια τουριστικών σκαφών.

2.3.2 Πεδία προβληματισμού και λύσεις

Τα λιμάνια, οι μαρίνες και τα καταφύγια δεν επαρκούν. Ο κάθε επισκέπτης προβληματίζεται όταν δεν υπάρχουν θέσεις ελλιμενισμού με αποτέλεσμα τη δυσαρέσκειά του. Δυστυχώς είναι πολλοί οι πελάτες που έχουν σταματήσει να έρχονται στην Ελλάδα ακριβώς για αυτό το λόγο, προτιμώντας άλλες χώρες που δεν έχουν τις ομορφιές της δικής μας χώρας, αλλά η υποδομή τους εγγυάται διακοπές χωρίς άγχος. Χρειάζεται λοιπόν να κατασκευαστούν πολλές μικρές μαρίνες ή λιμάνια ή καταφύγια περιφερειακά και κοντά στους τουριστικούς πόλους έλξης. Ο τουρίστας πρέπει να νιώθει σιγουριά, ότι όταν και όποτε το θελήσει, θα βρει σε εύλογη απόσταση ένα ασφαλές καταφύγιο, στο οποίο θα είναι και καλοδεχούμενος. Στα κέντρα από τα οποία εκκινεί ο θαλάσσιος τουρισμός όπως Αθήνα, Κέρκυρα, Ρόδος κ.λ.π. θα πρέπει να υπάρχει από μία μεγάλη μαρίνα, ώστε να αποφεύγεται η πολυδιάσπαση των υπηρεσιών και της υποδομής εξυπηρέτησης του στόλου και των πελατών. Όπου αυτό δεν είναι δυνατόν, μπορεί να δημιουργηθούν γειτονικές μεγάλες μαρίνες, για παράδειγμα, η μαρίνα Αλίμου με την μελλοντική μαρίνα Αγ. Κοσμά θα μπορέσουν να αποτελέσουν ένα λειτουργικό σύνολο. Είναι πολύ σημαντικό να γίνει διαχωρισμός, των μαρίνων που φιλοξενούν μόνιμα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη και εκείνων που φιλοξενούν ιδιωτικά.

2.3.3 Ποιότητα μαρίνων

Η υποδομή των μαρίνων είναι από ελλιπής μέχρι απαράδεκτη. Ειδικά η μαρίνα Αλίμου που είναι ο υποδοχέας του μεγαλύτερου μέρους του θαλάσσιου τουρισμού παρουσιάζει άσχημη εικόνα λόγω κακής συντήρησης, φύλαξης και καθαριότητας. Την αίσθηση προχειρότητας εντείνει η έλλειψη θέσεων και η εξυπηρέτηση των σκαφών σε «ντάνες». Υπάρχει ακόμα έλλειψη επαρκών επισκευαστικών χώρων, δεν υπάρχει ιατρείο στις μεγάλες μαρίνες όπως δεν υπάρχει επίσης επαρκής συγκοινωνιακή κάλυψη. Η βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών είναι το ζητούμενο. Η καθαριότητα, η τάξη, η λειτουργικότητα, η ασφάλεια και η σωστή συντήρηση είναι τα κλειδιά. Ας διευκρινίσουμε ότι έργα και παροχές πολυτελείας δεν είναι το ζητούμενο στις μαρίνες που ελλιμενίζονται μόνιμα τα επαγγελματικά σκάφη, εάν αυτό γίνει αιτία ή πρόφαση για να αυξηθεί το κόστος ελλιμενισμού. Σε όλες τις μαρίνες πρέπει να υπάρχουν επαρκείς επισκευαστικοί χώροι και οι ανάλογες εξυπηρετήσεις. Στις μεγάλες μαρίνες να υπάρχει ιατρείο έστω τις ημέρες αιχμής.

Όλες οι μαρίνες πρέπει να εξυπηρετούνται από τακτική συγκοινωνία με λεωφορεία. Ακόμα και οι μικρές μαρίνες θα πρέπει να έχουν το ανάλογο μόνιμο προσωπικό, ώστε να συντηρούνται και να καθαρίζονται κανονικά. Πρέπει ακόμα να επιταχυνθεί η διαδικασία εγκατάστασης των συστημάτων συλλογής αποβλήτων σε όλες στις μαρίνες ώστε να προστατεύετε και το οικοσύστημά μας. Η παροχή νερού και καυσίμων στα περισσότερα λιμάνια είναι προβληματική έως και ανύπαρκτη σε ποσότητα και σε ποιότητα. Όλα τα λιμάνια και καταφύγια πρέπει να έχουν παροχή νερού για τα σκάφη, καύσιμο ελεγχόμενης ποιότητας καθώς και εύκολη πρόσβαση σε γενικές προμήθειες.

2.3.4 Χαρακτηριστικές ελλείψεις

Για το σωστό σχεδιασμό της στρατηγικής και της προώθησης των επιχειρήσεών μας, βασικό ρόλο έχουν τα σωστά και ενήμερα στατιστικά στοιχεία. Είναι βασικό να γνωρίζουμε πόσοι τουρίστες έρχονται από κάθε χώρα, πόσες διανυκτερεύσεις κάνουν, πόσες ημέρες ναύλου έγιναν ανά κατηγορία σκάφους, ανά χώρα, ανά μήνα κ.λ.π.. Τα στοιχεία αυτά συλλέγονται μεν στο YEN, αλλά λόγω έλλειψης προσωπικού ή μηχανοργάνωσης παραμένουν ανεκμετάλλευτα. Χρειάζεται λοιπόν μηχανοργάνωση και επάνδρωση του τμήματος του YEN για την άμεση και πλήρη αξιοποίηση των στατιστικών στοιχείων, στα οποία να υπάρχει εύκολη πρόσβαση όλων των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων. Η σωστή εκμετάλλευση της στατιστικής πληροφορίας θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων. Επιπλέον δεν υπάρχει ενιαίος φορέας για την αντιμετώπιση των προβλημάτων τα οποία προκύπτουν στο θαλάσσιο τουρισμό, με αποτέλεσμα να καταναλώνεται τεράστια ενέργεια λόγω γραφειοκρατίας και πολυδιάσπασης των εμπλεκόμενων φορέων. Δημιουργείται ανασφάλεια και αποτρέπονται οι επενδύσεις, ενώ παράλληλα υπάρχει μεγάλο κόστος για όλους τους φορείς και για το κράτος χωρίς να ωφελείται κανείς. Όλες οι υπηρεσίες οι σχετικές με τον θαλάσσιο τουρισμό πρέπει να ενωθούν κάτω από έναν ενιαίο φορέα και οι απαραίτητες διαδικασίες να εκτελούνται γρήγορα και αποδοτικά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 2

Π2.1 Μαρίνες που ήδη λειτουργούν		
Όνομα	Τοποθεσία	Χωρητικότητα
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, ΛΑΣΙΘΙΟΥ	250
ΑΛΙΜΟΣ	ΑΛΙΜΟΣ, ΑΤΤΙΚΗΣ	950
ΑΡΕΤΣΟΥ	ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	300
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (ΑΚΤΙΟ)	ΑΚΤΙΟ, ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	136
ΚΩΣ	ΚΩΣ, ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	250
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	ΑΘΗΝΑ, ΑΤΤΙΚΗΣ	211
ΓΛΥΦΑΔΑ	ΓΛΥΦΑΔΑ, ΑΤΤΙΚΗΣ	780
ΓΟΥΒΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΕΡΚΥΡΑΣ	850
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	ΚΑΛΑΜΑΤΑ, ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	300
ΜΑΝΔΡΑΚΙ ΡΟΔΟΥ	ΜΑΝΔΡΑΚΙ, ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	115
ΜΕΘΑΝΑ	ΜΕΘΑΝΑ, ΑΤΤΙΚΗΣ	70
ΟΛΥΜΠΙC ΜΑΡΙΝΕ ΛΑΥΡΙΟ	ΕΛΛΗΝΙΚΟ, ΑΤΤΙΚΗΣ	685
ΠΑΤΡΑ	ΠΑΤΡΑ, ΑΧΑΪΑΣ	450
ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ	ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ, ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	175
ΠΟΡΤΟ ΣΑΝΗ	ΣΑΝΗ, ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	100
ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ, ΑΤΤΙΚΗΣ	115
ΒΟΥΝΑΚΙ	ΒΟΥΝΑΚΙ, ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	70
ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟ	ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ, ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	220
ΖΕΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΑΤΤΙΚΗΣ	650

Πηγή: Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης

Π2.2 Μαρίνες υπό κατασκευή		
Όνομα	Τοποθεσία	Χωρητικότητα
ΑΧΙΛΛΙ	ΣΚΥΡΟΣ	150
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ, ΡΕΘΥΜΝΟ	112
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ, ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	190
ΧΙΟΣ	ΚΑΣΤΕΛΛΙ, ΧΙΟΣ	274
ΙΚΑΡΙΑ	ΛΕΥΚΑΔΑ, ΙΚΑΡΙΑ	250
ΙΤΕΑ	ΙΤΕΑ, ΦΚΩΙΔΑ	146
ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ	ΦΘΟΙΩΤΙΔΑ	81
ΚΑΤΑΚΟΛΟ	ΚΑΤΑΚΟΛΟ, ΗΛΕΙΑ	235
ΚΥΛΛΗΝΗ	ΚΥΛΛΗΝΗ, ΗΛΕΙΑ	150
ΛΕΥΚΑΔΑ	ΛΕΥΚΑΔΑ	482
ΜΑΛΙΑ	ΜΑΛΙΑ, ΗΡΑΚΛΕΙΟ	300
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΜΥΤΗΛΗΝΗ, ΛΕΣΒΟΣ	200
ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ, ΧΑΝΙΑ	140
ΠΙΔΑΛΗ	ΠΙΔΑΛΗ, ΣΥΡΟΣ	254
ΠΟΡΤΟ ΓΟΥΒΕΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	72
ΠΡΕΒΕΖΑ	ΠΡΕΒΕΖΑ	261
ΠΥΛΟΣ	ΠΥΛΟΣ	
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ, ΣΑΜΟΣ	
ΡΟΔΟΣ	ΡΟΔΟΣ	500
ΘΑΣΣΟΣ	ΛΙΜΕΝΑΡΙΑ, ΘΑΣΣΟΣ	280
ΤΟΥΡΛΟΣ	ΤΟΥΡΛΟΣ, ΜΥΚΟΝΟΣ	
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	150

Πηγή: Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης

Π2.3 Καταφύγια τουριστικών σκαφών

Θαλάσσια Περιοχή	Όνομασία Λιμένα	Αριθμός σκαφών
ΚΥΘΗΡΑ	ΚΑΨΑΛΙ	30
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	ΑΓ. ΕΥΦΗΜΙΑ	53
ΙΘΑΚΗ	ΤΣΙΡΙΜΠΗ, ΒΑΘΗ ΙΘΑΚΗΣ	43
ΛΕΣΒΟΣ	ΜΟΥΔΡΟΣ ΛΗΜΝΟΥ	47
ΣΑΜΟΣ	ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ	30
ΑΜΟΡΓΟΣ	ΚΑΤΑΠΟΛΑ ΑΜΟΡΓΟΥ	30
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	80
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΤΣΟΥΤΣΟΥΡΑΣ	90
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	ΕΛΗΟΣ ΝΕΟΥ ΚΛΗΜΑΤΟΣ	80
ΒΟΝΙΤΣΑ	ΒΟΝΙΤΣΑ	97
ΚΕΡΚΥΡΑ	ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ	88
ΛΕΥΚΑΔΑ	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	74
ΜΕΓΑΝΗΣΙ	ΒΑΘΥ ΜΕΓΑΝΗΣΙΟΥ	60
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	ΛΕΓΑΤΑ ΛΗΞΟΥΡΙΟΥ	84
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	ΑΓ. ΠΕΛΑΓΙΑ ΣΒΟΡΩΝΑΤΩΝ	72
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	ΣΚΑΛΑ	90
ΛΕΣΒΟΣ	ΠΛΩΜΑΡΙ	62
ΛΗΜΝΟΣ	ΠΟΥΡΝΙΑΣ	24
ΝΑΞΟΣ	ΧΩΡΑ	90
ΠΑΡΟΣ	ΝΑΟΥΣΑ	64
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	ΣΚΑΛΑ	40
ΛΕΡΟΣ	ΛΑΚΚΙ ΛΕΡΟΥ	30
ΤΕΜΕΝΙΑ	ΛΑΚΚΙ ΛΕΡΟΥ	60
ΝΙΣΥΡΟΣ	ΠΑΛΟΙ	60
ΤΗΛΟΣ	ΛΕΙΒΑΔΙΑ	35
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΠΗΓΑΔΙΑ	60
ΓΑΥΔΟΣ	ΓΑΥΔΟΣ	90

Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

3.1 Εισαγωγικά

Στην αγορά σκαφών αναψυχής δραστηριοποιείται μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων, συγκριτικά με το μέγεθος της εγχώριας αγοράς, οι οποίες στην πλειοψηφία τους είναι μικρού και μεσαίου μεγέθους. Το αντικείμενο της δραστηριότητάς τους περιλαμβάνει την παραγωγή ή/και εισαγωγή σκαφών αναψυχής, καθώς και άλλες παρεμφερείς δραστηριότητες, όπως η επισκευή και συντήρηση σκαφών, η εμπορία ναυτιλιακών ειδών κ.λ.π..

Ορισμένες από τις παραγωγικές επιχειρήσεις σκαφών αναψυχής έχουν πετύχει πλήρη καθετοποίηση των υπηρεσιών που προσφέρουν και συμμετέχουν σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας, ενώ αρκετές ειδικεύονται στην κατασκευή συγκεκριμένων μόνο τμημάτων του σκάφους. Η ύπαρξη πολυάριθμων κατασκευαστικών και εισαγωγικών επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής, σε συνδυασμό με το σχετικά περιορισμένο μέγεθος της ελληνικής αγοράς, οξύνει τον ανταγωνισμό και δεν επιτρέπει σημαντική αύξηση του μεριδίου που κατέχουν οι υφιστάμενες εταιρίες, ενώ παράλληλα αποθαρρύνει την είσοδο άλλων νέων επιχειρήσεων στην εν λόγω αγορά.

Πέρα από τη διαφήμιση, οι εταιρίες του κλάδου καταφεύγουν σε διάφορες προωθητικές ενέργειες προκειμένου να ενισχύσουν τις πωλήσεις των σκαφών τους, όπως η συμμετοχή τους σε κλαδικές εκθέσεις (Ναυτικά Σαλόνια) και η διοργάνωση εκδηλώσεων για την παρουσίαση νέων μοντέλων σκαφών αναψυχής. Στο σημείο αυτό αξίζει να προσθέσουμε ότι το συνολικό ποσό που δαπανήθηκε το 2005 για τη διαφήμιση σκαφών αναψυχής ανήλθε σε €204 χιλ., ενώ το 2004 είχε διαμορφωθεί σε €71,2 χιλ., δηλαδή ποσοστό αύξησης της τάξεως του 186,5%. (*Icap – Κλαδική Μελέτη για τα Σκάφη Αναψυχής*)

Η διάθεση των σκαφών αναψυχής από τις παραγωγικές και εισαγωγικές επιχειρήσεις του κλάδου πραγματοποιείται κυρίως λιανικώς. Ορισμένες όμως συνεργάζονται με δίκτυα αντιπροσώπων, προκειμένου να έχουν παρουσία σε μεγαλύτερο τμήμα της ελληνικής αγοράς.

3.2 Διάρθρωση του κλάδου

Η Ελλάδα, στα 3.000 χρόνια ιστορίας της, έχει αναπτύξει τις θαλάσσιες συγκοινωνίες λόγω των γεωγραφικών δεδομένων, γεγονός που έχει γίνει αναπόσπαστο τμήμα της ελληνικής κουλτούρας.

Τα τελευταία 25 χρόνια έχει αναπτυχθεί σε παγκόσμια κλίμακα ο θαλάσσιος τουρισμός, όπου η Ελλάδα κατέχει μία από τις σημαντικότερες θέσεις. Στο διάστημα αυτό, αναπτύχθηκε ο κλάδος σκαφών αναψυχής με εξαιρετική δυναμικότητα και στηρίχθηκε σε μικρές επιχειρήσεις στην πλειονότητά τους, με στόλο δύο έως είκοσι σκαφών. Ανάμεσα στις μικρές ή μικρομεσαίες επιχειρήσεις του κλάδου, δραστηριοποιούνται και δύο – πέντε μεγαλύτερες, οι οποίες διαθέτουν ή μεγαλύτερο αριθμό σκαφών ή υψηλότερη κεφαλαιοποίηση.

Στον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού βρίσκουν απασχόληση περίπου 15.000 άτομα. Σε παγκόσμιο επίπεδο, στις αναπτυγμένες χώρες η εικόνα των πολλών μικρών ή μικρομεσαίων εταιρειών παραμένει η ίδια, αντίθετα στις «εξωτικές» χώρες, (εκεί δηλαδή, όπου το τεχνικό επίπεδο δεν είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένο) η αγορά σχεδόν μοιράζεται στις δύο πολυεθνικές “Mooring’s” και “Sunsail”, οι οποίες είναι θυγατρικές μεγάλων εταιρειών, όπως η “First Chois” και η “Excursion”, η οικονομική επιφάνεια των οποίων τις καθιστά κυρίαρχες της εν λόγω αγοράς. Οι δύο αυτές κυρίαρχες εταιρείες δραστηριοποιούνται και στην Ελλάδα, κατέχοντας σημαντικό κομμάτι της ελληνικής αγοράς.

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των σκαφών αναψυχής είναι στην πλειοψηφία τους μικρού και μεσαίου μεγέθους. Ανάλογα με το αντικείμενο δραστηριότητάς τους διακρίνονται σε:

- Επιχειρήσεις που ασχολούνται με την παραγωγή σκαφών αναψυχής
- Επιχειρήσεις που πραγματοποιούν εισαγωγές σκαφών αναψυχής
- Επιχειρήσεις με "μικτό" αντικείμενο δραστηριότητας (κατασκευή και εισαγωγή σκαφών αναψυχής).
- Επιχειρήσεις που πέρα από την κατασκευή ή/και την εισαγωγή, παρέχουν υπηρεσίες σχετικές με τα σκάφη αναψυχής (επισκευή, συντήρηση, φύλαξη, ενοικίαση κ.λ.π.).

Πέρα από τις επιχειρήσεις που ασχολούνται αποκλειστικά με σκάφη αναψυχής, υπάρχουν κατασκευαστικές και εισαγωγικές μονάδες που στο αντικείμενο δραστηριότητάς τους περιλαμβάνουν και άλλους τύπους σκαφών, όπως επαγγελματικά και τουριστικά, κανό, καγιάκ κ.λ.π..

Ορισμένες από τις παραγωγικές επιχειρήσεις είναι πλήρως καθετοποιημένες και συμμετέχουν σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας. Άλλες, ασχολούνται με την παραγωγή συγκεκριμένων τμημάτων των σκαφών, ενώ αναθέτουν σε τρίτους την κατασκευή των υπολοίπων.

Ο πίνακας 3.1 που ακολουθεί εμφανίζει βασικά οικονομικά μεγέθη του κλάδου Ναυπήγησης και Επισκευής Πλοίων, την περίοδο 1999-2003. Τονίζεται ότι, τα μεγέθη αυτά αφορούν όλους τους τύπους σκαφών μεταξύ των οποίων είναι και τα σκάφη αναψυχής.

Πίνακας 3.1 Βασικά οικονομικά μεγέθη του κλάδου Ναυπήγησης και Επισκευής Πλοίων (1999-2003)					
	1999	2000	2001	2002	2003
Αριθμός μονάδων	74	80	55	59	60
Σύνολο απασχολουμένων	6.708	6.180	6.455	6.407	6.279
Αμοιβές απασχολουμένων	100.741.024	105.393.514	117.604.543	127.156.644	125.257.221
Ακαθάριστη αξία παραγωγής	210.683.674	281.485.969	367.489.922	574.343.173	540.555.761
Αξία αναλώσεων	76.478.638	121.878.782	144.298.691	135.499.890	173.497.502
Προστιθέμενη αξία	134.205.036	159.607.187	223.191.231	438.843.283	367.058.259
Πωλήσεις εμπορευμάτων	50.091.255	96.839.639	150.765.382	383.474.892	284.508.446
Αξίες σε €					
Πηγή: ΕΣΥΕ-Ετήσιες Βιομηχανικές Έρευνες					

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία της ΕΣΥΕ, το 2003 ο αριθμός των επιχειρήσεων (με προσωπικό 10 ατόμων και άνω) του κλάδου Ναυπήγησης και Επισκευής Πλοίων ανήλθε σε 60, παρουσιάζοντας αύξηση κατά την εξεταζόμενη πενταετία, με εξαίρεση την περίοδο 2001/00. Διακυμάνσεις παρουσίασε ο αριθμός των απασχολουμένων καθ' όλη την εξεταζόμενη περίοδο, ο οποίος διαμορφώθηκε το 2003 σε 6.279 έναντι 6.407 το 2002. Ανοδική πορεία ακολούθησαν οι αμοιβές των εργαζομένων του κλάδου την περίοδο 1999-2002, ενώ μειώθηκαν το 2003. Η ακαθάριστη αξία παραγωγής διαμορφώθηκε σε €540,6 εκατ. το 2003 από €574,3 εκατ. το 2002. Τέλος, οι πωλήσεις των προϊόντων διαμορφώθηκαν σε €284,5 εκατ. το 2003, παρουσιάζοντας μείωση έναντι του προηγούμενου έτους (€383,5 εκατ.).

Αναφορικά με τον κλάδο Ναυπήγησης και Επισκευής Σκαφών Αναψυχής και Αθλητικών Σκαφών, σημειώνεται ότι το 2002 ήταν καταχωρημένες στο μητρώο επιχειρήσεων της ΕΣΥΕ συνολικά 320 επιχειρήσεις (πίνακας Π3.1 του παραρτήματος του παρόντος κεφαλαίου). Σχεδόν το ήμισυ των επιχειρήσεων (159) βρίσκεται στο νομό Αττικής (ποσοστό συγκέντρωσης 49,7%) και ακολουθούν οι νομοί Κερκύρας, Λευκάδας, Μαγνησίας, Θεσσαλονίκης και Κυκλάδων, συγκεντρώνοντας από κοινού το 22% των επιχειρήσεων του πίνακα.

Οι συνολικές πωλήσεις διαμορφώθηκαν σε €52,6 εκατ., εκ των οποίων το 83,7% (€44 εκατ.) πραγματοποιήθηκε στην Αττική. Σε αυτό το σημείο τονίζεται ότι, σύμφωνα με τη

μεθοδολογία της ΕΣΥΕ, οι πωλήσεις για τους νομούς με λιγότερες από τέσσερις (4) επιχειρήσεις δεν παρουσιάζονται ξεχωριστά, αλλά συνυπολογίζονται στο σύνολο.

Όσον αφορά στις εξαγωγές σκαφών, σημειώνεται ότι η ζήτηση για ελληνικά σκάφη στο εξωτερικό έχει ενισχυθεί τα τελευταία χρόνια. Ως εκ τούτου, οι μεγαλύτερες κυρίως μονάδες του κλάδου έχουν αναπτύξει εξαγωγική δραστηριότητα, προωθώντας μέρος της παραγωγής τους σε χώρες του εξωτερικού. Για το σκοπό αυτό πραγματοποιούν επενδύσεις για την ανανέωση του μηχανολογικού τους εξοπλισμού. Αντίθετα, όπως εκτιμούν παράγοντες του κλάδου, οι περισσότερες από τις μικρότερες επιχειρήσεις δεν διαθέτουν τα αναγκαία κεφάλαια για την πραγματοποίηση τέτοιων επενδύσεων, με αποτέλεσμα να μην έχουν τη δυνατότητα να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους στο εξωτερικό.

Στον κλάδο των σκαφών αναψυχής δραστηριοποιείται από το 1978 ο Σύνδεσμος Ελλήνων Κατασκευαστών Πλαστικών Σκαφών-Παρελκομένων-Εξαρτημάτων-Εμπόρων και Υπηρεσιών (ΣΕΚΑΠΛΑΣ - ΠΕΕΥ). Το 1993, κατόπιν αλλαγής του καταστατικού του, ο Σύνδεσμος συμπεριέλαβε στα μέλη του, τους εισαγωγείς, εμπόρους και παρόχους υπηρεσιών, σχετικά με το σκάφος και τη θαλάσσια αναψυχή. Σήμερα αριθμεί περισσότερα από 370 ενεργά μέλη σε ολόκληρη την επικράτεια, τα οποία βάσει κύκλου εργασιών, αντιπροσωπεύουν ποσοστό μεγαλύτερο του 90% της εγχώριας αγοράς και απασχολούν περισσότερους από 15.000 εργαζομένους.

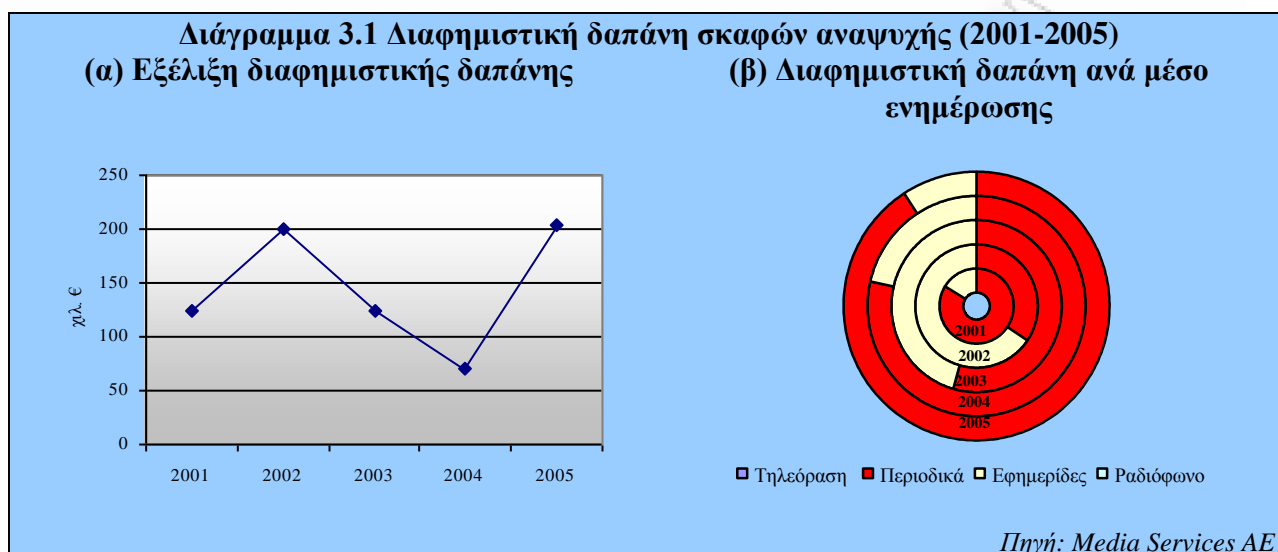
Στοχεύοντας στην προώθηση και προβολή των μελών του, ο Σύνδεσμος διοργανώνει ετησίως εκδηλώσεις που απευθύνονται στο ελληνικό και διεθνές εμπορικό κοινό. Κορυφαία εκδήλωση αποτελεί το Διεθνές Ναυτικό Σαλόνι Αθηνών και το Ανοιξιάτικο Ναυτικό Σαλόνι. Επιπλέον, ο ΣΕΚΑΠΛΑΣ-ΠΕΕΥ συνεργάζεται με την πολιτεία και κυβερνητικούς οργανισμούς για θέματα νομοθεσίας, φορολογίας και προώθησης εξαγωγών. Συνεργάζεται επίσης, με κρατικούς και μη οργανισμούς, όπως Ναυτικούς Ομίλους κ.λ.π., για τη διάδοση του σκάφους αναψυχής, δίνοντας έμφαση στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού γενικότερα.

3.3 Διαφημιστική δαπάνη σκαφών αναψυχής

Η διαφημιστική δαπάνη σκαφών αναψυχής για την περίοδο 2001-2005 εμφανίζεται στον πίνακα Π3.2 του παραρτήματος καθώς και στο διάγραμμα 3.1 που ακολουθεί.

Όπως προκύπτει από τα συγκεκριμένα μεγέθη, η διαφημιστική δαπάνη σκαφών αναψυχής παρουσίασε μείωση κατά την τριετία 2002-2004, ενώ το 2005 παρατηρείται

αύξηση, με το σύνολο της διαφημιστικής δαπάνης να διαμορφώνεται σε €204 χιλ. έναντι €71,1 χιλ. το 2004.



Τα περιοδικά αποτελούν διαχρονικά το δημοφιλέστερο μέσο προβολής των σκαφών αναψυχής, γεγονός που ενισχύεται από την ύπαρξη εντύπων που ειδικεύονται σε θέματα γύρω από τα σκάφη, το ψάρεμα, τα θαλάσσια σπορ κ.λ.π.. Ειδικότερα, το 2005 το μερίδιο συμμετοχής των περιοδικών στη συνολική δαπάνη ανήλθε στο 75,1% (πίνακας Π3.3 του παραρτήματος), το δε ύψος των κονδυλίων που διέθεσαν οι επιχειρήσεις για την προβολή των προϊόντων τους στο εν λόγω διαφημιστικό μέσο διαμορφώθηκε σε €153,2 χιλ. Εξάιρεση στην «κυριαρχία» των περιοδικών κατά την εξεταζόμενη πενταετία, απετέλεσε το 2002, έτος κατά το οποίο οι εφημερίδες κατέλαβαν το 65,5% της συνολικής διαφημιστικής δαπάνης. Όπως φαίνεται από το διάγραμμα 3.1(β), το 2005 οι εφημερίδες κάλυψαν 24,9% της διαφημιστικής δαπάνης, ποσοστό αυξημένο σε σχέση με το 2004 (21,5%). Το ραδιόφωνο και η τηλεόραση δε χρησιμοποιήθηκαν καθόλου για την προβολή των σκαφών αναψυχής τα τελευταία χρόνια.

Αναφορικά με την εξεταζόμενη διαφημιστική δαπάνη ανά εμπορικό σήμα, σημειώνεται ότι το 2005, σύμφωνα με στοιχεία της Media Services AE, τη μεγαλύτερη προβολή είχαν τα σκάφη *Orizon* με ποσοστό 22,2% επί του συνόλου (€45,4 χιλ.), *Fairline* με ποσοστό 14,3% (€29,3 χιλ.) και *Planatech* με μερίδιο συμμετοχής 13,6% (€27,8 χιλ.), καλύπτοντας από κοινού το 50,1% περίπου της συνολικής δαπάνης για το συγκεκριμένο έτος. Αναλυτικότερα, τα κονδύλια που διατέθηκαν για την προβολή των σκαφών αναψυχής ανά εμπορικό σήμα, καθώς και τα μερίδια συμμετοχής τους στη συνολική δαπάνη τη διετία 2004-2005 εμφανίζονται στον πίνακα Π3.4 του παραρτήματος.

3.4 Μάρκετινγκ & Πωλήσεις

Οι περισσότερες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των σκαφών αναψυχής λαμβάνουν μέρος σε εκθέσεις που πραγματοποιούνται ετησίως τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό. Με τη συμμετοχή τους στις εκθέσεις αυτές οι επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα να παρουσιάσουν τα καινούργια τους μοντέλα, να προσεγγίσουν υποψήφιους πελάτες και να ενημερωθούν για τις τάσεις που επικρατούν στον κλάδο. Στο εξωτερικό οι σημαντικότερες εκθέσεις σκαφών αναψυχής πραγματοποιούνται στο Παρίσι, στο Ντίσελντορφ και στη Γένοβα. Στην Ελλάδα, το Διεθνές Ναυτικό Σαλόνι που διοργανώνεται κάθε χρόνο με πρωτοβουλία του ΣΕΚΑΠΛΑΣ συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό παραγωγικών και εισαγωγικών επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής.

Επιπλέον, κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες, ορισμένες εταιρίες του κλάδου συνηθίζουν να διοργανώνουν εκδηλώσεις σε εξωτερικούς χώρους προκειμένου να παρουσιάσουν νέα μοντέλα ή να προβούν σε δοκιμές σκαφών παρουσία του ελληνικού και ξένου τύπου.

Σύμφωνα με παράγοντες του κλάδου, το διαδίκτυο (internet) χρησιμοποιείται ολοένα και περισσότερο ως μέσο προώθησης και προβολής των σκαφών αναψυχής, καθώς πολλές επιχειρήσεις διαθέτουν πλέον δική τους ιστοσελίδα στο διαδίκτυο όπου γίνεται η παρουσίαση των προϊόντων τους. Εντούτοις, όπως έχει ήδη προαναφερθεί, τα εξειδικευμένα περιοδικά αποτελούν ακόμη το δημοφιλέστερο μέσο προβολής των συγκεκριμένων προϊόντων.

Αναφορικά με τα δίκτυα διανομής των σκαφών αναψυχής, πολλές επιχειρήσεις του κλάδου (παραγωγικές και εισαγωγικές) διαθέτουν δικούς τους εκθεσιακούς χώρους για την πώληση και προβολή των προϊόντων τους. Καθώς η επιλογή ενός σκάφους αναψυχής είναι συχνά μια σύνθετη διαδικασία (εκτός από το σκάφος ο πελάτης πρέπει να επιλέξει κινητήρα και εξοπλισμό), στις προαναφερόμενες εκθέσεις απασχολούνται εξειδικευμένοι και καταρτισμένοι πωλητές, οι οποίοι είναι σε θέση να κατανοήσουν τις ανάγκες των υποψήφιων αγοραστών και να τους προτείνουν αντίστοιχες λύσεις.

Εκτός από την απευθείας πώληση, αρκετές επιχειρήσεις συνεργάζονται με αντιπροσώπους σε όλη την Ελλάδα, για την όσο το δυνατόν πληρέστερη γεωγραφική κάλυψη της αγοράς. Ορισμένες μάλιστα επιχειρήσεις, επιλέγουν τη διανομή των σκαφών τους αποκλειστικά μέσω αντιπροσώπων, χωρίς να πραγματοποιούν οι ίδιες λιανικές πωλήσεις.

Σε περίπτωση μεγάλων και ακριβών σκαφών (γιωτ κ.λ.π.), η εισαγωγή γίνεται συνήθως στο όνομα του πελάτη, ο δε έλληνας αντιπρόσωπος εισπράττει την προμήθειά του από τον κατασκευαστικό οίκο του εξωτερικού.

Σχετικά με τους όρους εμπορίου που επικρατούν στην εξεταζόμενη αγορά, οι πιστώσεις που χορηγούνται από τις επιχειρήσεις του κλάδου προς τους φορείς του χονδρικού εμπορίου δεν ξεπερνούν τους 6 μήνες. Σε επίπεδο λιανικών πωλήσεων, οι πελάτες συνήθως προκαταβάλλουν ένα μέρος της αξίας του σκάφους κατά την αγορά και η αποπληρωμή του υπολοίπου πραγματοποιείται με δόσεις λίγων μηνών. Τονίζεται ότι, για την αγορά σκαφών μικρού σχετικά μεγέθους υπάρχει η δυνατότητα χρήσης προγραμμάτων χρηματοδότησης που προσφέρουν χρηματοοικονομικά ιδρύματα. Σύμφωνα με παράγοντες του κλάδου, το επίπεδο των εκπτώσεων στην τελική τιμή μπορεί και να φτάσει το 20% ή και περισσότερο, ανάλογα με την αξία του σκάφους και τον τρόπο πληρωμής.

3.5 Παρουσίαση Παραγωγικών Επιχειρήσεων Σκαφών Αναψυχής

Στον πίνακα 3.2 που ακολουθεί, παρουσιάζονται με αλφαβητική σειρά επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην κατασκευή σκαφών αναψυχής. Ο πίνακας 3.2 αναφέρει την επωνυμία της κάθε επιχείρησης, τη διεύθυνση έδρας και εργοστασίου, τις τελευταίες διαθέσιμες πωλήσεις, τον αριθμό του απασχολούμενου προσωπικού, την πλήρη δραστηριότητα καθώς και άλλα πληροφοριακά στοιχεία. Όπως τονίζεται και στη μελέτη της εταιρείας Icar, τα εμπορικά σήματα που αναφέρονται στον πίνακα αφορούν μόνο τα σκάφη αναψυχής.

Πίνακας 3.2 Παρουσίαση παραγωγικών επιχειρήσεων του κλάδου σκαφών αναψυχής	
DRAGO BOATS AE	
Διεύθυνση	Έδρα-Εργοστάσιο: Λεωφ. Λαυρίου 5, 194 00 Κορωπί Τηλ. 210-6622361, φαξ 210-6628585 www.drago.gr
Προσωπικό	56
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	4.588.839
Δραστηριότητες	Κατασκευή πλαστικών σκαφών και εξαρτημάτων. Εισαγωγές και εμπόριο μηχανών και ανταλλακτικών.
Εμπορικά σήματα	Drago
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1977 από μετατροπή της ατομικής επιχείρησης «Drago» Νικόλαος Φαραζής (ίδρυση 1969). Παράγει πολυεστερικά σκάφη μέχρι 7μ. Σημαντικό μέρος της παραγωγής εξάγεται στη Γαλλία, τη Γερμανία, το Βέλγιο, την Αυστρία, την Ιταλία και την Ολλανδία. Η διάθεση των προϊόντων πραγματοποιείται τόσο λιανικώς όσο και μέσω αντιπροσώπων.

INTERBOAT MONOΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ	
Διεύθυνση	Έδρα - Εργοστάσιο: Λεωφ. Μαραθώνος (17 ^ο χλμ.), Πάροδος Οδού Τριανέμη, 153 44 Παλλήνη Τηλ. 210-6038034-5, φαξ 210-6038018 www.mostro.gr
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	895.773
Προσωπικό	15
Δραστηριότητες	Κατασκευή φουσκωτών σκαφών.
Εμπορικά σήματα	Mostro
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε στις 11/07/2003. Κατασκευάζει φουσκωτά σκάφη συνολικού μήκους 2,5-10μ.
MARINCO I. ΚΩΣΤΑΡΗΣ ΕΠΕ	
Διεύθυνση	Έδρα - Εργοστάσιο: Γεωργικής Σχολής 8, 570 01 Θέρμη, Θεσσαλονίκη Τηλ. 2310-472245, φαξ 2310-472698 www.marinco.gr
Προσωπικό	23
Δραστηριότητες	Κατασκευή, εισαγωγές και εμπόριο σκαφών αναψυχής, τρέιλερς, εξωλέμβιων μηχανών και ανταλλακτικών. Επισκευές.
Εμπορικά σήματα	Marinco, Larson, Master, Caribe, Motonautica-Vezuviana
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1973. Κατασκευάζει πλαστικά σκάφη έως 8,5μ. και πραγματοποιεί εισαγωγές φουσκωτών σκαφών συνολικού μήκους μέχρι 9μ. από την Ιταλία.
OCEAN YACHTS ΑΕ	
Διεύθυνση	Έδρα – Εργοστάσιο: Οδός Καλυβίων – Λαγονησίου (2 ^ο χλμ.), 190 10 Καλύβια Θορικού Τηλ. 22990-47900, φαξ 22990-47901 www.ocean-yachts.com
Προσωπικό	30
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	2.735.922
Δραστηριότητες	Κατασκευή σκαφών αναψυχής.
Εμπορικά σήματα	Ocean Star
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1998. Κατασκευάζει ιστιοπλοϊκά σκάφη άνω των 16μ. Το 2005 το 30% των παραγόμενων σκαφών προωθήθηκε στην Ιταλία, την Αγγλία και την Ολλανδία.
PLANATECH ΑΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Μίνωος 10-16, 117 43 Αθήνα Εργοστάσιο: Αρχιμήδους & Ευκλείδη, 194 00 Κορωπί Τηλ. 210-6628223, φαξ 210-6626453
Προσωπικό	30
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	1.296.371
Δραστηριότητες	Κατασκευή φουσκωτών σκαφών, εξαρτημάτων και καλουπιών. Εμπόριο εξωλέμβιων μηχανών. Ναυπηγικές μελέτες.

Εμπορικά σήματα	Planatech, Scorpion.
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1998 από μετατροπή της εταιρείας Εργαστήριο Ναυπηγικού Σχεδιασμού Planatech ΕΠΕ που προϋπήρχε από το 1988. Κατασκευάζει φουσκωτά σκάφη συνολικού μήκους 5-8,6μ., τόσο για δικό της λογαριασμό όσο και για τρίτους. Οι πωλήσεις από τα σκάφη καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού κύκλου εργασιών.
WAVE BOATS CENTER Δ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ & ΣΙΑ ΟΕ	
Διεύθυνση	Έδρα-Εργοστάσιο: Λεωφ. Πόρτο Ράφτη (36 ^ο χλμ.), Θέση Λιγόρι, 190 03 Μαρκόπουλο Τηλ. 22990-76998, φαξ 22990-85598 www.waveboats.gr
Προσωπικό	5
Δραστηριότητες	Κατασκευή σκαφών αναψυχής
Εμπορικά σήματα	Wave, Aegean
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1989 με την επωνυμία Γεωργίου Δ. – Α. Σεραφειμίδης – Ν. Ψαρρής ΟΕ. Το 1992 η επωνυμία της άλλαξε σε Γεωργίου Δ. – Σεραφειμίδης Α. ΟΕ και το 1999 άλλαξε εκ νέου στη σημερινή. Ασχολείται με την παραγωγή φουσκωτών σκαφών.
ΑΚΤΟΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Κορίνης 29, 321 00 Λιβαδειά Εργοστάσιο: Λεωφ. Καραμανλή & Δαμάσκου, 136 71 Αχαρνές Τηλ. 210-2403400, φαξ 210-2464352 www.aktotechniki.gr
Προσωπικό	39
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	2.021.580
Δραστηριότητες	Κατασκευή και εμπορία ειδών από σύνθετα υλικά.
Εμπορικά σήματα	A. Hellas, Akto, Odyssey, X-trim, Stakmar.
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1997 με την επωνυμία Μουσουρούλης Βασίλειος ΑΕ. Το 1999 η επωνυμία της άλλαξε στη σημερινή. Κατασκευάζει πολυεστερικά σκάφη έως 7μ. και φουσκωτά έως 5μ. Οι πωλήσεις από την κατασκευή πολυεστερικών σκαφών καταλαμβάνει το 65% του συνολικού κύκλου εργασιών ενώ τα φουσκωτά καταλαμβάνουν μόλις το 15%. Την ίδια περίοδο πραγματοποίησε επενδύσεις συνολικού ύψους €600 χιλ. για την αγορά μηχανολογικού εξοπλισμού (καλούπια και μηχανήματα παραγωγής).
ΑΣΣΟΣ ΜΑΡΙΝ ΑΕ	
Διεύθυνση	Έδρα - Εργοστάσιο: Άσσος, 200 06 Βραχάτι Τηλ. 27410-86847, φαξ 27410-86947
Προσωπικό	5
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	476.093
Δραστηριότητες	Κατασκευή πλαστικών σκαφών και τρέιλερ.

Εμπορικά σήματα	Assos
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1997 για να συνεχίσει τις εργασίες της επιχείρησης Σωτήρης Καρατσόλης (ιδρυθείσα το 1990). Κατασκευάζει πλαστικά σκάφη συνολικού μήκους μέχρι 7μ.
ΒΑΛΕΡΙΑΝΟΣ Ν. - ΣΤ. ΛΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΟΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Λεωφ. Αγ. Μαρίνας – Κορωπίου 5, 194 00 Κορωπί Τηλ. 22910-90800, φαξ 22910-92159 www.ribcomarine.com
Προσωπικό	2
Δραστηριότητες	Κατασκευή σκαφών.
Εμπορικά σήματα	Scorpion
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1994. Κατασκευάζει σε εγκαταστάσεις τρίτων φουσκωτά σκάφη συνολικού μήκους 7-10μ.
ΓΙΑΜΑΛΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	
Διεύθυνση	Έδρα – Εργοστάσιο: Ούλωφ Πάλμε 91, 714 10 Ηράκλειο Τηλ. 2810-235833, φαξ 2810-360366
Προσωπικό	4
Δραστηριότητες	Κατασκευή σκαφών αναψυχής.
Εμπορικά σήματα	Minoan Dolphin
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1995. Ασχολείται με την κατασκευή φουσκωτών σκαφών συνολικού μήκους 5-7μ.
ΔΕΛΦΙΝΙ ΕΛΛΑΣ Π. ΠΡΕΖΕΡΑΚΟΣ ΕΠΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Λ. Κατσώνη 185, 135 62 Άγιοι Ανάργυροι Τηλ. 210-2615060, φαξ 210-2615060 Εργοστάσιο: Εθνική Οδός Αθηνών – Λαμίας (61 ^ο χλμ.), 320 09 Σχηματάρι
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	500.000 (κατά δήλωση)
Προσωπικό	15
Δραστηριότητες	Κατασκευή σκαφών αναψυχής. Εμπόριο μηχανών, ανταλλακτικών σκαφών και τρέιλερ. Επισκευές μηχανών σκαφών.
Εμπορικά σήματα	Delphini Hellas, Raniery, Orizon.
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1985 για να συνεχίσει τις εργασίες της Πρεζεράκος ΟΕ, που προϋπήρχε από το 1971. Κατασκευάζει πολυεστερικά σκάφη έως 7μ και φουσκωτά σκάφη έως 5μ., 5-7μ. και άνω των 7μ.
ΚΑΡΕΛΑΣ Γ. & ΣΙΑ ΟΕ “KAREL BOATS”	
Διεύθυνση	Έδρα – Εργοστάσιο: Διόδωρου 480, 264 43 Πάτρα Τηλ. 2610-454003, φαξ 2610-428212 www.karelboats.gr
Προσωπικό	5
Δραστηριότητες	Κατασκευή πλαστικών σκαφών, εμπορία εξωλέμβιων και τρέιλερ.
Εμπορικά σήματα	Karel Boats
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 2004 για να συνεχίσει τις δραστηριότητες της επιχείρησης Καρέλας Γεώργιος που προϋπήρχε από το 1975.

	Κατασκευάζει πολυεστερικά σκάφη συνολικού μήκους μέχρι 7μ.
ΚΟΡΜΟΣ ΑΒΕ	
Διεύθυνση	Έδρα – Εργοστάσιο: Οδός Μαρκοπούλου – Καλυβίων (1 ^ο χλμ.), Τ.Θ. 156, 190 03 Μαρκόπουλο Τηλ. 22990-22900, φαξ 22990-23067 www.dromor.gr
Προσωπικό	16
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	750.000 (κατά δήλωση)
Δραστηριότητες	Κατασκευή σκαφών αναψυχής, τρέιλερ και δεξαμενών. Ανοξειδωτες κατασκευές.
Εμπορικά σήματα	Dromor, Commander
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1988. Κατασκευάζει φουσκωτά σκάφη όλων των μεγεθών. Το 2005 οι πωλήσεις φουσκωτών σκαφών αντιπροσώπευαν το 87% του συνολικού κύκλου εργασιών. Το 2005 πραγματοποιήθηκαν εξαγωγές προς την Ολλανδία. Το 2006 ολοκληρώθηκε επένδυση ύψους €300 χιλ. για ολική αναβάθμιση hardware και software για οικονομικές υπηρεσίες, σχεδιαστήριο, εμπορική διαχείριση και για Internet. Η επένδυση αυτή αφορά επίσης μηχανήματα παραγωγής και την κατασκευή καλουπιού νέου σκάφους.
ΚΡΑΝΙΤΗΣ Γ. & ΣΙΑ ΕΕ “ΝΗΡΕΥΣ”	
Διεύθυνση	Έδρα – Εργοστάσιο: Άγιος Βασίλειος, 265 04 Πάτρα Τηλ. 2610-993774, φαξ 2610-994366 www.nireus-boats.gr
Προσωπικό	12
Δραστηριότητες	Κατασκευή σκαφών αναψυχής, πολυεστερικών δεξαμενών και εμπόριο εξωλέμβιων μηχανών.
Εμπορικά σήματα	Νηρεύς
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1979. Κατασκευάζει πολυεστερικά καθώς και φουσκωτά σκάφη έως 5μ. Οι πωλήσεις πολυεστερικών σκαφών αντιπροσωπεύουν το 92,5% του συνολικού κύκλου εργασιών, ενώ οι πωλήσεις φουσκωτών μόλις το 4,4% του συνολικού κύκλου εργασιών.
ΜΙΧΑΗΛ Κ. – Ι. ΜΗΤΡΟΓΙΑΝΝΗΣ ΟΕ “PREDATOR MARINE”	
Διεύθυνση	Έδρα-Εργοστάσιο: Λεωφ. Παιανίας-Μαρκόπουλου (9 ^ο χλμ.), 190 03 Μαρκόπουλο Τηλ. 22990-26026, φαξ 22990-40524
Δραστηριότητες	Κατασκευή σκαφών.
Εμπορικά σήματα	Predator
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1996. Κατασκευάζει φουσκωτά σκάφη μήκους 5,5-8μ.
ΜΟΣΧΑΤΟΣ Μ. – Κ. ΣΤΡΑΤΗΣ ΟΕ “OCEAN”	

Διεύθυνση	Έδρα: Άνοιξης 8, Τ. Θ. 328, 194 00 Κορωπί Τηλ. 210-6644915, φαξ 210-664230 www.ocean.gr
Προσωπικό	15
Δραστηριότητες	Κατασκευή αλιευτικών και σκαφών αναψυχής.
Εμπορικά σήματα	Ocean
Άλλα στοιχεία	Κατασκευάζει πολυεστερικά σκάφη συνολικού μήκους 7-24μ. Το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής διατίθεται στην εγχώρια αγορά. Εξαγωγές πραγματοποιούνται στην Ιταλία, το Βέλγιο και την Κύπρο.
ΜΠΙΣΚΙΝΗ ΑΦΟΙ ΑΕΒΕ	
Διεύθυνση	Έδρα – Εργοστάσιο: Οινόη, 320 09 Σχηματάρι Τηλ. 22620-58573, 58171, φαξ 22620-58574 www.boats.gr
Προσωπικό	48
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	2.599.145
Δραστηριότητες	Κατασκευή και εισαγωγές σκαφών αναψυχής.
Εμπορικά σήματα	Ποσειδών, Ranieri, Seamaster, King Fisher.
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1991 για να αναλάβει τις εργασίες της εταιρείας Σκάφη Ποσειδών ΕΠΕ (ιδρυθείσα το 1986). Το 1999 ο διακριτικός της τίτλος άλλαξε σε Μπισκίνη Αφοί ΑΕΒΕ. Κατασκευάζει πολυεστερικά σκάφη συνολικού μήκους μέχρι 7μ. Ένα μέρος της παραγωγής πολυεστερικών σκαφών προωθήθηκε το 2005 στην Ιταλία, τη Γαλλία, την Αγγλία, την Ολλανδία, τη Νορβηγία, την Κύπρο, την Κροατία, την Ιρλανδία και την Αυστρία. Το ίδιο έτος πραγματοποίησε εισαγωγές πολυεστερικών σκαφών από την Ιταλία. Για την περίοδο 2005-2006 πραγματοποιήθηκαν επενδύσεις συνολικού ύψους €500 χιλ. για την αγορά μηχανολογικού εξοπλισμού και νέων μοντέλων σκαφών.
ΝΑΥΣ ΑΕΕ	
Διεύθυνση	Έδρα – Εργοστάσιο: Βάρης-Κορωπίου (4 ^ο χλμ.), 194 00 Κορωπί Τηλ. 210-6627570-1, φαξ 210-6624726
Προσωπικό	4
Κύκλος εργασιών 2004 (€)	1.096.967
Δραστηριότητες	Κατασκευή, εισαγωγές, εξαγωγές, εμπόριο και επισκευή σκαφών.
Εμπορικά σήματα	Orizon
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 2000. Κατασκευάζει φουσκωτά σκάφη.
ΠΕΡΙΜΕΝΗΣ Η. & Θ. ΕΠΕ	
Διεύθυνση	Έδρα – Εργοστάσιο: Λεωφ. Κορωπίου – Βάρης (1 ^ο χλμ.), 194 00 Κορωπί Τηλ. 210-6020495, φαξ 210-6622692 www.oceanic.gr
Προσωπικό	22

Κύκλος εργασιών 2005 (€)	1.832.526
Δραστηριότητες	Κατασκευή φουσκωτών σκαφών.
Εμπορικά σήματα	Oceanic
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1981. Ασχολείται με την κατασκευή φουσκωτών σκαφών.
ΠΡΩΤΕΥΣ ΑΒΕΕ	
Διεύθυνση	Έδρα – Εργοστάσιο: Θέση Γιακούμι, 196 00 Μάνδρα Τηλ. 210-5558527, φαξ 210-5558479
Προσωπικό	4
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	428.629
Δραστηριότητες	Κατασκευή σκαφών αναψυχής.
Εμπορικά σήματα	Πρωτεύς
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1998. Κατασκευάζει πολυεστερικά σκάφη.
ΤΑΞΙΔΗ ΑΦΟΙ ΟΕ “OLYMPIC BOATS”	
Διεύθυνση	Έδρα – Εργοστάσιο: Οδός Θεσσαλονίκης-Νέας Μηχανιώνας (16 ^ο χλμ.), Τ.Θ. 20033, 551 10 Καλαμαριά Τηλ. 2310-465750, φαξ 2310-465760 www.olympic-boats.com
Προσωπικό	15
Δραστηριότητες	Κατασκευή πλαστικών σκαφών.
Εμπορικά σήματα	Olympic Boats
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1980. Κατασκευάζει πολυεστερικά σκάφη συνολικού μήκους μέχρι 6μ. Το 37% της παραγωγής για το 2005, είχε σαν προορισμό τη Δανία, τη Σουηδία, τη Γαλλία, τη Κροατία, την Κύπρο, τη Σλοβενία, τη Μάλτα, την Αγγλία, την Ελβετία, τη Ρουμανία και τη Γερμανία.
<i>Πηγή: ICAP</i>	

3.5.1 Πωλήσεις Παραγωγικών Επιχειρήσεων Σκαφών Αναψυχής

Στον πίνακα 3.3 που ακολουθεί παρατίθενται οι πωλήσεις για την περίοδο 2001-2005 των ανωτέρω επιχειρήσεων και οι οποίες λόγω της νομικής τους μορφής υποχρεούνται να δημοσιεύουν τα οικονομικά τους στοιχεία.

Τονίζεται ότι οι εμφανιζόμενες πωλήσεις αφορούν το συνολικό κύκλο εργασιών των επιχειρήσεων και δεν προέρχονται αποκλειστικά από τα σκάφη αναψυχής.

Αναφορικά με τη διαχρονική εξέλιξη των συνολικών πωλήσεων που εμφανίζονται στον πίνακα για την πενταετία 2001-2005, εάν ληφθούν υπόψη μόνο οι επιχειρήσεις για τις οποίες υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για όλη την περίοδο αυτή, η μέση ετήσια αύξηση ανέρχεται στο 7,5%.

Το 2005, τη μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση στις πωλήσεις παρουσίασε η επιχείρηση Interboat Μονοπρόσωπη Ε.Π.Ε με ποσοστό 120% και ακολούθησαν οι επιχειρήσεις Κορμός ΑΒΕ με ποσοστό 71,4%, Μπισκίνη Αφοί Α.Ε.Β.Ε (42,3%), Drago Boats ΑΕ (15,9%), Ακτοτεχνική Α.Ε (13,8%) και Planatech Α.Ε (9,7%) .

Σε απόλυτα μεγέθη, κατά το ίδιο έτος, τη μεγαλύτερη άνοδο παρουσίασαν οι επιχειρήσεις Μπισκίνη Αφοί Α.Ε.Β.Ε (€772,6 χιλ.), Drago Boats ΑΕ (€680 χιλ.), Interboat Μονοπρόσωπη Ε.Π.Ε (€488,5 χιλ.) και Κορμός ΑΒΕ (€312,3 χιλ.).

Πίνακας 3.3 - Πωλήσεις παραγωγικών επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής (2001-2005)

Επωνυμία	2005	2004	2003	2002	2001
DRAGO BOATS Α.Ε.	4.948.927	4.268.994	3.538.768	3.134.506	2.933.632
OCEAN YACHTS Α.Ε.	2.735.922	3.396.479	2.447.335	2.551.154	3.732.097
ΜΠΙΣΚΙΝΗ ΑΦΟΙ Α.Ε.Β.Ε.	2.599.145	1.826.576	1.281.834	1.173.501	1.006.249
ΑΚΤΟΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.	2.021.580	1.776.238	1.810.161	1.701.328	1.400.579
ΠΕΡΙΜΕΝΗΣ Η. & Θ. Ε.Π.Ε.	1.832.526	2.143.351	1.951.120	1.498.615	1.386.866
PLANATECH Α.Ε.	1.296.371	1.181.248	1.119.004	1.110.629	1.214.687
INTERBOAT ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Ε.Π.Ε. ⁽¹⁾	895.773	407.261	-	-	-
ΚΟΡΜΟΣ Α.Β.Ε.	750.000*	437.698	347.633	564.887	544.698
ΔΕΛΦΙΝΙ ΕΛΛΑΣ Π. ΠΡΕΖΕΡΑΚΟΣ Ε.Π.Ε.	500.000*	-	-	-	-
ΑΣΣΟΣ ΜΑΡΙΝ Α.Ε.	476.093	481.597	405.674	316.502	326.824
ΠΡΩΤΕΥΣ Α.Β.Ε.Ε.	428.629	439.621	389.136	274.356	246.173
ΝΑΥΣ Α.Ε.Ε. ⁽²⁾	ΜΔ	1.096.967	773.981	720.625	-
Σύνολο	18.484.966	17.456.030	14.064.646	13.046.103	12.791.805

Αξία σε €

Η μετατροπή των πωλήσεων του 2001 σε ευρώ έχει γίνει βάσει της επίσημης ισοτιμίας €1=340,75δρχ. Τυχόν αποκλίσεις σε ορισμένους λογαριασμούς οφείλονται στην προσαρμογή στο νέο νόμισμα.

ΜΔ: Μη Διαθέσιμα στοιχεία

*Σύμφωνα με δηλώσεις των υπευθύνων

1. Ιδρύθηκε το 2003. Οι πωλήσεις του 2004 αφορούν την περίοδο 11/07/2003-31/12/2004.

2. Ιδρύθηκε το 2000. Οι πωλήσεις του 2001 αφορούν την περίοδο 18/04/2000-31/12/2001.

Πηγή: ICAP – Δημοσιευμένοι Ισολογισμοί

3.5.2 Το «ναυάγιο» της εγχώριας παραγωγής σκαφών

Η εγχώρια παραγωγή σκαφών αποτελεί ένα θέμα μείζονος σημασίας όπου αξίζει να επιστήσουμε την προσοχή μας, αφού το Ελληνικό Δημόσιο επιχειρεί με επίμονες προσπάθειες να «βουλιάξει». Η προσέγγιση του θέματος απαιτεί να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή και στις δύο πλευρές της αναιμικής (αλλά παρ' όλα αυτά με πολλές δυνατότητες) εγχώριας ναυπηγικής δραστηριότητας. Από τη μία πλευρά βρίσκονται οι σημαντικότεροι εκπρόσωποι της παραδοσιακής ναυπηγικής τέχνης που επιμένουν να κατασκευάζουν τρεχαντήρια, περάματα και караβόσκαρα. Από την άλλη, βρίσκονται οι λιγιστοί παραγωγοί μεγάλων πολυτελών σκαφών αναψυχής που πιστεύουν και προσπαθούν να πείσουν και τους αρμόδιους υπουργούς ότι η Ελλάδα αντί να εισάγει μπορεί να κατασκευάζει τέτοια σκάφη. Και μάλιστα όχι μόνο να κατασκευάζει αλλά να βάλει και τη σφραγίδα της στις διεθνείς εξελίξεις του κλάδου. Το ξεδίπλωμα της ιστορίας των δύο αυτών πλευρών απέδειξε ότι οι κυβερνώντες δεν είναι απλώς αδιάφοροι για την ελληνική ναυπηγική τέχνη και παραγωγή, η οποία εκτός των άλλων έχει ιστορία 2.500 ετών, αλλά κάνουν ό,τι περνά από το χέρι τους για να την καταστρέψουν ολοσχερώς. Απόδειξη αποτελεί πρώτον το γεγονός ότι από το 1991, οπότε και εφαρμόστηκε το κοινοτικό επιχειρησιακό πρόγραμμα αλιείας, οι αρμόδιοι συναίνεσαν στην καταστροφή των δέκα χιλιάδων καλύτερων αλιευτικών σκαφών της χώρας, δίνοντας ένα ισχυρό χτύπημα στα τελευταία καρνάγια που λειτουργούν στο Πέραμα, τη Σύρο, την Πάτμο, την Κουιάδα, τη Θάσο, την Ιερισσό, την Καβάλα και τη Θεσσαλονίκη. Δεύτερον, η εξασφάλιση μιας άδειας λειτουργίας νέας παραγωγικής μονάδας σύγχρονων μεγάλων σκαφών αναψυχής απαιτεί τη συναίνεση 12 υπουργείων και μια συνδιαλλαγή με τον κρατικό μηχανισμό που κρατά ήδη αρκετά χρόνια.

3.5.3 Η καταστροφή της παράδοσης

Δέκα χιλιάδες ξύλινα σκάφη αποσύρθηκαν για να μειωθεί το αλιευτικό δυναμικό της χώρας. Αυτό όμως αυξήθηκε διότι οι άδειες που δόθηκαν για αλιεία στις ανοιχτές θάλασσες χρησιμοποιούνται στο Αιγαίο και στο Ιόνιο.

Η οικογένεια Ψαρρού, που αριθμεί τρεις γενιές ναυπηγών, πιστοποιεί τη συστηματική καταστροφή της ελληνικής ναυτικής παράδοσης εκ μέρους της πολιτείας, υποστηρίζοντας ότι το Ελληνικό Δημόσιο συναίνεσε και στην καταστροφή των σκαφών, ενώ θα μπορούσε να μην τα καταστρέψει και απλώς να τους αλλάξει χρήση. Απουσία οποιωνδήποτε μέτρων

στήριξης της παραγωγής παραδοσιακών σκαφών από την πολιτεία, αναζητούνται συνεχώς νέες μέθοδοι κατασκευής ξύλινων σκαφών έτσι ώστε να μειωθεί το κόστος τους. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα κατασκευής ενός σκάφους 19 μέτρων το οποίο δεν θέλει καλαφάτισμα για λογαριασμό ενός Κύπριου επιχειρηματία. Το εν λόγω σκάφος είναι κατά τι ακριβότερο από τα παραδοσιακά σκάφη αλλά προσφέρει μία ποιότητα που δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να προσφερθεί από τα πλαστικά σκάφη».

Κόντρα στη θύελλα των καιρών, η οικογένεια Ψαρρού θα επιμείνει στην κατασκευή παραδοσιακών ξύλινων σκαφών αναψυχής, όπως το «Αετός» (36 μέτρα) για λογαριασμό ενός εφοπλιστή, ο οποίος αρνήθηκε επίμονα να το πουλήσει σε σημαντικά πρόσωπα του εξωτερικού. Αντίστοιχο σκάφος «χτίστηκε» στο ναυπηγείο του Ψαρρού για άλλη εφοπλιστική οικογένεια, η οποία με τη σειρά της το πούλησε σε διεθνή οίκο καλλυντικών. Το συγκεκριμένο σκάφος βρίσκεται στη Νίκαια της Γαλλίας. Ο κ. Μανόλης Ψαρρός, τρίτη γενιά ναυπηγός παραδοσιακών σκαφών, υποστηρίζει ότι είναι δυνατόν να βρεθούν νέα μονοπάτια διατήρησης της τεράστιας ναυπηγικής μας ιστορίας, έστω και απουσία του κράτους. Το τελευταίο μάλιστα θα μπορούσε να δημιουργήσει σχολές, να δώσει κίνητρα ανάλογα αυτών που δίνονται στα διατηρητέα κτίρια.

3.5.4 Ποιοι «πνίγουν» τις επενδύσεις

Η Ελλάδα διαθέτει ένα μόνο ναυπηγείο μεγάλων και σύγχρονων σκαφών αναψυχής. Η εταιρεία “Ocean Yachts” αποτελεί ίσως τον μοναδικό παραγωγό μεγάλων σκαφών αναψυχής, τα επενδυτικά προγράμματα της οποίας όμως συγκρούονται με σφοδρότητα με τα κύματα της ελληνικής γραφειοκρατίας. Η αναφορά στην συγκεκριμένη επιχείρηση είναι αποκαλυπτική αφού εδώ και δύο χρόνια προσπαθεί να συγκεντρώσει τις απαραίτητες υπογραφές για να ξεκινήσει η νέα σύγχρονη μονάδα παραγωγής σκαφών στους Αγίους Θεοδώρους Αττικής.

Αν τελικώς οι επιδιώξεις της γίνουν πραγματικότητα, η Ελλάδα θα αποκτήσει την πρώτη σοβαρή μονάδα παραγωγής μεγάλων πολυτελών σκαφών αναψυχής. Για την ιστορία, αξίζει να πούμε ότι η “Ocean Yachts” συμμετέχει με δικά της σκάφη στα μεγαλύτερα σαλόνια σκαφών αναψυχής του κόσμου (Σαουθάμπτον, Ολλανδία, Αθήνα και ΗΠΑ). Έχει μάλιστα κατακτήσει και σημαντικές διεθνείς διακρίσεις. Την ίδια όμως στιγμή που οι ξένοι υποκλίνονται στους πρωτοποριακούς σχεδιασμούς της “Ocean Yachts”, το Ελληνικό Δημόσιο με τη γραφειοκρατία που το διακρίνει έχει βάλει στο «μικροσκόπιο» τη

φερεγγυότητα της εν λόγω εταιρείας, προκαλώντας μεγάλη καθυστέρηση στην υλοποίηση του επενδυτικού σχεδίου.

Και για να μπορέσουμε να αντιληφθούμε τί σημαίνει η εγκληματική αργοπορία του Ελληνικού Δημοσίου, αξίζει να αναφέρει κανείς το παρακάτω γεγονός: αυτή τη στιγμή η “Ocean Yachts” παράγει 10-12 σκάφη τον χρόνο. Με την υλοποίηση της επένδυσης η εταιρεία θα μπορέσει να παράγει ως και 50 σκάφη τον χρόνο, προσφέροντας εκτός των άλλων και εργασία σε σημαντικό αριθμό εργαζομένων. Αντί γι' αυτά, το Ελληνικό Δημόσιο απλώς ενισχύει τις προσπάθειες για εισαγωγή σκαφών από τη Βαυαρία, η οποία δεν διαθέτει θάλασσα και βεβαίως τη ναυτική παράδοση των Ελλήνων.

3.6 Παρουσίαση Εισαγωγικών Επιχειρήσεων Σκαφών Αναψυχής

Στον πίνακα 3.4 παρουσιάζονται με αλφαβητική σειρά επιχειρήσεις που ασχολούνται με εισαγωγές σκαφών αναψυχής. Ο πίνακας 3.4 αναφέρει την επωνυμία της κάθε επιχείρησης, τη διεύθυνση έδρας, τον τελευταίο διαθέσιμο κύκλο εργασιών, τον αριθμό του απασχολούμενου προσωπικού, την πλήρη δραστηριότητα καθώς και άλλα πληροφοριακά στοιχεία. Όπως και στην προηγούμενη ενότητα, έτσι και εδώ τα εμφανιζόμενα εμπορικά σήματα αφορούν τα εισαγόμενα σκάφη και όχι άλλα προϊόντα με τα οποία μπορεί να ασχολούνται οι συγκεκριμένες επιχειρήσεις.

Πίνακας 3.4 - Παρουσίαση εισαγωγικών επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής	
AMERICAN MARINE AE	
Διεύθυνση	Έδρα: Λεωφ. Βουλιαγμένης 96, 166 74 Γλυφάδα Τηλ. 210-9699570-9, φαξ 210-9634945 www.americanmarine.gr
Προσωπικό	5
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	2.578.395
Δραστηριότητες	Εισαγωγές και εμπόριο σκαφών αναψυχής, οργάνων γυμναστικής.
Εμπορικά σήματα	Novamarine, Princess
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1991. Το 2005 οι πωλήσεις από τα σκάφη αναψυχής αντιπροσώπευσαν το 90-95% του συνολικού κύκλου εργασιών. Εισάγει μηχανοκίνητα σκάφη συνολικού μήκους 12-24μ. και φουσκωτά σκάφη με συνολικό μήκος 2,5-7μ., από την Ιταλία και τη Μ. Βρετανία.

BAT ΕΠΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Σ. Βέμπο 3, 165 61 Γλυφάδα Τηλ. 210-9603426-7, φαξ 210-9603428 www.bat.gr
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	325.146
Προσωπικό	5
Δραστηριότητες	Εισαγωγές και εμπόριο σκαφών και αξεσουάρ.
Εμπορικά σήματα	Bat
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1995. Εισάγει φουσκωτά σκάφη συνολικού μήκους 3,5-10μ. από την Ιταλία.
ΑΘΗΝΑΪΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΟΤΕΡΩΝ ΑΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Λεωφ. Ποσειδώνος 1-2, 175 61 Παλαιό Φάληρο Τηλ. 210-9811820, φαξ 210-9825701 www.athenian-yachts.gr
Προσωπικό	20
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	6.812.779
Δραστηριότητες	Εισαγωγές και εμπόριο σκαφών αναψυχής και εξαρτημάτων. Εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής.
Εμπορικά σήματα	Jeanneau, Lagoon.
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1999 από μετατροπή της εταιρείας Αθηναϊκές Πωλήσεις Θαλαμηγών Σκαφών ΕΠΕ που προϋπήρχε από το 1988. Οι πωλήσεις από τα σκάφη καταλαμβάνουν ετησίως το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού κύκλου εργασιών. Εισάγει από τη Γαλλία ιστιοπλοϊκά σκάφη συνολικού μήκους 8-16μ. και μηχανοκίνητα έως 24μ.
ΑΤΑΛΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝ ΑΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Ιωσηφίδου 3, 167 77 Ελληνικό Τηλ. 210-9910722, φαξ 210-9958528 www.atalanta-group.gr
Προσωπικό	25
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	1.634.029
Δραστηριότητες	Αντιπροσωπείες, εισαγωγές, εμπόριο και ναυλώσεις σκαφών αναψυχής.
Εμπορικά σήματα	Targa, Nautor's Swan, X Yachts, M/Y Canaves Oia
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1999. Από το 2003 οι εισαγωγές των ιστιοπλοϊκών σκαφών πραγματοποιούνται στο όνομα του πελάτη. Τα σκάφη προέρχονται από τις ΗΠΑ, τη Δανία, τη Φιλανδία και την Ιταλία.
ΑΤΜΑΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Αρτέμιδος 32, 155 61 Χολαργός Τηλ. 210-6510641, φαξ 210-6544632 www.marlinboat.com
Προσωπικό	4

Κύκλος εργασιών 2005 (€)	387.722
Δραστηριότητες	Εισαγωγές και εμπόριο σκαφών αναψυχής, εξωλέμβιων μηχανών και αξεσουάρ.
Εμπορικά σήματα	Marlin
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1989. Εισάγει από την Ιταλία φουσκωτά σκάφη συνολικού μήκους 5,20-11,5μ.
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΚΟΤΤΕΡΑ ΑΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Λεωφ. Ποσειδώνος 11, 174 55 Άλιμος Τηλ. 210-9896000, φαξ 210-9850130 www.vernicos.com
Προσωπικό	50
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	6.551.855
Δραστηριότητες	Εισαγωγή και εμπορία σκαφών αναψυχής. Εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής.
Εμπορικά σήματα	Beneteau, Regal, Four Wings, CNB, Lagoon, Odyssey.
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 2000 από μετατροπή της εταιρείας Βερνίκος Κόττερα ΕΠΕ, που προϋπήρχε από το 1991. Το 2003 απορρόφησε την εταιρεία Βερνίκος Ταχύπλοα ΑΒΕΕ. Εισάγει πολυεστερικά και ιστιοπλοϊκά σκάφη από Γαλλία και Αμερική.
ΓΑΡΙΝΗΣ ΦΩΤΙΟΣ ΣΠ. «KIFISSIA MARINE»	
Διεύθυνση	Έδρα: Χ. Τρικούπη 167, 145 64 Κηφισιά Τηλ. 210-8075140, φαξ 210-8075140
Δραστηριότητες	Εισαγωγές και επισκευή φουσκωτών σκαφών και πολυεστερικών σκαφών αναψυχής. Εμπόριο εξωλέμβιων μηχανών και αξεσουάρ σκαφών.
Εμπορικά σήματα	BWA, Tur Marine
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1981. Εισάγει από την Ιταλία πολυεστερικά σκάφη συνολικού μήκους 4,5-12μ. καθώς και φουσκωτά σκάφη συνολικού μήκους 5,5-17μ.
ΓΚΟΛΦΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Φ. & ΣΙΑ ΟΕ "TOHATSU"	
Διεύθυνση	Έδρα: Πατησίων 335, 111 44 Αθήνα Τηλ. 210-2012469, φαξ 210-2027933
Προσωπικό	10
Δραστηριότητες	Εισαγωγές και εμπόριο εξωλέμβιων μηχανών και σκαφών.
Εμπορικά σήματα	Sacs, Scanner
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1990 για να αναλάβει τις δραστηριότητες της επιχείρησης Γκολφινόπουλος Φ. & Σία ΕΕ που προϋπήρχε από το 1961. Εισάγει φουσκωτά σκάφη άνω των 7μ. από την Ιταλία. Κατά την διετία 2005-2006 πραγματοποιήθηκαν επενδύσεις σε εγκαταστάσεις
ΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΙ ΑΦΟΙ ΑΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Κορινθίας 66-70, 115 27 Αθήνα Τηλ. 210-7771430, φαξ 210-7755307

Προσωπικό	19
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	3.650.978
Δραστηριότητες	Εισαγωγές και εμπόριο μοτοσικλετών, λιπαντικών, ανταλλακτικών, αξεσουάρ, ελαστικών και σκαφών αναψυχής.
Εμπορικά σήματα	Seas Wearle, Aquador, Ringer
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1993. Εισάγει πολυεστερικά σκάφη συνολικού μήκους 8-20μ. από τις ΗΠΑ και την Αργεντινή .
ΕΚΚΑ ΣΚΑΦΗ ΑΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Δαβάκη 2, 174 55 Άλιμος Τηλ. 210-9848992, φαξ 210-9884420 www.ekka.gr
Προσωπικό	8
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	2.225.399
Δραστηριότητες	Αντιπροσωπείες, εισαγωγές και εμπόριο σκαφών αναψυχής και ανταλλακτικών.
Εμπορικά σήματα	Pershing, Bertram, Ferreti, Riva, Custom Line, Aprea Mare, Itama, CRN, Mochi.
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1990. Ασχολείται κυρίως με τις διαμεσολαβήσεις για την πώληση εισαγομένων σκαφών αναψυχής από τις ΗΠΑ.
ΕΛΚΟ ΕΛΛΑΣ ΑΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Κουρτίδου 157, 111 43 Αθήνα Τηλ. 210-2520410-2, φαξ 210-2520412 www.elcohellas.gr
Προσωπικό	6
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	402.733
Δραστηριότητες	Κατασκευή κλιματιστικών μηχανημάτων, ηλιακών θερμοσιφώνων, λεβήτων, εναλλακτών θερμότητας και εξοικονομητών ενέργειας. Εισαγωγές και εμπόριο κλιματιστικών, εξοικονομητών ενέργειας, ειδών κεντρικής θέρμανσης, μηχανημάτων καθαρισμού αέρα, σκαφών αναψυχής και εξαρτημάτων.
Εμπορικά σήματα	Nautica Led, Ribeye
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1990. Εισάγει φουσκωτά συνολικού μήκους έως 7μ. και πολυεστερικά σκάφη 5-7μ. και άνω των 7μ., από την Αγγλία και την Ιταλία.
ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Νηρέως 17, 175 61 Παλαιό Φάληρο Τηλ. 210-9885889, φαξ 210-9887002
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	208.359
Δραστηριότητες	Εισαγωγές, εμπόριο και εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής.
Εμπορικά σήματα	Bavaria, Harmony, Nautitec
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1994 με την επωνυμία Κυριακούλης Ελληνικές Κρουαζιέρες ANE. Το 1999 η επωνυμία της άλλαξε στη σημερινή.

	Εισάγει ιστιοπλοϊκά σκάφη συνολικού μήκους 11-15μ. από τη Γερμανία και τη Γαλλία.
ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ Ζ. ΑΕΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Λεωφ. Ποσειδώνος 57, 183 44 Μοσχάτο Τηλ. 210-9409828, φαξ 210-9409112 www.zois.gr
Προσωπικό	35
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	11.752.445
Δραστηριότητες	Εισαγωγές ναυτιλιακών ειδών και μηχανές θαλάσσης.
Εμπορικά σήματα	Quicksilver, Valiant, Walker Bay.
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1990 από συγχώνευση των εταιριών Ευσταθίου Ζώης & Υιός ΟΕ (ιδρυθείσα το 1965) και Ευσταθίου Δημήτριος & Σία ΟΕ (ιδρυθείσα το 1983). Οι πωλήσεις από τα σκάφη αναψυχής αντιπροσώπευσαν το 2005 το 10,4% του συνολικού κύκλου εργασιών. Εισάγει πολυεστερικά σκάφη συνολικού μήκους μέχρι 7μ., φουσκωτά σκάφη έως 5μ. και ιστιοπλοϊκά έως 8μ. από τη Ν. Κορέα, την Αμερική και την Πορτογαλία. Το 2006 ολοκληρώθηκαν επενδύσεις σχετικά με τη δημιουργία ανεξάρτητου κτιρίου αποθηκών για εμπορεύματα ύψους €1 εκατ.
ΖΑΓΓΑΣ Ε. & Α. Ο.Ε.	
Διεύθυνση	Έδρα: Οδός Έδεσσας – Σκύδρας (1 ^ο χλμ.), 58200, Έδεσσα Τηλ. 23810-25841, φαξ 23810-26473
Δραστηριότητες	Αποκλειστικές εισαγωγές και εμπόριο σκαφών αναψυχής, αυτοκινήτων και ανταλλακτικών, λιπαντικών και πλωτών προβλητών.
Εμπορικά σήματα	Fun Yacht, Oxoop.
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1992 και συνεχίζει τις εργασίες της ομόρρυθμης εταιρείας Ζάγγας Κ. & Σ. Ο.Ε., η οποία προϋπήρχε από το 1968.
ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ ΝΙΚ. Ι. ΑΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Λεωφ. Αθηνών 169, 104 47 Αθήνα Τηλ. 210-3479700, φαξ 210-3477646 Marine division: Σταυράκη 27β, 182 33 Άγιος Ιωάννης Ρέντης Τηλ. 210-4826692, φαξ 210-4833325 www.nissan.gr
Προσωπικό	450
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	274.470.478
Δραστηριότητες	Εισαγωγές και εμπόριο επιβατικών και φορτηγών αυτοκινήτων, ανταλλακτικών, ανυψωτικών και δομικών μηχανημάτων και οχημάτων, στερεοφωνικών αυτοκινήτων, μηχανών θαλάσσης, σκαφών αναψυχής, ηλεκτρογεννητριών, λιπαντικών, συσσωρευτών και συστημάτων στάθμευσης αυτοκινήτων. Συνεργείο.
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1965 ως συνέχεια της ατομικής επιχείρησης

	Θεοχαράκης Νικόλαος (ιδρυθείσα το 1924). Ανήκει στον όμιλο επιχειρήσεων Θεοχαράκη. Εισάγει φουσκωτά σκάφη.
ΚΑΠΠΑ ΜΑΡΙΝ ΑΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Λαμίας 10, 164 52 Αργυρούπολη Τηλ. 210-9969990-6, φαξ 210-9969526 www.kappamarine.gr
Προσωπικό	32
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	14.439.643
Δραστηριότητες	Αντιπροσωπείες, αποκλειστικές εισαγωγές και εμπόριο σκαφών αναψυχής.
Εμπορικά σήματα	Sea Ray, Fairline, Rodman, Baja.
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1995 για να αναλάβει τις δραστηριότητες της επιχείρησης Κάππα Μαρίν ΕΠΕ (ιδρυθείσα το 1985). Εισάγει πολυεστερικά σκάφη συνολικού μήκους έως 24μ. από τις ΗΠΑ, την Αγγλία την Ισπανία και την Ιταλία.
ΚΟΣΜΟΣ ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΕΛΛΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Λεωφ. Ελευθερίας 7, 174 55 Άλιμος Τηλ. 210-9851385-7, φαξ 210-9858800 www.cosmosyachting.com
Προσωπικό	9
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	1.241.128
Δραστηριότητες	Εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής. Κρουαζιέρες.
Εμπορικά σήματα	Bavaria
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1996. Εισάγει ιστιοπλοϊκά σκάφη συνολικού μήκους 10-26μ. από τη Γερμανία και την Γαλλία. Τη διετία 2005-2006 ολοκληρώθηκαν επενδύσεις για αγορά ιστιοπλοϊκών σκαφών ύψους €500 χιλ.
ΚΗΡΥΚΟΣ Β. ΕΠΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Λεωφ. Βάρης – Κορωπίου (3 ^ο χλμ.), 194 00 Κορωπί Τηλ. 210-9656913, φαξ 210-9654784 www.kirikos.gr
Κύκλος εργασιών 2004 (€)	1.176.184
Προσωπικό	5
Δραστηριότητες	Εισαγωγές και εμπόριο σκαφών αναψυχής, οργάνων ναυτιλίας και λιπαντικών. Κατασκευή φουσκωτών σκαφών σε εγκαταστάσεις τρίτων.
Εμπορικά σήματα	Grady White, Great White
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1986 με την επωνυμία Βασίλειος Κηρύκος & Σία ΕΠΕ «Κίνησις». Το 1992 άλλαξε την επωνυμία της στη σημερινή. Εισάγει από τις ΗΠΑ πολυεστερικά σκάφη συνολικού μήκους μέχρι 9μ. Κατασκευάζει φουσκωτά σκάφη συνολικού μήκους 9,22μ. σε εγκαταστάσεις τρίτων.

ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΑΝΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Λεωφ. Αλίμου 7, 174 55 Άλιμος Τηλ. 210-9886187-91, φαξ 210-9817823 www.kiriacoulis.com
Προσωπικό	13
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	11.920.628
Δραστηριότητες	Εισαγωγές και εκμετάλλευση επαγγελματικών τουριστικών σκαφών αναψυχής (κυρίως ιστιοπλοϊκών).
Εμπορικά σήματα	Bavaria, Dufour, Fontaine Pajot, Alubat, Cantiere del Pardo, Nautica Serena
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1986. Εισάγει από τη Γαλλία και τη Γερμανία σκάφη συνολικού μήκους μέχρι 16μ., τα οποία εκμεταλλεύεται για επαγγελματικούς σκοπούς (ναύλωση). Στα πλαίσια ανανέωσης του στόλου της πραγματοποιεί πωλήσεις ιδιόκτητων σκαφών.
ΜΑΝΙΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ “YACHTING CLUB”	
Διεύθυνση	Έδρα: Τιτάνων 14, 167 77 Ελληνικό Τηλ. 210-9968000, φαξ 210-9923248 www.yachting-club.gr
Προσωπικό	8
Δραστηριότητες	Εισαγωγές και εμπόριο σκαφών αναψυχής, εξωλέμβιων μηχανών, εξαρτημάτων και εφοδίων ναυτιλίας.
Εμπορικά σήματα	Marinelo, Flyer
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1998. Εισάγει πολυεστερικά και φουσκωτά σκάφη μέχρι 7μ. από την Ιταλία.
ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.	
Διεύθυνση	Έδρα: Εθνική Οδός Αθηνών – Λαμίας (14 ^ο χλμ.), Τ.Θ. 51528, 145 10 Κηφισιά Τηλ. 210-6293400, φαξ 210-6201745 www.yamaha-motor.gr
Προσωπικό	120
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	68.073.454
Δραστηριότητες	Εισαγωγή και εμπορία δικύκλων και προϊόντων θαλάσσης Yamaha καθώς και συμπληρωματικών προϊόντων.
Εμπορικά σήματα	Yamaha
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1993 αναλαμβάνοντας μέρος των δραστηριοτήτων της εταιρείας Ηλιόπουλοι, Αδελφοί, ΑΕ. Το 2000 ο διακριτικός της τίτλος άλλαξε από Γιαμάχα Μότορ Ελλάς ΑΕ σε Τρία Διαπασών ΑΕ. Το 2001 άλλαξε εκ νέου σε Μοτοδυναμική ΑΕΕ. Εισάγει θαλάσσια jet, φουσκωτά και πολυεστερικά σκάφη από την Ιταλία, οι πωλήσεις των οποίων καταλαμβάνουν μικρό μέρος του συνολικού κύκλου εργασιών.

ΝΑΣΙΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΣ & MARIANNA ΟΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Αργυροκάστρου 12, 151 21 Πεύκη Τηλ. 210-6207054, φαξ 210-8019749 www.nassiosboats.gr
Προσωπικό	4
Δραστηριότητες	Εισαγωγές και εμπόριο σκαφών αναψυχής.
Εμπορικά σήματα	Cobra, Dyna, Crownline
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1991. Εισάγει φουσκωτά σκάφη άνω των 7μ. από την Αγγλία και πολυεστερικά σκάφη έως 24μ. από την Ταϊβάν και τις ΗΠΑ .
ΝΤΑΙΜΟΝΤΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Καραϊσκάκη 40, 166 75 Γλυφάδα Τηλ. 210-9620320, φαξ 210-9626366 www.diamonds.gr
Προσωπικό	11
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	4.348.033
Δραστηριότητες	Αντιπροσωπείες, εισαγωγές και εμπόριο σκαφών αναψυχής. Εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής.
Αντιπροσωπευόμενοι Οίκοι	J. Boats, Paris Voile, Galeon κ.ά.
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1998. Εισάγει σκάφη αναψυχής συνολικού μήκους μέχρι 10μ. από την Πολωνία, την Τουρκία και τις ΗΠΑ.
ΠΑΠΠΑ Μ. ΑΦΟΙ ΑΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Λεωφ. Βουλιαγμένης 591, 164 52 Αργυρούπολη Τηλ. 210-9963159-60 www.pappasbros.gr
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	3.981.414
Δραστηριότητες	Εισαγωγές και εμπόριο σκαφών αναψυχής.
Εμπορικά σήματα	Cranchi, Della Pieta
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 2002. Εισάγει πολυεστερικά 7-24μ. από την Ιταλία.
ΠΑΠΠΑ ΑΦΟΙ ΑΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Λεωφ. Βουλιαγμένης 591, 164 52 Αργυρούπολη Τηλ. 210-9963159-60 www.aquaski.gr
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	3.101.392
Δραστηριότητες	Εισαγωγές και εμπόριο σκαφών αναψυχής.
Εμπορικά σήματα	Quicksilver, Arvor, Chararral, Pursuit, Correct.
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 2005. Προήλθε από μετατροπή της εταιρείας ΑΦΟΙ ΠΑΠΠΑ Ε.Π.Ε. Εισάγει πολυεστερικά σκάφη 7-12μ. από την Ευρώπη και τις ΗΠΑ.

ΠΕΡΓΚΑ ΑΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Λεωφ. Βουλιαγμένης & Ζέπου 37, 166 75 Γλυφάδα Τηλ. 210-9600641-4, φαξ 210-9600645 www.perga.gr
Προσωπικό	10
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	931.212
Δραστηριότητες	Εισαγωγές και εμπόριο σκαφών αναψυχής και εξαρτημάτων, μηχανημάτων επεξεργασίας θαλάσσιου νερού και ιστιοπλοϊκού εξοπλισμού.
Εμπορικά σήματα	Novurania, Boston Whaler
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1991. Εισάγει πολυεστερικά σκάφη 7-12μ. και φουσκωτά σκάφη 5-7μ. από τις ΗΠΑ.
ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Π. ΑΕ&ΒΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Ιερά Οδός 96-102, Τ.Θ. 41018, 122 10 Αιγάλεω Τηλ. 210-3473300, 3499200, 3473400, φαξ 210-3473404 www.petrooulos.com
Προσωπικό	120 (6 άτομα στο τμήμα σκαφών και εξωλέμβιων μηχανών)
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	81.529.687
Δραστηριότητες	Κατασκευή ηλεκτροπαραγωγών ζευγών και πετρελαιοκινητήρων. Συναρμολόγηση φορτηγών και λεωφορείων. Εισαγωγές και εμπόριο πετρελαιοκινητήρων, αυτοκινήτων, λεωφορείων, μηχανών θαλάσσης, αεροσυμπιεστών, βιομηχανικών συσκευών καθαρισμού, φουσκωτών σκαφών, θαλασσίων jet, αγροτικών μηχανημάτων, ανταλλακτικών. Τεχνική υποστήριξη.
Εμπορικά σήματα	Zodiac, Bombard, Avon, Sea Doo.
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1974 από συγχώνευση των επιχειρήσεων Πετρόπουλος Π. & Υιοί ΟΕ (ιδρυθείσα το 1969) και Πετρόπουλος Π. & Σία ΟΕ (ιδρυθείσα το 1938 αλλά προϋπήρχε σαν Πετρόπουλος Πέτρος από το 1922). Το 1995 απορρόφησε την επιχείρηση Πέφιν ΑΕ, η οποία είχε ιδρυθεί το 1983. Το 2000 απορρόφησε την εταιρεία Μεκμότορς Ελλάς ΑΕ. Εισάγει φουσκωτά σκάφη συνολικού μήκους 2-7,5μ. και θαλάσσια jet. Χώρες προέλευσης των συγκεκριμένων προϊόντων είναι η Γαλλία, η Ισπανία και ο Καναδάς.
ΣΑΛΟΝΙΚΑ ΜΑΡΙΝ ΣΕΝΤΕΡ ΕΠΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Γεωργικής σχολής 124, 551 34 Θεσσαλονίκη Τηλ. 2310-473074, φαξ 2310-473074
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	503.000 (κατά δήλωση)
Δραστηριότητα	Εισαγωγές σκαφών και εμπόριο εξωλέμβιων μηχανών.
Εμπορικά σήματα	Stinger, Predator.
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 2002. Το 2003 ανέλαβε τις δραστηριότητες της ατομικής επιχείρησης Δεληπούλιος Ιωάννης Μοσχ. (ιδρυθείσα το 1989). Εισάγει φουσκωτά σκάφη συνολικού μήκους άνω των 12μ.

	από την Ιταλία. Τη διετία 2005-2006 έγιναν επενδύσεις σε καινούριες εγκαταστάσεις.
ΣΤΑΤΟΥΣ ΓΙΩΤΙΝΓΚ Ι. ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ – Ν. ΑΡΓΥΡΙΑΔΗΣ ΕΠΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Αυξεντίου 3, 174 55 Άλιμος Τηλ. 210-9881046 φαξ 210-9845598 www.statusyachting.com
Προσωπικό	4
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	483.196
Δραστηριότητες	Εισαγωγές εμπόριο, επισκευές και ναυλώσεις σκαφών αναψυχής.
Εμπορικά σήματα	Hanse Yachts.
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1993, με έδρα τον Άλιμο. Εισάγει ιστιοπλοϊκά 8-16μ. από την Γερμανία. Τη διετία 2005-2006 έγιναν επενδύσεις για εισαγωγή ιστιοπλοϊκών για διάθεση προς ναύλωση, ύψους €1,5 εκατ.
ΤΕΟΜΟΤΟ ΑΕΒΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Λεωφ. Κηφισού 29, 122 42 Αιγάλεω Τηλ. 210-3410684, φαξ 210-3410723 www.kawasaki.gr
Προσωπικό	39
Κύκλος εργασιών 2005 (€)	18.091.813
Δραστηριότητες	Αντιπροσωπείες, εισαγωγές και εμπόριο μοτοσυκλετών, jet ski και ανταλλακτικών.
Εμπορικά σήματα	Kawasaki
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1997 με έδρα το Περιστέρι. Το 1998 άλλαξε έδρα και μεταφέρθηκε στο Αιγάλεω. Εισάγει θαλάσσια jet skis από τις ΗΠΑ.
ΤΕΡΖΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ “BLUE MARINE”	
Διεύθυνση	Έδρα: 2 ^ο χλμ. Βάρης Κορωπίου, 194 00 Κορωπί Τηλ. 210-9654111 www.bluemarine.gr
Δραστηριότητες	Εισαγωγή και εμπορία σκαφών, εξωλέμβιων μηχανών και ναυτιλιακών ειδών.
Εμπορικά σήματα	Mc Gregor 26, San Boat, Fun Yak.
Άλλα στοιχεία	Εισάγει ιστιοφόρα σκάφη συνολικού μήκους έως 8μ. από την Τουρκία καθώς και πολυεστερικά σκάφη έως 12μ. από Γαλλία. Τη διετία 2005-2006 πραγματοποίησε επενδύσεις σε εγκαταστάσεις αξίας €500 χιλ.
ΤΡΙΤΩΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ ΑΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Ελευθερίας 5 ^α , 174 55 Άλιμος Τηλ. 210-9811044, φαξ 210-9811699 www.tritonyachting.com
Προσωπικό	7

Κύκλος εργασιών 2004 (€)	1.229.351
Δραστηριότητες	Εισαγωγές και εμπόριο σκαφών αναψυχής και θαλάσσιων jet. Εκμετάλλευση και ναυλώσεις σκαφών αναψυχής.
Εμπορικά σήματα	Sealine, Versil Craft, Bayliner, Maxum, Trophy
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1999 από μετατροπή της εταιρείας Τρίτων Ολοκληρωμένες Υπηρεσίες Θαλαμηγών ΕΠΕ. Εισάγει πολυεστερικά σκάφη από τις ΗΠΑ (συνολικού μήκους 5-12,8μ.), την Ιταλία και την Αγγλία (συνολικού μήκους άνω των 24μ.).
ΤΣΙΡΟΠΟΥΛΟΣ ΓΙΩΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΣΕΣ ΕΠΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Λεωφ. Συγγρού 334, 176 73 Αθήνα Τηλ. 210-9851327, φαξ 210-9851328 www.argolis-yacht.com
Προσωπικό	10
Δραστηριότητες	Εκμετάλλευση και διαχείριση σκαφών αναψυχής. Εισαγωγές και εμπόριο σκαφών αναψυχής. Επισκευές και συντήρηση σκαφών.
Εμπορικά σήματα	Elan Marine, Elan Power.
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1998. Εισάγει ιστιοφόρα σκάφη 8-16μ. από τη Σλοβενία. Κατά τη διετία 2005-2006 η εταιρεία υλοποίησε επενδύσεις €2,5 εκατ. για αγορές σκαφών για εκμετάλλευση καθώς και για αγορά νέων γραφείων.
ΦΛΩΚΗ ΑΦΟΙ ΕΠΕ	
Διεύθυνση	Έδρα: Ποσειδώνος 25, 174 55 Άλιμος Τηλ. 210-9834700, φαξ 210-9821330 www.flokis.gr
Προσωπικό	2
Δραστηριότητες	Εισαγωγές και εμπόριο σκαφών. Επισκευές και εμπόριο εξωλέμβιων μηχανών, ηλεκτρογεννητριών και ανταλλακτικών.
Εμπορικά σήματα	Nuova Jolly, Gommonautica, Gemini, Aquamar
Άλλα στοιχεία	Ιδρύθηκε το 1987 για να συνεχίσει τις δραστηριότητες της εταιρείας Φλώκης Ι. & Α. ΟΕ (ιδρυθείσα το 1983). Εισάγει φουσκωτά σκάφη από την Ιταλία.
<i>Πηγή: ICAP</i>	

3.6.1 Σύντομο ιστορικό και παρουσίαση των σημαντικότερων εισαγωγικών επιχειρήσεων στον κλάδο του γιώτινγκ

Στο σημείο αυτό, ιδιαίτερη αναφορά αξίζει να γίνει σε τρεις από τις μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, οι οποίες με το στόλο και τις δραστηριότητες τους ελέγχουν το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς.

3.6.1.1. «Kiriacoulis Mediterranean»

Μία από τις δυναμικότερες παρουσίες στον ελληνικό χώρο με σκάφη τόσο μηχανοκίνητα όσο και ιστιοπλοϊκά, αποτελεί η «Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε.».

Η εταιρεία «ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.» είναι ανώνυμη εταιρεία και αποτελεί τη μητρική εταιρεία του ομίλου. Ιδρύθηκε το 1986 στην Αθήνα. Η έδρα του Ομίλου βρίσκεται στον Άλιμο Αττικής. Οι μετοχές της Εταιρείας εισήχθησαν στη παράλληλη αγορά του Χρηματιστηρίου Αθηνών το 1998.

Αντικείμενο της εταιρείας είναι:

- Η αγορά για εκμετάλλευση πλοίων αναψυχής (μεταφορά προσώπων, αντικειμένων, ρυμούλκηση διά των πλοίων).
- Η ίδρυση παραρτημάτων ή υποκαταστημάτων καθώς και αντιπροσώπευση αυτής στο εξωτερικό.
- Η συμμετοχή της εταιρείας σε υφιστάμενες επιχειρήσεις.

Ο Όμιλος Κυριακούλη κατατάσσεται μεταξύ των πλέον ισχυρών σε παγκόσμια κλίμακα και δραστηριοποιείται σε τρεις τομείς. Πρώτος τομέας είναι ο επαγγελματικός θαλάσσιος τουρισμός με σκάφη αναψυχής, ιδιότητα στη πλειοψηφία τους αλλά και τρίτων, δεύτερος η διαχείριση μαρίνων και τρίτος η κατασκευή και εκμετάλλευση ακινήτων.

Στο χώρο του επαγγελματικού θαλάσσιου τουρισμού δραστηριοποιούνται η εισηγμένη ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Ν.Α.Ε., η ΚΙΡΙΑΚΟΥΛΙΣ D.O.O., η ΚΑΤΠΡΟ Ν.Ε.Π.Α. και η ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΚΟΤΤΕΡΑ Ν.Α.Ε., ως πλοιοκτήτριες εταιρείες, και οι ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Μ.Ν.Ε.Π.Ε., SARL KIRIACOULIS FRANCE, SARL VENT PORTANT, SARL KIRIACOULIS POINT D'AMURE και MEDITERRANEAN YACHTING GMBH ως πρακτορεία ναυλώσεων.

Με γνώμονα την περαιτέρω ενίσχυση της θέσης του στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού, ο Όμιλος δραστηριοποιείται και στο χώρο των μαρίνων, με τη συμμετοχή του σε εταιρείες εκμετάλλευσης και διαχείρισης. Ειδικότερα, ασχολείται με τη διαχείριση μαρίνων από το 1995 συμμετέχοντας στο κεφάλαιο των εταιρειών «ΜΑΡΙΝΑ ΓΟΥΒΙΩΝ Α.Ε.», «ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ Α.Ε.», «ΜΑΡΙΝΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.», «ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΑΣ Α.Ε.» και στην «Κ&G ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΜΑΡΙΝΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ Α.Ε.». Μέχρι σήμερα μέσω των παραπάνω συμμετοχών, ο Όμιλος εκμεταλλεύεται τις μαρίνες των Γουβιών στην Κέρκυρα, της Καλαμάτας, της Λευκάδας και της Ζέας στον Πειραιά. Η συνολική δυναμικότητα ελλιμενισμού των υπό εκμετάλλευση μαρίνων ανέρχεται σε 2.590 σκάφη. Σύμφωνα με τελευταία στοιχεία, η μαρίνα των Γουβιών Κέρκυρας κατατάσσεται στην πρώτη θέση όσον αφορά στον αριθμό θέσεων ελλιμενισμού (1.050) μεταξύ όλων των λειτουργούντων μαρινών στην Ελλάδα, ενώ στην πρώτη εξέδα βρίσκονται και οι μαρίνες της Ζέας (670) και της Λευκάδας (620).

Η τρίτη κύρια δραστηριότητα του Ομίλου Εταιρειών Κυριακούλη είναι η κατασκευή και εκμετάλλευση ακινήτων μέσω των εταιρειών ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΧΩΡΙΑ Α.Ε., ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ Α.Ε. και MED INVEST & BUILDINGS Α.Ε.

Η Μητρική Εταιρεία έχει ως αντικείμενο εργασιών την εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής ιδιοκτησίας της. Ο στόλος της αποτελείται από σκάφη αναψυχής τριών κατηγοριών:

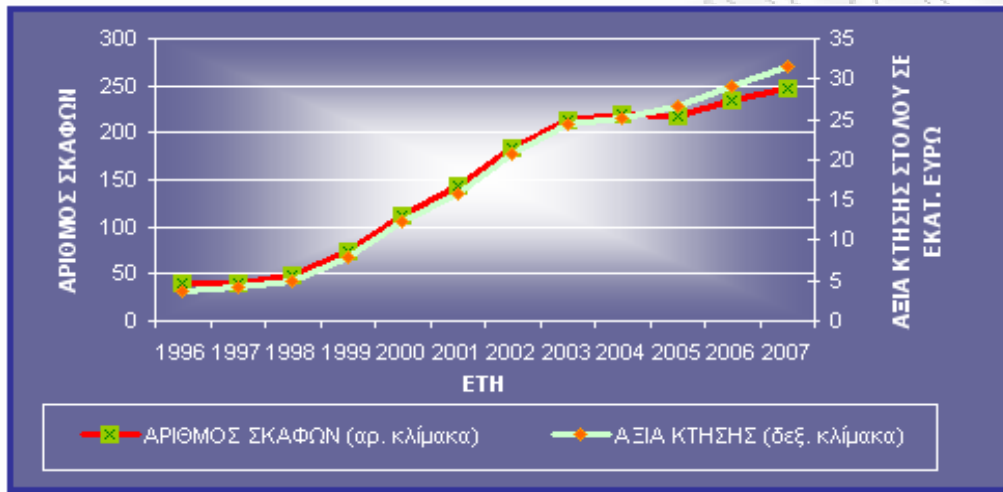
- Ιστιοφόρα (sailing yachts), όπου ορίζονται τα σκάφη αναψυχής τα οποία διαθέτουν επαρκή ιστιοφορία ως κύριο μέσο προώθησης και φέρουν βοηθητικό κινητήρα προώθησης.
- Catamaran, όπου ορίζονται τα ιστιοφόρα σκάφη που φέρουν δύο πλωτήρες.
- Μηχανοκίνητα (Motor yachts), όπου ορίζονται τα σκάφη αναψυχής τα οποία διαθέτουν μηχανή ως αποκλειστικό μέσο προώθησης για ναυσιπλοΐα.

Τα σκάφη αναψυχής έχουν ολικό μήκος έως 20 μέτρα και δεν διαθέτουν μόνιμο πλήρωμα. Η Μητρική Εταιρεία είναι πιστοποιημένη ως προς τη ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρει στους πελάτες της με το πρότυπο ISO 9001:2000.

Το σημαντικότερο περιουσιακό στοιχείο που διαθέτει η «Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ν.Α.Ε.» είναι ο στόλος των σκαφών αναψυχής. Κατά την περίοδο 31/12/1996 – 30/09/2007, ο στόλος αυξήθηκε από 40 σκάφη συνολικής αξίας κτήσης 3,8 εκατ. ευρώ σε 247 σκάφη συνολικής αξίας κτήσης 31,6 εκατ. ευρώ, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 518%.

Στο παρακάτω διάγραμμα 3.2. παρουσιάζεται ο αριθμός των σκαφών αναψυχής της εταιρείας και η αντίστοιχη αξία κτήσης τους την προαναφερθείσα περίοδο.

**Διάγραμμα 3.2. - Αριθμός & αξία κτήσης σκαφών της «Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ν.Α.Ε.»
Περίοδος 31/12/1996 - 30/09/2007**



Πηγή: Kiriacoulis Mediterranean – <http://www.kiriacoulis.com>

Η διοίκηση της εταιρείας, στα πλαίσια της πάγιας πολιτικής ανανέωσης και εκσυγχρονισμού του στόλου, αγοράζει κάθε χρόνο καινούρια σκάφη, εκποιώντας παράλληλα τα παλαιότερα στα τέλη κάθε έτους μετά τη λήξη της εποχής υψηλής δραστηριότητας (Απρίλιος – Οκτώβριος). Με τον τρόπο αυτό, η εταιρεία διατηρεί την ανταγωνιστικότητα της, επιτυγχάνει την εφαρμογή μίας κερδοφόρας τιμολογιακής πολιτικής, ενώ παράλληλα περιορίζει τα έξοδα συντήρησης. Η εταιρεία αγοράζει σκάφη από αναγνωρισμένους οίκους του εξωτερικού (Bavaria Yachtbau GmbH, Dufour Yachts S.A., Fontaine Pajot S.A. και Alubat S.A.S), με τους οποίους υφίσταται μακροχρόνια συνεργασία με προνομιακούς όρους, γεγονός που έχει άμεσο αντίκρυσμα στην ποιότητα, τον εξοπλισμό, την συνέπεια στους χρόνους παράδοσης και στο κόστος κτήσεως των σκαφών.

Ο Όμιλος έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετεί τους ναυλωτές από 25 σταθμούς εξυπηρέτησης εντός και εκτός Ελλάδας. Με τη λειτουργία των σταθμών εξυπηρέτησης, ο Όμιλος δίνει στους πελάτες τη δυνατότητα ναύλωσης σκαφών αναψυχής από διαφορετικά γεωγραφικά σημεία ανά το κόσμο, προσφέρει τη λύση του “one way trip”, δηλαδή κρουαζιέρα με διαφορετικό σημείο επιστροφής από αυτό της αναχώρησης και παρέχει πλήρη

τεχνική υποστήριξη επί 24ώρου βάσεως. Συγκεκριμένα, όπως αποτυπώνονται και στο παρακάτω διάγραμμα 3.3, ο Όμιλος διαθέτει:

- 7 σταθμούς εξυπηρέτησης σκαφών και πελατών στην Ελλάδα (Αθήνα, Ρόδος, Κως, Πάρος, Λευκάδα, Κέρκυρα, Σκιάθος),
- 7 στην Ιταλία (Portoferraio-Elba, Puntone, Sant Agata, Portisco, Agropoli, Marsala, Punta Ala),
- 5 στην Κροατία (Pula, Murter, Vinisce, Biograd, Zadar),
- 2 στην Τουρκία (Marmaris, Bodrum),
- 2 στη Καραϊβική (St. Lucia, Martinique),
- 1 στην Γαλλία (Bormes les Mimosas) και
- 1 στην Μάλτα (Grand harbour marina-Birgu).

Διάγραμμα 3.3 - Σταθμοί εξυπηρέτησης σκαφών & πελατών



Πηγή: Kiriacoulis Mediterranean – <http://www.kiriacoulis.com>

Η Ελλάδα διαθέτει περίπου 17.509 θέσεις ελλιμενισμού, εκ των οποίων οι 13.832 βρίσκονται σε μαρίνες, οι 3.480 βρίσκονται σε καταφύγια τουριστικών σκαφών και 197 βρίσκονται σε ξενοδοχειακούς λιμένες. Ο Όμιλος μέσω συμμετοχικών εταιρειών, εκμεταλλεύεται τις μαρίνες των Γουβιών στην Κέρκυρα, της Καλαμάτας, της Λευκάδας και

της Ζέας. Επίσης, συμμετέχει και στη εταιρεία «K&G ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΜΑΡΙΝΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ Α.Ε.», η οποία παρέχει συμβουλευτικές υπηρεσίες ανάπτυξης και διαχείρισης μαρίνων.

Στον πίνακα 3.5 που ακολουθεί παρατίθενται οι 25 μεγαλύτερες μαρίνες στην Ελλάδα βάσει των θέσεων ελλιμενισμού.

Πίνακας 3.5 - Οι μεγαλύτερες μαρίνες στην Ελλάδα βάσει των θέσεων ελλιμενισμού

ΜΑΡΙΝΕΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ
1. ΓΟΥΒΙΩΝ - ΚΕΡΚΥΡΑΣ	1.200
2. ΑΛΙΜΟΥ - ΑΤΤΙΚΗΣ	1.000
3. ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ - ΑΤΤΙΚΗΣ	1.000
4. ΓΛΥΦΑΔΑΣ - ΑΤΤΙΚΗΣ	780
5. OLYMPIC MARINE - ΛΑΥΡΙΟΥ	680
6. ΖΕΑΣ - ΑΤΤΙΚΗΣ	670
7. ΛΕΥΚΑΔΑΣ	620
8. ΡΟΔΟΥ	500
9. ΠΑΤΡΑΣ	450
10. ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑ - ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	315
11. ΑΡΕΤΣΟΥ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	300
12. ΦΛΟΙΣΒΟΥ - ΑΤΤΙΚΗΣ	300
13. ΜΑΛΙΑ - ΚΡΗΤΗΣ	300
14. ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΥ - ΣΑΜΟΥ	280
15. ΘΑΣΟΥ	280
16. ΧΙΟΥ	274
17. ΜΥΚΟΝΟΥ	270
18. ΠΡΕΒΕΖΑΣ	261
19. ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ - ΚΡΗΤΗΣ	255
20. ΠΙΔΑΛΗΣ - ΣΥΡΟΥ	254
21. ΚΩ	250
22. ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ	250
23. ΙΚΑΡΙΑΣ	250
24. ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ	235
25. ΦΑΛΗΡΟΥ - ΑΤΤΙΚΗΣ	232

Πηγή: ΕΟΤ, ΕΠΕΣΤ, ICAP, VRS, ΕΠΕΝΔΥΤΗΣ (30/6/2007), www.olympicproperties.gr

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο επαγγελματικός θαλάσσιος τουρισμός με σκάφη αναψυχής ξεκίνησε στην Ελλάδα στις αρχές της δεκαετίας του '70, αλλά άρχισε να αναπτύσσεται ουσιαστικά στις αρχές της δεκαετίας του '80 αφού καταρτίστηκε το κατάλληλο νομικό πλαίσιο με το νόμο 438/1976 (ο οποίος μαζί με τους μεταγενέστερους νόμους 2743/1999 και 3182/2003 αποτελούν το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τον κλάδο). Η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα της Μεσογείου στην οποία άρχισε να αναπτύσσεται ο θαλάσσιος τουρισμός, ενώ

αργότερα ακολούθησαν η Γαλλία, η Τουρκία, η Ιταλία και οι βαλκανικές χώρες της πρώην Γιουγκοσλαβίας. Στους κάτωθι πίνακες παρουσιάζονται οι δέκα μεγαλύτερες ομοειδείς με τη μητρική επιχειρήσεις στον κλάδο εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής, βάσει των καθαρών κερδών προ φόρων και του συνόλου των περιουσιακών τους στοιχείων για το έτος 2006.

Πίνακας 3.6 – Οι μεγαλύτερες επιχειρήσεις εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής βάσει των καθαρών κερδών προ φόρων (2006)

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ (σε €)
1. ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Ν.Α.Ε.	986.112,00
2. ΒΕΡ-ΣΑΝ ΚΟΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε	875.248,25
3. ΚΟΣΜΟΣ ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΕΛΛΑΣ Ν.Α.Ε.	644.842,72
4. ΑΘΗΝΑΪΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΟΤΕΡΩΝ Α.Ε.	161.641,05
5. ΒΕΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε	152.900,71
6. ΣΤΑΤΟΥΣ ΓΙΩΤΙΝΓΚ Ι.Α-Ν.Α. Ε.Π.Ε.	113.999,00
7. ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΠΑΟΥΕΡ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε	112.112,13
8. ΟΔΥΣΣΕΥΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΕΣ ΔΙΑΚΟΠΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε	87.573,20
9. ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΚΟΤΕΡΑ Α.Ε	60.506,26
10. ΣΑΛΒΑΝΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ Α.Ε	50.221,20

Πηγή: ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Πίνακας 3.7 – Οι μεγαλύτερες επιχειρήσεις εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής βάσει του συνόλου των περιουσιακών τους στοιχείων (2006)

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ (σε €)
1. ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Ν.Α.Ε.	48.211.453,00
2. ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΚΟΤΕΡΑ Α.Ε.	15.844.343,54
3. ΚΟΣΜΟΣ ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΕΛΛΑΣ Ν.Α.Ε.	9.057.818,63
4. ΑΛΙΜΟΣ ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε	7.659.498,84
5. ΑΘΗΝΑΪΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΟΤΕΡΩΝ Α.Ε	6.485.988,34
6. ΒΕΡ-ΣΑΝ ΚΟΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε	5.433.410,05
7. ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΕΣ ΔΙΑΚΟΠΕΣ Α.Ε & Ν.Ε	3.866.543,46
8. ΟΔΥΣΣΕΥΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΕΣ ΔΙΑΚΟΠΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε	3.513.015,87
9. ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΕΣ Α.Ε	2.678.059,48
10. ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΠΑΟΥΕΡ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε	1.193.752,93

Πηγή: ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Στον πίνακα 3.8 γίνεται τοποθέτηση της «ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Ν.Α.Ε.» στον κλάδο των Ελληνικών Επιχειρήσεων Εκμετάλλευσης Σκαφών Αναψυχής βάσει των καθαρών κερδών προ φόρων για την περίοδο 1994-2006.

Πίνακας 3.8 - Θέση της «Κυριακούλης Μ.Κ.Ν.Α.Ε.» στον κλάδο ελληνικών επιχειρήσεων εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής βάσει καθαρών κερδών προ φόρων*

ΕΤΟΣ	ΘΕΣΗ
1994	1
1995	2
1996	2
1997	3
1998	2
1999	2
2000	2
2001	1
2002	1
2003	1
2004	1
2005	1
2006	1

*Τα καθαρά κέρδη προ φόρων είναι υπολογισμένα από το 1994 έως το 2004 με βάση τα Ε.Λ.Π., ενώ από το 2005 με βάση τα Δ.Π.Χ.Π. - Δ.Λ.Π.

Πηγή: ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Ο Όμιλος δραστηριοποιείται στον τομέα του επαγγελματικού θαλάσσιου τουρισμού με την εκμετάλλευση ιδιόκτητων και ξένων επαγγελματικών τουριστικών πλοίων αναψυχής, που έγκειται στην εκμίσθωση αυτών μέσω της Διεθνούς Ναυλαγοράς. Γεωγραφικά εκτελούνται ναύλοι στην Ελληνική Επικράτεια, στην Ευρωζώνη και σε Λοιπές Χώρες. Ο Όμιλος διαθέτει βάσεις σε Γαλλία, Ιταλία και Ελλάδα (εντός της Ευρωζώνης) και στις Κροατία - Τουρκία (Λοιπές Χώρες).

Αναφορικά με τα σκάφη αναψυχής, ιδιαίτερη εντύπωση προκαλεί η τελευταία δημιουργία του γερμανικού ναυπηγείου “Bavaria Yachtbau GmbH”, το “Bavaria 37 Sport Open”. Το νέο motor yacht αποτελεί την εξέλιξη των επιτυχημένων μοντέλων “Open 35 Sport” και “Open 38 Sport”, διακρίνεται για την ποιοτική κατασκευή, το καινοτομικό σχεδιασμό και τις υψηλές επιδόσεις. Το νέο σκάφος της “Bavaria” έχει διαστάσεις 11.95x4.03 μέτρα και διαθέτει δύο ευρύχωρες καμπίνες καθώς και πληρότητα στον εξοπλισμό διαβίωσης, προσφέροντας έτσι υψηλού επιπέδου φιλοξενία που το καθιστούν το πλέον ανταγωνιστικό για το μέγεθος και την κατηγορία του.

Επίσης, για τους φίλους των ιστιοπλοϊκών, η ελληνική εταιρεία παρουσιάζει για πρώτη φορά το “Dufour 525” από το ομώνυμο γαλλικό ναυπηγείο. Το νέο σκάφος αποτελεί το μεγαλύτερο μοντέλο και πρόκειται για ένα ιστιοπλοϊκό με την υπογραφή των Umberto Felci και Patrick Roséo. Το μέγιστο μήκος είναι 15.31 μέτρα με μεγάλη ίσαλο, σχεδιασμένο για ασφαλείς και άνετες πλεύσεις, με εξαιρετική διευθέτηση εξωτερικού και εσωτερικών χώρων. Το “Dufour 525” διατίθεται σε 8 διαφορετικές εκδόσεις ανάλογα με τις απαιτήσεις των υποψηφίων αγοραστών και συγκεκριμένα με 3 ή 4 καμπίνες με διπλά κρεβάτια και 2, 3 ή 4 ξεχωριστές τουαλέτες, καθώς και χώρο αποθήκευσης πανιών ή καμπίνα του skipper στην πλώρη. Τέλος, παρουσιάζεται το “Bavaria 42 sport Hard Top”, το μεγαλύτερο μηχανοκίνητο σκάφος της σειράς Sport με μέγιστο μήκος 13.40 μέτρα και πλάτος 4.48 μέτρα.

Όσον αφορά στα οικονομικά μεγέθη της «Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε.» και του Ομίλου της, αισθητή ήταν η αύξηση που παρατηρήθηκε στο διάστημα Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου 2007, σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα πέρυσι. Ειδικότερα, ο κύκλος εργασιών του ομίλου Κυριακούλη στο εννεάμηνο διάστημα σημείωσε αύξηση σε ποσοστό 15,41% σε σχέση με την ίδια περίοδο πέρυσι, φτάνοντας σε 19,33 εκατ. ευρώ από 16,74 εκατ. ευρώ. Τα αποτελέσματα προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων του Ομίλου παρουσίασαν το 2007 άνοδο κατά 6,77% φτάνοντας σε 3,83 εκατ. ευρώ από 3,59 εκατ. ευρώ το αντίστοιχο διάστημα του 2006. Τα κέρδη μετά από φόρους που κατανέμονται σε μετόχους της εισηγμένης είναι υψηλότερα κατά 12,14%, και συγκεκριμένα διαμορφώθηκαν σε 1,63 εκατ. ευρώ το 2007 από 1,45 εκατ. ευρώ το 2006.

Αναλυτική παρουσίαση του στόλου σε εγγώριο επίπεδο

Ανάλογα με την ηλικία των σκαφών της επιχείρησης που προορίζονται για ναύλωση, αυτά μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε τρεις κύριες κατηγορίες, όπως φαίνεται και στους κάτωθι πίνακες:

Πίνακας 3.9 – "PRESTIGE" line / Yachts maximum 3 years old

Yacht Type	Length	Cbs	WC	Pax	Built year
Dufour 525	52'	5	4	10	2007
Bavaria 51 cruiser	51'	5	3	10	2009
Bavaria 50 cruiser	50'	5	3	10	2006-08
Bavaria 47 cruiser	47'	4	2	9	2009
Bavaria 46 cruiser	46'	4	2	9	2006-08
Bavaria 44 vision	44'	3	2	7	2007

Bavaria 43 cruiser	43'	3	2	7	2009
Dufour 425	42'	3	3	7	2008
Bavaria 42 cruiser	42'	3	2	7	2006-08
Sun Odyssey 42 I	42'	3	2	8	2008
Bavaria 40 cruiser	40'	3	2	7	2008-09
Oceanis 40	40'	3	2	8	2008
Bavaria 39 cruiser	39'	3	2	7	2006-07
Bavaria 38/2CBS cruiser	38'	2	1	6	2008-09
Bavaria 38 cruiser	38'	3	1	8	2008-09
Dufour 385	38'	3	2	7	2006-07
Bavaria 37/2CBS cruiser	37'	2	1	6	2006
Bavaria 37 cruiser	37'	3	1	8	2006-07
Bavaria 34 cruiser	34'	2	1	6	2008
Salina 48 (cat)*	48'	6	4	12	2008
Lagoon 440 (cat)	44'	6	4	10	2007-09
Lavezzi 40 (cat)	40'	4	2	10	2006-07

Πηγή: Kiriacoulis Mediterranean – <http://www.kiriacoulis.com>

Πίνακας 3.10 – "CLASS" line / Yachts maximum 5 years old

Yacht Type	Length	Cbs	WC	Pax	Built year
Bavaria 50 cruiser	50'	5	3	10	2005
Bavaria 46 cruiser	46'	4	2	9	2005
Dufour 455	45'	4	2	9	2005-06
Bavaria 44	44'	4	2	9	2004
Bavaria 42 Cruiser	42'	3	2	7	2005
Bavaria 38	38'	3	1	7	2004-05
Bavaria 38/2CBS	38'	2	1	5	2005
Dufour 385	38'	3	2	7	2004-05
Bavaria 36	36'	3	1	8	2004-05
Bavaria 36/2CBS	36'	2	1	6	2004
Dufour 365	36'	3	1	7	2005-06
Dufour 34	34'	2	1	6	2004
Lavezzi 40 (cat)	40'	4	2	10	2005
Bavaria BMB 37 (m/y)	37'	2	1	4	2004

Πηγή: Kiriacoulis Mediterranean – <http://www.kiriacoulis.com>

Πίνακας 3.11 – "ECONOMIC" line

Yacht Type	Length	Cbs	WC	Pax	Built year
Dufour Gib Sea 51	51'	5	5	10	2002-03
Bavaria 50	50'	5	3	10	1999
Bavaria 49	49'	5	3	10	2003-04
Bavaria 47	47'	4	3	10	2000-01
Bavaria 46 Holiday	46'	4	2	10	1999

Bavaria 44	44'	4	2	9	2002-03
Dufour Gib'Sea 43	43'	4	2	9	2002-03
Bavaria 42	42'	4	2	9	1999-00
Bavaria 41	41'	3	2	7	2003-04
Dufour Gib Sea 41	41'	3	2	7	2003-04
Bavaria 40	40'	3	2	7	2001-02
Dufour 40	40	3	2	7	2003-04
Bavaria 38	38'	3	1	7	2003
Bavaria 37	37'	3	1	7	2000-02
Dufour Gib Sea 37	37'	3	1	8	2002
Bavaria 36	36'	3	1	8	2002-03
Bavaria 36 Holiday	36'	3	1	7	1999-00
Bavaria 32	32'	2	1	6	2002
Athena 38 (cat)	38'	4	2	8	2002
Bahia 46 (cat)	46'	6	4	12	2002

Πηγή: Kiriacoulis Mediterranean – <http://www.kiriacoulis.com>

Στον πίνακα 3.12 που ακολουθεί φαίνονται αναλυτικά τα μεταχειρισμένα σκάφη της εταιρείας που προορίζονται για πώληση.

Πίνακας 3.12 – Yacht sales (2nd hand yachts)

FEET	MODELS	TYPE	CABINS	LENGTH	YEAR	ENGINE HP
36	BAVARIA 36	SAIL	2	11,40m	2003	VOLVO 29 HP
36	BAVARIA 36	SAIL	3	11,40m	2003	VOLVO 29 HP
38	BAVARIA 38	SAIL	3	12,13m	2005	VOLVO 29 HP
38	BAVARIA 38	SAIL	3	12,13m	2003	VOLVO 29 HP
41	BAVARIA 41	SAIL	3	12,55m	2003	VOLVO 55 HP
42	BAVARIA 42	SAIL	4	13,40m	2000	VOLVO 50 HP
44	BAVARIA 44	SAIL	4	13,95m	2002	VOLVO 55 HP
44	BAVARIA 44	SAIL	4	13,95m	2002	VOLVO 55 HP
44	BAVARIA 44	SAIL	4	13,95m	2004	VOLVO 55 HP
47	BAVARIA 47	SAIL	4	14,65m	2001	VOLVO 59 HP
50	BAVARIA 50	SAIL	5	15,43m	2000	VOLVO 78 HP
32	BAVARIA 32 Sport HT	Motor	2	10m	2006	2 x Volvo D4, 225 hp

31.2	Gib Sea 312	SAIL	2	9,45m	1989	YANMAR 18 HP
36.5	DUFOUR 365	SAIL	3	10,53m	2006	VOLVO 29 HP
37	Gib Sea 37	SAIL	3	11m	2002	VOLVO 29 HP
38.5	DUFOUR 385	SAIL	3	11,72m	2006	YANMAR 40 HP
40	DUFOUR 40	SAIL	3	12,32m	2003	VOLVO 55 HP
41	GIB SEA 41	SAIL	3	12,45m	2004	VOLVO 55 HP
42.2	GIB SEA 422	SAIL	4	12m	1992	VOLVO 50 HP
43	GIB SEA 43	SAIL	4	12,83m	2003	VOLVO 50 HP
44	DUFOUR 44	SAIL	4	13,67m	2003	VOLVO 55 HP
51	DUFOUR 51	SAIL	5	15,80m	2002	VOLVO 78 HP
39	FEELING 39	SAIL	3	11,70m	2000	VOLVO 40 HP
39	FEELING 39	SAIL	3	11,70m	2000	VOLVO 40 HP
49.5	OCEAN STAR 49.5	SAIL	5	15m	1999	YANMAR 85 HP
46	BAHIA 46	CAT	6	14m	2001	YANMAR 2 X 36 HP
46	BAHIA 46	CAT	6	14m	2002	YANMAR 2 X 36 HP

Πηγή: Kiriacoulis Mediterranean – <http://www.kiriacoulis.com>

3.6.1.2. «Vernicos Yachts»

Ο Όμιλος Εταιρειών Vernicos είναι μία από τις παλαιότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα. Ιδρύθηκε στην Κωνσταντινούπολη στα μέσα του 19^{ου} αιώνα με την ονομασία “BOSPHORUS” από τον Εμμανουήλ Βερνίκο (1835-1915) που γεννήθηκε στη Σίφνο. Η πρώτη δραστηριότητά της ήταν να μεταφέρει ανθρώπους και βαρέλια πετρελαίου από τη μια πλευρά του Βοσπόρου στην άλλη χρησιμοποιώντας βάρκες.

Σήμερα, αυτός ο ιστορικός Όμιλος Ναυτιλιακών Εταιρειών, διοικείται από την τέταρτη και την πέμπτη γενιά της οικογένειας Βερνίκου και έχει επεκτείνει τις δραστηριότητές του στους τομείς του θαλάσσιου τουρισμού-γιώτινγκ, της πολιτικής αεροπορίας και σε άλλες χερσαίες υπηρεσίες. Η “Vernicos Yachts” ιδρύθηκε το 1975 έχοντας σαν όραμα να

καθιερωθεί στην ελληνική ναυτική παράδοση, κάτι που αδιαμφισβήτητα πέτυχε με το παραπάνω. Σήμερα, η “Vernicos Yachts” είναι η κύρια ναυτιλιακή επιχείρηση στην Ελλάδα, διατηρώντας έναν ασυναγώνιστο στόλο 70 σύγχρονων, πλήρως εξοπλισμένων yachts. Οι δραστηριότητες της εταιρείας περιλαμβάνουν ενοικιάσεις σκαφών με ή χωρίς πλήρωμα, πωλήσεις νέων και μεταχειρισμένων σκαφών, χρηματοδοτήσεις, ασφάλειες σκαφών καθώς και τη διαχείριση μαρίνων, ξενοδοχείων και παραλιών. Η εταιρεία είναι αντιπρόσωπος των παρακάτω παγκόσμιων διάσημων ναυπηγείων: Beneteau – Γαλλία, Regal – ΗΠΑ, Wellcraft – ΗΠΑ, Four Winns – ΗΠΑ, CNB – Γαλλία, Wauquiez – Γαλλία, Lagoon – Γαλλία και Odyssey – Ελλάδα.

Αναφορικά με το στόλο της εταιρείας, η εταιρεία δραστηριοποιείται τόσο στην πώληση ιδιόκτητων σκαφών αναψυχής (νέα και μεταχειρισμένα), όσο και στη ναύλωση και εκμετάλλευσή τους. Η λεπτομερής καταγραφή του συνόλου των προς πώληση σκαφών δεν είναι εφικτή στα πλαίσια της παρούσας εργασίας. Για αυτό το λόγο, η έρευνα περιορίζεται στην απεικόνιση των ιδιόκτητων μεταχειρισμένων σκαφών της εταιρείας και στην παρουσίαση των νέων σκαφών στα οποία πρόκειται να επενδύσει η εταιρεία εντός του 2009. (Πίνακας 3.13 & 3.14).

Πίνακας 3.13 – Second Hand Vernicos Yachts Fleet

Yacht Type	Year	Name	Engine	Cab	Price (euro)	Location
Oceanis 331	2002	SCHINOUSA	30	3	62.000	Corfu
Oceanis 343	2005	PSATHOURA	29	3	97.000	Lavrio
Oceanis 361	2001	KALAMOS	27	3	69.000	Lavrio
Oceanis 37	2008	TAMELOS	29	3	119.000	Lavrio
Oceanis 373	2004	ERMIONI	40	3	99.000	Athens
Oceanis 373	2004	PERDIKA	40	3	99.000	Corfu
Oceanis 393	2002	PAROS	56	3	94.000	Lavrio
Oceanis 423	2003	ARGO	58	4	122.000	Athens
Oceanis 461	2000	ALONISOS	56	4	114.000	Rhodes
Oceanis 461	2000	SKOPELOS	56	4	114.000	Athens
Oceanis 473	2001	PERISTERA	70	4	132.000	Lavrio
Oceanis 473	2001	KITHIRA	70	4	132.000	Rhodes
Oceanis 473	2002	POROS	70	4	140.000	Athens

Cyclades 39,3	2006	KALDERA	40	3	118.000	Athens
Cyclades 39,3	2006	FILITZI	40	3	118.000	Rhodes
Cyclades 39,3	2007	ASPRO	40	3	126.000	Corfu
Cyclades 43,3	2005	VELONA	54	3	136.000	Athens
Cyclades 43,3	2005	ARGOS	54	3	136.000	Corfu
First 47,7	2001	CHIOS	56	4	152.000	Athens
Lagoon 420	2008	KEA	2x40	4+1	315.000	Lavrio

Πίνακας 3.14 – Κατάλογος νέων ιδιόκτητων σκαφών αναψυχής (2009)

Yacht Type	Number of yachts
Oceanis 31	2
Oceanis 37	1
Oceanis 40	5
Oceanis 43	4
Oceanis 46	4
Oceanis 54	5

Πηγή: Vernicos Yachts (Προσωπική Συνέντευξη)

Ο στόλος που διαχειρίζεται η εταιρεία και διοχετεύει στην αγορά προς ναύλωση περιλαμβάνει σκάφη από το σύνολο των ναυπηγικών οίκων του εξωτερικού αλλά και από την εγχώρια παραγωγική επιχείρηση Ocean Yachts. Συνοπτικά, τα bareboats (chartering) που διαχειρίζεται η εταιρεία παρουσιάζονται στους ακόλουθους πίνακες:

Πίνακας 3.15 - SAILING YACHTS

Beneteau

Yacht Type	LOA (m)	Passengers/Cabins/WC	Year of Built
Oceanis 43.3	13.10	6/3/2	2008
Beneteau 57	17.60	10/5/5	2007
Oceanis 523	16.20	12/5/5	2006
Cyclades 50.5	15.62	12/5/3	2006
Cyclades 50.4	15.62	4/8/4	2006
Beneteau 50	15.48	12/5/5	1997-1999
First 47.7	14.50	10/4/2	2000-2001
Oceanis 473	14.30	10/4/2	2000-2002
Oceanis 473.3	14.30	10/4/3	2003
First 45F5	14.10	10/4/2	1991-1993
Oceanis 461	14.00	10/4/2	1996-2000
Oceanis 440	13.35	10/4/2	1992-1995
Cyclades 43.3	13.26	8/3/3	2005-2006
Cyclades 43.4	13.26	10/4/2	2006
First 42S7	12.95	10/3/2	1995-1996

First 42S7	12.95	8/3/2	1995-1996
Oceanis 423	12.71	10/8/4	2003-2004
Oceanis 423.2	12.71	6/3/2	2005
Oceanis 411	12.71	10/4/2	1997-2002
Oceanis 411	12.71	8/3/2	1997-2002
Oceanis 423	12.71	6/3/2	2005
Oceanis 400	12.15	8/3/2	1992-1996
First 40.7	11.99	8/3/1	2001
Cyclades 39.3	11.97	8/3/1	2006
Cyclades 39	11.97	6/3/2	2007
Oceanis 393	11.95	8/3/2	2001-2004
Oceanis 381	11.75	8/3/2	1996-2000
Oceanis 373	11.25	8/3/1	2004
Oceanis 361	10.80	8/3/1	1999-2001
Oceanis 343	10.35	8/3/1	2005
Oceanis 331	10.10	6/3/1	2000-2002
Oceanis 323	10.01	6/2/1	2005
Oceanis 311	9.85	6/2/1	1999-2002

Jeanneau

Yacht Type	LOA (m)	Passengers/Cabins/WC	Year of Built
Sun Odyssey 45	14.15	10/4/2	1995-1996
Sun Odyssey 54	16.75	10/5/4	2004
Sun Odyssey 49	14.98	10/4/4	2004
Sun Odyssey 45.2	14.15	10/4/2	1998-2002
Sun Odyssey 43	13.00	8/4/2	2001-2004
Sun Odyssey 42.2	12.80	10/4/2	1996-1998
Sun Odyssey 37	11.40	8/3/1	2000-2004
Sun Odyssey 36.2	10.98	8/3/1	1998-1999

Bavaria

Yacht Type	LOA (m)	Passengers/Cabins/WC	Year of Built
Bavaria 50	15.43	10/5/3	1999-2001
Bavaria 49	15.40	10/5/3	2003-2004
Bavaria 46	14.48	10/4/2	1997-1999
Bavaria 44	13.95	9/4/2	2002-2003
Bavaria 41	12.48	8/3/2	2003
Bavaria 40	12.48	8/3/2	2001-2002
Bavaria 39 Cruiser	12.14	7/3/2	2006-2007
Bavaria 38 Holiday	11.85	7/3/1	2003
Bavaria 34	10.80	6/3/1	1999-2001

Ocean Yachts

Yacht Type	LOA (m)	Passengers/Cabins/WC	Year of Built
Ocean Star 60.1	18.57	12/6/6	2005
Ocean Star 56.1	16.55	12/6/6	2001-2004
Ocean Star 51.2	15.45	11/5/4	2001-2003

Ocean Star 51.1	15.45	11/5/5	1999-2000
-----------------	-------	--------	-----------

Alfa Yachts

Yacht Type	LOA (m)	Passengers/Cabins/WC	Year of Built
Alfa 51.3	15.41	10/5/3	2002-2004
Alfa 56	16.45	10/5/5	2007

Dufour Yachts

Yacht Type	LOA (m)	Passengers/Cabins/WC	Year of Built
Gib Sea 51	15.78	10/5/5	2002

Poncin

Yacht Type	LOA (m)	Passengers/Cabins/WC	Year of Built
Harmony 38	11.67	8/3/1	2005

Πίνακας 3.16 - MOTOR YACHTS

Carver Yachts

Yacht Type	LOA (m)	Passengers/Cabins/WC	Year of Built
Carver 356	11.89	8/2/2	2000

Others

Yacht Type	LOA (m)	Passengers/Cabins/WC	Year of Built
Phantom 46	14.59	6/3/3	2006
Sealine F42 5	12.90	8/3/2	2004
Antares 12	12.62	6/2/2	2007-2008
Sealine F37	11.46	6/2/2	2001
Prestige 32	10.40	6/2/1	2002-2004
BMB 330 Spor	10.30	5/2/1	2001

Πίνακας 3.17 - CATAMARANS

Yacht Type	LOA (m)	Passengers/Cabins/WC	Year of Built
Lagoon 500	15.51	11/6/6	2007
Lagoon 470	14.50	10/5/5	2004
Nautitech 47	14.50	12/6/4	2006
Salina 48	14.30	12/4/4	2008
Bahia 46	14.05	12/6/4	2999-2002
Lagoon 440	13.60	10/4/2	2004-2007
Nautitech 44	13.47	10/6/4	2007
Belize 43	13.00	11/6/3	2001-2002
Lagoon 420	12.61	8/4/5	2007
Lagoon 410	12.37	10/6/4	2003
Nautitech 395	11.98	10/6/2	1998
Nautitech 40	11.98	10/6/2	2006
Lavezzi 40	11.90	8/4/2	2003
Lagoon 380	11.60	9/4/2	2002
Athena 38	11.60	9/4/2	2000-2002

Πηγή: Vernicos Yachts (Προσωπική Συνέντευξη)

Τα crewed yachts (επανδρωμένα σκάφη) της εταιρείας σε αριθμό έχουν ως εξής:

MOTOR YACHTS: 70 σκάφη

MOTOR SAILERS: 19 σκάφη

SAILING YACHTS: 13 σκάφη

Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε ότι παράλληλα με τη ναύλωση και την πώληση σκαφών αναψυχής, ο Όμιλος δραστηριοποιείται στην παροχή υπηρεσιών ασφάλισης αλλά και στη διαχείριση μαρίνων.

3.6.1.3. «Athenian Yachts»

Η εταιρεία «Αθηναϊκές Επιχειρήσεις Κοτέρων Α.Ε» ιδρύθηκε το έτος 1980, με σκοπό την εισαγωγή, την πώληση και την χρηματοδότηση από Γαλλική Τράπεζα, ιστιοπλοϊκών σκαφών αναψυχής. Τον Ιανουάριο του 1983, η εταιρεία ήρθε σε αποκλειστική συνεργασία με τον μεγαλύτερο Γάλλο dealer των Ναυπηγείων (Jeanneau-Beneteau-GibSea), Franc. Lagarde-A.M.C, για σκάφη τα οποία στην πλειονότητά τους ήταν Jeanneau. Το 1985, ορίζεται εταιρική συνεργασία και επέκταση των δραστηριοτήτων της εταιρείας, με την συμμετοχή του Δημήτρη Τζάρα, ο οποίος ασχολείτο με το αντικείμενο έχοντας 12 ιδιόκτητα σκάφη Jeanneau από το 1982, και του Χρήστου Τζάρα, που δραστηριοποιείται στο χώρο του shipping με έδρα το Μονακό για 35 χρόνια και ο οποίος αναλαμβάνει τη χρηματοδότηση των σκαφών και τη γενικότερη διεκπεραίωση των κινήσεων των σκαφών στη Γαλλία μέχρι τον απόπλου τους για την Ελλάδα. Τον Νοέμβριο του 1988, η εταιρεία αναλαμβάνει την αποκλειστική αντιπροσώπευση σε Ελλάδα και Κύπρο του Γαλλικού Ναυπηγείου Jeanneau, ενός από τα μεγαλύτερα ναυπηγεία στον κόσμο. Επίσης, λόγω της ανάλογης υποδομής, της ανατίθεται το “after sales service”, για όλα τα σκάφη της Jeanneau στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Σημαντικός παράγοντας στην επίτευξη αυτού του στόχου στάθηκε η μακρά εμπειρία και τεχνογνωσία της εταιρείας στον κλάδο του γιώτινγκ. Το 1989, η Athenian αναλαμβάνει την αποκλειστική πώληση σκαφών για την εταιρεία «ΚΑΒΟΣ ΓΙΩΤΣ Α.Ε.» μέσω προγράμματος εκμίσθωσης. Εκείνη την στιγμή η «ΚΑΒΟΣ ΓΙΩΤΣ Α.Ε.» ήταν η πρώτη και μεγαλύτερη εταιρεία στον Ελλαδικό χώρο, ενοικίασης και διαχείρισης σκαφών. Κύριος σταθμός ανάπτυξης υπήρξε η αποκλειστική συνεργασία με την εταιρεία “BLUEMER S.A.”, η οποία διαθέτει σύγχρονη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα, και θέσεις ελλιμενισμού στη Νότιο Γαλλία, της οποίας κύριος μέτοχος είναι ο Χρήστος Τζάρας. Το 1994, για πρώτη φορά στην ελληνική αγορά, η Ελληνική Τράπεζα «ΧΙΟΣ Α.Ε.», συνεργάζεται αποκλειστικά με την

Athenian, χορηγώντας δάνεια σε συνάλλαγμα σε ιδιώτες για την αγορά επαγγελματικών σκαφών, των οποίων την εξόφληση και την πλήρη διαχείριση εγγυάται η εταιρεία. Αυτή την στιγμή το ύψος των εγγυήσεων, από την Τράπεζα Πειραιώς και την Τράπεζα Ωμέγα ανέρχεται στο ποσό των 10.000.000 ευρώ. Τον Νοέμβριο του 1995, έπειτα από μεγάλη εμπειρία και έρευνα της ελληνικής πραγματικότητας, ανατίθεται στη εταιρεία η αποκλειστική αντιπροσώπευση της «MOORINGS S.A.», για την περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, της μεγαλύτερης και παλαιότερης εταιρείας γιώτινγκ παγκοσμίως, δραστηριοποιούμενη επί 34 έτη, με ιδιόκτητες μαρίνες και ξενοδοχεία στην Καραϊβική και σε 27 επιπλέον προορισμούς στα ωραιότερα μέρη του κόσμου. Ιδρύοντας στην Ελλάδα, 6 οργανωμένες βάσεις (Αθήνα-Κω-Κέρκυρα-Λευκάδα-Σύρο-Σκιάθο), κατέχει την αποκλειστική διαχείριση 215 σκαφών, ιστιοπλοϊκών, catamaran και ταχύπλοα. Το 1999 η εταιρεία προβαίνει σε αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου και μεταβάλλει τη νομική της μορφή σε Α.Ε. Τα γραφεία της εταιρείας στεγάζονται σε 400 τ.μ. στο Παλαιό Φάληρο και είναι επανδρωμένη με 20 μόνιμα στελέχη και 50 εξωτερικούς μόνιμους συνεργάτες. Από το 1999 συμμετάσχει στα προγράμματα ιδιωτικοποίησης των Μαρίνων (Σάμος -Άλιμος) και έχει σαν προτεραιότητα την κατασκευή ιδιωτικής μαρίνας μαζί με οικισμό, βασισμένη στα πρότυπα της “Moorings” στην Καραϊβική. Το έτος 2005 η εταιρεία προχώρησε στη δημιουργία ενός εκθεσιακού χώρου στη Λεωφόρο Βάρξς-Κορωπίου, με σκοπό να παρουσιάσει τα μοντέλα σκαφών του οίκου Jeanneau (Prestige, Merry Fisher, Leader). Το 2008 η εταιρεία ανέλαβε την αποκλειστική αντιπροσώπευση της ιταλικής ναυπηγικής εταιρείας GIANNETTI, αντιπροσωπεύοντας έτσι τα μηχανοκίνητα σκάφη Navetta 58-130ft και τα ιστιοπλοϊκά σκάφη 64-115ft. Συνοψίζοντας, η εταιρεία Athenian στην πορεία των ετών, αριθμεί σήμερα πάνω από 1.200 Έλληνες πλοιοκτήτες και το μεγαλύτερο δίκτυο γραφείων γιώτινγκ παγκοσμίως με αποκλειστική συνεργασία, προσφέροντας έτσι άρτια οργάνωση στους εξής τομείς:

- Πώληση (καινούριου ή μεταχειρισμένου) επαγγελματικού / ιδιωτικού σκάφους.
- After sales service
- Χρηματοδότηση
- Πλήρης διαχείριση, θερινή / χειμερινή, βάσει προδιαγραφών και κοστολογίου
- Ναύλωση
- Φοροτεχνική κάλυψη
- Έκδοση εγγραφών αξιοπλοΐας
- Σύμβουλοι ασφαλιστικών παροχών

Ο στόλος της εταιρείας περιλαμβάνει τα ακόλουθα μοντέλα σκαφών ανά κατηγορία:

Πίνακας 3.18 - Ναύλωση σκαφών αναψυχής

CATAMARANS

Yacht Type	LAO	Passengers/Cabins/WC	Year of Built
Lagoon 500	15.54 m	10/4/5	2006
Lagoon 440	13.60 m	10/4/4	2007-8
Lagoon 420	12.61 m	10/4/5	2007-8
Lagoon 410	12.37 m	10/4/4	2005-6
Lagoon 380	11.50 m	10/4/2	2002-07

JEANNEAU (MOTOR YACHTS)

Yacht Type	LAO	Passengers/Cabins/WC	Year of Built
Prestige 46	14.55 m	7/4/3	2007

JEANNEAU (SAILING YACHTS)

Yacht Type	LAO	Passengers/Cabins/WC	Year of Built
Sun Odyssey 54 DS	16.75 m	10/5/5	2003-09
Sun Odyssey 52.2	15.39 m	10/5/5	2000-03
Sun Odyssey 49 DS	14.98 m	10/4/3	2006
Sun Odyssey 49	14.98 m	6/4/4	2004-06
Sun Odyssey 49i	15.07 m	10/4/4	2008
Sun Odyssey 45.2	14.15 m	10/4/2	1999-02
Sun Odyssey 45 DS	13.75 m	8/3/2	2009
Sun Odyssey 45	13.72 m	10/4/2	2005-07
Sun Odyssey 44i	13.75 m	10/4/2	2009
Sun Odyssey 43 DS	13.21 m	10/4/2	2001-04
Sun Odyssey 43	13.21 m	10/4/2	2001-03
Sun Odyssey 42i	12.85 m	8/3/2	2007-08
Sun Odyssey 40.3	12.20 m	8/3/2	2004-05
Sun Odyssey 40	12.20 m	8/3/2	1999-02
Sun Odyssey 39i	11.86 m	8/3/1	2007-08
Sun Odyssey 37	11.40 m	8/3/1	2000-03
Sun Odyssey 36i	10.97 m	8/3/1	2007-08
Sun Odyssey 35	10.75 m	8/3/1	2003-05
Sun Odyssey 32&32i	9.60 m	6/2/1	2002-05

GIANNETI STAR

Yacht Type	LAO	Cabins/WC	Year of Built
S/Y Gianneti Star 65	19.35 m	6/6	2008

Πίνακας 3.19 - Πώληση σκαφών αναψυχής

JEANNEAU MOTOR YACHTS / MERRY FISHER

Merry Fisher 585
Merry Fisher 585 Marlin
Merry Fisher 625
Merry Fisher 725
Merry Fisher 655
Merry Fisher 655 Marlin
Merry Fisher 705
Merry Fisher 805
Merry Fisher 815 (<i>new</i>)
Merry Fisher 925

PRESTIGE

Prestige 30s
Prestige 34s
Prestige 36 Fly
Prestige 38s
Prestige 42s
Prestige 42 Fly
Prestige 50s (<i>new</i>)
Prestige 50 Fly (<i>new</i>)

LEADER / LEADER 805

CAPCAMARAT

Cap Camarat 515
Cap Camarat 545 WA
Cap Camarat 555 (<i>new</i>)
Cap Camarat 635
Cap Camarat 635 (<i>new</i>)
Cap Camarat 715 WA
Cap Camarat 755 WA
Cap Camarat 925 WA

RUNABOUT / RUNABOUT 755

JEANNEAU SAILING YACHTS / SUN ODYSSEY

Sun Odyssey 30i (<i>new</i>)
Sun Odyssey 32i
Sun Odyssey 36i
Sun Odyssey 39i
Sun Odyssey 42i
Sun Odyssey 44i (<i>new</i>)
Sun Odyssey 49i
Sun Odyssey 39DS
Sun Odyssey 42DS
Sun Odyssey 45DS
Sun Odyssey 50DS (<i>new</i>)
Sun Odyssey 54DS (<i>new</i>)
Sun Odyssey 32i Performance
Sun Odyssey 36i Performance
Sun Odyssey 39i Performance
Sun Odyssey 42i Performance
Sun Odyssey 44i Performance
Sun Odyssey 49i Performance
Sun Odyssey 39DS Performance
Sun Odyssey 42DS Performance
Sun Odyssey 45DS Performance
Sun Odyssey 50DS Performance

SUN

Sun 2000
Sun 2500
Sun Fast 3200

LAGOON CNB CATAMARAN

Lagoon 380
Lagoon 420
Lagoon 420 Hybrid
Lagoon 440
Lagoon 500
Lagoon 570
Lagoon 620

Πίνακας 3.20 - Μεταχειρισμένα σκάφη αναψυχής (Second Hand)

VESSEL	METERS	YEAR	MANUFACTURER	CABINS/WC	ENGINE
SAILING YACHTS					
LAGOON 380	11,5	2003	LAGOON -CNB	4c+Sal/2	Yanmar 2x29hp
LAGOON 410	12,37	2006	LAGOON -CNB	4c+Sal/4	Yanmar 2 x 40hp
OCEANIS 383	11,7	1998	Beneteau	3c+Sal/2	Yanmar 48hp
SUN ODYSSEY 26	7,59	2003	Jeanneau	2c+/1	Yanmar 9Hp
SUN ODYSSEY 32	9,6	2002	Jeanneau	2c+Sal/1	Yanmar 18Hp
SUN ODYSSEY 32	9,6	2002	Jeanneau/Moorings	2c+Sal/1	Yanmar 18Hp
SUN ODYSSEY 32	9,6	2003	Jeanneau/Moorings	2c+Sal/1	Yanmar 18Hp
SUN ODYSSEY 34,2	10,3	2001	Jeanneau	3c+Sal/1	Yanmar 27Hp
SUN ODYSSEY 34,2	10,3	1998	Jeanneau/Moorings	3c+Sal/1	Yanmar 27Hp
SUN ODYSSEY 35	10,75	2006	Jeanneau	3c+Sal/1	Yanmar 30Hp
SUN ODYSSEY 35	10,75	2005	Jeanneau /Moorings	3c+Sal/1	Yanmar 29Hp
SUN ODYSSEY 35	10,75	2004	Jeanneau /Moorings	3c+Sal/1	Yanmar 29Hp
SUN ODYSSEY 35	10,75	2003	Jeanneau	3c+Sal/1	Yanmar 27Hp
SUN ODYSSEY 36,2	10,65	1998	Jeanneau	3c+Sal/1	Yanmar 27hp
SUN ODYSSEY 37	11,4	2003	Jeanneau/Moorings	3c+Sal/1	Volvo 40hp
SUN ODYSSEY 37	11,4	2002	Jeanneau/Moorings	3c+Sal/1	Volvo 40hp
SUN ODYSSEY 37	11,4	2001	Jeanneau/Moorings	3c+Sal/1	Volvo 40hp
SUN ODYSSEY 37	11,4	2000	Jeanneau/Moorings	3c+Sal/1	Volvo 29Hp
SUN ODYSSEY 40	12,2	2002	Jeanneau/Moorings	3c+Sal/2	Yanmar 56hp
SUN ODYSSEY 40	12,2	2001	Jeanneau/Moorings	3c+Sal/2	Yanmar 56hp
SUN ODYSSEY 40	12,2	1999	Jeanneau/Moorings (teak deck)	3c+Sal/2	Yanmar 56hp
SUN ODYSSEY 40	12,2	1999	Jeanneau/Moorings	3c+Sal/2	Yanmar 56hp
SUN ODYSSEY 42 CC	12,5	1999	Jeanneau (Private)	2c +Sal/2	Yanmar 63Hp
SUN ODYSSEY 42 DS	12,93	2006	Jeanneau / Private	2c+Sal/2	Yanmar 54hp
SUN ODYSSEY 42,2	12,83	1998	Jeanneau/Moorings	4c+Sal/2	Yanmar 63HP
SUN ODYSSEY 43	13,21	2003	Jeanneau	4c+Sal/2	Yanmar 75HP
SUN ODYSSEY 43	13,21	2002	Jeanneau	4c+Sal/2	Yanmar 75HP
SUN ODYSSEY 43	13,21	2001	Jeanneau/Moorings	4c+Sal/2	Yanmar 75HP
SUN ODYSSEY 43 DS	13,21	2003	Jeanneau	4c+Sal/2	Yanmar 75HP
SUN ODYSSEY 43 DS	13,21	2001	Jeanneau	4c+Sal/2	Yanmar 75HP
SUN ODYSSEY 45	13,72	2005	Jeanneau/Moorings	4c+Sal/2	Yanmar 75Hp
SUN ODYSSEY 45	13,72	2005	Jeanneau	4c+Sal/2	Yanmar 75Hp
SUN ODYSSEY 45,2	14,15	2001	Jeanneau/Moorings	4c+Sal/2	Yanmar 75Hp
SUN ODYSSEY 45,2	14,15	2000	Jeanneau/Moorings	4c+Sal/2	Yanmar 75Hp
SUN ODYSSEY 45,2	14,15	1999	Jeanneau/Moorings-conv.	4c+Sal/2	Yanmar 88Hp
SUN ODYSSEY 45,2	14,15	1999	Jeanneau	4c+Sal/2	Yanmar 88Hp
SUN ODYSSEY 49	14,98	2004	Jeanneabluehull-teak deck-bow thruster	4c+Sal/4	Yanmar 100Hp
SUN ODYSSEY 49 DS	14,98	2007	Jeanneabluehull-teak deck-bow thruster	3c+Sal/3	Yanmar 110Hp

SUN ODYSSEY 52,2	15,39	2003	Jeanneau	5c+Sal/5	Yanmar 100Hp
SUN ODYSSEY 52,2	15,39	2001	Jeanneau/Moorings (teak deck)	5c+Sal/5	Yanmar 100Hp
SUN ODYSSEY 52,2	15,39	2001	Jeanneau/Moorings	5c+Sal/5	Yanmar 100Hp
SUN ODYSSEY 52,2	15,39	2000	Jeanneau/Moorings	5c+Sal/5	Yanmar 100Hp
SUN ODYSSEY 54 DS	16,75	2005	Jeanneabluehull-teak deck-bow thruster	5c+Sal/5	Yanmar 110Hp
MOTOR YACHTS					
CAP CAMARAT 715 WA	7,15	2008	Jeanneau	Saloon	YAMAHA 200Hp
CAP CAMARAT 755WA	7,52	2006	Jeanneau	Sal/1	ENVIRUDE 250hp
CAP CAMARAT 755WA	7,52	2007	Jeanneau	Sal/1	SUZUKI 2 x 140HP
F33 FLYBRIDGE	11,29	1998	Sealine	2c+Sal/1	VOLVO 2X200HP
MERRY FISHER 695	6,99	2007	Jeanneau	Sal/1	NANNI 155HP
MATISSE 37	11,7	1997	Ilver	2c+1	VOLVO 2X260HP
MERRY FISHER 585	5,75	2007	Jeanneau	2c	YAMAHA 100HP (15 ώρες λειτουργίας)
MERRY FISHER 625	6,4	2006	Jeanneau	Sal/1	SUZUKI 115HP+15HP
MERRY FISHER 925	9,76	2008	Jeanneau	2c+Sal/1	YANMAR 2X150HP
MERRY FISHER 925	9,76	2007	Jeanneau	2c+Sal/1	NANNI 2X155HP
MONTEREY 256	7,54	1992	Monderey	2c/1	VOLVO PENTA 225HP (βενζίνη)
NIMBUS 260	7,6	1983	Nimbus	2c+Sal/1	IVECO AIFO 160HP (diesel)
PRESTIGE 32 fly	10,4	2007	Jeanneau	2c+Sal/1	VOLVO 2X260HP
PRESTIGE 34 open	10,53	2006	Jeanneau	2c+Sal/1	VOLVO 2X260HP
SUN DANCER 260	7,5	2002	Sea Ray	1c+Sal/1	MERCURISE R 260HP

Πηγή: <http://www.athenian-yachts.gr>

3.6.2 Πωλήσεις Εισαγωγικών Επιχειρήσεων Σκαφών Αναψυχής

Ο πίνακας 3.21 που ακολουθεί παρουσιάζει τις πωλήσεις εισαγωγικών επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής που συμπεριλήφθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο, για την περίοδο 2001-2005. Οι συγκεκριμένες εταιρείες λόγω της νομικής τους μορφής (ΑΕ, ΕΠΕ) υποχρεούνται να δημοσιεύουν τα οικονομικά τους στοιχεία. Τονίζεται ότι, οι πωλήσεις που εμφανίζονται στον πίνακα αφορούν το συνολικό κύκλο εργασιών των επιχειρήσεων και δεν προέρχονται αποκλειστικά από τη διάθεση σκαφών αναψυχής.

Οι συνολικές διαθέσιμες πωλήσεις για το 2005 διαμορφώθηκαν σε €519,7 εκατ. Εάν απομονωθούν οι εταιρείες εκείνες για τις οποίες υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία πωλήσεων για όλη την περίοδο 2001-2005, προκύπτει διαχρονική αύξηση των συνολικών πωλήσεων της τάξης του 14% για την τετραετία 2001-2004, ενώ το συγκεκριμένο σύνολο μειώνεται την περίοδο 2005/04 κατά 6%. Περαιτέρω, εάν εξαιρεθούν οι εταιρίες Θεοχαράκης Νικ., Ι. ΑΕ, Μοτοδυναμική Α.Ε.Ε, Τεομότο ΑΕ και Πετρόπουλος Π. ΑΕ&ΒΕ, οι οποίες δεν έχουν ως κύρια δραστηριότητα τις εισαγωγές σκαφών αναψυχής και, κατά συνέπεια, τα αποτελέσματά τους δεν είναι αντιπροσωπευτικά της πορείας του κλάδου, η μέση ετήσια αύξηση των συνολικών πωλήσεων για την πενταετία 2001-2005 ανέρχεται σε 5,3%.

Τη μεγαλύτερη ποσοστιαία άνοδο εμφάνισαν το 2005 οι πωλήσεις των επιχειρήσεων Στάτους Γιωτινγκ Ι. Αλεξιάδης – Ν. Αργυριάδης Ε.Π.Ε (1172,71%), Παππά Μ. Αφοί Α.Ε (157,85%) και Βερνίκος Κότερα Α.Ε (101,93%). Όσον αφορά τη Στάτους Γιώτινγκ Αλεξιάδης Ι. – Ν. Αργυριάδης Ε.Π.Ε. σημειώνεται ότι η μεγάλη αυτή ποσοστιαία αύξηση στις πωλήσεις οφείλεται, σύμφωνα με παράγοντες της εταιρείας, στην απόκτηση της γερμανικής αντιπροσωπείας Hanse Yachts το 2005.

Βάσει απόλυτων μεγεθών, τη μεγαλύτερη αύξηση παρουσίασε η εταιρεία Βερνίκος Κότερα Α.Ε (€3,3 εκατ.) και ακολούθησαν οι επιχειρήσεις Παππά Μ. Αφοί Α.Ε (€2,4 εκατ.), Ντάιμοντς Μονοπρόσωπη Ε.Π.Ε (€2 εκατ.) και Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα ΑΝΕ (παρουσιάζοντας αύξηση της τάξεως των €953,6 χιλ.)

Πίνακας 3.21 - Πωλήσεις εισαγωγικών επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής (2001-20005)					
Επωνυμία	2005	2004	2003	2002	2001
ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ ΝΙΚ. Ι. Α.Ε.	274.470.478	301.631.469	249.098.337	227.610.185	201.322.575
ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Π. Α.Ε.&Β.Ε.	81.529.687	82.333.409	64.553.919	38.997.244	40.892.702
ΜΟΤΟΔΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.	68.073.454	72.669.506	56.500.197	53.508.514	54.718.948
ΓΕΟΜΟΤΟ Α.Ε.Β.Ε.	18.091.813	18.921.381	12.037.821	13.514.474	14.353.509
ΚΑΠΠΑ ΜΑΡΙΝ Α.Ε.	14.402.435	13.704.996	9.329.601	9.312.577	13.610.368
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Α.Ν.Ε.	11.920.628	10.967.057	10.379.351	8.249.039	4.109.998
ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ Ζ. Α.Ε.	11.752.445	11.321.317	11.184.496	10.143.117	9.810.651
ΑΘΗΝΑΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΟΤΕΡΩΝ Α.Ε.	6.812.779	8.308.986	6.206.977	7.042.856	5.382.802
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΚΟΤΤΕΡΑ Α.Ε.	6.551.855	3.244.640	2.450.989	1.828.961	689.408
ΝΤΑΙΜΟΝΤΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Ε.Π.Ε.	4.348.033	2.323.167	3.097.908	694.331	64.186
ΠΑΠΠΑ Μ. ΑΦΟΙ Α.Ε. ⁽¹⁾	3.981.414	1.544.069	1.641.079	-	-
ΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΙ ΑΦΟΙ Α.Ε.	3.650.978	3.919.850	2.974.210	3.218.156	2.045.279
ΠΑΠΠΑ ΑΦΟΙ Α.Ε.	3.101.392	2.538.722	2.122.756	2.365.401	ΜΔ
AMERICAN MARINE Α.Ε.	2.578.395	5.783.110	2.043.342	4.997.121	7.943.358
ΕΚΚΑ ΣΚΑΦΗ Α.Ε.	2.225.399	1.502.790	1.175.754	1.138.485	4.872.643
ΑΤΑΛΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝ Α.Ε.	1.634.029	2.328.686	1.182.055	1.053.619	719.455
ΚΟΣΜΟΣ ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΕΛΛΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.	1.241.128	1.164.617	1.427.191	1.621.985	1.831.350
ΠΕΡΓΚΑ Α.Ε.	931.212	582.575	981.835	871.818	835.537
ΣΑΛΟΝΙΚΑ ΜΑΡΙΝ ΣΕΝΤΕΡ Ε.Π.Ε.	503.000*	ΜΔ	ΜΔ	ΜΔ	-
ΣΤΑΤΟΥΣ ΓΙΩΤΙΝΓΚ Ι. ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ -Ν. ΑΡΓΥΡΙΑΔΗΣ Ε.Π.Ε.	483.196	37.966	80.486	ΜΔ	ΜΔ
ΕΛΚΟ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.	402.733	389.097	433.802	257.451	304.917
ΑΤΜΑΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ Ε.Π.Ε.	387.722	934.807	463.715	780.270	711.182
ΒΑΤ Ε.Π.Ε.	325.146	410.686	455.704	731.879	404.538
ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.	280.359	239.831	255.768	288.087	231.094
ΤΡΙΤΩΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ Α.Ε.	ΜΔ	1.229.351	969.473	775.974	389.771
ΚΗΡΥΚΟΣ Β. Ε.Π.Ε.	ΜΔ	1.176.184	516.198	482.787	795.604
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΤΑΧΥΠΛΟΑ Α.Β.Ε.Ε. ⁽²⁾	-	-	-	1.525.587	1.628.966
ΣΥΝΟΛΟ	519.679.710	549.208.269	441.562.964	391.009.918	367.668.841

Αξία σε €

Η μετατροπή των πωλήσεων του 2001 σε ευρώ έχει γίνει βάσει της επίσημης ισοτιμίας €1=340,75 δρχ. Τυχόν αποκλίσεις σε ορισμένους λογαριασμούς οφείλονται στην προσαρμογή στο νέο νόμισμα.

ΜΔ: Μη Διαθέσιμα στοιχεία

* Σύμφωνα με δηλώσεις υπενθύνων

1. Ιδρύθηκε το 2002. Οι πωλήσεις του 2003 αφορούν την περίοδο 28/02/2002-31/12/2003
2. Το 2003 απορροφήθηκε από την επιχείρηση Βερνίκος Κότερα Α.Ε.

Πηγή: ICAP-Δημοσιευμένοι Ισολογισμοί

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 3

Π3.1 - Επιχειρήσεις του κλάδου ναυπήγησης και επισκευής σκαφών αναψυχής και αθλητικών σκαφών (2002)		
Νομοί	Επιχειρήσεις	Πωλήσεις
Αιτωλοακαρνανίας	2	-
Αργολίδος	4	64.622
Αρκαδίας	1	-
Αττική	159	44.032.525
Αχαΐας	7	540.623
Βοιωτίας	3	-
Δράμας	2	-
Δωδεκανήσου	8	725.356
Εβρου	2	-
Ευβοίας	3	-
Ζακύνθου	4	85.504
Ηλείας	1	-
Ηρακλείου	5	145.546
Θεσπρωτίας	2	-
Θεσσαλονίκης	11	2.053.344
Καβάλας	2	-
Κέρκυρας	20	471.145
Κεφαλονιάς	3	-
Κορινθίας	4	350.638
Κυκλάδων	9	414.820
Λαρίσης	1	-
Λασιθίου	1	-
Λέσβου	4	14.339
Λευκάδος	17	340.769
Μαγνησίας	13	477.070
Μεσσηνίας	1	-
Πρεβέζης	6	110.541
Ρεθύμνου	1	-
Ροδόπης	1	-
Σάμου	2	-
Φθιώτιδος	2	-
Φωκίδος	1	-
Χαλκιδικής	7	200.820
Χανίων	4	218.250
Χίος	1	-
Σύνολο χώρας	320	52.602.993
<p>Σημ. Για τους νομούς με λιγότερες από 4 επιχειρήσεις δεν εμφανίζονται οι πωλήσεις ξεχωριστά αλλά συνηπολογίζονται στο σύνολο. Αξία σε €</p>		
<p>Πηγή: ΕΣΥΕ-Μητρώο Επιχειρήσεων</p>		

Π3.2 - Διαφημιστική δαπάνη σκαφών αναψυχής ανά μέσο ενημέρωσης					
Έτη	Τηλεόραση	Περιοδικά	Εφημερίδες	Ραδιόφωνο	Σύνολο
2001	0	104.197	19.968	0	124.165
2002	0	69.287	131.605	0	200.892
2003	0	67.870	56.978	0	124.848
2004	0	55.793	15.309	0	71.102
2005	0	153.203	50.750	0	203.953

Αξία σε €

Πηγή: Media Services AE

Π3.3 - Μερίδια συμμετοχής των μέσων ενημέρωσης στη διαφημιστική δαπάνη σκαφών αναψυχής					
Έτη	Τηλεόραση	Περιοδικά	Εφημερίδες	Ραδιόφωνο	Σύνολο
2001	0,0%	83,9%	16,1%	0,0%	100,0%
2002	0,0%	34,5%	65,5%	0,0%	100,0%
2003	0,0%	54,4%	45,6%	0,0%	100,0%
2004	0,0%	78,5%	21,5%	0,0%	100,0%
2005	0,0%	75,1%	24,9%	0,0%	100,0%

Πηγή: Πίνακας Π3.2

Π3.4 - Διαφημιστική δαπάνη σκαφών αναψυχής ανά εμπορικό σήμα							
Εμπορικά σήματα	Έτος	Τηλεόραση	Περιοδικά	Εφημερίδες	Ραδιόφωνο	Σύνολο	Ποσοστό
ZODIAC σκάφη αναψυχής	2004	0	15.422	0	0	15.422	21,7%
	2005	0	6.804	5.390	0	12.194	6,0%
FAIRLINE σκάφη αναψυχής	2004	0	3.629	0	0	3.629	5,1%
	2005	0	29.257	0	0	29.257	14,3%
JEAUNEAU σκάφη αναψ.	2004	0	8.165	11.340	0	19.505	27,4%
	2005	0	13.608	0	0	13.608	6,7%
FERRETTI CRAFT σκάφη	2004	0	8.165	0	0	8.165	11,5%
	2005	0	0	0	0	0	0,0%
LARSON/HATTERAS σκάφη αναψ.	2004	0	0	0	0	0	0,0%
	2005	0	7.258	0	0	7.258	3,6%
MOSTRO φουσκωτά σκάφη	2004	0	11.907	0	0	11.907	16,7%
	2005	0	18.144	0	0	18.144	8,9%
QUICKSILVER/MERCURY	2004	0	2.835	3.969	0	6.804	9,6%
	2005	0	27.216	0	0	27.216	13,3%
ORIZON φουσκ.σκάφη	2004	0	0	0	0	0	0,0%
	2005	0	0	45.360	0	45.360	22,2%
PLANATECH σκάφη αναψ.	2004	0	0	0	0	0	0,0%
	2005	0	27.783	0	0	27.783	13,6%
AMERICAN MARINE σκαφ.αναψ	2004	0	0	0	0	0	0,0%
	2005	0	7.938	0	0	7.938	3,9%
KEM AMERICAN YACHTS σκ.αν	2004	0	5.670	0	0	5.670	8,0%
	2005	0	0	0	0	0	0,0%
FOUNTAIN σκάφη αναψ.	2004	0	0	0	0	0	0,0%
	2005	0	8.278	0	0	8.278	4,1%
HONDA MARINE φουσκ.σκάφη	2004	0	0	0	0	0	0,0%
	2005	0	6.917	0	0	6.917	3,4%
Σύνολο	2004	0	55.793	15.309	0	71.102	100,0%
	2005	0	153.203	50.750	0	203.953	100,0%

Αξία σε €

Πηγή: Media Services AE

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

4.1 Εισαγωγή

Τα σκάφη αναψυχής που κινούνται στον ελληνικό χώρο είναι πραγματικά πάρα πολλά και είναι πολύ δύσκολο – εάν όχι αδύνατον- να αναλυθούν όλοι οι διαφορετικοί τύποι σκαφών στα πλαίσια της παρούσας εργασίας. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του Σ.Ι.Τ.Ε.Σ.Α.Π. (Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος) αυτή τη στιγμή στο αρχείο τους υπάρχουν καταγεγραμμένοι 189 διαφορετικοί τύποι σκαφών αναψυχής! Το Σ.Ι.Τ.Ε.Σ.Α.Π. εκπροσωπεί περίπου 400 μέλη, τα οποία με το στόλο τους (900 σκάφη αναψυχής), αποτελούν το πλέον δραστήριο τμήμα εξυπηρέτησης του θαλάσσιου τουρισμού. Ο πλήρης κατάλογος των σκαφών που είναι καταχωρημένα στο αρχείο του Σωματείου παρατίθεται στο παράρτημα του παρόντος κεφαλαίου.

Σε μία προσπάθεια ανάλυσης των κύριων τεχνολογικών χαρακτηριστικών των σκαφών αναψυχής, έχουν επιλεγεί ορισμένα μοντέλα από τους επτά μεγαλύτερους κατασκευαστές σκαφών αναψυχής σε παγκόσμιο επίπεδο. Στο σημείο αυτό, αξίζει να αναφερθεί ότι η επιλογή των μοντέλων των σκαφών αναψυχής που θα αναλυθούν περαιτέρω, δεν είναι τυχαία, αλλά βασίζεται σε προσωπικές συνεντεύξεις με έμπειρα και καταξιωμένα στελέχη του κλάδου. Συνεπώς, τα σκάφη αναψυχής που θα παρουσιάσουμε στη συνέχεια είναι αυτά που παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη ζήτηση στην αγορά και συνεπώς μπορούν να θεωρηθούν ως αντιπροσωπευτικά στον κλάδο του γιώτινγκ. Δεν είναι τυχαίο ότι τα συγκεκριμένα σκάφη, που είναι άλλωστε και τα πιο «διαδεδομένα» όπως θα μπορούσε να πει κανείς, είναι στην πλειοψηφία τους ιστιοπλοϊκά (sailing yachts) και catamarans και όχι μηχανοκίνητα (motor yachts). Το γεγονός αυτό είναι άμεσα συνδεδεμένο με τους παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση για σκάφη αναψυχής και οι οποίοι έχουν αναλυθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο. Το βέβαιο είναι ότι η οικονομική κρίση που παρατηρείται τα τελευταία δύο χρόνια στην αγορά οδηγεί στην επιλογή και ναύλωση ιστιοπλοϊκών σκαφών, ώστε να περιορίζονται στο ελάχιστο τα έξοδα για καύσιμα, ενώ παράλληλα κυρίαρχη είναι η τάση ναύλωσης σκαφών που μπορούν να εξυπηρετήσουν μεγάλο αριθμό επιβατών, ώστε να αντιστοιχεί μικρότερος ναύλος ανά επιβάτη.

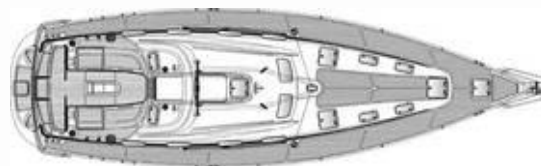
4.2 Ενδεικτικές κατηγορίες σκαφών αναψυχής – Τεχνικές προδιαγραφές

Στη συνέχεια ακολουθεί λεπτομερής περιγραφή των τεχνικών χαρακτηριστικών των κυριότερων μοντέλων σκαφών αναψυχής (sailing yachts, motor yachts, catamarans) από τις επτά μεγαλύτερες κατασκευαστικές εταιρείες του κλάδου.

4.2.1 Bavaria Yachts

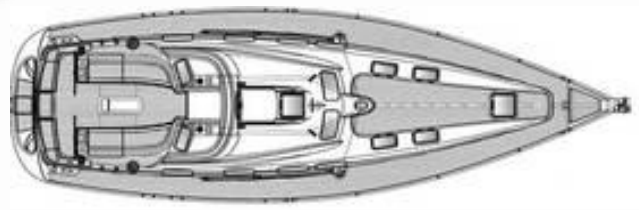
Technical data BAVARIA 50cruiser

Length overall	15.40 m
Length hull	14.99 m
Length waterline	13.45 m
Beam overall	4.49 m
Draught standard	approx. 1.85 m
Draught option	approx. 2.15 m
Unloaded weight	approx. 12.600 kg
Ballast	approx. 4.200 kg
Engine	Volvo D2-75, 53 kW / 72 hp
Watertank	approx. 790 l
Fuel tank	approx. 320 l
Cabins / Berths	4 / 8 oder 5 / 10
Mainsail & Genoa	approx. 127.40 sqm
Height of mast	approx. 20.55 m
Height in salon	approx. 2.05 m



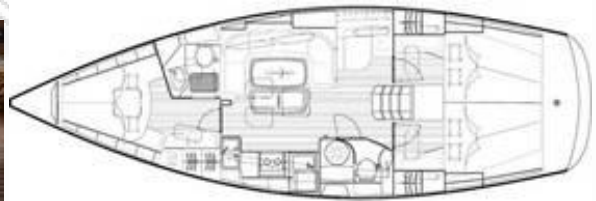
Technical data BAVARIA 46cruiser

Length overall	14.40 m
Length hull	13.99 m
Length waterline	12.20 m
Beam overall	4.35 m
Draught standard	approx. 1.85 m
Draught option	approx. 2.05 m
Unloaded weight	approx. 11.000 kg
Ballast	approx. 3.300 kg
Engine	Volvo-Penta D2-55 39 kW / 53 hp
Water tank	approx. 460 l
Fuel tank	approx. 210 l
Cabins / Berths	3 / 6 oder 4 / 8
Mainsail & Genoa	approx. 114.80 sqm
Height of mast	approx. 19.20 m
Height in salon	approx. 2.01 m



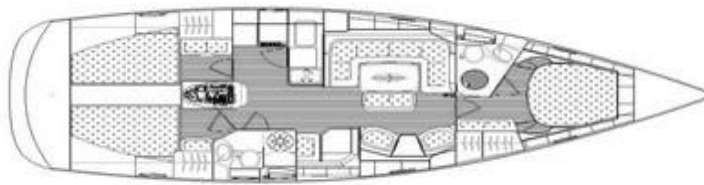
Technical data BAVARIA 40cruiser

Length overall	12.35 m
Length hull	11.99 m
Length waterline	10.75 m
Beam overall	3.99 m
Draught standard	approx. 1.90 m
Draught option	approx. 2.00 m
Unloaded weight	approx. 8.500 kg
Ballast	approx. 2.600 kg
Engine	Volvo Penta D1-30; 20,1 kW / 27,3 hp
Watertank	approx. 360 l
Fuel tank	approx. 210 l
Cabins / Berths	3 / 6
Mainsail & Genoa	approx. 84.50 sqm
Height of mast	approx. 17.45 m
Height in salon	approx. 1.95 m



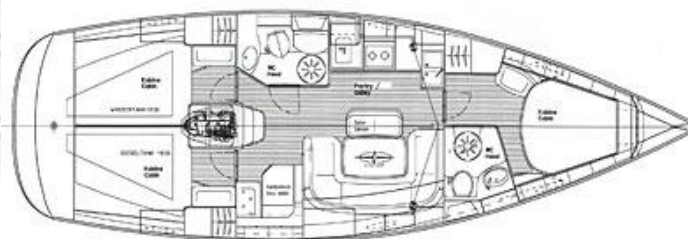
Technical data BAVARIA 44cruiser

Length overall	13.70 m
Beam overall	4.39 m
Draught standard	approx. 1.80 m
Engine	Volvo 55/75 hp
Watertank	approx. 360 l
Fuel tank	approx. 210 l
Accommodation	6 + 1
Mainsail & Genoa	approx. 111 sqm



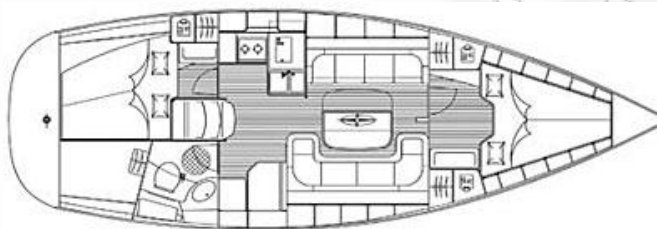
Technical data BAVARIA 39cruiser

Length overall	12.14 m
Beam overall	3.97 m
Draught standard	approx. 1,85 m
Engine	Volvo 40/55 hp
Watertank	approx. 360 l
Fuel tank	approx. 210 l
Accommodation	6 + 1
Mainsail & Genoa	approx. 83 sqm



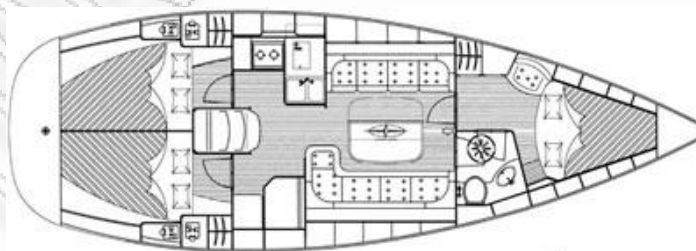
Technical data BAVARIA 37cruiser (2 cabins)

Length overall	11.20 m
Beam overall	3.80 m
Draught standard	approx. 1,95 m
Engine	Volvo 28 hp
Watertank	approx. 360 l
Fuel tank	approx. 150 l
Accommodation	4 + 2
Mainsail & Genoa	approx. 67 sqm



Technical data BAVARIA 37cruiser

Length overall	11.20 m
Beam overall	3.80 m
Draught standard	approx. 1,95 m
Engine	Volvo 28 hp
Watertank	approx. 360 l
Fuel tank	approx. 150 l
Accommodation	6 + 2
Mainsail & Genoa	approx. 67 sqm



Πηγή: www.bavaria-yachtbau.com/

4.2.2 Dufour Yachts

Technical data DUFOUR 425 GRAND LARGE

Length overall	12.90 m
Beam overall	4.16 m
Draught standard	approx. 2.10 m
Waterline length	11.23 m
Displacement	approx. 8.820 kg
Engine	Volvo 40 hp
Watertank	approx. 450 l
Fuel tank	approx. 160 l
Accommodation	7 (versions 2/3 cabins)
Mainsail & Genoa	approx. 84 sqm



Technical data DUFOUR 485 GRAND LARGE

Length overall	14.73 m
Beam overall	4.70 m
Draught standard	approx. 1.90 m
Waterline length	13.00 m
Engine	75 cv
Watertank	approx. 590 l
Fuel tank	approx. 250 l
Accommodation	8 – 10
Mainsail & Genoa	approx. 113 sqm



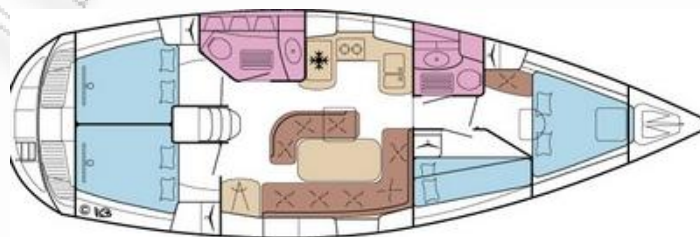
Technical data DUFOUR 385 GRAND LARGE

Length overall	11.72 m
Beam overall	3.93 m
Waterline beam	3.15 m
Draught standard	approx. 1.76 m
Waterline length	9,84 m
Empty displacement	6.980 kg
Engine	Yanmar 40 HP
Watertank	approx. 440 l
Fuel tank	approx. 160 l
Accommodation	6 + 1
Mainsail & Genoa	approx. 74 sqm



Technical data DUFOUR 43 GIBSEA

Length overall	12.83 m
Beam overall	4.25 m
Draught standard	approx. 2.30 m
Engine	Volvo 55 HP
Watertank	approx. 370 l
Fuel tank	approx. 180 l
Accommodation	9
Mainsail & Genoa	approx. 92 sqm



Technical data DUFOUR 41 GIBSEA

Length overall	12.45 m
Beam overall	3.92 m
Draught standard	approx. 1.69 m
Engine	Volvo 55 HP
Watertank	approx. 570 l
Fuel tank	approx. 160 l
Accommodation	6 + 1
Mainsail & Genoa	approx. 80 sqm



Πηγή: <http://www.dufour-yachts.com>

4.2.3 Jeanneau Yachts

Technical data SUN ODYSSEY 54 DS

Length overall	16.75 m
Beam overall	4.87 m
Year	2003-2007
Draught standard	approx. 2.0 m
Engine	Yanmar 110 hp
Watertank	approx. 930 l
Fuel tank	approx. 410 l
Accommodation	10 - 14
Cabins / Toilets	5 / 5
Mainsail & Genoa	approx. 134.50 sqm



Technical data SUN ODYSSEY 49 DS

Length overall	14.98 m
Beam overall	4.49 m
Year	2006-2007
Draught standard	approx. 2.15 m
Engine	Yanmar 75 hp
Watertank	approx. 615 l
Fuel tank	approx. 240 l
Accommodation	10 - 12
Cabins / Toilets	4 / 3
Mainsail & Genoa	approx. 122.0 sqm



Technical data SUN ODYSSEY 49i

Length overall	15.07 m
Beam overall	4.49 m
Year	2005-2007
Draught standard	approx. 2.15 m
Engine	Yanmar 75 HP
Watertank	approx. 615 l
Fuel tank	approx. 240 l
Accommodation	10 - 12
Cabins / Toilets	4 / 4
Mainsail & Genoa	approx. 112.40 sqm



Technical data SUN ODYSSEY 45 DS

Length overall	13.75 m
Beam overall	4.37 m
Year	2004-2007
Draught standard	approx. 2.05 m
Engine	Yanmar 54 HP
Watertank	approx. 615 l
Fuel tank	approx. 240 l
Accommodation	10 - 12
Cabins / Toilets	4 / 2
Mainsail & Genoa	approx. 104.20 sqm



Technical data SUN ODYSSEY 42i

Length overall	12.85 m
Beam overall	4.13 m
Year	2007
Draught standard	approx. 2.13 m
Engine	Yanmar 55 HP
Watertank	approx. 355 l
Fuel tank	approx. 130 l
Accommodation	9 - 12
Cabins / Toilets	3 / 2
Mainsail & Genoa	approx. 77 sqm



Technical data SUN ODYSSEY 39i

Length overall	12.20 m
Beam overall	3.95 m
Year	2007
Draught standard	approx. 1.95 m
Engine	Yanmar 40 hp
Watertank	approx. 355 l
Fuel tank	approx. 130 l
Accommodation	9 - 12
Cabins / Toilets	3 / 1
Mainsail & Genoa	approx. 70.50 sqm



Πηγή: <http://www.sitesap.gr>

4.2.4 Ocean Yachts

Technical data OCEAN STAR 51.2

Length overall	15.95 m
Beam overall	4.58 m
Year	2001 - 2007
Draught standard	approx. 2.0 m
Engine	Yanmar 100 hp
Watertank	approx. 960 l
Fuel tank	approx. 460 l
Accommodation	10
Cabins / Toilets	5 / 5
Mainsail & Genoa	approx. 110.0 sqm



Technical data OCEAN STAR 56.1

Length overall	16.55 m
Beam overall	5.10 m
Year	2001-2003 / 2006-2008
Draught standard	approx. 2.30 m
Engine	Yanmar 149 hp
Watertank	approx. 1.300 l
Fuel tank	approx. 750 l
Accommodation	10 - 13
Cabins / Toilets	6 / 6
Mainsail & Genoa	approx. 142.0 sqm



Technical data OCEAN STAR 62.1

Length overall	19.47 m
Beam overall	5.40 m
Year	2007 - 2008
Draught standard	approx. 2.45 m
Engine	Yanmar 160-240 hp
Watertank	approx. 1.600 l
Fuel tank	approx. 1.350 l
Accommodation	10 - 14
Cabins / Toilets	6 / 6
Mainsail & Genoa	approx. 204.20 sqm



Πηγή: <http://www.sitesap.gr>

4.2.5 Lagoon Yachts (Catamarans)

Technical data LAGOON 380

Length overall	11.55 m
Beam overall	6.53 m
Year	2000 - 2004
Draught standard	approx. 1.15 m
Engine	Yanmar 2 x 27 hp
Watertank	approx. 600 l
Fuel tank	approx. 200 l
Accommodation	8 - 10
Cabins / Toilets	4 / 2
Mainsail & Genoa	approx. 77.40 sqm



Version 4 cabines / 4 cabin version

Technical data LAGOON 410

Length overall	12.37 m
Beam overall	7.09 m
Year	2006
Draught standard	approx. 1.20 m
Engine	Yanmar 2 x 27 hp
Watertank	approx. 712 l
Fuel tank	approx. 400 l
Accommodation	10
Cabins / Toilets	4 / 4
Mainsail & Genoa	approx. 89.0 sqm



Technical data LAGOON 440 (Motor yacht – catamaran)

Length overall	13.61 m
Beam overall	7.70 m
Year	2004 - 2007
Draught standard	approx. 1.30 m
Engine	Yanmar 2 x 55 hp
Watertank	approx. 900 l
Fuel tank	approx. 650 l
Accommodation	10
Cabins / Toilets	5 / 2
Mainsail & Genoa	approx. 89.0 sqm

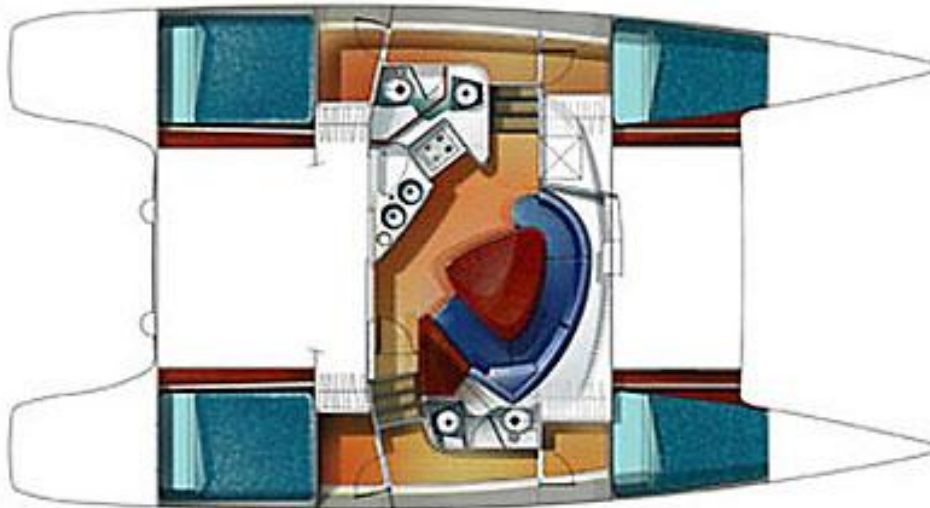


Πηγή: <http://www.sitesap.gr>

4.2.6 Fountaine Pajot (Catamarans)

Technical data LAVEZZI 40

Length overall	11.90 m
Beam overall	6.50 m
Draught standard	approx. 1.10 m
Engine	Volvo 2 x 28 hp
Watertank	approx. 560 l
Fuel tank	approx. 250 l
Accommodation	8 + 2
Cabins / Toilets	5 / 2
Mainsail & Genoa	approx. 90.0 sqm



Πηγή: <http://www.fountainepajot.com.au>

4.2.7 Beneteau Yachts

Technical data BENETEAU 57

Length overall	17.80 m
Beam overall	4.93 m
Year	2005 - 2007
Draught standard	approx. 1.85 m
Engine	Yanmar 110 – 160 hp
Watertank	approx. 1.000 l
Fuel tank	approx. 480 l + 185 l optional extra
Accommodation	8 + 2
Cabins / Toilets	5 / 5
Mainsail & Genoa	approx. 168.0 sqm



Technical data OCEANIS 523

Length overall	16.20 m
Beam overall	4.88 m
Year	2006
Draught standard	approx. 1.85 m
Engine	Yanmar 100 hp
Watertank	approx. 750 l
Fuel tank	approx. 450 l
Accommodation	10 - 12
Cabins / Toilets	5 / 5
Mainsail & Genoa	approx. 148.80 sqm



Technical data OCEANIS 473

Length overall	14.30 m
Beam overall	4.33 m
Year	2000 - 2002
Draught standard	approx. 1.70 m
Engine	Yanmar 58 hp
Watertank	approx. 600 l
Fuel tank	approx. 240 l
Accommodation	10 - 12
Cabins / Toilets	4 / 2
Mainsail & Genoa	approx. 108.0 sqm

Technical data CYCLADES 39

Length overall	11.97 m
Beam overall	3.95 m
Year	2007
Draught standard	approx. 1.80 m
Engine	Yanmar 40 hp
Watertank	approx. 320 l
Fuel tank	approx. 220 l
Accommodation	6 - 8
Cabins / Toilets	3 / 2
Mainsail & Genoa	approx. 64.50 sqm



Technical data CYCLADES 43.4

Length overall	13.26 m
Beam overall	4.43 m
Year	2006 - 2007
Draught standard	approx. 1.90 m
Engine	54 hp
Watertank	approx. 530 l
Fuel tank	approx. 200 l
Accommodation	8 - 10
Cabins / Toilets	4 / 2
Mainsail & Genoa	approx. 84.0 sqm



Technical data CYCLADES 50.5

Length overall	15.65 m
Beam overall	4.89 m
Year	2006 - 2007
Draught standard	approx. 2.0 m
Engine	110 hp
Watertank	approx. 980 l
Fuel tank	approx. 400 l
Accommodation	13 - 16
Cabins / Toilets	6 / 4
Mainsail & Genoa	approx. 110.0 sqm



Technical data OCEANIS 40

Length overall	12.15 m
Beam overall	4.00 m
Draught standard	approx. 2.0 m
Light displacement	8.260 kg
Engine	Yanmar 40 hp
Watertank	approx. 360 l
Fuel tank	approx. 200 l
Accommodation	8 - 10
Cabins / Toilets	5 / 3
Mainsail & Genoa	approx. 78.50 sqm

Technical data OCEANIS 46

Length overall	14.40 m
Beam overall	4.30 m
Draught standard	approx. 2.0 m
Light displacement	10.565 kg
Engine	Yanmar 75 hp
Watertank	approx. 530 l
Fuel tank	approx. 200 l
Accommodation	8 - 14
Cabins / Toilets	5 / 4
Mainsail & Genoa	approx. 101.0 sqm

Technical data OCEANIS 50

Length overall	15.10 m
Beam overall	4.75 m
Draught standard	approx. 2.0 m
Light displacement	12.935 kg
Engine	Yanmar 110 hp
Watertank	approx. 565 l
Fuel tank	approx. 235 l
Accommodation	8 - 14
Cabins / Toilets	5 / 4
Mainsail & Genoa	approx. 117.50 sqm

Πηγή: <http://www.sitesap.gr>

4.3 Εξοπλισμός

Εκτός από τη ναυπήγηση του κυρίως σκάφους, πολύ μεγάλη σημασία έχει η σχεδίαση και η κατασκευή των επιμέρους συστημάτων και του εξοπλισμού. Για αυτό το λόγο, σε αυτό το σημείο, κρίνεται σκόπιμο να γίνει μία σύντομη αναφορά στον εξοπλισμό (τεχνολογικό, ηλεκτρονικό κ.λ.π.) που συναντάται στα σκάφη αναψυχής. Ο εξοπλισμός αυτός μπορεί να διαχωριστεί σε τρεις κύριες κατηγορίες:

- Εξοπλισμός πλεύσης (Sailing Equipment),
- Εξοπλισμός / Όργανα ασφαλείας & πλοήγησης (Safety - Navigation)
- Εξοπλισμός αναφορικά με την παροχή ανέσεων σε πλήρωμα και επιβάτες (Comfort)

Σε γενικές γραμμές, ο εξοπλισμός είναι κοινός και θεωρείται standard στα περισσότερα σκάφη, ιδίως στα μοντέλα σκαφών από το έτος 2003 και μετά. Για σκάφη πριν από το 2003 κάποια συστήματα θεωρούνται optional (προαιρετικά) και εμφανίζονται κυρίως σε σκάφη άνω των 41 feet. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι ο εξοπλισμός προσαρμόζεται κάθε φορά στις ισχύουσες τοπικές ρυθμίσεις και κανονισμούς. Συνοπτικά, ο βασικός εξοπλισμός σε ένα σκάφος περιλαμβάνει:

Furling Genoa: Σύστημα μουδιαρίσματος πρωραίου πανιού. Συνήθως είναι μηχανικό, αλλά στα μεγάλα σκάφη είναι ηλεκτρικό ή ηλεκτροϋδραυλικό.

Furling Main: Σύστημα μουδιαρίσματος μέγιστης (μαΐστρας) ως ανωτέρω

Steering wheel: Η πλοήγηση γίνεται με τιμονιέρα

Electric anchor winch (or Electric windlash): Ηλεκτρικό μοτέρ για την ανύψωση της άγκυρας

Spray hood: Προστατευτικό κάλυμμα στην είσοδο του κύτους για προστασία από τον κυματισμό της θάλασσας

Bimini Tent: Προστατευτική τέντα για τον ήλιο

Inflatable dinghy: Φουσκωτό βαρκάκι με φουσκωτή ή πολυεστερική γάστρα για την επιβίβαση/αποβίβαση των επιβατών και του πληρώματος όταν έχουν αγκυροβολήσει σε όρμους

Outboard Engine: Εξωλέμβια μηχανή για το ανωτέρω

Cruising spinnaker: Μπαλόνι/πανί

Holding tank: Δεξαμενή λυμάτων

VHF: Συσκευή ασύρματου που εκπέμπει στα FM

Log-Speedometer: Δρομόμετρο – Ταχύμετρο

Depth sounder: Βυθόμετρο

Autopilot: Αυτόματος πιλότος

Wind indicators: Όργανο μέτρησης διεύθυνσης και ταχύτητας του ανέμου

GPS (global positioning system): Όργανο που συνεργάζεται με δορυφόρους και δίνει τις γεωγραφικές συντεταγμένες/στίγμα (μήκος-πλάτος) του σκάφους

GPS Plotter: GPS που απεικονίζει και γεωγραφικούς χάρτες

Life-raft: Πλωτή σχεδία διάσωσης

Sea charts: Ναυτικοί χάρτες

Cruising guides: Έντυπα/βοηθήματα με πληροφορίες για τα λιμάνια και τις ακτογραμμές

Electric refrigerator: Ηλεκτρικό ψυγείο

Bathing Platform with swimming ladder and deck shower: Προέκταση της πρύμνης που χρησιμεύει κατά την έξοδο από τη θάλασσα και για ντους με γλυκό νερό

Hot water: Ζεστό νερό από θερμοσίφωνα που θερμαίνεται από το ζεστό νερό της εξάτμισης της μηχανής του σκάφους αλλά και με ρεύμα 220 V, εφόσον παρέχεται στο σκάφος

Battery charger: Φορτιστής μπαταριών

220V shore supply: Κύκλωμα 220 V στο σκάφος που τροφοδοτείται από 220 V της προβλήτας ή της γεννήτριας, εάν διατίθεται στο σκάφος

Linen and galley equipment: Πλήρης ιματισμός (σεντόνια, πετσέτες, μαξιλάρια, κουβέρτες, κ.λ.π.), εξοπλισμός κουζίνας (κουζίνα υγραερίου, φούρνος υγραερίου, σκεύη μαγειρικής κ.λ.π.). Στα μεγάλα σκάφη συναντάμε και φούρνους μικροκυμάτων που λειτουργούν με ρεύμα 12 V.

Cockpit cushions: Εξοπλισμός καταστρώματος - Αδιάβροχα μαξιλάρια που χρησιμοποιούνται στο cockpit

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 4

Π4.1 - Σ.Ι.Τ.Ε.Σ.Α.Π. / Καταχωρημένος στόλος

A/A	Κατασκευαστής	Μοντέλο	Έτος
1	Acropororon	Skipper	2000.2002
2	Alpha	Alpha 51	2003/2004
3	Athena	Athena 44	2000-2001
4	Atlantic	Atlantic 55	1991.1995
5	Atlantic	Atlantic 61	1992/1993
6	Atlantic	Atlantic 49	1990/95
7	Atlantic	Atlantic 44	1994/96
8	Atlantic	Atlantic 44.4	2002
9	Atlantic	Atlantic 61 (1999)	1999
10	Atlantis	Atlantis 43	1987.2005
11	Bavaria	Bavaria 31	2002
12	Bavaria	Bavaria 47	2000.2002
13	Bavaria	Bavaria 36	2002.2005
14	Bavaria	Bavaria 50	1999-2007
15	Bavaria	Bavaria 49	2003-2004
16	Bavaria	Bavaria 46	1997.2007
17	Bavaria	Bavaria 44	2002.2007
18	Bavaria	Bavaria 41	1998.2004
19	Bavaria	Bavaria 39	2006-2007
20	Bavaria	Bavaria40	2000-2002
21	Bavaria	Bavaria 37	2001-2007
22	Bavaria	Bavaria 38	1997-2005
23	Bavaria	Bavaria 36	1998-2005
24	Bavaria	Bavaria 35	1995.2005
25	Bavaria	Bavaria 34	1999-2001
26	Bavaria	Bavaria 33	2006
27	Bavaria	Bavaria 32	2002.2005
28	Bavaria	Bavaria 430	1993
29	Bavaria	Bavaria 42	1999-2007
30	Bavaria	Bavaria 330	2002
31	Benetau	Oceanis 423	2004-2007
32	Beneteau	Oceanis 411	1998.2002

33	Beneteau	Oceanis 473	2001.2004
34	Beneteau	First 45F5	1990.1994
35	Beneteau	Beneteau 57	2005.2006.2007
36	Beneteau	Beneteau 523	2006
37	Beneteau	Cyclades 50.5	2006.2007
38	Beneteau	Cyclades 50.4	2006.2007
39	Beneteau	Beneteau 50	1997.2002
40	Beneteau	Beneteau 461	1998.2000
41	Beneteau	Beneteau 473	2001.2004
42	Beneteau	Beneteau 45F5	1993
43	Beneteau	Beneteau 440	1993.1995
44	Beneteau	Cyclades 43.4	2006.2007
45	Beneteau	Cyclades 43.3	2005
46	Beneteau	Beneteau 430	1989
47	Beneteau	Beneteau First 47.7	2000.2004
48	Beneteau	Beneteau First 42s7	1994.96
49	Beneteau	Beneteau First 40.7	2001
50	Beneteau	Cyclades 39	2007
51	Beneteau	Cyclades 39.3	2006
52	Beneteau	Beneteau 393	2001-2004
53	Beneteau	Beneteau 381	1996-2000
54	Beneteau	Beneteau 373	2004-2005
55	Beneteau	Beneteau 361	1999-2001
56	Beneteau	Beneteau 343	2005
57	Beneteau	Beneteau 331	2000-2002
58	Beneteau	Gib Sea 33	2001
59	Beneteau	Beneteau 323	2005
60	Beneteau	Beneteau 311	1999-2002
61	Beneteau	Oceanis 440	2000-2004
62	Beneteau	Beneteau Oceanis 461	1998-2002
63	Beneteau	Beneteau Oceanis 523	2005
64	Beneteau	Beneteau 47.3	2003
65	Beneteau	Oceanis 400	1994
66	Beneteau	Beneteau 51	1996
67	Beneteau	Beneteau 411	1997-2002

68	Beneteau	Beneteau 30 E	1982
69	Beneteau	Beneteau 351	1995
70	Beneteau	Oceanis 423	2003-2004
71	Beneteau	First 38	1992
72	Beneteau	Oceanis 321	1995
73	Beneteau	Cyclades 39.9	2006
74	Beneteau	Oceanis 500	1989.1991
75	Cranchi	Cranchi 48	2005
76	Cruisers	Rouge 2670	1995/1996
77	Cruisers	Cranchi 40	2001
78	Dehler	Dehler 36 JV	2002
79	Dehler	Dehler 37	1990.1994/1997
80	Discovery	Discovery 32 Plus	1995
81	Discovery	Discovery 3000 Plus	1995
82	Discovery	Discovery 3000 Plus	1995
83	Dromor	Venus 16	1994
84	Dromor	Athena 44	1993-1996
85	Dromor	Apollo 12	1989
86	Dromor	Apollo 12 1993	1993
87	Dufour	Dufour 44	2003-2007
88	Dufour	Dufour Atoll 6	2001
89	Dufour	Dufour 525	2007
90	Dufour	Dufour Gib Sea 51	2002/2003
91	Dufour	Dufour 455	2005-2007
92	Dufour	Dufour Atoll 4	2000
93	Dufour	Dufour Gib Sea 43	2005-2007
94	Dufour	Dufour Gib Sea 41	2003-2004
95	Dufour	Dufour 40	2003-2005
96	Dufour	Dufour 385	2004-2007
97	Dufour	Dufour Gib Sea 37	2002
98	Dufour	Dufour 365	2005-2007
99	Dufour	Dufour 34	2004
100	Dufour	Dufour Atoll 43	2001
101	Dufour	Dufour 30 Classic	2000
102	Dufour	Dufour 45 Classic	1998

103	Dufour	Dufour 41	1999
104	Dufour	Dufour Atoll 50	1999.2001
105	Dynamic	Dynamic 62	1993
106	Elan	Elan 34	1996.2007
107	Elan	Elan 37	2007
108	Elan	Elan 514 Maxi Impression	
109	Elan	Elan 45	2003
110	Elan	Elan 434 Impression	2006.2007
111	Elan	Elan 384 Impression	2006
112	Elan	Elan 40	2003
113	Elan	Elan 37	2007
114	Elan	Elan 344 Impression	2006
115	Elan	Elan 340	2007
116	Elan	Elan 333	2004-2005
117	Feeling	Feeling 416	1999
118	Feeling	Feeling 390	1998-2000
119	Feeling	Feeling 920	1983
120	Feeling	Feeling 486	1999
121	Feeling	Feeling 346	1992
122	Formula	Formula 34 P C	1992
123	Gibsea	Gib Sea Master 52	1995
124	Gibsea	Gib Sea 364	1997
125	Gibsea	Gib Sea 442	1991
126	Gibsea	Gib Sea 37	2001
127	Gibsea	Gib Sea 334	
128	Grand Soleil	Grand Soleil 50	2004/05
129	Grand Soleil	Grand Soleil 46.3	2005
130	Grand Soleil	Grand Soleil 45	2005
131	Grand Soleil	Grand Soleil 40	2004-2005
132	Grand Soleil	Grand Soleil 37	2000-2003
133	Hanse	Hanse 371	2005
134	Hanse	Hanse 531	2005
135	Jeanneau	54 DS	2003-2007
136	Jeanneau	Sun Odyssey 54 DS	2003-2007
137	Jeanneau	Sun Odyssey 52.2	1998-2003

138	Jeanneau	Sun Odyssey 51	1990
139	Jeanneau	Sun Odyssey 49 DS	2006-2007
140	Jeanneau	Sun Odyssey 49	2005-2007
141	Jeanneau	Sun Odyssey 45.2	1999-2002
142	Jeanneau	Sun Odyssey 45	2004-2007
143	Jeanneau	Sun Odyssey 45.1	1995/99
144	Jeanneau	Sun Odyssey 43DS	2001-2004
145	Jeanneau	Sun Odyssey 43	2001-2004
146	Jeanneau	Sun Odyssey 42i	2007
147	Jeanneau	Sun Odyssey 42.2	1996-1998
148	Jeanneau	Sun Odyssey 40/40 DS	1999-2004
149	Jeanneau	Sun Odyssey 39i	2007
150	Jeanneau	Sun Odyssey 37 and 37.1	2000-2004
151	Jeanneau	Sun Odyssey 36i	2007
152	Jeanneau	Sun Odyssey 36.2	1996-1999
153	Jeanneau	Sun Odyssey 35	2003-2004
154	Jeanneau	Sun Odyssey 34.2	1998/2002
155	Jeanneau	Sun Odyssey 32	2002-2005
156	Jeanneau	Sun Odyssey 32.2	2000-2001
157	Jeanneau	Merry Fischer 925	
158	Jeanneau	Sun Odyssey 33.1	1995/97
159	Jeanneau	Melody 34	1981
160	Jeanneau	Jeanneau 46	2004-2005
161	Jeanneau	Jeanneau Sun Dance 36	1990/1994
162	Jeanneau	Jeanneau Sunshine 38	1987
163	Jeanneau	Jeanneau Sun Light 30	1988/1990
164	Jeanneau	Sun Odyssey 33	1994
165	Jeanneau	Gin Fiss	1980
166	Jeanneau	Sun Magic 44	1989-1990
167	Jeanneau	Sun Odyssey 47	1993.1994
168	Lagoon	Lagoon 380	2000-2004
169	Lagoon	Lagoon 410	2006
170	Lagoon	Lagoon 500	2006
171	Lagoon	Lagoon 440	2004-2007
172	Moody	Moody 34	

173	Moody	Moody 38S	1997
174	Ocean Yachts	Ocean Star 495	1998.1999
175	Ocean Yachts	Ocean Star 51.1	1999-2000
176	Ocean Yachts	Ocean Star 60.1	2005.2007
177	Ocean Yachts	Ocean Star 56.1	2001-2003/2006-2007
178	Ocean Yachts	Ocean Star 51.2	2001-2007
179	Ocean Yachts	Ocean Star 495	1997/1999
180	Ocean Yachts	Ocean Star 48.1	2003-2004
181	Ocean Yachts	Ocean Star 461	2000
182	Pershing	Pershing 37	2002
183	Sealine	Sealine 330	2001
184	Skipper	Skipper 53	1991/1994
185	Skipper	Skipper 61	1991.1997
186	Swan	Swan 38	
187	Uniesse	Uniesse 48	2004
188	Van De Stand	Van De Stand 36	
189	Van De Stand	Van De Stand 32	1993

Πηγή: Σ.Ι.Τ.Ε.Σ.Α.Π. (<http://www.sitesap.gr>)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η ΕΓΧΩΡΙΑ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

5.1 Εισαγωγικά

Η Ελληνική αγορά των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής αναδύθηκε τη δεκαετία του 1970. Το έτος 1960 ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (ΕΟΤ) ξεκίνησε την κατασκευή και λειτουργία σταθμών εξυπηρέτησης για τα σκάφη αναψυχής, παρέχοντας νερό, καύσιμα και άλλες προμήθειες σε 85 σημεία στη χώρα. Η συνεισφορά του ΕΟΤ υπήρξε καθοριστική αναφορικά με την ανάπτυξη της απαραίτητης υποδομής και ανωδομής. Οι πρωτοβουλίες του ΕΟΤ κατάφεραν να υλοποιηθούν με τη συνδρομή του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Υπουργείου Οικονομικών.

Σύμφωνα με τη βάση δεδομένων που τηρείται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, περίπου 6.100 σκάφη ανήκουν στην κατηγορία των επαγγελματικών σκαφών, από τα οποία όμως τα 4.800 παρουσιάζονται ως “ενεργά”, αφού όπως έχει ήδη αναφερθεί για φορολογικούς λόγους πολλά σκάφη αναψυχής χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά, χωρίς όμως να διοχετεύονται στην αγορά για ναύλωση. Στην περίπτωση αυτή, τα σκάφη χρησιμοποιούνται από τους ιδιοκτήτες τους για ιδιωτική χρήση χωρίς να εισπράττουν ναύλο. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με το Νόμο 2743/99 τα σκάφη αναψυχής που δεν είναι προς εκμετάλλευση –δηλαδή τα “εικονικά” επαγγελματικά σκάφη- είναι περιορισμένα σε αριθμό, επομένως τα ποσοτικά μεγέθη των επαγγελματικών σκαφών μπορούν να αξιολογηθούν πιο εύκολα.

Στην Ελλάδα υπάρχουν δύο επίσημοι φορείς στον τομέα του γιώτινγκ, η «Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού» (ΕΠΕΣΤ) και το «Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος» (ΣΙΤΕΣΑΠ). Τα μέλη του ΣΙΤΕΣΑΠ είναι ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής και πολλοί από αυτούς μπορεί ταυτόχρονα να είναι και μέλη της ΕΠΕΣΤ.

Η εικόνα αναφορικά με τα καταχωρημένα σκάφη αναψυχής που ανήκουν στους δύο προαναφερόμενους φορείς του γιώτινγκ απεικονίζεται στον Πίνακα 5.1. Ο αριθμός των σκαφών αναψυχής των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι μέλη των δύο επαγγελματικών οργανισμών ΕΠΕΣΤ

και ΣΙΤΕΣΑΠ δεν συνθέτουν το συνολικό στόλο, αφού υπάρχουν μερικοί ιδιοκτήτες σκαφών που δεν είναι καταχωρημένοι σε αυτούς. Η εξέλιξη του αριθμού των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής κατά τη δεκαετία 1995-2005 (λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία από τους δύο επαγγελματικούς οργανισμούς) παρουσιάζεται στον Πίνακα 5.2. Η εν λόγω αγορά ξεκίνησε με 25 σκάφη υπό ελληνική σημαία και στις μέρες μας γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη, με αποτέλεσμα το γιώτινγκ στην Ελλάδα να προσφέρεται από το μεγαλύτερο και πιο σύγχρονο στόλο σκαφών bareboat παγκοσμίως.

Πίνακας 5.1 – Σκάφη ανά κατηγορία όπως είναι καταχωρημένα στην ΕΠΕΣΤ και στο ΣΙΤΕΣΑΠ (2004)

Yachts by Category (Registered in GPTYOU)		Number of Boats
1	Motor yachts - manned (length 20m >)	135
2	Motor yachts - bareboat (length < 20m)	53
3	Motor sailers - manned (mechanically and sails driven)*	34
4	Motor sailers – bareboat (mechanically and sails driven)*	19
5	Sailing yachts – manned	11
6	Sailing yachts – bareboat	4
7	Sailboats (bareboats)	946
8	Total of manned boats (1 + 3 + 5)	180
9	Total registered boats in GPTYOU	1,202
10	Yachts by category (registered in PTBYOU)	370
11	Registered sailing boats in PTBYOU	900

*Traditional caiques (wooden boats) are included.

Πηγή: Mihail N. Diakomihalis, “Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and prospects”

Πίνακας 5.2 – Εξέλιξη του στόλου των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής

Year	1995	1997	1999	2001	2002	2003	2004	2005
Removals	-	-	-	-	-	-200	-	-300
New investments	-	-	-	-	-	+00	+200	+700
Net change	-	-	-	-	-	+100	+200	+400
Total yachts	4,500	4,230	3,980	3,413	3,300	3,400	3,600	4,000

Πηγή: Mihail N. Diakomihalis, “Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and prospects”

Γενικότερα, η αγορά των σκαφών αναψυχής παρουσιάζει αξιόλογους ρυθμούς ανάπτυξης τα τελευταία χρόνια, με αποτέλεσμα οι προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου να διαγράφονται ιδιαίτερα θετικές. Ειδικότερα, ευεργετικά στην επιτάχυνση των ρυθμών ανάπτυξης για τον κλάδο των σκαφών αναψυχής συνέβαλαν μία σειρά από παράγοντες, όπως η κατάργηση του

(φορολογικού) τεκμηρίου για σκάφη μέχρι 10 μέτρα, η απλούστευση της διαδικασίας λεμβολόγησης, καθώς και η απαλλαγή των ιδιοκτητών σκαφών μέχρι 10 μέτρα από την υποχρέωση τακτικής θεώρησης των ναυτιλιακών τους εγγράφων και της λήψης άδειας απόπλου.

Σύμφωνα με στοιχεία που προκύπτουν από την κλαδική μελέτη της εταιρείας Icar για τον κλάδο του γιώτινγκ, το μέγεθος της συνολικής εγχώριας παραγωγής σκαφών αναψυχής εκτιμάται περίπου σε 5.360 το 2005, παρουσιάζοντας αύξηση 13,8% έναντι του προηγούμενου έτους. Τα πολυεστερικά σκάφη κατέλαβαν το 84% της εγχώριας παραγωγής το 2005, ενώ τα φουσκωτά σκάφη κάλυψαν το 15,8% αυτής.

Οι εισαγωγές των σκαφών αναψυχής ανήλθαν από 2.260 το 2004 σε 2.775 το 2005. Τη μεγαλύτερη συμμετοχή στις εισαγωγές του 2005 παρουσίασε η κατηγορία των φουσκωτών, η οποία κάλυψε το 57,7% του συνόλου. Οι συνολικές εξαγωγές ανήλθαν σε 1.343 το 2005 από 1.135 το 2004.

Το σύνολο της εγχώριας αγοράς (σε ποσότητα) εκτιμάται σε 5.835 το 2004 και 6.792 το 2005. Το ποσοστό συμμετοχής των πολυεστερικών σκαφών διαμορφώθηκε σε 59,6% το 2005. Το ίδιο έτος το μερίδιο των φουσκωτών σκαφών διαμορφώθηκε στο 34,7%. Η αγορά των ιστιοπλοϊκών σκαφών ανήλθε σε 95 τεμάχια το 2004 και 172 τεμάχια το 2005, ενώ των θαλάσσιων jet διαμορφώθηκε στα 210 τεμάχια το 2005 από 235 που ήταν το 2004.

Για τη διετία 2006-2007, σύμφωνα με παράγοντες του κλάδου, τα πολυεστερικά σκάφη παρουσίασαν ετήσιο ρυθμό εξέλιξης της τάξης του 15%. Η αγορά φουσκωτών σκαφών εμφάνισε άνοδο περίπου 5%, ενώ στα ίδια περίπου επίπεδα κινήθηκε η αγορά των ιστιοπλοϊκών. Αντίθετα, δεν παρατηρήθηκε κάποια αξιόλογη μεταβολή στην αγορά των θαλάσσιων jet για τη διετία 2006-2007.

Σχετικά με τις τάσεις που επικρατούν στην αγορά και τις μελλοντικές εκτιμήσεις, παρατηρείται σταδιακή στροφή των καταναλωτών προς τα πολυεστερικά σκάφη. Όπως εκτιμούν παράγοντες του κλάδου, οι καταναλωτές που αποφασίζουν για πρώτη φορά να αποκτήσουν σκάφος αναψυχής, στρέφονται πλέον προς τα μικρά πολυεστερικά σκάφη (έως 7 μέτρα), καθώς το κόστος αγοράς τους διαφέρει σημαντικά σε σχέση με το κόστος φουσκωτών σκαφών αντίστοιχου μεγέθους. Αντίθετα, οι κάτοχοι μικρού φουσκωτού σκάφους, προβαίνουν συνήθως στην αντικατάστασή του με φουσκωτό μεγαλύτερου μεγέθους.

Αναφορικά με τις προοπτικές εξέλιξης του κλάδου, θετικές είναι οι προβλέψεις για τα επόμενα χρόνια. Σύμφωνα με τις ισχύουσες συνθήκες και τάσεις της αγοράς, τα πολυεστερικά

σκάφη αναμένεται να παρουσιάσουν ρυθμό εξέλιξης της τάξης του 15% ετησίως ή και υψηλότερο. Η αγορά φουσκωτών σκαφών προβλέπεται να εμφανίσει άνοδο περίπου 5%, ενώ στα ίδια επίπεδα ή και λίγο υψηλότερα αναμένεται να κινηθεί η αγορά των ιστιοπλοϊκών. Αντίθετα, δεν αναμένεται κάποια αξιολογη μεταβολή στην αγορά των θαλάσσιων jet.

5.1.1 Η αγορά των σκαφών αναψυχής σε διεθνές επίπεδο

Πριν όμως προχωρήσουμε σε εκτενέστερη ανάλυση της αγοράς σκαφών αναψυχής σε εγχώριο επίπεδο, αξίζει να γίνει μία μικρή αναφορά στα βασικά στοιχεία που χαρακτηρίζουν τη διεθνή αγορά.

Με βάση πάλι τα στοιχεία της Icar και ξεκινώντας από τη Γαλλία, παρατηρούμε ότι ο κλάδος σκαφών αναψυχής παρουσιάζει ετησίως σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης, γεγονός που οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στη διαχρονική αύξηση των εξαγωγών οι οποίες το 2004 αντιπροσώπευαν το 65% (€621 εκατ.) των συνολικών πωλήσεων των εγχωρίως παραγόμενων σκαφών. Οι συνολικές πωλήσεις των εγχωρίως παραγόμενων σκαφών αναψυχής ανήλθαν το 2004 σε €954 εκατ. από €888 εκατ. το 2003, σημειώνοντας αύξηση 7,4%. Οι αντίστοιχες πωλήσεις για την εγχώρια αγορά της Γαλλίας σημείωσαν μικρότερη αύξηση το 2004 (1,8%), ανερχόμενες σε €333 εκατ. Το μερίδιο της Γαλλίας στις παγκόσμιες εξαγωγές φουσκωτών σκαφών κυμάνθηκε στο 29% και στο 37,1% για τα ιστιοπλοϊκά. Αξιολογους ρυθμούς ανάπτυξης εμφανίζει η αγορά μηχανοκίνητων σκαφών αναψυχής στη Γαλλία (αύξηση 19% το 2004).

Στη Μ. Βρετανία το 2004 ο ευρύτερος κλάδος της θαλάσσιας αναψυχής περιελάμβανε 4.052 επιχειρήσεις που απασχολούσαν συνολικά 28.605 άτομα. Η πλειονότητα των επιχειρήσεων απασχολεί 2-9 άτομα, ενώ μόλις το 14% απασχολεί από 10 εργαζομένους και πάνω. Η συνολική αξία του συγκεκριμένου κλάδου ακολούθησε ανοδική πορεία κατά την περίοδο 1998-2005, με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 7,3%. Συγκεκριμένα, το 2004 η αξία ανήλθε σε £1.994 εκατ. από £1.838 εκατ. το 2003, ενώ η πρόβλεψη για το 2005 αναφέρεται σε £2.060 εκατ. Η αξία των εξαγωγών σκαφών αναψυχής το 2004 διαμορφώθηκε σε £421,7 εκ.

Στην Αμερική τα σκάφη με κινητήρα κατέλαβαν το μεγαλύτερο μέρος των πωλήσεων (93,6%), ενώ το μέγεθος της εγχώριας αγοράς διαμορφώθηκε στα 410.900 τεμάχια. Μικρή συμμετοχή στην αγορά σκαφών αναψυχής είχαν τα φουσκωτά σκάφη και τα ιστιοφόρα, τα οποία

κάλυψαν από κοινού το 6,4% του συνόλου, το δε μέγεθός τους διαμορφώθηκε σε 30.100 τεμάχια για τα φουσκωτά και σε 14.400 τεμάχια για τα ιστιοφόρα. Στην κατηγορία των superyacht, όπως προκύπτει από στοιχεία του UCINA, οι ΗΠΑ κατέχουν τη δεύτερη θέση στην παγκόσμια παραγωγή των συγκεκριμένων σκαφών μετά την Ιταλία.

Η Ιταλία αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες αγορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατέχοντας σημαντική θέση στην κατασκευή σκαφών αναψυχής. Η εγχώρια αγορά παρουσίασε άνοδο την περίοδο 1999-2004, με μέσο ετήσιο ρυθμό ανόδου 5,7%. Ειδικότερα το 2004 διαμορφώθηκε στα €791,4 εκατ. Το μεγαλύτερο μέρος της αξίας αντιπροσώπευσαν τα σκάφη με εσωλέμβια και εσω-/εξωλέμβια μηχανή (76,4%) και ακολούθησαν τα ιστιοπλοϊκά σκάφη και τα σκάφη με εξωλέμβια μηχανή με ποσοστό 9,6% και 7,9% αντίστοιχα. Αναφορικά με την κατηγορία των superyacht, η Ιταλία κατέχει το 37% της παγκόσμιας παραγωγής.

Τέλος, σύμφωνα με πρόσφατες έρευνες, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η δυναμική της Τουρκίας όσον αφορά στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι τέτοια που αναμένεται, στο απώτερο μέλλον, να ξεπεράσει ακόμα και την Ισπανία, η οποία μέχρι πρότινος διατηρούσε τον πρωταγωνιστικό ρόλο στον κλάδο, στην περιοχή της Μεσογείου. Παρ' όλα αυτά, ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός έχει καταφέρει να αποσπάσει μερίδια της τάξεως του 19,4% και του 17,1% της συνολικής αγοράς της Μεγάλης Βρετανίας τα έτη 2003 και 2004 αντίστοιχα, την ίδια χρονική στιγμή που ο Τουρκικός θαλάσσιος τουρισμός διεκδικεί το 6% της Βρετανικής τουριστικής αγοράς, ενώ αναμένεται να αποσπάσει μερίδιο της τάξεως του 10%.

5.2 Διαδικασία ναύλωσης σκαφών αναψυχής

Για αυτούς που αποφασίζουν για πρώτη φορά να χαρούν την Ελληνική θάλασσα μέσω κρουαζιέρας με γιωτ, υπάρχουν ορισμένοι τρόποι στην προσέγγιση ενοικίασης σκάφους. Πρώτα λαμβάνονται βασικές αποφάσεις σχετικά με το επιθυμητό κόστος της κρουαζιέρας, τον τύπο του πλοίου που επιθυμούν να νοικιάσουν, με πλήρωμα ή χωρίς, τον αριθμό των ατόμων που θα συμμετάσχουν και τέλος την διάρκεια του ταξιδιού με καθορισμό της ημερομηνίας έναρξης. Όταν όλα αυτά τα σημεία έχουν καθοριστεί, η ενοικίαση μπορεί να καθοριστεί είτε μέσω μεσιτείας, είτε με απευθείας επαφή με τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Και τα δυο μέρη (μεσίτες και πλοιοκτήτες), έχουν τους επαγγελματικούς συνδέσμους τους από όπου μπορούν να πάρουν

πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι. Επιπλέον μέρος από τα γραφεία ενοικιάσεων γιωτ από την πλειοψηφία των ταξιδιωτικών πρακτορείων, προσφέρει πακέτο το οποίο περιλαμβάνει ταξίδι από και προς την Ελλάδα, τη μίσθωση, τα σχέδια της κρουαζιέρας και οτιδήποτε άλλο κριθεί αναγκαίο. Το κόστος ναύλωσης εξαρτάται από το μήκος του σκάφους, τις υπηρεσίες, το βαθμό άνεσης και τις υπηρεσίες που προσφέρει. Οι τιμές δίνονται ανάμεσα στον Ιούνιο και τον Σεπτέμβριο, αλλά μειωμένες τιμές επικρατούν για όλους τους υπόλοιπους μήνες. Η βασική τιμή στη ναύλωση με συμβόλαιο ενός γιωτ, φυσιολογικά περιλαμβάνει όλα τα έξοδα λειτουργίας του γιωτ, μισθούς και τρόφιμα για το πλήρωμα, καύσιμα και λάδια για ένα λεπτομερή αριθμό από ώρες λειτουργίας της μηχανής κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας, τέλη πλεύσης και τέλη λιμανιών. Αυτά που δεν περιλαμβάνονται στην τιμή είναι το κόστος των γευμάτων, ποτών, πλυντηρίων και άλλες ειδικές ανάγκες των εκμισθωτών του πλοίου που μπορεί να προκύψουν ανάλογα με την περίπτωση.

Συνοπτικά, προκειμένου ο υποψήφιος ενδιαφερόμενος να ναυλώσει ένα σκάφος αναψυχής, θα πρέπει να γνωρίζει, μεταξύ άλλων, και τα ακόλουθα:

- ο Τον τύπο σκάφους που τον ενδιαφέρει,
- ο Το αν επιθυμεί την ύπαρξη ή όχι πληρώματος στο σκάφος,
- ο Τον αριθμό των ημερών και τις ακριβείς ημερομηνίες του ταξιδιού του,
- ο Το λιμάνι από το οποίο θα αναχωρήσει το σκάφος, αλλά και τα σημεία παραμονής ή στάθμευσης του σκάφους.

5.3 Κατηγορίες σκαφών αναψυχής (yachts)

Η ελληνική αγορά επαγγελματικών σκαφών αναψυχής άρχισε να δημιουργείται τη 10ετία του '70, όταν η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα στον κόσμο που έθεσε το νομικό πλαίσιο για τη λειτουργία εταιρειών εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής. Η αγορά αυτή ξεκίνησε με 25 μόλις σκάφη που αρχικά ύψωσαν την ελληνική σημαία και σήμερα είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο αριθμώντας περίπου 4.500 σκάφη και πραγματοποιώντας γύρω στις 30.000 ναυλώσεις ετησίως από περίπου 80 εταιρείες ναυλώσεων, με μέση διάρκεια ναύλωσης τις 9 ημέρες.

Οι δύο κύριες κατηγορίες σκαφών είναι τα ιστιοπλοϊκά (sail boats) και τα μηχανοκίνητα (motor boats). Τα αμιγώς ιστιοπλοϊκά αποτελούν το 90% του επαγγελματικού στόλου αναψυχής

και από αυτά τα άνευ πληρώματος (bare boats) είναι 9 στα 10 σκάφη. Το υπόλοιπο 10% του συνόλου περιλαμβάνει μηχανοκίνητα και ιστιοφόρα-μηχανοκίνητα. Ένα φαινόμενο ιδιαίτερα δημοφιλές στη Μεσόγειο είναι η ιστιοπλοΐα σε σχηματισμό στολίσκου (flotilla sailing), το οποίο αποτελεί μια παραλλαγή του συστήματος ναύλωσης “γυμνού” πλοίου. Αναφέρεται στην ομαδική (μέχρι 12 σκάφη) κίνηση των ιστιοπλοϊκών σκαφών με καθοδήγηση επαγγελματιών κυβερνητών. Στα μηχανοκίνητα απαντώνται συχνά μετασκευασμένα αλιευτικά σκάφη και καΐκια που είναι περισσότερο ευρύχωρα, φθηνότερα και πιο αξιόπλοα. Η ζήτηση σκαφών αναψυχής έχει αλλοδαπή προέλευση σε ποσοστό περίπου 95%. Οι Ευρωπαίοι (ειδικότερα, οι Γερμανοί και Γάλλοι) προτιμούν τα ιστιοπλοϊκά, ενώ οι Αμερικανοί τα μηχανοκίνητα.

Συνοπτικά, οι τύποι των τουριστικών σκαφών – είτε πρόκειται για ιστιοπλοϊκά (ιστιοφόρα), είτε για μηχανοκίνητα - χωρίζονται στις κυριότερες ακόλουθες κατηγορίες:

1. Flotilla: Αφορά στην οργάνωση ενός στόλου 7-8 μικρών σκαφών των 6 ατόμων έκαστο και μήκους συνήθως έως 10 μέτρα τα οποία, με έναν αρχηγό (skipper), επισκέπτονται συγκεκριμένα σημεία και απολαμβάνουν ένα ευχάριστο ταξίδι με ιστιοφόρο σκάφος. Ο νέος αυτός τύπος δραστηριότητας ελκύει συνήθως άτομα που αγαπούν τη θάλασσα, αλλά δεν έχουν προηγούμενη ταξιδιωτική εμπειρία, αποτελώντας έτσι σπουδαίο νεωτερισμό στην παρουσία του Ελληνικού γιωτ. Σχεδιάστηκε για να μειώσει το κόστος της μίσθωσης του γιωτ και προγραμματίζει τιμές αερομεταφοράς, έτσι ώστε να γίνει η ιστιοπλοΐα στην Ελλάδα όσο πιο οικονομική γίνεται σε ένα ευρύ κοινό που αγαπά τη θάλασσα. Συνήθως προσφέρεται πρόγραμμα πλήρες 14 ημερών, χρησιμοποιούνται πτήσεις CHARTER και γίνεται κρουαζιέρα 8-12 ημέρες με μικρά βοηθητικά σκάφη που το κάθε ένα έχει 4-6 θέσεις. Ο στολίσκος οδηγείται γύρω από ένα προκαθορισμένο πλάνο για την πορεία της κρουαζιέρας από ένα γιωτ που παίζει τον ρόλο οδηγού - αρχηγού και το οποίο χειρίζεται από ανθρώπους του προσωπικού της ιδιοκτήτριας εταιρείας, που συνήθως αποτελείται από αρχηγό κρουαζιέρας, ένα μηχανικό και ένα συνοδό. Η κατηγορία αυτή καλύπτει το 15% περίπου των ετήσιων ναυλώσεων σκαφών αναψυχής.

2. Bareboat: Είναι τα σκάφη χωρίς μόνιμο πλήρωμα. Ο ίδιος ο ενοικιαστής διαθέτει δίπλωμα skipper, που υποδηλώνει ότι έχει τα τυπικά προσόντα για να κυβερνήσει το σκάφος. Τα σκάφη χωρίς πλήρωμα είναι μόνο βοηθητικά ιστιοφόρα μέχρι 50 πόδια (15μ.) και μπορούν να ενοικιαστούν χωρίς ειδικευμένο προσωπικό με τη προϋπόθεση ότι δύο από τους εκμισθωτές πελάτες κατέχουν άδεια πλοιάρχου ή έχουν αποφοιτήσει με δίπλωμα από αναγνωρισμένο γιωτ -

κλαμπ, αποδεικνύοντας έτσι την εμπειρία τους στη διακυβέρνηση του σκάφους και στη θαλασσοπορία μακριά από την ακτή. Η κατηγορία αυτή καλύπτει το 80% περίπου των ετήσιων ναυλώσεων σκαφών αναψυχής.

3. Crewed Yachting με επανδρωμένα πλοία 8-12 ατόμων μήκους άνω των 15 μέτρων: Τα επανδρωμένα γιοτ κυρίως περιλαμβάνουν ιστιοφόρα, μηχανοκίνητα με ιστία και απλά μηχανοκίνητα γιοτ. Τα μεγαλύτερα γιοτ από κάθε κατηγορία είναι συνήθως εξοπλισμένα και επανδρωμένα για ειδικές εκμισθώσεις, με πολυτελή διαμονή και VIP σέρβις. Όλα τα επανδρωμένα σκάφη άσχετα με το μήκος τους ή τα ναύλα τους είναι πλαισιωμένα από γλωσσομαθή πληρώματα με στόχο να προσφέρουν την τέλεια αναψυχή και ψυχαγωγία στον πελάτη. Η συγκεκριμένη κατηγορία καλύπτει το 5% περίπου των ναυλώσεων ετησίως.

Όλα τα σκάφη που προσφέρονται στην Ελλάδα πρέπει να είναι καταχωρημένα υπό Ελληνική σημαία με βάση το νόμο 486/76. Αυτό θεωρείται ουσιώδες από την άποψη ότι ελέγχονται τα ύψη των τιμών που καθορίζει ο ιδιοκτήτης και το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών που αποδίδεται. Η μίσθωση πλοίων με ξένη σημαία σε Ελληνικά λιμάνια είναι παράνομη και τιμωρείται με βαριές ποινές τόσο για τον κυβερνήτη του σκάφους όσο και για τους ιδιοκτήτες.

Επισημαίνεται ότι όλα τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη υποχρεούνται να τηρούν κανόνες βάσει συγκεκριμένων νομικών πλαισίων, που αφορούν στην καταλληλότητα και την ασφάλεια του κάθε σκάφους. Η επαγγελματική ζωή ενός σκάφους ανέρχεται συνήθως σε 5 έτη, ενώ μετά από την πάροδο αυτού του χρονικού διαστήματος, η εταιρεία θαλάσσιου τουρισμού το θέτει σε δευτερεύοντα ρόλο μέσα στο στόλο της ή το πωλεί σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη.

Όπως είναι φυσικό, η σωστή λειτουργία των παραπάνω σκαφών εξαρτάται από την άρτια οργάνωση και την κατάλληλη υποδομή που μπορούν να προσφέρουν οι χώροι ελλιμενισμού (μαρίνες) στην Ελλάδα. Η επιλογή της μαρίνας αποτελεί μία κρίσιμη διαδικασία για την επιτυχία του όλου εγχειρήματος, καθώς προϋποθέτει τεχνικές προδιαγραφές όπως:

ο Πρόσβαση προς τα αστικά κέντρα οδικώς,

ο Δυνατότητα εξυπηρέτησης από και προς σε αεροδρόμιο για την άνετη μετακίνηση των ενοικιαστών των σκαφών αναψυχής,

ο Ηλεκτρικό ρεύμα,

ο Μέσα επικοινωνίας,

ο Χώρους εστίασης,

ο Χώρους παραμονής στην ξηρά,
ο Χώρους ψυχαγωγίας,
ο Εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού,
ο Τεχνική υποστήριξη.

Η υπογραφή του ναυλοσυμφώνου από τα ενδιαφερόμενα μέρη είναι μία βασική και απαραίτητη διαδικασία για τη ναύλωση ενός σκάφους. Το συμβόλαιο είναι ένα τριπλότυπο έγγραφο, εγκεκριμένο από το Υπουργείο Εμπορικής ναυτιλίας, όπου αναφέρονται οι όροι της ναύλωσης (ποσό του ναύλου, ποσό εγγύησης, ημερομηνίες και λιμάνια αναχώρησης και επιστροφής) και υπογράφεται από τις δύο πλευρές. Συνήθως δίνεται προκαταβολή στον ιδιοκτήτη ή στον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του, ενώ το υπόλοιπο ποσό του ναύλου πρέπει να καταβληθεί πριν από την αναχώρηση του σκάφους. Παράλληλα με το ναυλοσύμφωνο, υπογράφεται μία λίστα εξοπλισμού, σύμφωνα με την οποία ο ιδιοκτήτης “χρεώνει” τον ναυλωτή με το σύνολο του εξοπλισμού που αναφέρεται. Για τα σκάφη άνευ πληρώματος οι όροι της ναύλωσης είναι διαφορετικοί από τους όρους στην περίπτωση επανδρωμένου σκάφους. Το κόστος της ναύλωσης ενός σκάφους αναψυχής εξαρτάται από το μέγεθος του σκάφους, τις ανέσεις που προσφέρει, το βαθμό πολυτέλειας κ.λ.π..

Ακολουθεί τυπική φόρμα - δείγμα ναυλοσυμφώνου και κατάσταση επιβατών και πληρώματος που συμπληρώνονται από τα συμβαλλόμενα μέρη σε περίπτωση ναύλωσης σκαφών αναψυχής (Πηγή: ΣΙΤΕΣΑΠ).

ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ CHARTER PARTY

Έγινε την _____ του έτους _____ στην _____
Made on the _____ of the year _____ Place
Όνομα Πλοίου _____ Λιμένας Μηολόγησης _____ Αριθμός Μηολ.
Name of Vessel _____ Port of Registry _____ Register No _____

ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ

THE CONTRACTING PARTIES

A. Πλοιοκτήτης ή και με την εξουσιοδότηση του Πλοιοκτήτη _____
The **Owner** or by the Authority of the Owner

Διεύθυνση _____
Address _____
Α.Φ.Μ. _____ Αρμόδια Δ.Ο.Υ _____
Tax Number _____ Tax Office _____

B. Ναυλωτής _____ Αριθ. Ταυ/τητας/Διαβ/ρίου _____ Α.Φ.Μ. _____
Charterer _____ Identity card /passport No _____ Tax No _____

Διεύθυνση _____
Address _____

Περίοδος Ναυλώσεως: Από _____ Μέχρι _____
Charter Period From _____ To _____

Συνολικός Ναύλος _____
Charter Freight in total _____

C. Ναυλομεσίτης: _____
Broker: _____

Διεύθυνση: _____
Address: _____
Α.Φ.Μ. _____ Αρμόδια Δ.Ο.Υ _____
Tax Number _____ Tax Office: _____

Υπογράφεται από τον Πλοιοκτήτη
SIGNED by the OWNER

Υπογράφεται από τον Ναυλωτή
SIGNED by the CHARTERER

Υπογράφεται από το Ναυλομεσίτη
SIGNED by the BROKER

ΘΕΩΡΗΣΗ από την ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΛΙΜΟΥ

ΒΕΒΑΙΟΥΤΑΙ

ότι κατά τον απόπλου του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής _____

Μηολ. _____ Αρ. _____ αρ. αδείας επαγγ. πλοίου **Φ.** _____

συμπληρώθηκε και κατατέθηκε αντίγραφο Ναυλοσύμφωνο

Τόπος: _____ Ημερομηνία: _____

Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ (Τ.Σ.Υ.)

TERMS OF AGREEMENT FOR SELF-SAIL CHARTER

APPROVED BY S.I.T.E.S.A.P.

Starting & Ending Time 1. The Owner agrees to let on bare-boat charter and the Charterer agrees to charter the unattended above mentioned yacht (hereinafter called "the Yacht") for the period

as stated above and commencing at 17:00' o'clock on the stated starting day and ending at 09:00' o'clock on the stated ending day for the sum as stated, of which _____ are due and payable by the charterer upon the signing of this Agreement. The balance of _____ is due and payable in the following manner: _____

Terms of Payment

Validity

2. The signature of this Agreement by the Owner and/or his Agents becomes valid and binds the Owner to his obligations hereinafter mentioned only on condition that the Owner will actually receive the sums of the payments as indicated in Clause 1 above, in time.

Delivery

3. The Owner agrees:

To fit out the Yacht and to hand her to the Charterer, without crew, afloat, clean, ready for sea, with all the gear and equipment indicated in the Yacht's brochure and its inventory list and in proper running and seaworthy condition at _____

Insurance

b. To insure the Yacht and her equipment against fire, marine and collision risks and third party damage and against any and all loss or damage in excess of _____ insured, but he shall not be under any liability for the loss or damage to the personal property of or for any injury to the Charterer or any person on board with his permission.

Delayed Delivery

c. To employ every reasonable effort to ensure delivery of the Yacht on the date and at the place mentioned in Clauses 1 and 3(a) hereof, but if for any cause whatsoever the Yacht shall not be available, the Charterer shall have the right of choice of one of following possibilities:

Excess Delay

I. Provided that the following charter commitment of the Yacht allows it and that the Owner agrees, to prolong the period of charter by the same length of time by which the delivery has been delayed.

II. To leave the date of termination unchanged as in Clause 1 hereof and to be refunded by the Owner with an amount proportional to the time by which delivery was delayed at the rate corresponding to the total charter fees in Clause 1 hereof.

III. If the delay of delivery exceeds one fourth (1/4) of the total charter time, to cancel this Agreement and be refunded by the Owner with the total amount paid for this charter. In any of the events mentioned in this Clause, neither party shall be liable to pay to the other any other compensation for any loss or damage resulting from the curtailment or the cancellation of this Agreement.

Redelivery (Return) of the Yacht and Delays

4. The Charterer agrees:

a. To redeliver the Yacht to the Owner at _____ cleaned-up, together with all her equipment, in the same good condition as she was at take-over, at the time designated in Clause 1, but, unless the Yacht has become a total loss, if he shall for any reason fail to deliver the Yacht at the aforesaid date and time, to pay to the Owner demurrage at the rate of the charter price per day of this Agreement increased by fifty percent (50%), for every day or fractional part of a day there-after until delivery has been effected. If he leaves the Yacht at any place other than the place designated in this Clause, to pay to the Owner all expenses involved in transferring the Yacht to the place of redelivery and pro-rata demurrage as above for the number of days required for this transfer, as well as for any loss or damage not covered by the insurance policy, which may occur on or to the Yacht until she has been taken over again by the Owner.

Deposit and Guaranty Restrictions in the use of the Yacht

b. To leave on deposit and as guaranty with the Owner on taking over the Yacht the amount of _____ to meet in whole or in part any claim by the Owner in respect of any loss or damage to the Yacht and / or her equipment not recoverable under the policy of insurance as in Clause 3(b) hereof and for any claim by the Owner in respect of the provisions of Clause 4(a) above. The aforesaid deposit shall be refunded to the Charterer, subject to the provisions above, after inspection of the Yacht, her gear and her inventory by the Owner.

Composition of Charterer's Party and Cruise Limits

c. Not to use the Yacht for racing or for towing other craft, except in an emergency, or generally for any purpose other than that of private pleasure of the Charterer and his party which should include not less than **ONE (1)** qualified skipper and **ONE (1)** experienced crew members, but not more than _____ in all at sea, or to accommodate aboard any person other than those shown on the crew/passenger manifest nor to take the Yacht or permit her to be taken outside the area of the Greek seas nor to sublet the Yacht without the written consent of the owner.

Observance of Customs and Diving Laws

d. Not to allow any person on board to commit any act contrary to the custom laws of Greece or of any country or contrary to the laws pertaining to fishing or under water fishing nor to seek and/or take possession of objects of archaeological nature or value and that in case any such act is committed this Agreement shall thereupon terminate, but without prejudice to any rights of the Owner and that the Charterer shall carry alone any resulting responsibilities and he shall answer alone to the appropriate Authorities.

Agreement for Towing the Yacht

e. To take every possible preventive measure and precaution to avoid to bring the Yacht in any condition in which the Yacht will need to be towed to any point by another vessel, but should such a necessity arise, in spite of the Charterer's efforts, to negotiate and agree with the captain of the other vessel on the price to be paid, before allowing the Yacht to be towed.

Restrictions in Leaving Port

f. Not to leave a port or anchorage if the wind force is or is predicted to be over six (6) of the Beaufort Scale or if the harbor Authorities have imposed a prohibition of sailing or while the Yacht has unprepared damage or any of her vital parts such as engine, sails, rig, bilge pump, anchoring gear, navigation lights, compass, safety equipment, etc. are not in good working condition or without sufficient reserves of fuel or in general, when weather conditions or the state of the Yacht or its crew or a combination of them concerning the safety of the Yacht and her crew is doubtful.

Restrictions in the Use of Canvas Restrictions in Navigation

g. When necessary, to promptly reduce canvas and not to allow the Yacht to be found sailing under an amount of canvas greater than the one insuring comfortable sailing without excessive strains and stresses on the rigging and the sails, not to sail the Yacht in any area not sufficiently covered by the charts at his disposal or without having previously studied the charts of the area and other printed aids on board thoroughly, not to sail the Yacht at night without all navigation lights functioning or without sufficient watch on deck.

Yacht Log

h. To keep the Yacht's Log Book up to date, noting each day the port of call, the state of the Yacht and its equipment, any change in the composition of the crew when at sea, regularly, the times positions, weather conditions, sail plan and hours of engine operation.

Itinerary

i. To plan and to carry out the Yacht's itinerary in such a manner as to reach the port of call farthest away from the point at which the Yacht must be returned to the Owner (Turn-Around Point) within the first one third (1/3) of the charter period and that two days prior to the termination of the charter the Yacht's port of call shall lie at a distance not greater than forty (40) N.M. from the point at which the Yacht is to be returned to the Owner.

Reports of Yacht's Position and State Information

k. To report by telephone or cable to the Owner at reasonable intervals (every 3 days) the position and state of the Yacht and of her passengers, as well as in the event of any damage to the Yacht.

Charterer's Sailing Qualifications

l. To study and acquire a working knowledge of any printed matter pertaining to the proper handling of the Yacht and to the conditions in the cruising area which may be made available to him by the Owner.

Test of Sailing Competence of Charterer and his Crew

5. This agreement is entered into on this basis of the Charterer's competence in sailing, seamanship and navigation stated by him in writing and in the event of any error, omission or mis-interpretation in this respect being subsequently discovered, the Owner shall be entitled to terminate this Agreement forthwith and to retain the Charter fees.

6. The Owner (or his representatives) may require the Charterer and his crew to demonstrate their competence in handling and navigating the Yacht safely by actually operating the Yacht at sea with the Owner (or his representative) aboard and should the Charterer and/or his crew fail to satisfy the Owner in this respect, the Owner may terminate this Agreement as stated in Clause 5 above or place aboard the Yacht a seaman, if one acceptable by both the Owner and the Charterer, is available, at the expense of the Charterer, for as many days as the Owner will consider necessary for the safety of the Yacht and her passengers and any time required for this test of the Charterer's competence and seamanship will be part of the agreed Charter period.

Take-Over of the Yacht & Time required for it

7. The delivery of the Yacht to the Charterer will be made at the commencement of the charter period as designated in Clause 1. The time required to demonstrate the Yacht to the Charterer and to familiarize him with her shall be part of the agreed charter time. The free use of the Yacht will be granted to the Charterer after he has signed the Take-Over form.

Acceptance of the Yacht Charterer's Responsibility during Charter Time

8. Before signing the aforesaid form, the Charterer shall have the right to inspect the Yacht, her gear and her inventory thoroughly to ascertain that all are available and in good working condition, except as may be noted thereon, but the signature of the Take-Over form by the Charterer shall be deemed to imply acceptance of the Yacht which thereafter will be in the Charterer's full responsibility and the Charterer shall have no right to claim for any loss of time or expense occasioned by any accident or breakdown or failure of any part of the Yacht.

Running Expenses Repairs of Damages

9. After take-over, expenditures for port-dues, water, fuels, oils and any other stores required, as well as the repair of any damage or failure that may occur while the Yacht is in the Charterer's responsibility and which are not the result of normal and natural wear shall be made by the Charterer at his expense, provided that he previously obtained the consent of the Owner for the technical suitability of the repair to be made. In the case of repairs of damages or failures resulting clearly from normal and natural wear, the Charterer shall previously obtain the Owner's consent with regard to the cost and technical suitability of these repairs and the Charterer shall collect the pertinent receipts against which he shall be refunded by the Owner at the end of the charter.

Ascertainment of Damages

10. If any accident or damage is caused by the Yacht, the Charterer shall request from the nearest Port Authority to ascertain the damage or accident and the circumstances in which it has been caused and to make a written record and statement about it and he shall notify the Owner at the same time.

**Cancellation or
Premature Termination**

11. In the event of cancellation of the charter by the Charterer, for any reason, except as mentioned in Clause 3 (c) (III), after signing this Agreement, all advance payments made up to the date of cancellation will be retained by the Owner, and the Owner reserves the right to refund the said deposits only if he succeeds in letting the Yacht to another Charterer for the same period and under the same conditions. In the event that the Charterer should elect to terminate the charter and deliver the Yacht prior to the date designated in this Agreement, the Owner shall not be liable to the return of any proportional part of the hire money.

Total loss of Yacht

12. Should the Yacht become an actual or constructive total loss before or during the charter period, this Agreement shall be deemed to be at an end and the Charterer shall recover from the Owner all charter money paid in advance to the Owner only in case the loss has occurred before the charter period, or during the charter period, provided that the Charterer or his crew were not responsible for the loss.

**Special Provisions
Agents**

13. The special provisions if any, set out in the Schedule hereto are fully accepted and form part of this Agreement.

14. The Agents of the Owners, _____ act in good faith on behalf of both Owner and Charterer but contract as Agents only and in no way incur any liability for any acts, matters or things done, committed, omitted or suffered by either party, except for the responsibilities provided by the pertinent legislation of Greece.

Arbitration of Disputes

15. In the event of any dispute arising between the parties hereto with respect to this Agreement or anything herein contained the same shall be referred to two Arbitrators in Greece one to be appointed by each party, whose decision shall be final or to an Umpire to be appointed by such Arbitrators, if and when they shall disagree, the decision in such event of the Umpire to be final.

SPECIAL PROVISIONS OR TERMS

**Additional Conditions
(if any)**

Υπογράφεται από τον Πλοιοκτήτη
SIGNED by the OWNER

Υπογράφεται από τον Ναυλωτή
SIGNED by the CHARTERER

Υπογράφεται από το Ναυλομεσίτη
SIGNED by the BROKER

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ
ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΦΥΛΑΚΙΟ

DEMOCRACY OF GREECE
PIRAEUS PORT AUTHORITY
PORT POLICE
COAST GUARD

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ & ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Θ/Γ _____ ΣΗΜΑΙΑ _____ ΝΗΟΛ. _____ ΑΡ.ΝΗΟΛ. _____
ΥΑΧΤ _____ ΚΟΧ _____ PORT OF REGISTRY _____ REG.No _____ GRT _____
ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΑΠΟΠΛΟΥ ΑΠΟ _____ ΠΡΟΣ _____ ΚΚΧ _____
AT THE EMBARKATION FROM _____ TO _____ NRT _____
_____ ΜΕΤΡΑ _____ ΤΥΠΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ ΙΣΤΙΟΦΟΡΟ
_____ BOAT TYPE ΠΛΑΣΤΙΚΟ (GRP)

ΠΛΗΡΩΜΑ - CREW

ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ _____ MASTER	ΝΑΥΤΗΣ _____ SAILOR
----------------------------	------------------------

ΕΠΙΒΑΤΕΣ - PASSENGERS

A/A S/N	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ FULL NAME	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ADDRESS	ΑΡ.ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΟΥ PASSPORT No	ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ NATIONALITY
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				

ΦΟΡΜΑ «ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ» ΑΠΟ ΤΟΝ ΣΙΤΕΣΑΠ

ΤΟΠΟΣ _____ ΗΜ/ΝΙΑ _____
PLACE DATE

Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ
THE MASTER

5.4 Η πορεία του κλάδου γιώτινγκ στην Ελλάδα

Στον κλάδο του γιώτινγκ στην Ελλάδα ανήκουν κυρίως ιδιωτικές εταιρείες μίσθωσης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, μη επανδρωμένων με πλήρωμα και μήκους μέχρι 15 μέτρα περίπου. Συνεπώς, υπό τη στενή έννοια του κλάδου, δεν συμπεριλαμβάνονται εταιρείες κρουαζιερόπλοιων ή εκμετάλλευσης άλλου τύπου πλοίων.

Ο Ελληνικός στόλος επαγγελματικών σκαφών αναψυχής αποτελείται από 5.000 περίπου ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα σκάφη, σύμφωνα με τα στοιχεία των νηολογίων που τηρούνται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.). Ο εν λόγω στόλος αποτελεί το μεγαλύτερο στόλο της Μεσογείου από πλευράς αριθμού σκαφών. Από το σύνολο του Ελληνικού στόλου, το 70% περίπου είναι ιστιοφόρα σκάφη, ενώ το υπόλοιπο 30% είναι μηχανοκίνητα. Τα σκάφη αυτά - τα οποία ανεξαρτήτως με το εάν επανδρώνονται ή μη, φέρουν υποχρεωτικά την Ελληνική σημαία - είναι σε θέση, στην πλειοψηφία τους, να φιλοξενήσουν από 6 έως 12 άτομα.

Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα καλύπτει το 0,9% περίπου της ετήσιας τουριστικής κίνησης. Ενδεικτικά, από τους 10.000.000 τουρίστες περίπου που επισκέπτονται τη χώρα σε ετήσια βάση, οι 90.000 περίπου, αγοράζουν υπηρεσίες γιώτινγκ. Σύμφωνα με τα ιστορικά δεδομένα των τελευταίων ετών, η εντονότερη προσέλευση τουριστών παρατηρείται κυρίως κατά τους μήνες Απρίλιο – Οκτώβριο κάθε έτους. Ειδικότερα, η αγορά των ναυλώσεων, μικρών και μεγάλων σκαφών, παρουσίασε μία συνεχή ανοδική πορεία κατά τη δεκαετία του 1990 και αρχές της δεκαετίας του 2000. Μάλιστα, ο συνολικός αριθμός των ναυλώσεων κατά την τελευταία πενταετία, για την οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία, εμφάνισε αύξηση ανώτερη του 40%. Σύμφωνα δε με εκτιμήσεις της αγοράς, ο αριθμός των ετήσιων ναυλώσεων δύναται να ανέλθει έως και τις 60.000 στο μέλλον, υπό ευνοϊκές συνθήκες αγοράς, και στα πλαίσια των συστηματικότερων προσπαθειών που καταβάλλονται από όλους τους φορείς για την ανάπτυξη του κλάδου στην Ελλάδα.

Όπως προαναφέρθηκε, μεγάλο μέρος των εσόδων της Ελλάδας, βασίζεται στο θαλάσσιο τουρισμό, καθώς η χώρα είναι ευρύτερα γνωστή για το υψηλό επίπεδο των υπηρεσιών που μπορεί να προσφέρει στους τουρίστες, σε συνδυασμό με τη φιλοξενία, την ποικιλία και την ποιότητα των τουριστικών της υποδομών (μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες, ακτοποϊκές εταιρείες, εταιρείες αναψυχής, κ.λ.π.). Σήμερα, ο ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας κλάδος με αξιολογα οικονομικά οφέλη και υψηλά περιθώρια ανάπτυξης, καθώς αποτελεί μία σημαντική πηγή εσόδων σε συνάλλαγμα. Απόδειξη αυτής της εξέλιξης αποτελεί το γεγονός ότι

μερίδιο άνω του 90% των ναυλώσεων στην Ελλάδα, πραγματοποιείται κάθε χρόνο από αλλοδαπούς τουρίστες. Οι βασικοί χρήστες σκαφών αναψυχής προέρχονται από Ευρωπαϊκές χώρες, όπως τη Γερμανία, τη Γαλλία, την Ισπανία, την Ιταλία, και πρόσφατα Ρωσία και Πολωνία, ενώ μικρότερη συμμετοχή στη ζήτηση υπηρεσιών σκαφών αναψυχής εμφανίζουν οι αμερικανικές και ασιατικές αγορές.

5.4.1 Τα οφέλη της Ελλάδας από το γιώτινγκ

Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.), το προφίλ των τουριστών που επιλέγουν τις υπηρεσίες γιώτινγκ στην Ελλάδα αφορά κυρίως σε αλλοδαπούς τουρίστες υψηλού εισοδήματος. Πιο συγκεκριμένα, την ίδια στιγμή που ο μέσος τουρίστας στην Ελλάδα ξοδεύει περίπου 75 δολάρια ανά ημέρα παραμονής, οι τουρίστες που έρχονται στην Ελλάδα με σκοπό να κάνουν θαλάσσιο τουρισμό δαπανούν περίπου 120 δολάρια ανά ημέρα παραμονής ανά άτομο.

Η οικονομική ανάπτυξη του κλάδου αλλά και τα οφέλη της Ελλάδας από το γιώτινγκ αναμένονται να ενισχυθούν περαιτέρω στο μέλλον, μέσω μίας σειράς παραγόντων που συνδέονται με την αναβάθμιση της εικόνας της Ελλάδας στο εξωτερικό. Στον εκσυγχρονισμό της εικόνας της χώρας προς το διεθνές περιβάλλον, συνέβαλαν καθοριστικά τόσο οι επιτυχημένοι σε κάθε επίπεδο Ολυμπιακοί Αγώνες της Αθήνας κατά το 2004, όσο και η μετέπειτα ενδυνάμωση της νέας Ελληνικής πραγματικότητας από το Υπουργείο Τουρισμού, μέσω μιας έντονης διαφημιστικής προβολής στα ξένα μέσα μαζικής ενημέρωσης με το σλόγκαν “Wonderful Greece”. Με αυτόν τον τρόπο, αναδείχτηκε και αναδεικνύεται αποτελεσματικότερα το νέο πρόσωπο της Ελλάδας, καθώς και οι προοπτικές ή ευκαιρίες που μπορεί να προσφέρει η χώρα στον ξένο τουρίστα, αλλά και τον επιχειρηματία.

Επισημαίνεται ότι στα ευρύτερα έσοδα που αφορούν στις ναυλώσεις και κατευθύνονται προς την Ελληνική οικονομία, θα πρέπει να συνυπολογισθούν τόσο οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι ναυλωτές (ενοικιαστές των σκαφών αναψυχής) κατά την παραμονή τους στην Ελλάδα (αποτελούν έσοδα των ίδιων των εταιρειών του κλάδου), όσο και τα έσοδα που προέρχονται από μια σειρά επαγγελματιών ή επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που έχουν άμεση

ή έμμεση σχέση με την υποστήριξη του Ελληνικού γιώτινγκ (όπως για παράδειγμα, έσοδα που συνδέονται με την κατανάλωση καυσίμων, τις υπηρεσίες διασκέδασης ή αναψυχής, κ.λ.π.).

Πάντως, η μεγιστοποίηση όλων αυτών των ωφελειών θα προέλθει κυρίως από τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ίδιων των εταιρειών του κλάδου γιώτινγκ στην Ελλάδα, αλλά και από την ανάπτυξη των άμεσα συνδεδεμένων κρατικών υπηρεσιών (μαρίνες, απλοποίηση διατυπώσεων, εκσυγχρονισμός μέσων) και τη βελτίωση των φορέων που σχετίζονται με τον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού (εκναυλωτές, μεσίτες, πράκτορες). Κατά τα τελευταία χρόνια, οι εταιρείες του κλάδου εντατικοποιούν τις προσπάθειές τους για την ταχύτερη ανανέωση του στόλου τους (πώληση και αγορά νέων σύγχρονων σκαφών κάθε 4-5 χρόνια), καθώς και παροχή ολοκληρωμένου πακέτου υπηρεσιών (διαχείριση ιδιόκτητων ή μισθωμένων μαρίνων ανά την Ελλάδα).

5.5 Ελληνικές Εταιρείες Επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής (Yachting)

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

Οι ελληνικές εταιρείες σκαφών αναψυχής επενδύουν ένα μεγάλο μέρος των εσόδων τους στην αντικατάσταση των τουριστικών σκαφών τους ανά 4-5 χρόνια με νέα, υπερσύγχρονα μοντέλα, προκειμένου να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις υψηλές απαιτήσεις των πελατών τους, οι οποίοι στο μεγαλύτερο μέρος τους προέρχονται από το εξωτερικό. Επίσης, όπως έχει ήδη αναφερθεί, στην προσπάθεια προσέλκυσης υψηλής εισοδηματικής τάξης πελατείας, οι εν λόγω εταιρείες συμμετέχουν κάθε χρόνο σε διεθνή Ναυτικά Σαλόνια, δηλαδή σε εκθέσεις που παρουσιάζουν τις υπηρεσίες τους, καθώς και τα νέα προηγμένα μοντέλα σκαφών αναψυχής, και συνεπώς έρχονται σε αμεσότερη επαφή τόσο με τους υποψήφιους πελάτες, όσο και με άλλους επιχειρηματικούς φορείς. Οι κρατήσεις γιώτινγκ από τα ενδιαφερόμενα μέρη αρχίζουν το

φθινόπωρο κάθε έτους για το επόμενο καλοκαίρι, και ήδη από τις αρχές κάθε χρονιάς, οι Ελληνικές εταιρίες γιώτινγκ γνωρίζουν σε σημαντικό βαθμό την προβλεπόμενη πορεία των εσόδων τους για τη συγκεκριμένη ετήσια περίοδο.

Κατά τα τελευταία χρόνια, ο κλάδος του θαλάσσιου τουρισμού στην ευρύτερή του διάσταση, παρουσιάζει μία καθοδική πορεία σε επίπεδο κερδοφορίας, λόγω μεταξύ των άλλων, της γενικότερης οικονομικής δυστοκίας που παρατηρείται τόσο στην Ελλάδα όσο και στη δυτική Ευρώπη, της μείωσης της πραγματικής αγοραστικής δύναμης στην εγχώρια οικονομία και της αύξησης του κόστους ναυλώσεων. Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της Ελληνικής εταιρείας ερευνών Icap, ο κλάδος του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα (δείγμα 100 εταιρειών σκαφών αναψυχής και κρουαζιερόπλοιων) εμφάνισε μικτά κέρδη της τάξεως των 19,24 εκατ. ευρώ κατά την οικονομική χρήση του 2002, έναντι επιπέδου 21,96 εκατ. ευρώ το 2001 και 27,82 εκατ. ευρώ το έτος 2000. Το σύνολο του ενεργητικού του κλάδου ανήλθε σε 337,27 εκατ. ευρώ το 2002, έναντι 284,14 εκατ. ευρώ το 2001 και 232,28 εκατ. ευρώ το 2000. Κατά την οικονομική χρήση του 2002, η μεγαλύτερη εταιρεία γιώτινγκ στην Ελλάδα παρουσίασε ενεργητικό άνω των 40 εκατ. ευρώ και καθαρά κέρδη μεγαλύτερα των 2 εκατ. ευρώ.

5.6 Εγχώρια Παραγωγή

Η συνολική εγχώρια παραγωγή σκαφών αναψυχής ακολούθησε ανοδική πορεία την περίοδο 2001-2005 (πίνακας 5.3). Παράγοντες του κλάδου εκτιμούν ότι η αυξανόμενη ζήτηση για πολυεστερικά σκάφη καθώς και η αύξηση των εξαγωγών σε ορισμένες κατηγορίες σκαφών έχει επιδράσει θετικά στην εξέλιξη της παραγωγής. Συγκεκριμένα, το 2005 η συνολική παραγωγή σκαφών αναψυχής εκτιμάται σε 5.360 σκάφη, σημειώνοντας άνοδο κατά 13,8% σε σχέση με το 2004 (4.710 σκάφη). Η αξιολογη άνοδος της παραγωγής που παρατηρείται την τριετία 2003-2005 οφείλεται, σύμφωνα με παράγοντες του κλάδου στην αύξηση της ζήτησης για σκάφη αναψυχής μέχρι και 10μ., λόγω κατάργησης του σχετικού τεκμηρίου. Στον πίνακα δεν εμφανίζεται η κατηγορία των θαλάσσιων jet, λόγω του ότι δεν υφίσταται εγχώρια παραγωγή.

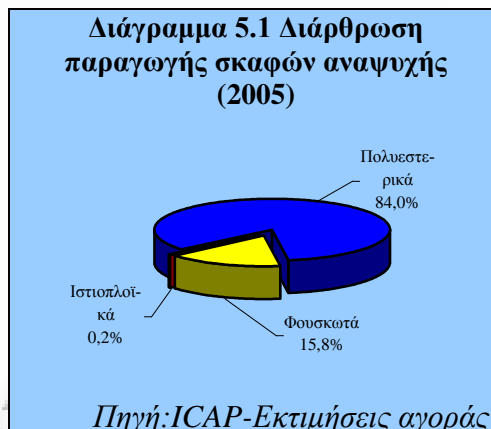
Πίνακας 5.3 - Εγχώρια παραγωγή σκαφών αναψυχής (2001-2005)

Έτος	Πολυεστερικά σκάφη	Φουσκωτά σκάφη	Ιστιοπλοϊκά σκάφη	Σύνολο
2001	1.800	340	14	2.154
2002	2.000	320	15	2.335
2003	3.200	900	8	4.108
2004	3.900	800	10	4.710
2005	4.500	850	10	5.360

Πηγή: ICAP-Εκτιμήσεις αγοράς

Το διάγραμμα 5.1 εμφανίζει τη διάρθρωση της παραγωγής σκαφών αναψυχής για το έτος 2005. Ειδικότερα, τα πολυεστερικά κάλυψαν το 84% της συνολικής παραγωγής με 4.500 σκάφη (3.900 σκάφη το 2004).

Τα φουσκωτά απέσπασαν μερίδιο παραγωγής 15,8% και διαμορφώθηκαν το 2005 σε 850 σκάφη από 800 σκάφη το 2004. Περιορισμένη είναι η παραγωγή ιστιοπλοϊκών, η οποία το 2005 ανήλθε σε 10 σκάφη, καλύπτοντας το 0,2% του συνόλου.



Σημειώνεται ότι, για τον υπολογισμό της εγχώριας παραγωγής σκαφών αναψυχής δεν έχουν ληφθεί υπόψη τα σκάφη που κατασκευάζονται με ειδικές προδιαγραφές ώστε να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά ως επαγγελματικά, αλλά τα σκάφη τα οποία πληρούν τις προϋποθέσεις για να εξυπηρετήσουν ανάγκες ιδιωτών, ανεξάρτητα από το αν τελικά χρησιμοποιούνται για επαγγελματική εκμετάλλευση. Σαν χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτής της περίπτωσης αναφέρονται τα ταχύπλοα που διαθέτουν οι σχολές θαλάσσιου σκι, καθώς και τα ιστιοπλοϊκά τα οποία εκμεταλλεύονται οι εταιρείες ενοικιάσεων σκαφών.

▪ Εγχώρια παραγωγή σκαφών αναψυχής ανά κατηγορία σκάφους και μέγεθος

Στον πίνακα 5.4 που ακολουθεί εμφανίζονται αναλυτικότερα στοιχεία για την εγχώρια παραγωγή σκαφών αναψυχής το 2005 ανά κατηγορία σκάφους και βάσει του συνολικού μήκους τους.

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του πίνακα, η παραγωγή **πολυεστερικών σκαφών** συνολικού μήκους έως 7μ. ανήλθε το 2005 σε 4.190 σκάφη. Στη συγκεκριμένη κατηγορία περιλαμβάνονται και οι λέμβοι, οι οποίες εκτιμάται ότι κάλυψαν ποσοστό της τάξης του 21% της παραγωγής πολυεστερικών σκαφών. Η παραγωγή πολυεστερικών σκαφών συνολικού μήκους 7-12μ.

Πίνακας 5.4 - Εγχώρια παραγωγή σκαφών αναψυχής ανά κατηγορία σκάφους και συνολικού μήκους (2005)

Κατηγορία	Μήκος	Παραγωγή	Ποσοστό
Πολυεστερικά σκάφη	έως 7μ.	4.190	93,0%
	7-12μ.	293	6,5%
	άνω των 12-24μ.	17	0,5%
	άνω των 24μ.	-	-
	Σύνολο	4.500	100,0%
Φουσκωτά σκάφη	έως 5μ.	192	23,0%
	5-7μ.	322	38,0%
	άνω των 7μ.	336	39,0%
	Σύνολο	850	100,0%
Ιστιοπλοϊκά σκάφη	έως 8μ.	-	-
	8-16μ.	-	-
	άνω των 16μ.	10	100,0%
	Σύνολο	10	100,0%

Πηγή: ICAP-Εκτιμήσεις αγοράς

ανήλθε σε 293 σκάφη, καλύπτοντας το 6,5% της παραγωγής της συγκεκριμένης κατηγορίας. Η παραγωγή σκαφών 12-24μ. ανήλθε το 2005 στα 17 τεμάχια, καλύπτοντας μόλις το 0,5% της συνολικής παραγωγής. Τονίζεται ότι, ο πίνακας δεν εμφανίζει στοιχεία για την παραγωγή πολυεστερικών σκαφών άνω των 24μ. καθώς όπως εκτιμούν και παράγοντες του κλάδου, το μέγεθός της είναι ιδιαίτερα περιορισμένο.

Η παραγωγή **φουσκωτών σκαφών** εκτιμάται ότι διαμορφώθηκε το 2005 σε 850 σκάφη, εκ των οποίων 192 έχουν συνολικό μήκος μέχρι 5μ., καλύπτοντας το 23% της παραγωγής. Η παραγωγή σκαφών 5-7μ. διαμορφώνεται στα 322 τεμάχια, καλύπτοντας το 38% της συνολικής παραγωγής και τα φουσκωτά σκάφη άνω των 7μ. καλύπτουν το 39% της συνολικής παραγωγής (336 τεμάχια). Η παραγωγή μικρών σκαφών έως 5μ. παρουσιάζει ετησίως μείωση, γεγονός που αποδίδεται από παράγοντες της αγοράς και στην στροφή των καταναλωτών προς τα πολυεστερικά σκάφη αντίστοιχου μεγέθους.

Η εγχώρια παραγωγή **ιστιοπλοϊκών** είναι ιδιαίτερα περιορισμένη σε σχέση με τις υπόλοιπες κατηγορίες σκαφών αναψυχής. Συγκεκριμένα, το 2005 η παραγωγή εκτιμάται σε 10 σκάφη, όλα άνω των 16μ.

▪ **Μερίδια παραγωγικών επιχειρήσεων**

Από τις παραγωγικές επιχειρήσεις σκαφών αναψυχής που παρουσιάστηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο, ορισμένες εξειδικεύονται στην κατασκευή συγκεκριμένου τύπου σκαφών, ενώ άλλες δραστηριοποιούνται σε περισσότερες από μία κατηγορίες. Επίσης, κάποιες ελληνικές επιχειρήσεις έχουν αναπτύξει εξαγωγική δραστηριότητα και σημαντικό μέρος της παραγωγής τους προορίζεται για ξένες αγορές. Αυτό έχει ως συνέπεια τη σχετικά περιορισμένη παρουσία των σκαφών τους στην ελληνική αγορά, παρά το γεγονός ότι αντιπροσωπεύουν αξιόλογο μέρος της εγχώριας παραγωγής.

Οι εταιρίες Μπισκίνη Αφοί ΑΕΒΕ και Drago Boats ΑΕ κατέλαβαν μερίδιο της τάξης του 22% και 12% αντίστοιχα, στην εγχώρια παραγωγή πολυεστερικών σκαφών για το 2005. Σημαντική παρουσία στην παραγωγή των συγκεκριμένων σκαφών για το ίδιο έτος είχαν και οι εταιρείες Ακτοτεχνική ΑΕ, Αφοί Ταξίδη ΟΕ και Πρωτεύς ΑΒΕΕ. Στην κατηγορία με τις λέμβους, αξιόλογη παραγωγική δραστηριότητα το 2005 είχαν οι εταιρίες Κρανίτης Γ. & Σία ΕΕ (6,5% στη συνολική παραγωγή πολυεστερικών σκαφών), Άσπος Μαρίν ΑΕ και Καρελάς Γ. & Σία ΟΕ.

Όσον αφορά την εγχώρια παραγωγή φουσκωτών σκαφών για το 2005, η Περιμένης ΕΠΕ απέσπασε ποσοστό 7,0%-7,5%, το δε μερίδιο της Planatech Α.Ε. ήταν της τάξης του 4,5%. Ποσοστό της τάξης του 3% απέσπασε κάθε μία από τις Κορμός ΑΒΕ και Μητρογιάννης ΟΕ «Predator Marine», ενώ το μερίδιο για κάθε μία από τις Ακτοτεχνική ΑΕ και Βαλεριάνος Ν. – Στ. Λαδόπουλος ΟΕ διαμορφώθηκε περίπου στο 2,5%.

Τέλος, η εταιρεία Ocean Yachts ΑΕ καλύπτει εξ'ολοκλήρου την εγχώρια παραγωγή ιστιοπλοϊκών σκαφών.

5.7 Εξωτερικό Εμπόριο Σκαφών Αναψυχής

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται η εξέλιξη των εισαγωγών και εξαγωγών σκαφών αναψυχής κατά την περίοδο 2000-2005 σύμφωνα με τα στοιχεία εξωτερικού εμπορίου της ΕΣΥΕ. Συγκεκριμένα, πραγματοποιείται ανάλυση του εξωτερικού εμπορίου στις επιμέρους κατηγορίες σκαφών (φουσκωτά, ιστιοφόρα, με κινητήρα και λοιπά σκάφη) για την προαναφερόμενη πενταετία, παράλληλα δε αναφέρονται οι κυριότερες χώρες προέλευσης και προορισμού των συγκεκριμένων προϊόντων για την περίοδο 2003-2005.

Σε γενικές γραμμές, τα στοιχεία εξωτερικού εμπορίου δεν θεωρούνται αντιπροσωπευτικά των πραγματικών μεγεθών, σε ορισμένες δε περιπτώσεις χαρακτηρίζονται από πηγές της αγοράς ως ιδιαίτερα υπερτιμημένα και υπερβολικά. Σύμφωνα με παράγοντες του κλάδου, το γεγονός αυτό οφείλεται και στο ότι οι συγκεκριμένες δασμολογικές κλάσεις (κωδικοί εξωτερικού εμπορίου intrastat) συχνά χρησιμοποιούνται και για την εισαγωγή άλλων προϊόντων, πέραν των εξεταζόμενων.

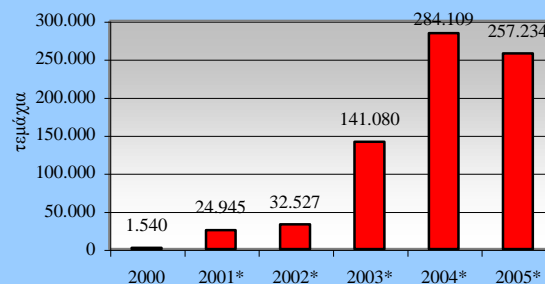
Παράλληλα με το εξωτερικό εμπόριο σκαφών αναψυχής, στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται και μεγέθη εισαγωγών και εξαγωγών εξωλέμβιων κινητήρων (2000-2005), ανά κατηγορία κυβισμού.

5.7.1 Εισαγωγές σκαφών αναψυχής

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία της ΕΣΥΕ, οι εισαγωγές σκαφών αναψυχής παρουσίασαν σημαντική άνοδο την περίοδο 2000-2005. Ειδικότερα, το 2005 το μέγεθός τους διαμορφώθηκε σε 257 χιλ. τεμάχια έναντι 284 χιλ. το 2004 (διάγραμμα 5.2 και πίνακας Π5.1 του παραρτήματος). Η εξέλιξη αυτή προέρχεται κατά κύριο λόγο από τη σημαντική μείωση των εισαγωγών λοιπών σκαφών το 2005. Ωστόσο, παρατηρείται αύξηση εισαγωγών στα φουσκωτά, τα ιστιοφόρα και τα σκάφη με κινητήρα. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του πίνακα Π5.2, οι εισαγωγές εξωλέμβιων μηχανών ανήλθαν σε 16,9 χιλ. τεμάχια το 2005 έναντι 12,3 χιλ. τεμαχίων το 2004, σημειώνοντας άνοδο κατά 37% περίπου.

Η άνοδος αυτή οφείλεται κυρίως στην αύξηση των εισαγομένων κινητήρων με κυλινδρισμό έως και 325 cm³. Ειδικότερα, η συγκεκριμένη κατηγορία κατέλαβε το 69,2% των συνολικών εισαγωγών του 2005 (11,7 χιλ. τεμάχια), ενώ πιο περιορισμένη ήταν η συμμετοχή των κινητήρων με κυλινδρισμό άνω των 325 cm³, καλύπτοντας το 30,7% του συνόλου (5,2 χιλ. τεμάχια).

Διάγραμμα 5.2 - Εισαγωγές σκαφών αναψυχής (2000-2005)



* Προσωρινά στοιχεία

Πηγή: ΕΣΥΕ

Στη συνέχεια παρουσιάζονται στοιχεία για τις εισαγωγές σκαφών αναψυχής για κάθε κατηγορία ξεχωριστά.

▪ Φουσκωτά σκάφη

Τα φουσκωτά σκάφη καταλαμβάνουν μεγάλο μέρος των συνολικών εισαγωγών σκαφών αναψυχής κατά την πενταετία 2000-2005. Ειδικότερα, το 2005 το μερίδιο συμμετοχής τους ανήλθε στο 38,2% περίπου (98,2 χιλ. τεμάχια). Το 81,2% εξ αυτών (79,7 χιλ. τεμάχια) προήλθε από χώρες της ΕΕ και ουσιαστικά από τη Γερμανία, η οποία κάλυψε το 58% των συνολικών εισαγωγών και ακολουθεί η Ιταλία, η οποία κάλυψε το 19,6% των συνολικών εισαγωγών (πίνακας Π5.3 του παραρτήματος). Αναφορικά με τις εισαγωγές από τις τρίτες χώρες, σημειώνεται ότι το 2005 το μέγεθός τους εμφανίζεται χαμηλότερο σε σχέση με το 2004 (2005:

18,4 χιλ. τεμάχια, 2004: 41 χιλ. τεμάχια), κυρίως λόγω της μείωσης των εισαγομένων ποσοτήτων από την Κίνα.

▪ **Ιστιοφόρα σκάφη**

Αυξομειώσεις εμφάνισαν οι εισαγωγές ιστοφόρων σκαφών την περίοδο 2000-2005. Το 2005 διαμορφώθηκαν σε 15.141 τεμάχια έναντι 669 τεμαχίων το 2004, καλύπτοντας το 5,9% των συνολικών εισαγωγών σκαφών αναψυχής. Η σημαντική διαφορά που προκύπτει μεταξύ των 2 ετών οφείλεται σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της ΕΣΥΕ στη μεγάλη αύξηση των εισαγομένων σκαφών από τη Γαλλία, η οποία κάλυψε το 99% των συνολικών εισαγωγών.

Όπως φαίνεται και στον πίνακα Π5.4 του παραρτήματος, το 2005 σχεδόν το σύνολο των εισαγομένων ιστοφόρων σκαφών προήλθε από την ΕΕ (15.127 τεμάχια).

▪ **Σκάφη με κινητήρα**

Ανοδική πορεία παρουσίασαν οι εισαγωγές σκαφών με κινητήρα την περίοδο 2003-2005. Συγκεκριμένα, το 2005 οι εισαγωγές της συγκεκριμένης κατηγορίας σκαφών διαμορφώθηκαν σε 128,1 χιλ. τεμάχια, έναντι 17,6 χιλ. τεμαχίων το 2004.

Οι εισαγωγές από την ΕΕ ανήλθαν το 2005 σε 127,7 χιλ. τεμάχια καλύπτοντας το 99% του συνόλου. Τα περισσότερα σκάφη προήλθαν από την Ιταλία, συγκεντρώνοντας το 99,9% των εισαγωγών της ΕΕ (πίνακας Π5.5 του παραρτήματος). Από τις τρίτες χώρες, οι ΗΠΑ κατείχαν το 2005 το μεγαλύτερο μερίδιο συμμετοχής στις εισαγωγές σκαφών με κινητήρα. Οι εισαγωγές από την εν λόγω χώρα ανήλθαν σε 357 σκάφη και ακολούθησε ο Καναδάς με 52 σκάφη.

▪ **Λοιπά σκάφη**

Οι εισαγωγές των υπολοίπων σκαφών παρουσίασαν μείωση το 2005 έναντι του 2004 κατά 92,3% και διαμορφώθηκαν στα 15,8 χιλ. τεμάχια. Το 92,1% των εισαγομένων ποσοτήτων για το 2005 (14,5 χιλ. σκάφη) προήλθε από την ΕΕ και κυρίως από τη Γερμανία (14 χιλ. σκάφη) (πίνακας Π5.6). Οι εισαγωγές από τρίτες χώρες ανήλθαν το ίδιο έτος σε 1.241 σκάφη. Το μεγαλύτερο μέρος εξ αυτών προήλθε από την Κίνα και τις ΗΠΑ καλύπτοντας από κοινού το 69,2% των εισαγωγών από τρίτες χώρες και το 5,4% του γενικού συνόλου.

5.7.2 Εξαγωγές σκαφών αναψυχής

Οι εξαγωγές σκαφών αναψυχής παρουσίασαν διακυμάνσεις την πενταετία 2000-2005. Συγκεκριμένα, το 2005 ανήλθαν σε 45,3 χιλ. τεμάχια (διάγραμμα 5.3 και πίνακας Π5.7 του παραρτήματος) έναντι 40,1 χιλ. τεμαχίων το 2004 παρουσιάζοντας άνοδο 12,9%.

Οι εξαγωγές εξωλέμβιων κινητήρων ανήλθαν σε 3.900 τεμάχια το 2005 έναντι 277 τεμαχίων το 2004 (πίνακας Π5.8 του παραρτήματος). Η κατηγορία κινητήρων έως 325cm³ αντιπροσώπευσε το 2005 το 54,6% των συνολικών εξαγωγών (2.129 τεμάχια), ενώ οι κινητήρες με κυλινδρισμό άνω των 325 cm³ κάλυψαν το 45,4% του συνόλου (1.771 τεμάχια).

Τονίζεται ότι οι εξαγωγές αφορούν αποκλειστικά επανεξαγωγές εισαγόμενων προϊόντων, καθώς σύμφωνα με παράγοντες του κλάδου στην Ελλάδα δεν υφίσταται παραγωγή εξωλέμβιων κινητήρων.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται στοιχεία για τις εξαγωγές σκαφών αναψυχής για κάθε κατηγορία ξεχωριστά.

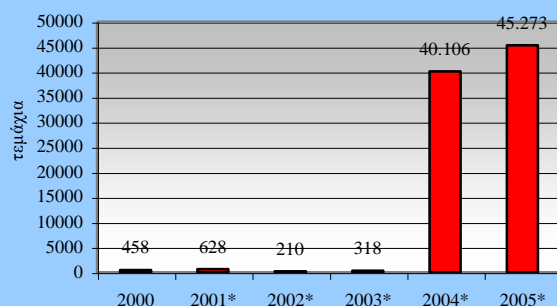
▪ Φουσκωτά σκάφη

Οι εξαγωγές φουσκωτών σκαφών, εμφάνισαν διακυμάνσεις κατά την περίοδο 2000-2005. Ειδικότερα, το 2005 διαμορφώθηκαν σε 167 τεμάχια έναντι 176 τεμαχίων το 2004 σημειώνοντας μείωση κατά 5,1%. Το 62,3% προωθήθηκε σε τρίτες χώρες και κυρίως στη Νορβηγία καλύπτοντας το 68,3% του συνόλου των τρίτων χωρών και το 42,5% του γενικού συνόλου, ενώ το 37,7% του συνόλου προωθήθηκε σε χώρες της ΕΕ και κυρίως στην Ολλανδία (14 τεμάχια) και στην Ιταλία (13 τεμάχια) (πίνακας Π5.9 του παραρτήματος).

▪ Ιστιοφόρα σκάφη

Διακυμάνσεις παρουσίασαν και οι εξαγωγές ιστιοφόρων σκαφών την πενταετία 2000-2005. Το 2005 το συνολικό μέγεθός τους διαμορφώθηκε σε 22,5 χιλ. τεμάχια έναντι 15,8 χιλ. τεμαχίων το 2004, σημειώνοντας αύξηση 42,3%.

Διάγραμμα 5.3 - Εξαγωγές σκαφών αναψυχής (2000-2005)



* Προσωρινά στοιχεία

Πηγή: ΕΣΥΕ

Σχεδόν το σύνολο των εξαγωγών (22,5 χιλ. τεμάχια) προωθήθηκε το 2005 σε χώρες της ΕΕ και κυρίως στη Μ. Βρετανία (πίνακας Π5.10 του παραρτήματος). Αντίθετα, μόνο 37 σκάφη είχαν σαν προορισμό τις τρίτες χώρες κατά το 2005 και κυρίως την Κροατία (9 τεμάχια) και την Νορβηγία (5 τεμάχια).

- **Σκάφη με κινητήρα**

Οι εξαγωγές σκαφών με κινητήρα διαμορφώθηκαν σε 34 τεμάχια το 2005 παρουσιάζοντας σημαντική μείωση σε σχέση με το 2004 (23.997 τεμάχια). Όλα τα σκάφη προωθήθηκαν στις τρίτες χώρες και κυρίως στη Βουλγαρία (8 τεμάχια) και τα νησιά Μάρσαλ (6 τεμάχια) (πίνακας Π5.11 του παραρτήματος).

- **Λοιπά σκάφη**

Οι εξαγωγές των υπόλοιπων σκαφών αναψυχής ακολούθησαν διακυμάνσεις την περίοδο 2000-2005. Συγκεκριμένα, το 2005 ανήλθαν σε 22,5 χιλ. τεμάχια έναντι 98 τεμαχίων το 2004. Οι εξαγωγές προς χώρες της ΕΕ κάλυψαν το 99,8% των συνολικών εξαγωγών (22,4 χιλ. σκάφη) το 2005 και προωθήθηκαν κυρίως στη Δανία. Οι εξαγωγές προς τρίτες χώρες διαμορφώθηκαν στα 42 σκάφη, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων απορροφήθηκε από την Αλβανία (9 σκάφη) και τη Βουλγαρία (8 τεμάχια) (πίνακας Π5.12 του παραρτήματος).

5.8 Εγχώρια Αγορά Σκαφών Αναψυχής

Στον πίνακα 5.5 παρατίθενται στοιχεία που δόθηκαν από το ΣΕΚΑΠΛΑΣ-ΠΕΕΥ (Σύνδεσμος Ελλήνων Κατασκευαστών Πλαστικών Σκαφών – Παρελκομένων – Εξαρτημάτων – Εμπόρων και Υπηρεσιών) και τα οποία προέρχονται από τις κατά τόπους λιμενικές αρχές, σχετικά με τις νέες εγγραφές σκαφών έως 10μ. στα Βιβλία Εγγραφής Μικρών Σκαφών (ΒΕΜΣ) κατά την περίοδο 2003-2005. Σύμφωνα με τη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, στα στοιχεία αυτά δε γίνεται διαχωρισμός μεταξύ σκαφών αναψυχής και σκαφών που προορίζονται για επαγγελματική χρήση (τουριστικά, αλιευτικά κ.λ.π.). Επιπλέον, ο ετήσιος αριθμός σκαφών που εμφανίζεται στον πίνακα, ενδέχεται να περιλαμβάνει και σκάφη τα οποία αποκτήθηκαν παλιότερα, αλλά δηλώθηκαν στις λιμενικές αρχές το συγκεκριμένο έτος.

Πίνακας 5.5 - Καταχωρήσεις σκαφών μέχρι 10μ. στα Βιβλία Εγγραφής Μικρών Σκαφών (2003-2005)									
Συνολικό μήκος	2003			2004			2005		
	Φουσκωτό	Πλαστικό	Άλλα	Φουσκωτό	Πλαστικό	Άλλα	Φουσκωτό	Πλαστικό	Άλλα
έως 3μ.	178	238	19	212	219	46	297	262	20
3,01-4μ.	769	793	58	727	823	57	844	893	91
4,01-5μ.	384	3.033	191	361	3.583	154	376	3.704	157
5,01-6μ.	325	625	71	315	737	95	266	927	98
6,01-7μ.	211	296	86	276	371	94	177	402	81
7,01-8μ.	105	21	31	131	116	40	163	206	70
8,01-9μ.	44	38	27	57	110	56	74	209	73
9,01-10μ.	22	11	7	64	91	26	57	108	35
Σύνολο	2.038	5.055	490	2.143	6.050	568	2.254	6.711	625
Γενικό σύνολο	7.583			8.761			9.590		

Πηγή: ΣΕΚΑΠΠΛΑΣ-ΠΕΕΥ

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του πίνακα 5.5, το 2005 σημειώνεται αύξηση 9,5% σε σχέση με το 2004. Ειδικότερα, το 2005 ο αριθμός των καταχωρήσεων διαμορφώθηκε σε 9.590 έναντι 8.761 το 2004.

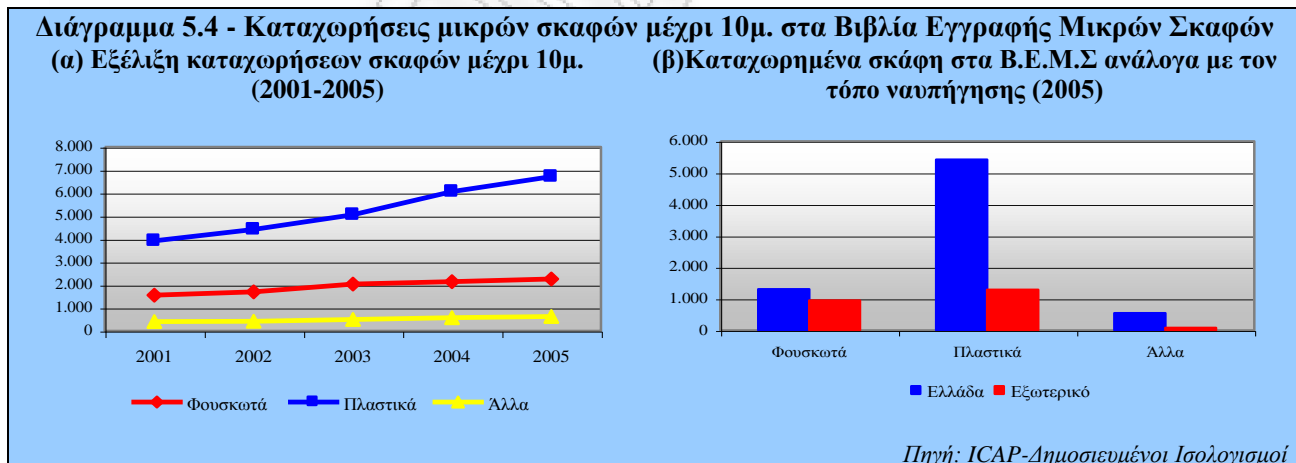
Οι νέες εγγραφές πλαστικών σκαφών ανήλθαν σε 6.711 το 2005, αντιπροσωπεύοντας το 70% του συνόλου. Το 72,4% της εν λόγω κατηγορίας αφορούσε σκάφη συνολικού μήκους έως 5μ. (4.859 τεμάχια), το 19,8% αφορούσε σκάφη από 5-7μ. (1.329 τεμάχια) και μόλις το 7,8% αφορούσε σκάφη από 7-10μ. (523 σκάφη). Οι νέες εγγραφές φουσκωτών σκαφών ανήλθαν το 2005 σε 2.254, εμφανίζοντας αύξηση 5,2% σε σχέση με το 2004. Το μεγαλύτερο μέρος της εν λόγω κατηγορίας καταλαμβάνουν τα σκάφη το μήκος των οποίων δεν ξεπερνά τα 5μ. (1.517 τεμάχια, ποσοστό 67,3%) και ακολουθούν τα σκάφη με συνολικό μήκος 5-7μ. (443 τεμάχια, ποσοστό 19,7%). Τα φουσκωτά σκάφη συνολικού μήκους 7-10μ. ανήλθαν σε 294, καλύπτοντας το 13% της κατηγορίας. Οι εγγραφές σκαφών από άλλο υλικό κατασκευής ανήλθαν το 2005 σε 625, καλύπτοντας το 6,5% των συνολικών εγγραφών.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται στοιχεία για το 2005 που αφορούν τις καταχωρήσεις μικρών σκαφών έως 10μ. ανά κατηγορία, ανάλογα με τον τόπο ναυπήγησης.

Πίνακας 5.6 - Καταχωρήσεις σκαφών μέχρι 10μ. ανάλογα με τον τόπο ναυπήγησης (2005)						
Τόπος Ναυπήγησης	Ελλάδα	Εξωτερικό	Ελλάδα	Εξωτερικό	Ελλάδα	Εξωτερικό
Συνολικό μήκος	Φουσκωτά		Πλαστικό		Άλλο	
έως 3μ.	148	149	178	84	15	5
3,01-4μ.	384	460	588	305	50	41
4,01-5μ.	247	129	3.414	290	145	12
5,01-6μ.	202	64	714	213	91	7
6,01-7μ.	131	46	223	179	72	9
7,01-8μ.	109	54	102	104	64	6
8,01-9μ.	47	27	144	65	73	-
9,01-10μ.	41	16	57	51	34	1
Σύνολο	1.309	945	5.420	1.291	544	81
Γενικό Σύνολο	2.254		6.711		625	

Πηγή: ΣΕΚΑΠΛΑΣ-ΠΕΕΥ

Σύμφωνα με τα μεγέθη του πίνακα 5.6 τα καταχωρημένα σκάφη που ναυπηγήθηκαν στην Ελλάδα υπερτερούν αυτών που προέρχονται από το εξωτερικό σε όλες τις κατηγορίες. Η μεγαλύτερη διαφορά αφορά τα πλαστικά σκάφη. Το 2005 καταχωρήθηκαν 5.420 ναυπηγημένα στην Ελλάδα και 1.291 από το εξωτερικό. Μικρότερες αποκλίσεις εμφανίζονται στα φουσκωτά σκάφη για το έτος 2005. Συγκεκριμένα, 1.309 σκάφη προέρχονται από την Ελλάδα και 945 από το εξωτερικό. Όσον αφορά τις εγγραφές σκαφών από άλλο υλικό κατασκευής, αναφέρεται ότι τα 544 προέρχονται από ναυπήγηση στην Ελλάδα ενώ μόλις 81 σκάφη προέρχονται από το εξωτερικό.

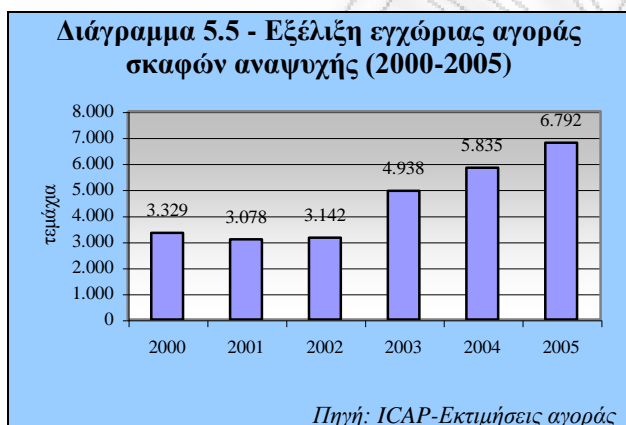


Στη συνέχεια (πίνακας 5.7) παρουσιάζονται εκτιμήσεις για το μέγεθος της συνολικής αγοράς σκαφών αναψυχής την περίοδο 2000-2005, που βασίζονται τόσο σε πρωτογενή έρευνα που πραγματοποιήθηκε σε επιχειρήσεις του κλάδου, όσο και σε εκτιμήσεις παραγόντων της αγοράς.

Όπως προκύπτει από τα συγκεκριμένα στοιχεία και από το διάγραμμα 5.5, η εγχώρια αγορά σκαφών αναψυχής εμφάνισε άνοδο σε γενικές γραμμές την περίοδο 2000-2005. Ειδικότερα, το 2005 το συνολικό μέγεθος της αγοράς εκτιμάται σε 6.792 σκάφη έναντι 5.835 σκαφών το 2004 (αύξηση 16,4%).

Κατηγορία	Έτος	Παραγωγή	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Αγορά
Πολυεστερικά	2000	1.800	150	250	1.700
	2001	1.800	125	300	1.625
	2002	2.000	125	350	1.775
	2003	3.200	250	900	2.550
	2004	3.900	395	1.000	3.295
	2005	4.500	800	1.250	4.050
Φουσκωτά	2000	350	1.100	50	1.400
	2001	340	1.000	72	1.268
	2002	320	950	90	1.180
	2003	900	1.300	100	2.100
	2004	800	1.500	90	2.210
	2005	850	1.600	90	2.360
Ιστιοπλοϊκά	2000	12	80	3	89
	2001	14	75	4	85
	2002	15	75	3	87
	2003	8	85	-	93
	2004	10	90	5	95
	2005	10	165	3	172
Θαλάσσια jet	2000	-	170	30	140
	2001	-	150	50	100
	2002	-	130	30	100
	2003	-	220	25	195
	2004	-	275	40	235
	2005	-	210	-	210
Σύνολο	2000	2.162	1.500	333	3.329
	2001	2.154	1.350	426	3.078
	2002	2.335	1.280	473	3.142
	2003	4.108	1.855	1.025	4.938
	2004	4.710	2.260	1.135	5.835
	2005	5.360	2.775	1.343	6.792

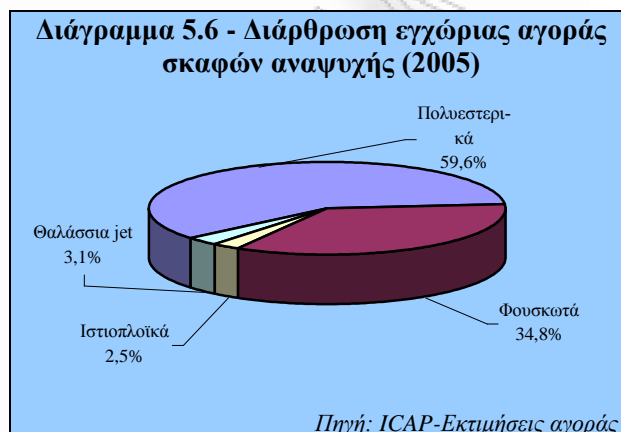
Πηγή: ICAP-Εκτιμήσεις Αγοράς



Η σημαντική άνοδος που εμφάνισε η αγορά τα τελευταία τρία χρόνια αποδίδεται από παράγοντες του κλάδου κυρίως στην κατάργηση του τεκμηρίου για σκάφη αναψυχής έως 10μ., στα τέλη του έτους 2002. Όσον αφορά το 2004 σε σχέση με το 2003, ξεχωρίζει η άνοδος των πωληθέντων πολυεστερικών σκαφών, γεγονός που σύμφωνα με παράγοντες

της αγοράς, οφείλεται κυρίως στο χαμηλότερο κόστος απόκτησής τους σε σύγκριση με ανάλογο μήκους φουσκωτά σκάφη. Το έτος 2005 η αγορά σκαφών αναψυχής συνεχίζει να παρουσιάζει άνοδο σε σχέση με τα προηγούμενα έτη σε όλες τις κατηγορίες, με τα πολυεστερικά σκάφη να συνεχίζουν να έχουν συγκριτικά την μεγαλύτερη αύξηση (βάσει τεμαχίων).

Το διάγραμμα 5.6 εμφανίζει τη διάρθρωση της εγχώριας αγοράς σκαφών αναψυχής για το 2005. Ειδικότερα, τα πολυεστερικά σκάφη κάλυψαν το μεγαλύτερο μέρος αυτής (59,6%) και ακολούθησαν τα φουσκωτά σκάφη με ποσοστό 34,8%. Τα θαλάσσια jet και τα ιστιοπλοϊκά σκάφη εκτιμάται ότι κάλυψαν 3,1% και 2,5% αντίστοιχα.



▪ Ανάλυση εγχώριας αγοράς σκαφών αναψυχής ανά κατηγορία σκάφους (2005)

Στη συνέχεια πραγματοποιείται ανάλυση της εγχώριας αγοράς σκαφών αναψυχής για το 2005 ανά κατηγορία σκάφους και βάσει του συνολικού τους μήκους.

Η εγχώρια αγορά **πολυεστερικών σκαφών** εκτιμάται ότι διαμορφώθηκε το 2005 σε 4.050 σκάφη. Το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης καλύφθηκε από τα εγχωρίως παραγόμενα σκάφη, ενώ αύξηση παρουσίασαν οι εισαγωγές σε σχέση με προηγούμενα έτη (800 σκάφη), οι οποίες αντιπροσώπευσαν το 19% της αγοράς (πίνακας 5.8). Το 85,2% της αγοράς αφορά σκάφη συνολικού μήκους μέχρι 7μ. Μικρή ήταν η συμμετοχή των πολυεστερικών σκαφών 7-12μ. τα οποία εκτιμάται ότι κάλυψαν το 13,2% της συνολικής αγοράς (533 σκάφη) και των πολυεστερικών σκαφών 12-24μ. τα οποία αντιπροσώπευσαν μόλις το 1,5% της συνολικής αγοράς. Τονίζεται ότι, η παρουσιαζόμενη αγορά για τα σκάφη συνολικού μήκους άνω των 24μ. ενδέχεται να διαφέρει από

Πίνακας 5.8 - Εγχώρια αγορά πολυεστερικών σκαφών (2005)

Μήκος	Παραγωγή	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Αγορά
έως 7μ.	4.190	510	1.250	3.450
7-12μ.	293	240	-	533
12-24μ.	17	45	-	62
άνω των 24μ.	-	5	-	5
Σύνολο	4.500	800	1.250	4.050

Ποσότητα σε τεμάχια

Πηγή: ICAP-Εκτιμήσεις αγοράς

Πίνακας 5.9 - Εγχώρια αγορά φουσκωτών σκαφών (2005)

Μήκος	Παραγωγή	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Αγορά
έως 5μ.	195	1.304	70	1.429
5-7μ.	324	85	15	394
άνω των 7μ.	331	211	5	537
Σύνολο	850	1.600	90	2.360

Ποσότητα σε τεμάχια

Πηγή: ICAP-Εκτιμήσεις αγοράς

τα πραγματικά μεγέθη, καθώς μέρος των σκαφών αυτών παραλαμβάνεται απευθείας από τους ιδιοκτήτες τους στο εξωτερικό και κατά συνέπεια είναι δύσκολο να προσδιοριστεί.

Η εγχώρια αγορά **φουσκωτών σκαφών** εκτιμάται ότι διαμορφώθηκε το 2005 σε 2.360 τεμάχια, εκ των οποίων το 60,6% αφορά σκάφη συνολικού μήκους έως 5μ. (1.429 τεμάχια). Σημειώνεται ότι στην εν λόγω κατηγορία η ζήτηση

Μήκος	Παραγωγή	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Αγορά
έως 8μ.	-	41	-	41
8-16μ.	-	110	-	110
άνω των 16μ.	10	14	3	21
Σύνολο	10	165	3	172
<i>Ποσότητα σε τεμάχια</i>				

Πηγή: ICAP-Εκτιμήσεις αγοράς

καλύπτεται κυρίως από εισαγόμενα προϊόντα. Τα σκάφη μήκους 5-7μ. εκτιμάται ότι κάλυψαν το 16,7% περίπου της αγοράς (394 σκάφη), ενώ αυξημένη συγκριτικά με το 2004 ήταν η συμμετοχή των σκαφών άνω των 7μ. (537 τεμάχια) τα οποία κάλυψαν το 22,8% περίπου του συνόλου (πίνακας 5.9). Όσον αφορά τα μικρά φουσκωτά σκάφη (έως 5μ.), σύμφωνα με παράγοντες του κλάδου μεγάλο μέρος των καταναλωτών στρέφεται πλέον προς τα πολυεστερικά αντίστοιχου μήκους. Επιπλέον, οι κάτοχοι μικρών φουσκωτών σκαφών συνηθίζουν να προβαίνουν στην αντικατάστασή τους με φουσκωτά μεγαλύτερου μεγέθους (άνω των 7μ.).

Η εγχώρια αγορά **ιστιοπλοϊκών σκαφών** εκτιμάται σε 172 σκάφη το 2005 (πίνακας 5.10). Σχεδόν το 64% της αγοράς αφορά σκάφη συνολικού μήκους 8-16μ. (110 τεμάχια). Τονίζεται ότι, τα περισσότερα ιστιοπλοϊκά σκάφη προορίζονται για επαγγελματική χρήση (τουριστικές ναυλώσεις). Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εταιρεία Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε. η οποία ασχολείται με εκμετάλλευση ιδιόκτητων επαγγελματικών τουριστικών σκαφών αναψυχής, τα οποία μετά από κάποιο χρονικό διάστημα τα μεταπωλεί. Η παραγωγή ιστιοπλοϊκών σκαφών είναι περιορισμένη και πραγματοποιείται εξ' ολοκλήρου από την επιχείρηση Ocean Yachts ΑΕ. Παράγοντες του κλάδου εκτιμούν ότι η λήψη μέτρων για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, θα βοηθούσε ιδιαίτερα στην αύξηση της ζήτησης για ιστιοπλοϊκά σκάφη.

Η εγχώρια αγορά **θαλάσσιων jet** εκτιμάται σε 210 τεμάχια το 2005. Σημειώνεται ότι, το σύνολο της αγοράς καλύπτεται από εισαγόμενα προϊόντα, καθώς στη χώρα μας δεν υφίσταται παραγωγή θαλάσσιων jet. Παράγοντες του κλάδου εκτιμούν ότι η αύξηση που παρουσίασε η εν λόγω αγορά τα τελευταία 2 χρόνια οφείλεται κατά κύριο λόγο στην καλύτερη προβολή των συγκεκριμένων σκαφών και τη μεγαλύτερη εξοικείωση του αγοραστικού κοινού.

▪ **Μερίδια αγοράς**

Αναφορικά με τα μερίδια αγοράς των επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής, τονίζεται ότι λόγω σημαντικών αποκλίσεων στην τιμή των συγκεκριμένων προϊόντων (ανά κατηγορία, μέγεθος αλλά και εμπορικό σήμα), ορισμένες επιχειρήσεις ενδέχεται να κατέχουν σημαντικά μερίδια αγοράς ως προς τη συνολική αξία των σκαφών που διέθεσαν, ενώ το μερίδιό τους σε ποσότητα αναμένεται να είναι περιορισμένο.

Το 2005, στην κατηγορία των **πολυεστερικών σκαφών** η επιχείρηση Μπισκίνη Αφοί ΑΕΒΕ εκτιμάται ότι κατέλαβε βάσει τεμαχίων περίπου το 25%. Το μερίδιο της Ακτοτεχνική ΑΕ κυμάνθηκε στο 10%, ενώ αυτό της Drago Boats Α.Ε. περίπου σε 5,5%. Αξιόλογη παρουσία στην αγορά έχει και η Πρωτεύς Α.Β.Ε.Ε ενώ στην κατηγορία των βαρκών σημαντική θέση κατέχουν οι εταιρίες Κρανίτης Γ. & Σία ΕΕ “Νηρεύς” με ποσοστό συμμετοχής στη συνολική αγορά πολυεστερικών σκαφών 7%-7,5%, Άσσος Μαρίν ΑΕ. με ποσοστό 4,5%-5% και Καρελάς Γεώργιος ΟΕ “Karel Boats” με ποσοστό 4%.

Στην κατηγορία των **φουσκωτών σκαφών**, η εταιρεία Πετρόπουλος Π. ΑΕΒΕ κατέλαβε περίπου 24% της συγκεκριμένης αγοράς για το 2005. Η Ευσταθίου Ζ. ΑΕΕ απέσπασε μερίδιο 12,5%-13%, το δε μερίδιο της Μοτοδυναμικής ΑΕΕ εκτιμάται στο 8,5%. Αξιόλογη παρουσία στην αγορά έχουν μεταξύ άλλων και οι επιχειρήσεις Interboat Μονοπρόσωπη ΕΠΕ, Φλωκή Αφοί ΕΠΕ και Περιμένης Η. & Θ. ΕΠΕ.

Στην κατηγορία των **ιστιοπλοϊκών**, η εταιρεία Κυριακούλης Μεσογειακαί Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε. εισήγαγε 40 σκάφη το 2005. Σημειώνεται ότι η συγκεκριμένη εταιρεία, όπως και άλλες που δραστηριοποιούνται στις εισαγωγές ιστιοπλοϊκών, ασχολείται κυρίως με την εκμετάλλευση ιδιόκτητων επαγγελματικών τουριστικών σκαφών αναψυχής, κατά κύριο λόγο ιστιοπλοϊκών, τα οποία μετά από κάποιο χρονικό διάστημα μεταπωλεί σε ιδιώτες. Σημαντικά μερίδια απέσπασαν και οι επιχειρήσεις Ζ. Ευσταθίου ΑΕΕ (ποσοστό περίπου 21% στην εγχώρια αγορά για το 2005), Βερνίκος Κότερα ΑΕ (14,5%) και Αθηναϊκές επιχειρήσεις Κοτέρων (περίπου 13,5%).

Τέλος, την αγορά **θαλάσσιων jet** καλύπτουν σχεδόν αποκλειστικά οι επιχειρήσεις Μοτοδυναμική Α.Ε.Ε., η οποία εκτιμάται ότι απέσπασε μερίδιο 57% για το 2005, Πετρόπουλος Π. ΑΕΒΕ με εκτιμώμενο μερίδιο 28,5% και Τεομότο ΑΕΒΕ με εκτιμώμενο μερίδιο 14,5%.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 5

Π5.1 Εισαγωγές σκαφών αναψυχής (2000-2005)												
Κατηγορία	2000		2001*		2002*		2003*		2004*		2005*	
	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία
Φουσκωτά	656	2.503.673	9.987	3.294.915	28.561	2.564.167	115.783	3.514.975	59.882	4.591.601	98.174	4.206.057
Ιστιοφόρα	150	7.810.484	2.122	14.443.400	276	10.011.674	22.232	23.882.702	669	18.278.956	15.141	5.279.882
Με κινητήρα	477	27.499.545	6.822	37.086.770	1.002	58.715.297	850	57.486.823	17.553	109.582.982	128.151	92.002.989
Λοιπά	257	6.919.183	6.014	3.765.505	2.688	2.068.146	2.215	20.206.935	206.005	11.307.972	15.768	10.186.701
Σύνολο	1.540	44.732.885	24.945	58.590.590	32.527	73.359.284	141.080	105.091.435	284.109	143.044.139	257.234	111.675.629

Ποσότητα σε τεμάχια
Αξία σε €
* Προσωρινά στοιχεία

Πηγή: ΕΣΥΕ

Π5.2 Εισαγωγές κινητήρων εξωλέμβιου τύπου για την προώθηση πλοίων (2000-2005)												
Τύπος κινητήρα	2000		2001*		2002*		2003*		2004*		2005*	
	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία
Με κυλινδρισμό έως και 325 cm ³	5.694	2.916.977	6.073	3.082.259	3.958	3.152.586	7.281	4.093.952	5.873	4.461.110	11.670	5.899.797
Με κυλινδρισμό άνω των 325 cm ³	6.748	13.213.788	4.032	12.286.098	3.804	12.986.710	4.180	13.794.913	6.442	17.356.738	5.193	16.865.930
Σύνολο	12.712	16.130.765	10.105	15.368.357	7.762	16.139.296	11.461	17.888.865	12.315	21.817.848	16.863	22.765.727

Ποσότητα σε τεμάχια
Αξία σε €
* Προσωρινά στοιχεία

Πηγή: ΕΣΥΕ

Π5.3 Κυριότερες χώρες προέλευσης φουσκωτών σκαφών (2003-2005)						
Χώρες	2003*		2004*		2005*	
	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία
Γερμανία	13	22.080	13.943	193.071	56.985	201.224
Ιταλία	51.792	1.164.093	1.650	2.037.021	19.247	1.747.782
Γαλλία	561	1.078.493	2.931	844.943	3.052	780.113
Βέλγιο	246	169.933	268	169.647	300	205.494
Πορτογαλία	7	8.795	41	45.701	78	87.505
Κύπρος**	53	35.870	-	-	27	65.532
Μ. Βρετανία	12	207.652	22	353.637	15	354.787
Λοιπές Χώρες	5	7.184	2	35.070	4	10.807
Σύνολο Χωρών ΕΕ	52.689	2.694.100	18.857	3.679.090	79.708	3.453.244
Κίνα	62.907	477.183	40.847	560.350	17.958	526.639
Ρωσία	-	-	-	-	365	43.656
Ουκρανία	103	36.225	53	27.542	39	22.252
Νότια Κορέα	-	-	48	16.774	34	11.545
Τουρκία	-	-	21	43.568	20	44.922
Κροατία	-	-	-	-	8	40.979
Νέα Ζηλανδία	-	-	18	37.536	-	-
Λοιπές τρίτες χώρες	84	307.467	38	226.201	22	62.820
Σύνολο Τρίτων Χωρών	63.094	820.875	41.025	912.511	18.446	752.813
Γενικό Σύνολο	115.783	3.514.975	59.882	4.591.601	98.174	4.206.057

Ποσότητα σε τεμάχια
Αξία σε €
* Προσωρινά στοιχεία
** Χώρες που πριν το 2004 ανήκαν στις Τρίτες Χώρες

Πηγή: ΕΣΥΕ

Π5.4 Κυριότερες χώρες προέλευσης ιστοφόρων σκαφών (2003-2005)						
Χώρες	2003*		2004*		2005*	
	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία
Γαλλία	42	3.346.416	36	3.803.933	15.016	1.739.077
Γερμανία	20.636	2.165.856	16	1.284.411	28	2.508.650
Μ. Βρετανία	1.492	614.514	78	578.517	81	80.625
Ιταλία	-	-	514	20.105	-	-
Λοιπές χώρες	26	14.017.152	8	416.165	2	141.459
Σύνολο Χωρών ΕΕ	22.196	20.143.938	652	6.103.131	15.127	4.469.811
ΗΠΑ	7	607.734	5	114.275	7	183.542
Τουρκία	3	1.594.447	3	219.850	2	91.279
Ν. Ζηλανδία	6	20.473	-	-	-	-
Σερβία/Μαυροβούνιο	5	5.103	-	-	-	-
Λοιπές χώρες	15	1.511.007	9	11.841.700	5	535.250
Σύνολο Τρίτων Χωρών	36	3.738.764	17	12.175.825	14	810.071
Γενικό Σύνολο	22.232	23.882.702	669	18.278.956	15.141	5.279.882

Ποσότητα σε τεμάχια
Αξία σε €
* Προσωρινά στοιχεία

Πηγή: ΕΣΥΕ

Π5.5 Κυριότερες χώρες προέλευσης σκαφών με κινητήρα (2003-2005)						
Χώρες	2003*		2004*		2005*	
	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία
Ιταλία	123	5.767.893	1970	17.575.383	127.579	14.787.239
Γαλλία	8	1.185.742	79	2.111.280	51	1.706.050
Μ. Βρετανία	81	56.901	4.176	6.017.266	12	3.382.446
Ισπανία	-	-	-	-	8	717.740
Βέλγιο	-	-	-	-	5	147.030
Γερμανία	-	-	13	554.211	4	138.499
Λοιπές Χώρες	45	1.850.137	9	1.580.978	6	544.745
Σύνολο χωρών ΕΕ	257	8.860.673	6.168	27.839.118	127.665	21.423.749
ΗΠΑ	236	6.718.911	5510	13.157.432	357	23.370.395
Καναδάς	43	283.101	53	349.704	52	496.196
Ιαπωνία	-	-	-	-	28	194.978
Άγιος Βικέντιος	-	-	185	13.870.515	14	29.638.399
Τουρκία	-	-	6	721.835	6	656.033
Γιβραλτάρ	-	-	5.506	11.857.216	-	-
Κίνα	267	283.797	-	-	-	-
Λοιπές χώρες	47	41.340.341	46	41.787.162	29	16.223.239
Σύνολο Τρίτων Χωρών	593	48.626.150	11.306	81.743.864	486	70.579.210
Γενικό Σύνολο	850	57.486.823	17.553	109.582.982	128.151	92.002.989

Ποσότητα σε τεμάχια
Αξία σε €
*Προσωρινά στοιχεία

Πηγή: ΕΣΥΕ

Π5.6 Κυριότερες χώρες προέλευσης λοιπών σκαφών (2003-2005)						
Χώρες	2003*		2004*		2005*	
	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία
Γερμανία	128	771.084	5.591	974.801	14.038	444.819
Γαλλία	194	74.803	6	43.403	176	121.213
Μ. Βρετανία	124	10.674.624	67	5.080.156	119	5.248.737
Ιταλία	710	192.381	86	453.092	118	1.050.125
Πολωνία**	-	-	24	28.100	67	505.866
Ισπανία	-	-	20	1.180.854	-	-
Σουηδία	-	-	17	1.006.657	-	-
Λοιπές χώρες	98	6.361.239	8	62.214	9	52.072
Σύνολο χωρών ΕΕ	1.254	18.074.131	5.819	6.641.766	14.527	7.422.832
Κίνα	292	230.808	457	78.076	486	105.020
ΗΠΑ	355	714.436	153	1.362.595	373	2.043.766
Καναδάς	25	10.730	199.445	481.697	247	92.879
Τουρκία	146	869.761	113	407.489	126	351.695
Αίγυπτος	-	-	12	10.502	-	-
Λοιπές τρίτες χώρες	143	307.069	6	138.336	9	170.509
Σύνολο Τρίτων Χωρών	961	2.132.804	200.186	2.478.695	1.241	2.763.869
Γενικό Σύνολο	2.215	20.206.935	206.005	11.307.972	15.768	10.186.701

Ποσότητα σε τεμάχια
Αξία σε €
*Προσωρινά στοιχεία
**Χώρες που πριν το 2004 ανήκαν στις Τρίτες Χώρες

Πηγή: ΕΣΥΕ

Π5.7 Εξαγωγές σκαφών αναψυχής (2000-2005)												
Κατηγορία	2000		2001*		2002*		2003*		2004*		2005*	
	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία
Φουσκωτά	64	282.205	111	732.810	36	190.601	23	350.793	176	396.404	167	1.244.958
Ίστιοφόρα	42	2.540.467	33	3.917.397	68	5.159.229	50	1.994.504	15.835	4.137.137	22.541	4.419.193
Με κινητήρα	55	10.317.798	423	17.170.978	23	2.995.070	57	1.601.989	23.997	2.630.364	34	55.922.853
Λοιπά	297	1.396.831	61	530.074	83	442.465	188	662.218	98	756.621	22.531	841.785
Σύνολο	458	14.537.301	628	22.351.259	210	8.787.365	318	4.609.504	40.106	7.920.526	45.273	62.428.789
<i>Ποσότητα σε τεμάχια</i> <i>Αξία σε €</i> <i>* Προσωρινά στοιχεία</i> <i>** Προσωρινά στοιχεία 9μηνου</i>												
												<i>Πηγή: ΕΣΥΕ</i>

Π5.8 Εξαγωγές κινητήρων εξωλέμβιου τύπου για την προώθηση πλοίων (2000-2005)												
Τύπος κινητήρα	2000		2001*		2002*		2003*		2004*		2005*	
	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία
Με κυλινδρισμό έως και 325 cm ³	197	291.487	175	231.167	61	35.588	64	43.236	151	128.515	2.129	3.034.650
Με κυλινδρισμό άνω των 325 cm ³	174	677.902	390	1.642.710	322	715.246	90	563.430	126	475.683	1.771	6.173.234
Σύνολο	371	969.389	565	1.873.877	383	750.834	154	606.666	277	604.198	3.900	9.207.884
<i>Ποσότητα σε τεμάχια</i> <i>Αξία σε €</i> <i>* Προσωρινά στοιχεία</i> <i>** Προσωρινά στοιχεία 9μηνου</i>												
												<i>Πηγή: ΕΣΥΕ</i>

Π5.9 Κυριότερες χώρες προορισμού φουσκωτών σκαφών (2003-2005)

Χώρες	2003*		2004*		2005*	
	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία
Ολλανδία	-	-	107	56.060	14	36.102
Ιταλία	1	33.668	-	-	13	135.148
Δανία	-	-	-	-	12	31.495
Ισπανία	-	-	-	-	9	18.800
Αυστρία	-	-	-	-	4	25.342
Κύπρος**	13	86.229	14	78.070	4	15.545
Γερμανία	-	-	6	33.116	-	-
Λοιπές χώρες ΕΕ	-	-	1	8.797	7	26.983
Σύνολο Χωρών ΕΕ	14	119.897	128	176.043	63	289.415
Νορβηγία	-	-	16	133.484	71	671.448
Ρωσία	-	-	4	26.540	17	138.287
Ελβετία	-	-	3	17.188	5	73.178
Ρουμανία	-	-	-	-	3	17.650
Νησιά Μάρσαλ	-	-	-	-	3	7.350
Μπαγκλαντές	3	98.094	-	-	-	-
Αλβανία	-	-	18	3.820	-	-
Λοιπές τρίτες χώρες	6	132.802	7	39.329	5	47.630
Σύνολο Τρίτων Χωρών	9	230.896	48	220.361	104	955.543
Γενικό Σύνολο	23	350.793	176	396.404	167	1.244.958

Ποσότητα σε τεμάχια
Αξία σε €
*Προσωρινά στοιχεία
**Χώρες που πριν το 2004 ανήκαν στις Τρίτες Χώρες

Πηγή: ΕΣΥΕ

Π5.10 Κυριότερες χώρες προορισμού ιστοφόρων σκαφών (2003-2005)

Χώρες	2003*		2004*		2005*	
	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία
Μ. Βρετανία	-	-	2	966.479	22.500	450.000
Γερμανία	3	175.975	-	-	3	284.030
Μάλτα**	10	29.179	2	148.043	-	-
Σλοβενία**	4	335.500	2	163.000	-	-
Ιταλία	-	-	15.802	1.070.000	-	-
Λοιπές χώρες ΕΕ	-	-	1	87.016	1	26.000
Σύνολο Χωρών ΕΕ	17	540.654	15.809	2.434.538	22.504	760.030
Κροατία	-	-	2	142.500	9	675.000
Νορβηγία	5	238.800	3	305.000	5	440.000
Ελβετία	-	-	-	-	2	169.400
Ρωσία	-	-	-	-	2	134.000
Νότια Αφρική	-	-	2	144.473	3	251.295
ΗΠΑ	3	198.000	8	169.618	3	180.793
Ισραήλ	-	-	-	-	2	142.000
Βουλγαρία	4	254.748	-	-	2	40.000
Νέα Ζηλανδία	-	-	2	95.508	-	-
Λοιπές τρίτες χώρες	21	762.302	9	845.500	9	1.626.675
Σύνολο Τρίτων Χωρών	33	1.453.850	26	1.702.599	37	5.285.838
Γενικό Σύνολο	50	1.994.504	15.835	4.137.137	22.541	4.419.193

Ποσότητα σε τεμάχια
Αξία σε €
*Προσωρινά στοιχεία
**Χώρες που πριν το 2004 ανήκαν στις Τρίτες Χώρες

Πηγή: ΕΣΥΕ

Π5.11 Κυριότερες χώρες προορισμού σκαφών με κινητήρα (2003-2005)						
Χώρες	2003*		2004*		2005*	
	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία
Ολλανδία	37	25.464	-	-	-	-
Μ. Βρετανία	2	5.473	-	-	-	-
Κύπρος**	8	1.500	-	-	-	-
Σύνολο Χωρών ΕΕ	47	32.437	0	0	0	0
Βουλγαρία	4	10.891	23.989	7.841	8	36.291
Νησιά Μάρσαλ	-	-	-	-	6	3.575.340
ΗΠΑ	-	-	-	-	2	2.080.000
Ισραήλ	-	-	-	-	2	121.000
Αλβανία	-	-	4	23.406	-	-
Λοιπές τρίτες χώρες	6	1.558.661	4	2.599.117	16	50.110.222
Σύνολο Τρίτων Χωρών	10	1.569.552	23.997	2.630.364	34	55.922.853
Γενικό Σύνολο	57	1.601.989	23.997	2.630.364	34	55.922.853

Ποσότητα σε τεμάχια
Αξία σε €
*Προσωρινά στοιχεία
**Χώρες που πριν το 2004 ανήκαν στις Τρίτες Χώρες

Πηγή: ΕΣΥΕ

Π5.12 Κυριότερες χώρες προορισμού λοιπών σκαφών (2003-2005)						
Χώρες	2003		2004		2005	
	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία	Ποσότητα	Αξία
Δανία	11	37.431	14	59.459	22.332	57.696
Γαλλία	-	-	-	-	57	160.040
Ολλανδία	-	-	-	-	36	110.809
Μ. Βρετανία	-	-	12	53.395	19	101.804
Σουηδία	3	24.525	14	93.622	11	77.797
Κύπρος**	68	51.793	16	48.136	10	58.472
Ισπανία	-	-	-	-	9	20.617
Αυστρία	-	-	-	-	9	21.430
Γερμανία	6	28.317	-	-	-	-
Ιταλία	-	-	7	223.120	-	-
Σλοβενία**	6	47.017	-	-	-	-
Λοιπές χώρες ΕΕ	-	-	3	19.180	6	35.225
Σύνολο Χωρών ΕΕ	94	189.083	66	496.912	22.489	643.890
Αλβανία	28	41.750	-	-	9	7.740
Βουλγαρία	-	-	-	-	8	24.026
Ελβετία	36	171.846	10	94.894	6	27.169
Τουρκία	-	-	3	13.535	6	5.690
Μαρόκο	-	-	-	-	5	46.913
Νορβηγία	9	107.637	6	48.352	-	-
Τσεχία	5	43.374	-	-	-	-
Ρωσία	-	-	9	77.884	-	-
Λοιπές τρίτες χώρες	16	108.528	4	25.044	8	86.357
Σύνολο Τρίτων Χωρών	94	473.135	32	259.709	42	197.895
Γενικό Σύνολο	188	662.218	98	756.621	22.531	841.785

Ποσότητα σε τεμάχια
Αξία σε €
*Προσωρινά στοιχεία
** Χώρες που πριν το 2004 ανήκαν στις Τρίτες Χώρες

Πηγή: ΕΣΥΕ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Στο παρόν κεφάλαιο παρατίθενται τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τη συγκεκριμένη μελέτη, παράλληλα δε αναφέρονται οι τάσεις και προοπτικές εξέλιξης του κλάδου των σκαφών αναψυχής στη χώρα μας.

Η Ελλάδα είναι μία από τις χώρες που αποτελούν σημαντικό πόλο έλξης σε διεθνές επίπεδο. Παράγοντες όπως το μεσογειακό κλίμα, η ποικιλία των θαλασσών, τα 3.000 νησιά συνολικά, οι θαλάσσιες περιοχές χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων, τα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και το εναλλασσόμενο τοπίο, την καθιστούν ως ένα ιδανικό μέρος για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και ειδικότερα των υπηρεσιών ενοικίασης σκαφών αναψυχής.

Τα ελληνικά νησιά θεωρούνται παγκοσμίως ως ένας ασφαλής προορισμός για ευχάριστη διαμονή, διασκέδαση και, από την άλλη πλευρά, για την ανάπτυξη επιχειρηματικής δραστηριότητας, συνδεδεμένης κυρίως με τον χώρο του τουρισμού. Επιπρόσθετα, οι ευνοϊκές συνθήκες κλίματος εγγυώνται μια εξίσου αποδοτική δραστηριοποίηση όσον αφορά στην ανάπτυξη μαρίνων και υποδομών θαλάσσιου τουρισμού, αντάξιων εκείνων άλλων χωρών με σημαντική προϊστορία σε αυτόν τον τομέα. Ο θαλάσσιος τουρισμός πρωτοεμφανίστηκε στην Ελλάδα προς τα τέλη της δεκαετίας του 1960 με αρχές της δεκαετίας του 1970. Τη δεκαετία του 1980 όμως, γνώρισε ιδιαίτερη άνθιση, μετά από τη διαμόρφωση του αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου μέσω του Νόμου 438/1976. Μέχρι σήμερα, το θεσμικό πλαίσιο του κλάδου έχει εμπλουτισθεί με τους Νόμους 2743/1999 και 3182/2003.

Στον κλάδο δραστηριοποιείται ένας σχετικά μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων παραγωγής σκαφών αναψυχής, αρκετές από τις οποίες ασχολούνται και με την επισκευή σκαφών, την εμπορία ναυτιλιακών ειδών κ.λ.π.. Οι επιχειρήσεις αυτές είναι στην πλειοψηφία τους μικρού μεγέθους, με ολιγάριθμο προσωπικό και σχετικά περιορισμένες δυνατότητες για πραγματοποίηση επενδύσεων. Ως εκ τούτου, η ετήσια παραγωγή και ο κύκλος εργασιών τους κυμαίνονται σε χαμηλά επίπεδα, με αποτέλεσμα να μην είναι σε θέση να διαθέσουν τα απαραίτητα κονδύλια για αγορά μηχανολογικού εξοπλισμού, βελτίωση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων, έρευνα και ανάπτυξη κ.λ.π., ή να επωμισθούν το κόστος για διαφήμιση και προβολή των προϊόντων τους.

Όσον αφορά τη ναυπήγηση νέων σκαφών στη χώρα μας, θα μπορούσαμε να πούμε -η ιστορία άλλωστε μάς έχει διδάξει- πως οι ρομαντικές εποχές πέρασαν ανεπιστρεπτί. Οι εταιρίες

που επιβιώνουν σήμερα κάνουν μεγάλο αγώνα για να παραμείνουν ανταγωνιστικές και να προωθούν τα προϊόντα τους. Η ύπαρξή τους είναι πολύ σημαντική για την Ελλάδα και τη ναυπηγική μας παράδοση, η οποία δυστυχώς φθίνει. Εκτός από μεμονωμένες περιπτώσεις, σήμερα η Ελλάδα υπολείπεται σε ναυπηγική δραστηριότητα, σε σχέση με άλλες χώρες που διαθέτουν μικρότερη ιστορία σε αυτόν τον τομέα. Δεν θα πρέπει όμως να συσχετίσουμε την περιορισμένη δραστηριότητα με περιορισμένη ικανότητα ή δυνατότητα. Δηλαδή, ενώ υπάρχει ικανότητα και τεχνογνωσία δεν αξιοποιούνται όπως πρέπει. Αξιοζήλευτος είναι ο ναυπηγικός οργανισμός που παρατηρείται στην Τουρκία, την Πολωνία, την Κροατία, τα Αραβικά Εμιράτα και άλλες χώρες. Δυστυχώς -ιστορικά- το κράτος δεν ευνοεί τις ναυπηγικές βιομηχανικές μονάδες. Όσον αφορά τον κλάδο, σε πολύ γενικές γραμμές, τα δείγματα που έχουμε είναι θετικά. Έγκειται όμως στον τρόπο σκέψης, λειτουργίας και στις πρωτοβουλίες των επαγγελματιών του χώρου για να αναπτυχθεί περισσότερο ο κλάδος και να προσελκύσει ακόμα περισσότερους φίλους της θάλασσας. Φυσικά, εδώ επανερχόμαστε στη νοοτροπία και τις πρωτοβουλίες του κράτους και στο πόσο μπορεί να βοηθήσει στην ανάπτυξη. Η απλοποίηση των διαδικασιών, η φορολογία, η εξέλιξη όσον αφορά τις μαρίνες και τις παρεχόμενες υπηρεσίες αποτελούν μερικά μόνο βασικά στοιχεία τα οποία αναμένεται να διαδραματίσουν πρωτεύοντα ρόλο στο μέλλον.

Μεγάλος είναι και ο αριθμός των εισαγωγικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιείται στον κλάδο. Η ύπαρξη πολυάριθμων κατασκευαστικών και εισαγωγικών επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής, σε συνδυασμό με το σχετικά περιορισμένο μέγεθος της ελληνικής αγοράς, οξύνει τον ανταγωνισμό και δεν επιτρέπει σημαντική αύξηση του μεριδίου που κατέχουν οι υφιστάμενες εταιρίες, ενώ παράλληλα αποθαρρύνει την είσοδο νέων επιχειρήσεων στον κλάδο.

Αρνητική επίδραση για τις κατασκευαστικές επιχειρήσεις του κλάδου είχε η ψήφιση νόμου στα μέσα της δεκαετίας του '80, ο οποίος τις κατέτασσε στις βιομηχανικές μονάδες υψηλής όχλησης. Ως εκ τούτου, οι επιχειρήσεις που είχαν άδεια και λειτουργούσαν σε αστικά κέντρα, υποχρεώθηκαν να μεταφέρουν τις εγκαταστάσεις τους σε βιομηχανικές ζώνες που προβλέπονταν για αντίστοιχες μονάδες. Πέρα από το κόστος μετεγκατάστασης το οποίο αρχικά επωμίστηκαν οι ναυπηγικές επιχειρήσεις, η λειτουργία τους μακριά από τα σημεία διάθεσης των σκαφών τους δημιούργησε διαχρονικά επιπρόσθετα έξοδα (μεταφορικό κόστος κ.λ.π.). Αποτέλεσμα της εξέλιξης αυτής ήταν ο περιορισμός των κερδών των συγκεκριμένων επιχειρήσεων, καθώς και η αύξηση της τιμής πώλησης των σκαφών τους, γεγονός που περιορίσε την ανταγωνιστικότητά τους. Στις αρχές του 2004, ο κλάδος των σκαφών αναψυχής ξαναπέρασε στην κατηγορία των

βιομηχανιών χαμηλής όχλησης και σύμφωνα με παράγοντες του κλάδου, το γεγονός αυτό αναμένεται να επηρεάσει θετικά τις παραγωγικές μονάδες καθώς απλουστεύεται σημαντικά η διαδικασία έκδοσης άδειας λειτουργίας.

Οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των σκαφών αναψυχής επιδιώκουν την ελαχιστοποίηση των αποθεμάτων τους. Σε ορισμένες μάλιστα κατηγορίες σκαφών, με ιδιαίτερα υψηλό κόστος, οι επιχειρήσεις προβαίνουν στην κατασκευή ή εισαγωγή τους κατόπιν παραγγελίας. Παρ' όλα αυτά, αρκετές επιχειρήσεις είναι αναγκασμένες να διατηρούν κάποια αποθέματα, κυρίως για να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στην αυξημένη ζήτηση που παρουσιάζεται συνήθως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες ή κατά τη διάρκεια κλαδικών εκθέσεων. Το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη δέσμευση σημαντικών κεφαλαίων από μέρους των επιχειρήσεων, οι οποίες δεν είναι πάντα σε θέση να προβλέψουν την εξέλιξη της ζήτησης για σκάφη αναψυχής. Για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος, έχουν δημιουργηθεί εταιρείες οι οποίες αναλαμβάνουν εμμέσως τη χρηματοδότηση εισαγωγικών επιχειρήσεων σκαφών (stock financing). Οι εταιρείες αυτές αγοράζουν από τους εισαγωγείς τα σκάφη τα οποία εισάγονται, ενώ οι τελευταίοι δεσμεύονται απέναντί τους με την υποχρέωση να βρουν αγοραστή.

Τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός, αφορούν κυρίως σε θέματα υποδομής και οργάνωσης των συνολικών υπηρεσιών του. Σύμφωνα με τους εκπροσώπους των εταιρειών σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, εφόσον τα προβλήματα αυτά επιλυθούν στο κοντινό μέλλον, οι δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου καθίστανται αναμφισβήτητα μεγάλες, ιδιαίτερα μετά την ανεπανάληπτη προβολή της Ελλάδας με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας.

Στα σημαντικά προβλήματα του κλάδου περιλαμβάνεται η διάθεση στην εγχώρια αγορά σκαφών που δεν πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές. Το φαινόμενο αυτό αποδίδεται από υπεύθυνους επιχειρήσεων του κλάδου, κυρίως στην έλλειψη ενός οργανωμένου και αποτελεσματικού ελεγκτικού μηχανισμού από την πλευρά του κράτους. Τα συγκεκριμένα σκάφη προέρχονται συνήθως από τρίτες χώρες με χαμηλό κόστος παραγωγής (Κίνα, Τουρκία κ.λ.π..) και διατίθενται σε χαμηλότερες τιμές σε σχέση με τα υπόλοιπα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργείται αφενός αθέμιτος ανταγωνισμός σε επίπεδο τιμών και αφετέρου να κλονίζεται η εμπιστοσύνη των καταναλωτών προς το σύνολο του κλάδου. Επιπλέον, αρκετοί κατασκευαστές σκαφών αναψυχής χωρίς οικονομική ευρωστία, χρησιμοποιούν διάφορες μεθόδους (θεμιτές και αθέμιτες) προκειμένου να βελτιώσουν τη ρευστότητά τους, όπως η πραγματοποίηση μεγάλων

εκπτώσεων, η υποτιμολόγηση των προϊόντων τους κ.λ.π.. Σύμφωνα με δηλώσεις παραγόντων του κλάδου, υπάρχουν αρκετές μικρές κατασκευαστικές επιχειρήσεις οι οποίες δεν διαθέτουν άδεια λειτουργίας ή ακόμα και οργανωμένες εγκαταστάσεις, με αποτέλεσμα την αμφίβολη ποιότητα των προϊόντων τους. Αυτό οδηγεί σε δυσπιστία από μεριάς των καταναλωτών και στροφή σε προϊόντα του εξωτερικού.

Ένα άλλο σημαντικό πεδίο προβληματισμού για την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού κλάδου γιότινγκ έγκειται στην έλλειψη σε έργα υποδομής και ειδικότερα στην πληρότητα, τον εκσυγχρονισμό και την ασφάλεια αυτών, καθώς σύμφωνα με τις απόψεις που έχουν κατά καιρούς εκφρασθεί δημοσίως από αρκετούς παράγοντες του κλάδου, παρουσιάζεται μία σημαντική έλλειψη επαρκούς αριθμού θέσεων ελλιμενισμού και οργανωμένου δικτύου μαρίνων, γεγονός που οφείλεται σύμφωνα με πηγές της αγοράς, στην πολύπλοκη νομοθεσία και στις γραφειοκρατικές διαδικασίες που περιορίζουν σημαντικά την ιδιωτική επενδυτική δραστηριότητα στον τομέα αυτό. Η κατασκευή τα τελευταία χρόνια parking σκαφών έχει εν μέρει συμβάλλει στον περιορισμό του προβλήματος, αλλά όπως δηλώνουν οι προαναφερόμενες πηγές, η κατασκευή τους δεν έχει συνοδευτεί από τη δημιουργία περισσότερων χώρων καθέλκυσης και ανέλκυσης σκαφών, γεγονός που αποθαρρύνει αρκετούς καταναλωτές από την αγορά σκαφών αναψυχής. Η έλλειψη προσβάσιμων σημείων προς τη θάλασσα συνεχίζει να αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα παρά την ύπαρξη σχετικού νόμου. Ένα ακόμα ουσιαστικό πρόβλημα, σύμφωνα με δηλώσεις παραγόντων του κλάδου είναι η έλλειψη βενζινάδικων κοντά στις μαρίνες.

Στα κέντρα από τα οποία εκκινεί ο θαλάσσιος τουρισμός όπως Αθήνα, Κέρκυρα, Ρόδος κ.λ.π. θα πρέπει να υπάρχει από μία αν είναι δυνατόν μεγάλη μαρίνα, ώστε να αποφεύγεται η πολυδιάσπαση των υπηρεσιών και της υποδομής εξυπηρέτησης του στόλου και των πελατών. Όπου αυτό δεν είναι δυνατόν, μπορεί να δημιουργηθούν γειτονικές μεγάλες μαρίνες. π.χ. η μαρίνα Αλίμου με τη μαρίνα Αγ. Κοσμά θα μπορέσουν να αποτελέσουν ένα λειτουργικό σύνολο.

Είναι επίσης πολύ σημαντικό να γίνει διαχωρισμός, των μαρίνων που φιλοξενούν μόνιμα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη και εκείνων που φιλοξενούν ιδιωτικά.

Ειδικά η μαρίνα Αλίμου, που είναι ο υποδοχέας του μεγαλύτερου μέρους του θαλάσσιου τουρισμού, παρουσιάζει άσχημη εικόνα λόγω κακής συντήρησης, φύλαξης και καθαριότητας. Την αίσθηση προχειρότητας εντείνει η έλλειψη θέσεων και η εξυπηρέτηση των σκαφών σε

ντάνες. Υπάρχει ακόμα έλλειψη επαρκών επισκευαστικών χώρων και επαρκούς συγκοινωνιακής κάλυψης.

Το ζητούμενο είναι η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, η καθαριότητα, η τάξη, η λειτουργικότητα, η ασφάλεια και η σωστή συντήρηση. Ας διευκρινίσουμε ότι έργα και παροχές πολυτελείας δεν είναι το ζητούμενο στις μαρίνες που ελλιμενίζονται μόνιμα τα επαγγελματικά σκάφη, αν αυτό γίνει αιτία ή πρόφαση για να αυξηθεί το κόστος ελλιμενισμού. Σε όλες τις μαρίνες πρέπει να υπάρχουν επαρκείς επισκευαστικοί χώροι και οι ανάλογες εξυπηρετήσεις. Στις μεγάλες μαρίνες να υπάρχει ιατρείο, έστω τις ημέρες αιχμής και να εξυπηρετούνται από τακτική συγκοινωνία με λεωφορεία.

Όσον αφορά στην υποδομή που έχει δημιουργηθεί μέχρι σήμερα στην Ελλάδα, εκτιμάται ότι υπάρχουν 15.850 περίπου θέσεις σκαφών αναψυχής, εκ των οποίων οι 14.400 θέσεις ανήκουν σε μαρίνες, οι 1.360 περίπου θέσεις ανήκουν σε καταφύγια τουριστικών σκαφών, και οι υπόλοιπες 90 περίπου θέσεις σε ξενοδοχειακούς λιμένες.

Ένα άλλο καίριο πρόβλημα για τον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό αποτελεί ο σχετικά περιορισμένος αριθμός εταιρειών επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό το γεγονός ότι στην Ελληνική Αγορά υπάρχουν 100 περίπου εταιρείες εκμεταλλεύσεως σκαφών και συναφών πλοίων, εκ των οποίων όμως, μόνον το 1/3 περίπου ασχολούνται αμιγώς με την εκμετάλλευση και ναύλωση σκαφών κάτω των 15 μέτρων και χωρίς μόνιμο πλήρωμα. Κατά το παρελθόν, ο αριθμός των εταιρειών αυτών μεταβαλλόταν είτε ανοδικά είτε καθοδικά, αναλόγως με το μέγεθος της ναυλαγοράς, ενώ σε δύσκολες συγκυρίες, κάποιες από τις επιχειρήσεις αυτές αναγκάστηκαν να αποχωρήσουν από τον κλάδο.

Επίσης, τα τελευταία χρόνια, ο αριθμός των απασχολούμενων στις επιχειρήσεις του κλάδου παρουσιάζει μία έντονη διακύμανση, έχοντας ανέλθει κατά καιρούς έως και το επίπεδο των 50.000 ατόμων. Στο πλαίσιο αυτό, οι κλαδικές εταιρείες αρχίζουν να καταβάλουν συστηματικότερες προσπάθειες βελτίωσης του τεχνολογικού εξοπλισμού τους, προκειμένου να καλύψουν το πρόβλημα του ελλειπούς – κυρίως τεχνικού - προσωπικού. Επισημαίνεται ότι για τον υπολογισμό του πραγματικού αριθμού των απασχολούμενων στον κλάδο, θα πρέπει να συμπεριληφθούν και οι διάφοροι επαγγελματίες, το αντικείμενο εργασίας των οποίων έχει άμεση ή έμμεση σχέση με την υποστήριξη του γιώτινγκ. Σε αυτούς περιλαμβάνονται οι τεχνικοί ναυαγοσωστικών μονάδων, βιοτεχνιών εξοπλισμού, επιχειρήσεων ανεφοδιασμού, κ.λ.π.

Η έλλειψη κινήτρων από μεριάς του κράτους για εκπαίδευση και κατάρτιση ειδικευμένου τεχνικού προσωπικού (όπως ένταξη σε κάποιο αναπτυξιακό νόμο), αποτελεί τροχοπέδη στην παραγωγή, αφού η ποσότητα και η ποιότητα σύμφωνα με παράγοντες του κλάδου εξαρτάται από τον ανθρώπινο παράγοντα.

Τέλος, η απουσία ουσιαστικής κρατικής μέριμνας δεν βοηθά στην περαιτέρω ανάπτυξη της αγοράς. Σύμφωνα με παράγοντες του κλάδου, οι επιχειρήσεις σκαφών αναψυχής δεν έχουν την υποστήριξη που χρειάζονται για την ανάπτυξη της εξαγωγικής τους δραστηριότητας, ενώ δεν πραγματοποιούνται και οι κατάλληλες ενέργειες από το κράτος για τη βελτίωση του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα.

Η φορολογία των σκαφών αναψυχής αποτελούσε χρόνια ανασταλτικό παράγοντα για την ανάπτυξη της αγοράς, καθώς είχε δημιουργηθεί η εντύπωση στους καταναλωτές ότι τα συγκεκριμένα προϊόντα αποτελούν είδος πολυτελείας. Εντούτοις, η πρόσφατη κατάργηση του τεκμηρίου για σκάφη έως 10μ. άνευ πληρώματος αποτελεί θετική εξέλιξη για τον κλάδο.

Συνοπτικά, τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα ο κλάδος της ενοικίασης σκαφών αναψυχής είναι τα εξής:

- Σημαντική αύξηση των τελών των μαρινών,
- Οργανωτικές ελλείψεις στις Ελληνικές μαρίνες,
- Έλλειψη τουριστικής νοοτροπίας,
- Ελλιπή κίνητρα για την ανανέωση του στόλου των επιχειρήσεων,
- Ανεπαρκής ναυτική παιδεία,
- Έλλειψη εξειδικευμένων ομάδων για την παροχή τεχνικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου,
- Απουσία σύγχρονης νομοθεσίας σχετικά με το θαλάσσιο τουρισμό,
- Ανεπαρκής εξυπηρέτηση των σκαφών.

Αναφορικά με τις τάσεις που επικρατούν στην αγορά, σημειώνεται ότι ο κλάδος των σκαφών αναψυχής γνωρίζει τα τελευταία χρόνια αξιόλογους ρυθμούς ανάπτυξης. Σε αυτό συνέβαλαν παράγοντες όπως η κατάργηση του τεκμηρίου για σκάφη μέχρι 10μ., η απλούστευση της διαδικασίας λεμβολόγησης και η απαλλαγή των ιδιοκτητών σκαφών μέχρι 10μ. από την υποχρέωση να θεωρούν κατά τακτά χρονικά διαστήματα τα ναυτιλιακά τους έγγραφα και να λαμβάνουν άδεια απόπλου.

Σύμφωνα με παράγοντες του κλάδου, περισσότεροι οι καταναλωτές που αποφασίζουν να αγοράσουν για πρώτη φορά σκάφος αναψυχής, στρέφονται πλέον προς τα μικρά πολυεστερικά σκάφη (έως 7μ.), καθώς το κόστος αγοράς τους διαφέρει σημαντικά σε σχέση με το κόστος φουσκωτών σκαφών αντίστοιχου μεγέθους. Αντίθετα, όσοι διαθέτουν ήδη μικρό φουσκωτό σκάφος, προβαίνουν συνήθως στην αντικατάστασή του με φουσκωτό μεγαλύτερου μεγέθους. Εντούτοις, η συγκεκριμένη κατηγορία σκάφους δεν είναι προσιτή σε όλους, καθώς σύμφωνα με τις ίδιες εκτιμήσεις το κόστος αγοράς ενός φουσκωτού σκάφους άνω των 10μ. είναι πάρα πολύ υψηλό (μπορεί να ξεπεράσει και τις €40 χιλ.).

Αναφορικά με τις προοπτικές εξέλιξης του κλάδου, οι προβλέψεις είναι θετικές για τα επόμενα χρόνια. Σύμφωνα με τις ισχύουσες συνθήκες και τάσεις της αγοράς, τα πολυεστερικά σκάφη αναμένεται να παρουσιάσουν ρυθμό εξέλιξης της τάξης του 15% ετησίως ή και υψηλότερο. Η αγορά φουσκωτών σκαφών προβλέπεται να εμφανίσει άνοδο περίπου 5%, ενώ στα ίδια επίπεδα ή και λίγο υψηλότερα αναμένεται να κινηθεί η αγορά των ιστιοπλοϊκών. Αντίθετα, δεν αναμένεται κάποια αξιόλογη μεταβολή στην αγορά των θαλάσσιων jet.

Συγκεκριμένα, μελέτη της Hellastat τονίζει ότι είναι ιδιαίτερα θετικές οι προοπτικές ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού και ειδικότερα του τομέα των μαρινών και επισημαίνει ότι η τρέχουσα οικονομική συγκυρία για τις εταιρείες εκμετάλλευσης χώρων ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών, αλλά και τον ευρύτερο θαλάσσιο τουρισμό - κυρίως λόγω της ολοένα και ισχυρότερης ανάδειξης της Ελλάδος σε διεθνή τουριστικό προορισμό - είναι εξίσου θετική. Εξάλλου η Hellastat επισημαίνει ότι η αυξημένη ζήτηση προήλθε από το επαγγελματικό γιώτινγκ - με τις ναυλώσεις ιστιοπλοϊκών σκαφών στην Ελλάδα να καθίστανται ολοένα και περισσότερο δημοφιλείς στις αγορές της Βρετανίας, της Ολλανδίας, της Γερμανίας, της Σουηδίας κ.ά. - αλλά και από μεγάλες ιδιωτικές θαλαμηγούς. Αξίζει να επισημανθεί ότι σύμφωνα με την «Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού» (ΕΠΕΣΤ) η αύξηση που καταγράφηκε στις πωλήσεις ναύλων σε σκάφη έως 49 επιβάτες το 2006 κυμάνθηκε από 100% έως 150% σε σύγκριση με το 2005. Η αύξηση ήταν μικρότερη - αλλά δυναμική για τα επανδρωμένα σκάφη από 21 έως 50 μέτρα (+20% έως +25%), ενώ στα μηχανοκίνητα άνευ πληρώματος σκάφη και ιστιοπλοϊκά (έως 20 μέτρα) καταγράφηκε αύξηση μεταξύ 15% και 20%.

Τα πρότυπα της μελλοντικής ζήτησης του γιώτινγκ στην Ελλάδα θα είναι άμεσα συνδεδεμένα με τη βελτίωση της υφιστάμενης προσφοράς, όσον αφορά την υποδομή των παρεχόμενων εγκαταστάσεων και υπηρεσιών. Επιπροσθέτως, ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού

πλαisiού σχετικά με το γιώτινγκ, ο οποίος αναμένεται να πραγματοποιηθεί σύντομα, θα αποτελέσει παράγοντα υποστήριξης για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού γιώτινγκ στην Ευρωπαϊκή αγορά.

Αναφορικά με τη ζήτηση, οι Ευρωπαίοι τουρίστες θα συνεχίσουν να αποτελούν την κυριότερη πηγή ζήτησης για το ελληνικό γιώτινγκ. Επίσης, προβλέπεται ότι τα Ελληνικά νησιά θα διατηρήσουν την ηγετική τους θέση στις Ευρωπαϊκές διακοπές με flotilla, λόγω της έλλειψης των παλιρροιών και την ποικιλία των Ελληνικών θαλασσών. Η ζήτηση για bareboats και για σκάφη με προσωπικό για περιηγήσεις νησιών θα συνεχίσει να προέρχεται κυρίως από την Αμερικάνικη αγορά, χωρίς όμως σημαντικές μεταβολές.

Αξιοσημείωτο είναι ότι η ποιοτική βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και εγκαταστάσεων υποστήριξης καθώς και η ανάπτυξη μιας επιθετικής στρατηγικής marketing η οποία θα αποβλέπει στην προσέλκυση σημαντικού αριθμού Ευρωπαίων πλοιοκτητών να προσεγγίζουν τα πλοία τους σε Ελληνικές μαρίνες, θα αποφέρει σημαντικά οφέλη για το γιώτινγκ αλλά και για την εθνική οικονομία γενικότερα.

Συμπερασματικά, καταλήγουμε ότι η Ελλάδα, προικισμένη από την φύση με περισσότερα από 15.000 km ακτές και πάνω από 4.000 νησιά, διαθέτει το συγκριτικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Για την ανάπτυξη αυτής της μορφής χρειάζεται η κατασκευή ειδικής υποδομής π.χ. μαρίνες, λιμάνια, δρόμοι καθώς και οργάνωση και επιμόρφωση του προσωπικού. Παράλληλα, η σύνδεση με άλλες μορφές τουρισμού με τις αντίστοιχες υποδομές τους, θα μπορέσει να συνδράμει δραστικά στην υλοποίηση του στόχου αυτού. Η πολιτεία, οφείλει να εκμεταλλευτεί τη μετά - Ολυμπιακή Αθήνα και τα έργα που έχουν γίνει, αλλά και να προβάλλει την ασφάλεια των τουριστών που αποδεδειγμένα πλέον μπορεί να παρασχεθεί στην Ελλάδα, καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι με την επαρκή διάθεση πόρων και την κατάλληλη προβολή είναι δυνατό να καταστήσει τη χώρα σε κυρίαρχο τουριστικό προορισμό.

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ένα μεγάλο τμήμα της τουριστικής βιομηχανίας και λειτουργεί αλληλεπιδραστικά και σαν τροφοδότης σε άλλες κατηγορίες. Ο στόλος που αριθμεί είναι μακράν ο μεγαλύτερος και νεότερος παγκοσμίως. Από εθνικής πλευράς, ο θαλάσσιος τουρισμός βοηθά στην διατήρηση της συνοχής της Νησιωτικής Ελλάδας και μεταφέρει την Ελληνική Σημαία και στην τελευταία νησίδα.

Στο ερώτημα αν υπάρχει περιθώριο ανάπτυξης του κλάδου και πόσο είναι αυτό, η απάντηση είναι ότι το περιθώριο ανάπτυξης είναι ιδιαίτερα μεγάλο. Οι θάλασσες και οι παραλίες της χώρας μας προσφέρονται. Εφ' όσον μάλιστα συντρέξουν οι προϋποθέσεις της καλύτερης υποδομής και της έντονης και αποτελεσματικής προώθησης, πιστεύεται ότι ακόμα και ο τριπλασιασμός του θαλάσσιου τουρισμού είναι ένας ρεαλιστικός στόχος.

Ο τουρισμός και ειδικά ο θαλάσσιος τουρισμός, είναι αναγκαίο να αναπτυχθεί στην Ελλάδα. Όπως έχει προηγηθεί, οι συνθήκες είναι οι πλέον κατάλληλες βάση κλίματος, γεωγραφικής θέσεως αλλά και των πολυάριθμων νησιών της χώρας μας. Το μόνο το οποίο απομένει είναι η κοινή συνεργασία μεταξύ των αρμοδίων (ιδιωτικοί φορείς, πολιτεία) ώστε να μπορέσει η Ελλάδα να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο και να έχει σημαντικό μερίδιο από τον θαλάσσιο τουρισμό. Η σωστή τουριστική πολιτική, ο ανάλογος στρατηγικός σχεδιασμός, η προβολή και προώθηση του τουριστικού προϊόντος σε συνδυασμό με τις ανάλογες επενδύσεις είναι τα σημεία στα οποία πρέπει να εστιάσουν οι εμπλεκόμενοι φορείς. Ο θαλάσσιος τουρισμός, είναι σε θέση να αποφέρει τεράστια οικονομικά οφέλη για τη χώρα μας. Πολύτιμος χρόνος έχει χαθεί αλλά πλέον έχει γίνει αντιληπτό ότι πρέπει να αξιοποιηθεί αυτή η μορφή τουρισμού. Τομείς όπως η κρουαζιέρα, το γιώτινγκ, τα σκάφη αναψυχής, ανακάμπτουν σημειώνοντας ολοένα και πιο ανοδική πορεία. Η συμβολή του τουρισμού στην εθνική οικονομία είναι τεράστια, είναι από τις κύριες πηγές του εθνικού μας πλούτου, οι απασχολούμενοι σε τουριστικά πόστα είναι πολλοί και νέες θέσεις εργασίας μπορούν να δημιουργηθούν βοηθώντας έτσι στη μείωση της ανεργίας, η οποία μαστίζει τη χώρα μας. Γίνεται εύκολα αντιληπτή η μεγάλη σημασία που έχει ο τουρισμός και τα σημαντικά πλεονεκτήματά του. Με τις ενέργειες που γίνονται, ελπίζουμε όλοι μας σε ένα καλύτερο αύριο, σε ένα νέο ξεκίνημα, σε μία εποχή όπου η Ελλάδα θα βρίσκεται στη θέση που της αξίζει.

Συνοψίζοντας, ο ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός και ο Έλληνας επαγγελματίας ναυτικός που επανδρώνει τα σκάφη γενικότερα, μπορεί και πρέπει να μεταμορφωθεί σε ένα δυναμικό πεδίο, που θα παράγει προϊόντα και υπηρεσίες που θα προάγουν, θα βελτιώνουν και θα προβάλλουν τον ελληνικό τουρισμό και όπου η έννοια καινοτομία θα βρει τον ορισμό της. Όμως αυτό δεν θα γίνει ποτέ πραγματικότητα με απαισιόδοξους Έλληνες ναυτικούς και με κυβερνήσεις οι οποίες δεν είναι στο πλευρό τους. Και η απαισιοδοξία εξαλείφεται μόνο με ζωντανά παραδείγματα, που να λειτουργούν σαν εμβόλια αισιοδοξίας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Mihail N. Diakomihalis, “Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and prospects”

Γ.Π. Βλάχος (2002), «Ναυπηγική Οικονομική & Στρατηγική», Εκδόσεις ΤΖΕΙ & ΤΖΕΙ ΕΛΛΑΣ

Γ.Π. Βλάχος (2004), «Ν.Ε.Β. Διεθνής Ναυπηγική πολιτική & Στρατηγική ναυπηγικών & Επισκευαστικών Μονάδων», Εκδόσεις ΤΖΕΙ & ΤΖΕΙ ΕΛΛΑΣ

Λεκάκου, Μ., Τζαννάτος, Ε., «Ένα ολοκληρωμένο προϊόν Θαλάσσιας Περιήγησης για το Αιγαίο Πέλαγος», Conference Papers of International Scientific Conference “Tourism on Islands and Specialised Destinations”, 14-17 Δεκεμβρίου 2000, Χίος.

Νταλαμάγκας Ευστράτιος (2007), «Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα», Πτυχιακή Εργασία, ΑΤΕΙ Κρήτης, ΣΔΟ Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων

Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης / Ε.Ο.Τ. – <http://www.gnto.gr>

Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος – <http://www.nee.gr>

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής – <http://www.yen.gr>

Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος – <http://www.ycg.gr>

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία – <http://www.statistics.gr>

Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών – <http://www.mnec.gr>

Media Services S.A. – <http://www.mediaservices.gr>

Ελληνική Εταιρεία Στατιστικών & Οικονομικών Πληροφοριών – <http://www.hellastat.eu>

Icap S.A. – <http://www.icap.gr> (Κλαδική Μελέτη για τα σκάφη αναψυχής στην Ελλάδα)

Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού – <http://www.epest.gr>

Σύνδεσμος Ελλήνων Κατασκευαστών Πολυεστερικών & Άλλων Σκαφών Παρελκόμενων Εξαρτημάτων Εμπορών & Υπηρεσιών – <http://www.secaplas.gr>

Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος –
<http://www.sitesap.gr>

Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού - <http://www.epest.gr/>

Βερνίκος Yachts – <http://www.vernicos.com>

Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων – <http://www.sete.gr>

Hellenic Register of Shipping – <http://www.hrs.gr>

Kiriacoulis Mediterranean – <http://www.kiriacoulis.com>

Athenian Yachts – <http://www.athenian-yachts.gr>

Ocean Yachts - <http://www.ocean-yachts.com>

Dufour Yachts - <http://www.dufour-yachts.com>

Bavaria Yachts - <http://www.bavaria-yachtbau.com>

Jeanneau Yachts - <http://www.jeanneau.com>

Fountaine Pajot Catamarans - <http://www.fountainepajot.com.au>

Beneteau Yachts - <http://www.beneteau.com/>

The yachting directory - <http://www.i-yacht.com/>

Yachting Greece - <http://www.yachting-greece.com>

MP Travel Yachts - <http://www.mptravel-yachts.gr>

Investment Research & Analysis Journal – <http://www.iraj.gr>

Η Καθημερινή - <http://www.kathimerini.gr/>

Οδηγία 94/25/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16^{ης} Ιουνίου 1994 για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών, οι οποίες αφορούν τα σκάφη αναψυχής.

Οδηγία 2003/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16^{ης} Ιουνίου 2003, για τροποποίηση της οδηγίας 94/25/ΕΚ για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών, οι οποίες αφορούν τα σκάφη αναψυχής.

Νόμος 2743/99 με τίτλο «Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις»

Νόμος 3182/03 με τίτλο «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις»

Νόμος 2160/93 με τίτλο «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις»