

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΘΕΜΑ: Η πολιτική του κράτους στην Ελλάδα

Καρατσουράκης Γεώργιος - Νικόλαος

Επιβλέπων καθηγητής: Κωνσταντίνος Γκιζιόλης

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

|                       |           |
|-----------------------|-----------|
| ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ |           |
| ΑΡ. ΕΙΣ.              |           |
| ΟΜΡ.                  |           |
| ΤΑΞΗ                  | 387.2 ΚΑΡ |
| ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ            |           |

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

Καρατσουράκης Γεώργιος - Νικόλαος

## Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από τη Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορισθηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με το κανονισμό λειτουργίας του προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών Στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

- 1) Κωσταντίνος Γκιζιάκης (επιβλέπων)
- 2) Σωτήριος Θεοδωρόπουλος
- 3) Μαρία Μίλιαράκη

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





## Πίνακας Περιεχομένων

|   |    |
|---|----|
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....  | 12 |
| ABSTRACT .....  | 13 |
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....  | 14 |
| ΜΕΡΟΣ 1ο .....  | 16 |
| 1. Η ΔΟΜΗ & Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ .....                          | 17 |
| 1.1 Εισαγωγή.....   | 17 |
| 1.2 Η ιστορία.....  | 17 |
| 1.3 Κατηγορίες σκαφών .....                                     | 18 |
| 1.4 Η εθνική νομοθεσία που αφορά τα σκάφη.....                  | 19 |
| 1.4.1 Ναύλωση.....  | 19 |
| 1.4.2 Νομοθετικό Πλαίσιο .....                                  | 23 |
| 1.4.3 Πεδίο Εφαρμογής.....                                      | 23 |
| 1.4.4 Ορισμοί.....  | 24 |
| 1.4.5 Σημάνσεις – Προϋποθέσεις για την ελευθερη κυκλοφορία..... | 25 |
| 1.5 Η φορολογική προσέγγιση του κλάδου.....                     | 27 |
| 2. ΜΑΡΙΝΕΣ & ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ.....                                  | 32 |
| 2.1 Ταξινόμηση μαρινών.....                                     | 32 |
| 2.2 Ταξινόμηση με βάση τη γεωγραφική περιοχή της μαρίνας .....  | 33 |
| 2.3 Τρόποι δράσης των ανταγωνιστών .....                        | 34 |
| 2.3.1 Τουρκία.....  | 34 |
| 2.3.1.1 Παράδειγμα Τουρκικής οργάνωσης.....                     | 36 |
| 2.3.1.2 SWOT ανάλυση για το Yachting στη Τουρκία.....           | 37 |
| 2.3.2 Κροατία.....  | 39 |
| 2.3.2.1 Η Πολιτική της Κροατίας στο τομέα του yachting.....     | 41 |
| ΜΕΡΟΣ 2ο .....  | 42 |
| 3. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ .....     | 43 |
| 3.1 Έννοια της Μαρίνας.....                                     | 43 |
| 3.2 Η Δομή της έρευνας.....                                     | 47 |

|         |   |    |
|---------|---|----|
| 3.3     | Παρουσίαση αποτελεσμάτων.....                           | 48 |
| 3.3.1   | Μαρίνα Αλίμου.....                                      | 48 |
| 3.3.1.1 | Παρατηρήσεις.....                                       | 51 |
| 3.3.2   | Μαρίνα Ζέας.....  | 51 |
| 3.3.2.1 | Παρατηρήσεις.....                                       | 53 |
| 3.3.3   | Μαρίνα Γλυφάδας.....                                    | 53 |
| 3.3.3.1 | Παρατηρήσεις.....                                       | 56 |
| 3.3.4   | Μαρίνα Φλοίσβου.....                                    | 56 |
| 3.3.4.1 | Παρατηρήσεις.....                                       | 58 |
| 3.3.5   | Μαρίνα Βουλιαγμένης.....                                | 58 |
| 3.3.5.1 | Παρατηρήσεις.....                                       | 61 |
| 3.3.6   | Μαρίνα Φαλήρου.....                                     | 61 |
| 3.3.6.1 | Παρατηρήσεις.....                                       | 63 |
| 3.3.7   | Μαρίνα Σουνίου (Olympic Marine).....                    | 63 |
| 3.3.7.1 | Παρατηρήσεις.....                                       | 66 |
| 4.      | ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ.....                         | 68 |
| 4.1     | Συμπεράσματα με βάση το μήκος των σκαφών.....           | 68 |
| 4.2     | Συμπεράσματα με βάση τη σημαία των σκαφών.....          | 69 |
| 5.      | ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ & ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....                           | 72 |
| 5.1     | Προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι Ελληνικές μαρίνες..... | 72 |
| 5.2     | Κατανομή της ζήτησης για τα σκάφη αναψυχής.....         | 73 |
| 5.3     | ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....                                    | 74 |
| 5.3.1   | Έλλειψη υποδομών.....                                   | 75 |
| 5.3.2   | Τιμολογιακής πολιτική.....                              | 75 |
| 5.3.3   | Επιβολή φόρων και τελών από το Ελληνικό κράτος.....     | 76 |
| 5.3.4   | Προστασία του περιβάλλοντος (γαλάζια σημαία).....       | 76 |

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| 5.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....              | 77 |
| 5.4.1 Παρουσίαση προτάσεων..... | 77 |
| Βιβλιογραφία.....               | 79 |

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## Κατάλογος πινάκων, διαγραμμάτων, φωτογραφιών.

### ΠΙΝΑΚΕΣ

|   |    |
|---|----|
| Πινακάς 1α.....   | 22 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ.1β Αντικειμενική Δαπάνη.....                            | 29 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ.1γ.....   | 30 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 2α.....   | 36 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 2β.....   | 37 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 2γ.....   | 41 |
| Πίνακας 3α Μαρίνες σε λειτουργία.....                           | 44 |
| Πίνακας 3β Μαρίνες υπό κατασκευή.....                           | 45 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.1α.....   | 48 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.1β Κατηγορία 2 <sup>η</sup> από 15 - 20 μ.....      | 49 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.1γ Κατηγορία 3 <sup>η</sup> από 20 - 30 μ.....      | 49 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.1δ Κατηγορία 4 <sup>η</sup> από 30 μ. Και πάνω..... | 49 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.1ε Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία.....          | 49 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.2α Κατηγορία 1 <sup>η</sup> από 5 - 15 μ.....       | 51 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.2β Κατηγορία 2 <sup>η</sup> από 15 - 20 μ.....      | 51 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.2γ Κατηγορία 3 <sup>η</sup> από 20 - 30 μ.....      | 52 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.2δ Κατηγορία 4 <sup>η</sup> από 30 μ. Και πάνω..... | 52 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.2ε Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία.....          | 52 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.3α Κατηγορία 1 <sup>η</sup> από 5 - 15 μ.....       | 54 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.3β Κατηγορία 2 <sup>η</sup> από 15 - 20 μ.....      | 54 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.3γ Κατηγορία 3 <sup>η</sup> από 20 - 30 μ.....      | 54 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.3δ Κατηγορία 4 <sup>η</sup> από 30 μ. Και πάνω..... | 54 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.3ε Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία.....          | 54 |



|                |   |    |
|----------------|---|----|
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.4α | Κατηγορία 1 <sup>η</sup> από 5 - 15 μ.....        | 56 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.4β | Κατηγορία 2 <sup>η</sup> από 15 - 20 μ.....       | 56 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.4γ | Κατηγορία 3 <sup>η</sup> από 20 - 30 μ.....       | 57 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.4δ | Κατηγορία 4 <sup>η</sup> από 30 μ. Και πάνω ..... | 57 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.4ε | Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία.....           | 57 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.5α | Κατηγορία 1 <sup>η</sup> από 5 - 15 μ.....        | 59 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.5β | Κατηγορία 2 <sup>η</sup> από 15 - 20 μ.....       | 59 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.5γ | Κατηγορία 3 <sup>η</sup> από 20 - 30 μ.....       | 59 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.5δ | Κατηγορία 4 <sup>η</sup> από 30 μ. Και πάνω ..... | 59 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.5ε | Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία.....           | 59 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.6α | Κατηγορία 1 <sup>η</sup> από 5 - 15 μ.....        | 61 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.6β | Κατηγορία 2 <sup>η</sup> από 15 - 20 μ.....       | 61 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.6γ | Κατηγορία 3 <sup>η</sup> από 20 - 30 μ.....       | 61 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.6δ | Κατηγορία 4 <sup>η</sup> από 30 μ. Και πάνω.....  | 62 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.6ε | Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία.....           | 62 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.7α | Κατηγορία 1 <sup>η</sup> από 5 - 15 μ.....        | 64 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.7β | Κατηγορία 2 <sup>η</sup> από 15 - 20 μ.....       | 64 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.7γ | Κατηγορία 3 <sup>η</sup> από 20 - 30 μ.....       | 64 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.7δ | Κατηγορία 4 <sup>η</sup> από 30 μ. Και πάνω ..... | 64 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.7ε | Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία.....           | 64 |

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

|  |    |
|--|----|
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.1 .....  | 50 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.2 .....  | 50 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ .3 .....   | 52 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.4 .....  | 53 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.5 .....  | 55 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.6 .....  | 55 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.7 .....  | 57 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.8 .....  | 58 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.9 .....  | 60 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.10 .....   | 60 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.11 .....   | 62 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.12 .....   | 63 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.13 .....   | 65 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.14 .....   | 65 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.15 .....   | 69 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.16 .....   | 70 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.17, Στατιστικά στοιχεία 2009 .....                                       | 75 |
| ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.18, Αριθμός μαρίνων & τα βραβεία γαλάζιας σημαίας / χώρα<br>(2009) ..... | 76 |

## ΕΙΚΟΝΕΣ

|                 |    |
|-----------------|----|
| Εικόνα. 1 ..... | 35 |
| Εικόνα.2 .....  | 40 |
| Εικόνα. 3 ..... | 46 |

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η διπλωματική μελέτη που κρατάτε στα χέρια σας, βασίζεται σε μια πολύμηνη έρευνα και προσπάθεια και αποτελεί το πιο σημαντικό κομμάτι της φοιτητικής μου ζωής. Πραγματεύεται ένα αρκετά μεγάλο κομμάτι της ναυτιλίας, το *Yachting στην ελληνική επικράτεια*. Βασίζεται στη καταγραφή των σκαφών στις σημαντικότερες και στις πιο σύγχρονες μαρίνες που βρίσκονται εντός του νομού Αττικής και στη πολιτική που εφαρμόζεται στην Ελλάδα στο κλάδο των σκαφών αναψυχής.

Πιο συγκεκριμένα στο ΜΕΡΟΣ 1<sup>ο</sup> παρουσιάζεται η δομή και η ιστορία του κλάδου, με παρουσίαση των κατηγοριών των σκαφών αναψυχής ανάλογα με το μήκος και τη χρήση τους. Τέλος παρουσιάζεται το νομοθετικό πλαίσιο το οποίο επιβάλλεται στα σκάφη αναψυχής.

Στο ΜΕΡΟΣ 2<sup>ο</sup> προβάλλεται η έρευνα και τα συμπεράσματα της στις μαρίνες Αλίμου, Ζέας, Φλοίσβου, Γλυφάδας, Φαλήρου, Βουλιαγμένης και Olympic Marine στο Σούνιο. Σκοπός της επίσκεψης ήταν η μέτρηση και καταγραφή των σκαφών με βάση το μήκος τους και με βάση τη σημαία που κατείχαν (Ελληνική ή ξένη). Τέλος παρουσιάζεται ο τρόπος δράσης των ανταγωνιστών της χώρας μας, με σκοπό τη παρουσίαση προτάσεων για τη μείωση των προβλημάτων που ταλανίζουν το yachting στην Ελλάδα.

Λέξεις κλειδιά : yachting, ανταγωνισμός, μαρίνες, σημαία

## ABSTRACT

This study is based on a long research and presents one of the most important parts of my student life. It deals with, the Greek Yachting industry in our days. It is based on the recording of vessels to the most important marinas, which are located in Attica by their flag and by their length. Specifically, PART 1 presents the structure and the history of the Greek yachting industry and is discussing the types of recreational boats depending on their length and their use. PART 2 presents the investigation and the conclusions of the research in marinas of Alimos, Zea, Flisvos, Glyfada, Faliro Olympic Marine Vouliagmeni and Sounion.. Finally, I am presenting the actions of Turkey and Croatia, in order to provide proposals to reduce the problems plaguing the yachting in Greece.

Keywords: yachting, competition, marinas, flag

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ζήτηση για σκάφη αναψυχής εκδηλώνεται από ιδιώτες , λάτρεις της θάλασσας, μεσαιάς κι υψηλής εισοδηματικής τάξης. Θεωρείται ως μία αγορά εντάσεως παγίου, με υψηλές επενδύσεις κεφαλαίων, υψηλά εμπόδια εισόδου στον κλάδο (οικονομικά – θεσμικά) και με αξιόλογη συνεισφορά σε συνάλλαγμα (95% των ναυλώσεων πραγματοποιείται από αλλοδαπούς τουρίστες<sup>1</sup>). Έτσι λοιπόν, οι πελάτες θέλουν να απολαύσουν το τρίπτυχο : ήλιος – θάλασσα – ξεκούραση , ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες .

Η ευεργετική δράση του yachting είναι πολυμορφική : χρηματοοικονομική και δημοσιονομική. Η χρηματοοικονομική συνεισφορά γίνεται μέσω των συνολικών εσόδων προς τους τουριστικούς λιμένες όπου από την πλευρά τους ενδυναμώνουν την τοπική αγορά.

Η δημοσιονομική «βοήθεια» εστιάζεται στα έσοδα από τους χρήστες των μαρινών μέσω της εισπραχθείσας των φόρων από τη χρήση των υπηρεσιών που παρέχουν οι μαρίνες.

Καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη του κλάδου παίζουν οι υποδομές κι η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών των τουριστικών λιμένων .

Οι μαρίνες αναφέρονται και ως λιμένες αναψυχής, με ειδικές κατασκευές για να εξυπηρετούν τα σκάφη αναψυχής σε ημερήσια βάση . Οι οργανωμένες διαθέτουν θέσεις πρόσδεσης , υπηρεσίες ασφάλειας και φύλαξης , χώρους επισκευών , ταχυδρομεία , χώρους πάρκινγκ κι αναψυχής , εμπορικό πολυκατάστημα , τελωνείο , σταθμό ανεφοδιασμού , σταθμό συλλογής αποβλήτων & βιολογικού καθαρισμού , λιμενική αρχή & γραφεία διοίκησης. Σε παγκόσμιο επίπεδο το γιώτινγκ χαρακτηρίζεται από δυσκολία στην καταγραφή στατιστικών δεδομένων για την εκτίμηση των ακριβών μεγεθών και τελικά εκτιμάται συχνά με ποσοστιαία ως προς τη συνολική τουριστική δραστηριότητα ανά περιοχή .

Η παραπάνω διπλωματική μελέτη, έχει ως στόχο τη καταγραφή των σκαφών στις σημαντικότερες και στις πιο σύγχρονες μαρίνες που βρίσκονται εντός του νομού Αττικής και στη πολιτική που εφαρμόζεται στην Ελλάδα στο κλάδο των σκαφών αναψυχής.

Πιο συγκεκριμένα στα κεφάλαια 1 και 2 παρουσιάζεται η δομή και η ιστορία του κλάδου, με παρουσίαση των κατηγοριών των σκαφών αναψυχής ανάλογα με το μήκος και τη χρήση τους. Τέλος παρουσιάζεται το νομοθετικό πλαίσιο το οποίο επιβάλλεται στα σκάφη αναψυχής στην Ελλάδα.

<sup>1</sup> Χατζημανωλάκη, (2011), ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ & Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ. ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ & ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ, σελ. 79

Στα κεφάλαια 3, 4, 5 παρουσιάζεται η έρευνα και τα συμπεράσματα από την επίσκεψη στις μαρίνες Αλίμου, Ζέας, Φλοίσβου, Γλυφάδας, Φαλήρου, Βουλιαγμένης και Olympic Marine στο Σούνιο. Σκοπός της επίσκεψης ήταν η μέτρηση και καταγραφή των σκαφών με βάση το μήκος τους και με βάση τη σημαία που κατείχαν (Ελληνική ή ξένη). Τέλος παρουσιάζεται ο τρόπος δράσης των ανταγωνιστών της χώρας μας, με σκοπό τη παρουσίαση προτάσεων για τη μείωση των προβλημάτων που ταλανίζουν το yachting στην Ελλάδα.

Αναλυτικότερα, στο κεφάλαιο 1 παρουσιάζεται η δομή και ιστορία του κλάδου, στο κεφάλαιο 2 αναδεικνύεται ο ανταγωνισμός μεταξύ των Τουρκικών, Κροατικών και Ελληνικών μαρινών. Στο κεφάλαιο 3 παρουσιάζεται η κυρίως έρευνα και τα αποτελέσματα της καταγραφής. Στο κεφάλαιο 4 προωθούνται τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα της έρευνας και τέλος στο κεφάλαιο 5 γίνεται παράθεση των συμπερασμάτων και των προτάσεων της έρευνας.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΜΕΡΟΣ 1ο

Η ΔΟΜΗ & Η ΙΣΤΟΡΙΑ  
ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ

1



# 1. Η ΔΟΜΗ & Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

## 1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα σκάφη αναψυχής όπως είναι γνωστό προορίζονται για ψυχαγωγία και συνεπώς δεν καλύπτουν τις βασικές ανάγκες των καταναλωτών. Έτσι, η κύρια συνέπεια είναι να παρουσιάζουν μεγάλη ελαστικότητα ως προς το κόστος απόκτησής τους, αλλά και ως προς το κόστος χρησιμοποίησης, συντήρησης και φύλαξης.

Επίσης υπάρχουν και άλλοι έμμεσοι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση του κλάδου που έχουν ως κύριο σημείο αναφοράς την υποδομή όπως: ο αριθμός των μαρινών που υπάρχουν, η τιμολογιακή πολιτική της κάθε μαρίνας και οι παροχές που προσφέρει η κάθε μαρίνα (ανακύκλωση και βιολογικός καθαρισμός των λυμάτων) κ.α.

Στην αγορά του *Yachting* θα διαπιστώσει εύκολα κάποιος πως υπάρχει ένας εύλογος αριθμός επιχειρήσεων (μικρού και μεσέου μεγέθους). Οι προαναφερθείσες εταιρείες επικεντρώνονται κυρίως στη κατασκευή, συντήρηση και επισκευή των σκαφών καθώς και στην εμπορία ανταλλακτικών και ναυτιλιακών προϊόντων. Μερικές αναλαμβάνουν και συμμετέχουν σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας ενός σκάφους και άλλες αναλαμβάνουν τη κατασκευή μεμονομένων τμημάτων.

## 1.2 Η ΙΣΤΟΡΙΑ

Το επαγγελματικό- τουριστικό yachting άρχισε να αναπτύσσεται στην Ελλάδα από τη δεκαετία του '60 και διέπεται από το νόμο 438/76, σύμφωνα με τον οποίο τα προς ενοικίαση επαγγελματικά σκάφη (ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα) πρέπει να έχουν ελάχιστο μήκος έξι μέτρα και να καλύπτουν ναύλους 150 ημερών σε μια τριετία.<sup>2</sup> Οι πρώτες μαρίνες δημιουργήθηκαν στη Βουλιαγμένη το 1963, στη Ζέα το 1966 και στην Αρετσού το 1973.

---

<sup>2</sup> Χαλκίδου, Β., (2010), Μορφές και εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα. Τρόποι ανάπτυξης. Μια διαφορετική προσέγγιση και έρευνα σελ. 19.

### 1.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΚΑΦΩΝ

Με βάση την επιθυμία και τη χρήση του ιδιοκτήτη οι κατηγορίες έχουν ως εξής :

1. **Βοηθητικά Σκάφη** : Στη κατηγορία αυτή τα σκάφη προορίζονται για βοηθητική χρήση. Ο κύριος αυτοσκοπός τους είναι η υποστήριξη μεγαλύτερων σκαφών.
2. **Σκάφη από 2,5 μέτρα έως 3,8 μέτρα** : Στη κατηγορία αυτή τα σκάφη απευθύνονται σε ιδιοκτήτες με μικρή εμπειρία. Η Δυνατότητα τους είναι για μικρές σχετικά αποστάσεις.
3. **Σκάφη από 3,8 μέτρα έως 5 μέτρα** : Αυτή η κατηγορία σκαφών περιλαμβάνει σκάφη για μεγαλύτερες αποστάσεις συγκριτικά πάντα με τη παραπάνω κατηγορία. Επίσης δίνεται η δυνατότητα για μεταφορά περισσότερων ατόμων. Τέλος μπορούν να χρησιμοποιηθούν και για την εκτέλεση θαλασσιών σπόρ.
4. **Σκάφη από 5 μέτρα έως 8 μέτρα** : Εδώ εντάσσονται σκάφη που εμπεριέχουν εξοπλισμό δηλαδή καμπίνα, πιλοτήριο, με εσωτερικούς ή εξωτερικούς κινητήρες μεγάλης ισχύος. Τέλος παρουσιάζονται ή με τη μορφή φουσκωτού ή με τη μορφή πολυεστερικού κύτους ( είναι η πιο διαδεδομένη κατηγορία στη χώρα μας).
5. **Σκάφη από 8 μέτρα έως 15 μέτρα** : Στη παρούσα κατηγορία θα διαπιστώσουμε πως υπάρχουν σκάφη με «μεγαλύτερες ανέσεις». Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνουν καμπίνες, σαλόνι, w.c και κουζίνα.
6. **Σκάφη από 15 μέτρα και πάνω** : Σε αυτή την ομάδα υπάγονται οι θαλαμηγοί.
  - Τα σκάφη μέχρι 30 μέτρα ονομάζονται **super yachts**, ενώ
  - Τα σκάφη από 30 μέτρα και πάνω ονομάζονται **mega yachts**.

## 1.4 Η ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΑ ΣΚΑΦΗ

Η θάλασσα πάντα ασκεί μια ακαταμάχητη έλξη στον άνθρωπο. Και, όπως λέει και ο σοφός λαός Η θάλασσα θέλει σεβασμό. Βασικός παράγοντας ασφαλείας στην θάλασσα είναι το σκάφος. Ο άνθρωπος διαπλέει την θάλασσα με διάφορα σκάφη και για διάφορους σκοπούς, επαγγελματικούς (αλιεία), εμπορικούς (μεταφορές), αλλά και για αναψυχή. Εκατοντάδες τύποι σκαφών κατασκευάζονται στην Ευρώπη και παγκοσμίως με σκοπό την αναψυχή, είτε για προσωπική, είτε για επαγγελματική χρήση.<sup>3</sup> Έτσι λοιπόν :

- «**Επαγγελματικό σκάφος αναψυχής**»: χαρακτηρίζεται το σκάφος, που έχει μεταφορική ικανότητα μέχρι και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει χώρους ενδιαιτήσης, πέραν αυτών του πληρώματος, και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση. Επίσης το σκάφος πρέπει να έχει συνολικό μήκος άνω των 7 μέτρων.<sup>4</sup>
- «**Ιδιωτικό σκάφος αναψυχής**»: Το πλοίο αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικό σύμφωνα με τις διατάξεις του παραπάνω νόμου. Δηλαδή, απαγορεύεται η εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με καταβολή ναύλου από ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία. Επίσης απαγορεύεται η διαφήμιση, σε οποιαδήποτε χώρα και κατά οποιοδήποτε τρόπο.<sup>5</sup>

### 1.4.1 ΝΑΥΛΩΣΗ

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

<sup>3</sup> Υπουργείο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας, (2011), Σκάφη αναψυχής οδηγός εφαρμογής νομοθεσίας.

<sup>4</sup> Νόμος 2743/1999 «Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 211/13.10.1999)



Η σύμβαση ολικής ναύλωσης αποδεικνύεται εγγράφως με την κατάρτιση ναυλοσυμφώνου, επικυρωμένο αντίγραφο(από τοπικό λιμεναρχείο) του οποίου πρέπει να φέρουν σε κάθε ταξίδι μαζί τους τα επαγγελματικά πλοία και ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να το φυλάσσει για 5 χρόνια. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τηρεί Αρχείο και Μητρώο για τα επαγγελματικά πλοία όπου αναφέρεται το όνομα και ο αριθμός νηολογίου του κάθε πλοίου, καθώς και άλλες πληροφορίες σχετικές με αυτό.

Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής πρέπει να συμπληρώνει κατώτατο, ανά πενταετία, όριο ημερών ναύλωσης, το οποίο ορίζεται σε τριακόσιες (300) ημέρες, όταν εκναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, σε διακόσιες (200) ημέρες όταν εκναυλώνεται με πλοίαρχο και πλήρωμα και σε εβδομήντα πέντε (75) ημέρες όταν πρόκειται για χαρακτηρισμένο ως παραδοσιακό επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, ανεξάρτητα αν αυτό εκναυλώνεται με ή χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα. Για τη συμπλήρωση των ορίων αυτών υπολογίζονται οι ημέρες ναύλωσης που πραγματοποιούνται μέσα ή έξω από την ελληνική επικράτεια, εφόσον αποδεικνύονται ή πιστοποιούνται. Οι ημέρες ναύλωσης μέσα στην ελληνική επικράτεια αποδεικνύονται από το «Ειδικό Έντυπο Πληροφοριακών Στοιχείων Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής»<sup>6</sup>. Μετά την πρώτη πενταετία, τυχόν πλεονάσμα στις ημέρες ναύλωσης, προστίθεται στις ημέρες ναύλωσης της επόμενης πενταετίας, προκειμένου για τη συνδρομή των όρων θεώρησης ανά πενταετία της ισχύος της άδειας.

Σε περίπτωση κατά την οποία με τη συμπλήρωση της πενταετίας οι πραγματοποιηθείσες ημέρες ναύλωσης υπολείπονται κατά ποσοστό μέχρι 15% των οριζόμενων για την κατηγορία του πλοίου, λαμβανομένου υπόψη και του τυχόν πλεονάσματος της προηγούμενης πενταετίας, θεωρείται ότι πληρούνται οι όροι ισχύος της άδειας, αλλά ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να πραγματοποιήσει τις ημέρες ναύλωσης που υπολείπονται, κατά την επόμενη πενταετία, ως προϋπόθεση θεώρησης της άδειας του στο τέλος της επόμενης πενταετίας<sup>7</sup>.

Η βιομηχανία του chartering συνδέεται απόλυτα με τη βιομηχανία των μαρινών μέσω των θέσεων ελλιμενισμού και των υπηρεσιών που παρέχει η κάθε μαρίνα. Η διαδικασία

<sup>5</sup> <http://www.sailingboats.gr>

<sup>6</sup> <http://www.opengov.gr/ythynal/?p=31>

<sup>7</sup> Υπουργείο Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας, ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΚΑΙ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ.

ναύλωσης θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως πολύπλοκη. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εταιρειών ναύλωσης είναι ιδιαίτερες και σύνθετες. Υπάρχουν μια σειρά από μικρές επιχειρήσεις που διαχειρίζονται ένα ή περισσότερα πλοία, αλλά υπάρχουν και εταιρείες που διαχειρίζονται χιλιάδες πλοία. Έτσι λοιπόν οι εταιρίες ναύλωσης συνήθως προτείνουν δύο εναλλακτικά πακέτα, Ναύλωση του σκάφους χωρίς καπετάνιο και Ναύλωση σκάφους με καπετάνιο. Μερικές φορές οι εταιρίες chartering ενοικιάζουν καπετάνιους (skipper) μέσω των ενώσεων των skipper. Οι εταιρικοί στόλοι αποτελούνται συνήθως από ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα σκάφη τα οποία είναι ιδιωτικά και ναυλώνονται στις εταιρίες chartering από τους ιδιοκτήτες τους μέσω της υπογραφής ενός συμβολαίου. Βέβαια τέτοιου είδους μισθώσεις μπορούν πολλές φορές να γίνουν επικίνδυνες για μικρές επιχειρήσεις. Όπως για παράδειγμα έγινε στην Κροατία το 1996, όπου η ζήτηση για τα σκάφη αναψυχής μειώθηκε απότομα λόγω της εμπόλεμης κατάστασης στη Σερβία και το Κοσσυφοπέδιο.

Οι μεγάλες εταιρίες chartering προσφέρουν πακέτα με ελκυστικούς τουριστικούς προορισμούς, και ένα ευρύ φάσμα από σκάφη αναψυχής, με πλήθώρα υπηρεσιών. Ένα θετικό στοιχείο για τις εταιρίες ναυλώσεων είναι ότι μπορούν να μεταφέρουν το στόλο τους ανάλογα με την εποχικότητα, πράγμα που δεν μπορούν να εφαρμόσουν οι μικρές εταιρίες.

Το 2010 υπήρχαν 6000 καταχωρημένα mega – yachts σε όλο το κόσμο.<sup>8</sup> Τα 4,419 ήταν πάνω από 30 μέτρα. Οι άμεσες θετικές επιπτώσεις από το τομέα του chartering στα mega – yachts παγκοσμίως είναι ότι, ο ετησίος κύκλος εργασιών του κλάδου ανέρχεται σε ένα δις. δολάρια. Πλέον τα mega – yachts αποτελούν σύμβολο και αριθμός τους αυξάνεται συνεχώς σε όλο το πλανήτη. Οι χώρες που ασχολούνται ενεργά με τα mega – yachts είναι οι ΗΠΑ, η Ιταλία και οι Κάτω Χώρες, όπου όλες μαζί αντιπροσωπεύουν **περίπου το 58%**. Παρακάτω ακολουθεί ο πίνακας με το πλήθος των mega – yachts που είναι πάνω από 30 μέτρα το 2005 ταξινομημένα με τη χώρα κατασκευής τους (**Πίνακας 1α**). Αν και δεν υπάρχουν ακριβή στατιστικά στοιχεία, περισσότερα από το 60% των μέγκα-γιωτ ανήκουν σε εταιρείες ναυλώσεων.

Ένας charter μπορεί να λάβει και 200,000 ευρώ ανα εβδομάδα για ναύλωση ενός mega – yacht. Η τιμή του ναύλου φυσικά συνδέεται με την επάνδρωση, τον εξοπλισμό και το μήκος του σκάφους. Έτσι ένα σκάφος 18 μέτρων (**60 πόδια**) **μπορεί να κοστίζει από 1.2 έως 2 εκατ. ευρώ**, η τιμή πάντα εξαρτάται από τον εξοπλισμό που φέρει το σκάφος. Αυτά τα σκάφη

κατασκευάζονται στις Η.Π.Α, στη Σουηδία και στην Μεγάλη Βρετανία, και φημίζονται για τη ποιότητα τους. Τέλος ένα yacht 35 – 37 μέτρα μπορεί να κοστίζει από 10 – 22 εκατ. ευρώ. και Yachts από 40 – 60 μέτρα κοστίζουν 1 εκατ. ευρώ το μέτρο. Σκάφη μεγαλύτερα από αυτή την ομαδοποίηση δεν έχουν σταθερή τιμή.

Πίνακας 1α

| Country of Build | No. of Yachts | Country of Build | No. of Yachts |
|------------------|---------------|------------------|---------------|
| Argentina        | 7             | New Zealand      | 37            |
| Australia        | 56            | Norway           | 19            |
| Austria          | 1             | Oman             | 2             |
| Bahamas          | 1             | Philippines      | 2             |
| Belgium          | 5             | Poland           | 11            |
| Brazil           | 11            | Portugal         | 2             |
| Burma            | 1             | Singapore        | 3             |
| Canada           | 78            | South Africa     | 10            |
| China            | 3             | Spain            | 27            |
| Croatia          | 1             | Sweden           | 26            |
| Denmark          | 31            | Taiwan           | 10            |
| Egypt            | 3             | Thailand         | 5             |
| Fiji             | 2             | Turkey           | 77            |
| Finland          | 13            | UAE <sup>8</sup> | 1             |
| France           | 53            | UK               | 171           |
| Germany          | 145           | Ukraine          | 1             |
| Greece           | 34            | USA              | 509           |
| Hong Kong        | 9             | USSR             | 3             |
| Indonesia        | 5             | Yugoslavia       | 8             |
| Italy            | 443           | Zimbabwe         | 1             |
| Japan            | 26            | Unknown          | 29            |
| Malaysia         | 1             |                  |               |
| Mexico           | 1             |                  |               |
| Netherlands      | 359           | TOTAL            | 2,243         |

<sup>8</sup> Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, University of Dubrovnik Croatia



#### 1.4.2 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Οι κύριες νομοθετικές διατάξεις που διέπουν το γενικό νομοθετικό πλαίσιο των σκαφών αναψυχής είναι : Η οδηγία 94/25/ΕΚ, η οποία τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2003/44/ΕΚ ο νόμος 2743/99 μαζί με τον τροποποιητικό του Ν. 3182/2003, το ΠΔ 122/1995, και ο Ν.3872/2010.

#### 1.4.3 ΠΕΛΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Παρακάτω αναδεικνύονται οι βασικές εφαρμογές των παραπάνω νόμων<sup>9</sup>:

##### 1. Όσον αφορά το σχεδιασμό και την κατασκευή:

- Στα σκάφη αναψυχής και στα ημιτελή σκάφη αναψυχής.
- Στα ατομικά σκάφη (ισχύει μετά την Οδηγία 2003/44/ΕΚ).
- Στα συστατικά μέρη, ως παράρτημα ΙΙ, όταν διατίθενται στην κοινοτική αγορά ως μεμονωμένα τεμάχια και όταν προορίζονται προς εγκατάσταση.

##### 2. Όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων (ισχύει μετά την Οδηγία 2003/44/ΕΚ) :

- Στους προωστικούς κινητήρες που είναι εγκατεστημένοι ή προορίζονται για εγκατάσταση μέσα ή πάνω σε σκάφη αναψυχής και σε ατομικά σκάφη.
- Στους προωστικούς κινητήρες που είναι εγκατεστημένοι μέσα ή πάνω στα σκάφη και υφίστανται “σημαντική μετατροπή του κινητήρα”.

##### 3. Όσον αφορά τις εκπομπές θορύβου (ισχύει μετά την Οδηγία 2003/44/ΕΚ):

- Στα σκάφη αναψυχής με εσω/εξωλέμβιους κινητήρες χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση ή με εγκαταστάσεις εσωλέμβιου προωστικού κινητήρα,
- Στα σκάφη αναψυχής με εσω/εξωλέμβιους κινητήρες χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση ή με εγκαταστάσεις εσωλέμβιου προωστικού κινητήρα, τα οποία υποβάλλονται σε σημαντική μετασκευή σκάφους και διατίθενται στην κοινοτική αγορά εντός 5 ετών από την μετασκευή τους,

<sup>9</sup> Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας, Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας, Οδηγός εφαρμογής νομοθεσίας για τα σκάφη αναψυχής.

- Στα ατομικά σκάφη,
- Στους εξωλέμβιους κινητήρες και τους εσω/εξωλέμβιους κινητήρες με ενσωματωμένη εξάτμιση που προορίζονται για εγκατάσταση στα σκάφη αναψυχής.

#### 1.4.4 ΟΡΙΣΜΟΙ

- **Σκάφος αναψυχής :** Θεωρείται κάθε σκάφος, από 2,5 έως 24 μέτρα, που προορίζεται για αθλητικούς σκοπούς ή σκοπούς αναψυχής, ανεξάρτητα από το μέσω πρόωσης, έστω και αν μπορεί να ναυλωθεί ή να χρησιμοποιηθεί για εκπαίδευση σε πλόες αναψυχής.
- **Ατομικό σκάφος :** Σκάφος μήκους έως 4 μέτρα, το οποίο έχει μηχανή εσωτερικής καύσης με αντλία εκτόξευσης νερού ως μέσω πρόωσης, για χρήση από άτομο ή άτομα καθιστά, όρθια ή γονατιστά επάνω του και όχι μέσα στο κύτος.
- **Προωστικός κινητήρας :** Θεωρείται ο κινητήρας εσωτερικής καύσης για πρόωση, με ανάφλεξη μέσω σπινθήρα ή συμπύεση, συμπεριλαμβανομένων των δίχρονων ή τετράχρονων εσωλέμβιων, εσω/εξωλέμβιων με ή χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση και εξωλέμβιων κινητήρων.
- **Σημαντική μετατροπή του κινητήρα :** μετατροπή ενός κινητήρα η οποία:
  - Δύναται να τον κάνει να υπερβεί τα όρια εκπομπών καυσαερίων που αναφέρονται στο παράρτημα I.B.΄.
  - Αυξάνει την ισχύ του κινητήρα πάνω από 15%.
- **Σημαντική μετασκευή σκάφους :** Η μετασκευή του σκάφους η οποία:
  - Μεταβάλλει το μέσο πρόωσης του σκάφους.
  - Συνεπάγεται σημαντική μετατροπή του κινητήρα.
  - Αλλοιώνει το σκάφος σε βαθμό που να θεωρείται νέο σκάφος.
- **Μέσο πρόωσης :** Μηχανική μέθοδος με την οποία προωθείται το σκάφος, ιδίως μηχανικό σύστημα πρόωσης με έλικα ή εκτόξευση νερού.
- **Οικογένεια κινητήρων :** Σύνολο κινητήρων ομαδοποιημένων από τον κατασκευαστή οι οποίοι, βάσει του σχεδιασμού τους, αναμένεται ότι θα έχουν παρόμοια χαρακτηριστικά

εκπομπών καυσαερίων και οι οποίοι είναι σύμφωνοι προς τις απαιτήσεις εκπομπών καυσαερίων της οδηγίας,

- **Κατασκευαστής :** Φυσικό ή νομικό πρόσωπο που σχεδιάζει και κατασκευάζει ένα προϊόν που καλύπτεται από την οδηγία ή που αναθέτει σε άλλους το σχεδιασμό και/ή την κατασκευή ενός τέτοιου προϊόντος με σκοπό να το διαθέσει στην αγορά για δικό του λογαριασμό,
- **Εντολοδόχος :** Φυσικό ή νομικό πρόσωπο που είναι εγκατεστημένο στην Κοινότητα και έχει λάβει γραπτή εντολή από τον κατασκευαστή να ενεργεί εξ ονόματός του σε σχέση με τις υποχρεώσεις του τελευταίου στο πλαίσιο της οδηγίας.

#### 1.4.5 ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ – ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

Σύμφωνα με την οδηγία, τα σκάφη αναψυχής και τα συναφή είδη που διατίθενται στην Κοινοτική Αγορά, θα πρέπει υποχρεωτικά να φέρουν την Σήμανση CE και να ικανοποιούν τις βασικές απαιτήσεις ασφαλείας της Οδηγίας.

1. Τα σκάφη αναψυχής και τα ατομικά σκάφη πρέπει να φέρουν:

α) Πινακίδα με Αναγνωριστικά Στοιχεία Σκάφους, η οποία θα περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- Κωδικό Κατασκευαστή
- Χώρα κατασκευής
- Ένα και μόνο αναγνωριστικό αριθμό
- Έτος κατασκευής
- Έτος μοντέλου

β) Πινακίδα Κατασκευαστή, σε σημείο διαφορετικό από την Πινακίδα με τα αναγνωριστικά στοιχεία σκάφους, η οποία θα περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- Επωνυμία Κατασκευαστή
- Σήμανση CE

- Κατηγορία σχεδιασμού σκάφους

- Μέγιστο συνιστώμενο από τον κατασκευαστή φορτίο

- Αριθμό επιβατών συνιστώμενο από τον κατασκευαστή

γ) Να συνοδεύονται από Εγχειρίδιο Ιδιοκτήτου στην Ελληνική Γλώσσα, στην οποία περιλαμβάνεται και γραπτή δήλωση συμμόρφωσης, όπως προβλέπεται στο παράρτημα XV της οδηγίας.

2. Τα ημιτελή σκάφη αναψυχής πρέπει να συνοδεύονται από δήλωση, σύμφωνα με το παράρτημα III της οδηγίας, του κατασκευαστή ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εντολοδόχου του ή του υπευθύνου εμπορίας του σκάφους ότι αυτά πρόκειται να αποπερατωθούν από άλλους.

3. Τα συστατικά μέρη, όπως αυτά περιγράφονται στο Παράρτημα II της οδηγίας, πρέπει:

α) Να φέρουν τη Σήμανση CE,

β) Να συνοδεύονται από γραπτή δήλωση συμμόρφωσης, όπως προβλέπεται στο παράρτημα XV της οδηγίας,

γ) Να συνοδεύονται από δήλωση, σύμφωνα με το παράρτημα III της οδηγίας, του κατασκευαστή ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εντολοδόχου του ή στην περίπτωση εισαγωγών από τρίτη χώρα, του προσώπου που διαθέτει αυτά τα συστατικά μέρη στην κοινοτική αγορά, ότι προορίζονται για εγκατάσταση σε σκάφος αναψυχής.

4. Επιτρέπεται επιπρόσθετα χωρίς περιορισμούς η διάθεση στην Ελληνική αγορά και η θέση σε λειτουργία, κινητήρων:

- Εσωλέμβιων κινητήρων και εσω/εξωλέμβιων προωστικών κινητήρων χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση,

- Κινητήρων που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με την οδηγία 97/68/EK, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2001/63/EK και ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με τις ΚΥΑ Δ/13 Ε/9321/1998 (Β1218) και Δ/13 Ε/4056/031 (Β592) και οι οποίοι είναι σύμφωνοι με τη φάση II που προβλέπεται στο τμήμα 4.2.3 του παραρτήματος I της παραπάνω οδηγίας.



- Κινητήρων που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με την Οδηγία 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/75/ΕΚ, όταν ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του δηλώνει, σύμφωνα με το παράρτημα XV.3, ότι ο κινητήρας θα πληροί τις απαιτήσεις εκπομπής καυσαερίων της παρούσης οδηγίας, όταν εγκαθίσταται σε σκάφος αναψυχής ή ατομικό σκάφος σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή.

## 1.5 Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Σύμφωνα με το φορολογικό κώδικα είναι γνωστό, πως οι ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής επιβαρύνονται με φόρο λόγω του ότι το σκάφος αναψυχής χαρακτηρίζεται ως τεκμήριο. Με κύριο λοιπόν άξονα, το νόμο 2743/99 και με παράλληλη προσέγγιση των νόμων, 438/1976, 3986/2011 και 3790/2009 συντίθεται ουσιαστικά η φορολογική προσέγγιση του κλάδου των σκαφών αναψυχής.

Συνοπώς, με το Ν. 2238/1994 (ΦΕΚ 151 Α΄) του **ΚΩΔΙΚΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ**, για τον προσδιορισμό της συνολικής ετήσιας τεκμαρτής δαπάνης διαβίωσης του φορολογουμένου λαμβάνεται υπόψη η τεκμαρτή δαπάνη των σκαφών αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, κυριότητας ή κατοχής του φορολογουμένου, του άλλου συζύγου καθώς και των προσώπων που τους βαρύνουν, η οποία ορίζεται ως εξής κατά περίπτωση<sup>10</sup>:

- **Μηχανοκίνητα σκάφη ανοικτού τύπου, ταχύπλοα και μη:** Σύμφωνα με την υποπερίπτωση αα Δ της περίπτωσης ε Δ της παρ. 1 του άρθρου 16, για μηχανοκίνητα σκάφη ανοικτού τύπου, ταχύπλοα και μη, ολικού μήκους **μέχρι τρία μέτρα**, η ετήσια τεκμαρτή δαπάνη ορίζεται σε **2.600 ευρώ**. Η δαπάνη αυτή προσαυξάνεται με το ποσό των **1.300 ευρώ** για κάθε μέτρο μήκους πάνω από τα τρία μέτρα.
- **Για ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα ή μικτά σκάφη :** Με χώρο ενδιάθεσης, ολικού μήκους μέχρι και επτά (7) μέτρα, οκτώ χιλιάδες (8.000) ευρώ, πάνω από επτά (7) και μέχρι δέκα (10) μέτρα προστίθενται δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους, πάνω

<sup>10</sup> [http://www.boatfinder.gr/gr/news/view/171?page=news&news\\_id=171](http://www.boatfinder.gr/gr/news/view/171?page=news&news_id=171)



από δέκα (10) και μέχρι δώδεκα (12) μέτρα προστίθενται πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους, πάνω από δώδεκα (12) και μέχρι δεκαπέντε (15) μέτρα δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους, πάνω από δεκαπέντε (15) και μέχρι δεκαοκτώ (18) μέτρα δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους, πάνω από δεκαοκτώ (18) και μέχρι είκοσι δύο (22) μέτρα είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους και πάνω από είκοσι δύο (22) μέτρα προστίθενται τριάντα πέντε χιλιάδες (35.000) ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους. Η τεκμαρτή δαπάνη από κάθε σκάφος μειώνεται ανάλογα με την παλαιότητά του κατά ποσοστό δεκαπέντε τοις εκατό (15%) αν έχει περάσει χρονικό διάστημα πάνω από πέντε (5) έτη και μέχρι δέκα (10) έτη από το έτος που νηολογήθηκε για πρώτη φορά και τριάντα τοις εκατό (30%) αν έχει περάσει χρονικό διάστημα πάνω από δέκα (10) έτη. Για σκάφη με μόνιμο πλήρωμα ναυτολογημένο για ολόκληρο ή μέρος του έτους, στην παραπάνω δαπάνη προστίθεται και η αμοιβή του πληρώματος. Τα σκάφη επαγγελματικής χρήσης δεν λαμβάνονται υπόψη για την αντικειμενική δαπάνη. Οι διατάξεις της περίπτωσης γ', εκτός αυτών που αναφέρονται στην παλαιότητα των αυτοκινήτων, εφαρμόζονται ανάλογα και στην περίπτωση αυτή.

- **Μείωση της τεκμαρτής δαπάνης ιστιοφόρων ναυταθλητικών σκαφών:** Η τεκμαρτή δαπάνη των ιστιοφόρων σκαφών μειώνεται κατά ποσοστό 50% προκειμένου για ιστιοφόρα σκάφη τα οποία χρησιμοποιούνται για ναυταθλητικούς αγώνες.
- **Μείωση τεκμαρτής δαπάνης σκαφών που εκφράζουν την ελληνική ναυτική παράδοση:** Ειδική μείωση της τεκμαρτής δαπάνης κατά ποσοστό 25% ισχύει για τα σκάφη αναψυχής που έχουν κατασκευαστεί εξ ολοκλήρου στην Ελλάδα από ξύλο, τύπου «τρεχαντήρι», «βάρκαλας», «πέραμα», «τσερνίκι» και «λίμπερτι». Και η ειδική αυτή μείωση της τεκμαρτής δαπάνης ισχύει παράλληλα με τη μείωση της τεκμαρτής δαπάνης λόγω παλαιότητας.
- **Απαλλαγή σκαφών επαγγελματικής χρήσης:** Σύμφωνα με τη διάταξη του έβδομου εδαφίου της υποπερίπτωσης ββ Δ της περίπτωσης ε Δ της παρ. 1 του άρθρου 16 του ΚΩΔΙΚΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ, τα σκάφη επαγγελματικής χρήσης δεν

αποτελούν τεκμήριο δαπανών διαβίωσης. **Απαλλαγή σκαφών αναψυχής μήκους ως 10 μέτρα:** Το τεκμήριο σκαφών αναψυχής δεν εφαρμόζεται για τεκμαρτή δαπάνη η οποία προκύπτει με βάση ένα σκάφος ολικού μήκους ως 10 μέτρα που δεν έχει ναυτολογημένο πλήρωμα για ολόκληρο ή μέρους του έτους, το οποίο ανήκει στην κυριότητα ή κατοχή του υπόχρεου, του άλλου συζύγου ή και στους δύο από κοινού.

Ο παρακάτω συνοπτικός πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει την αντικειμενική δαπάνη σε αντίθεση με τη τεκμαρτή δαπάνη για ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα σκάφη :

**ΠΙΝΑΚΑΣ.1β Αντικειμενική Δαπάνη**

| Σκάφη σε Μέτρα       | Ετήσια αντικειμενική δαπάνη (σε €) |
|----------------------|------------------------------------|
| Μέχρι 7 μέτρα        | 12.000                             |
| Από 8 - 10 μέτρα     | 3.000 για κάθε επιπλέον μέτρο      |
| Από 11 - 12 μέτρα    | 7.500 για κάθε επιπλέον μέτρο      |
| Από 13 - 15 μέτρα    | 15.000 για κάθε επιπλέον μέτρο     |
| Από 16 - 18 μέτρα    | 22.500 για κάθε επιπλέον μέτρο     |
| Από 19 - 22 μέτρα    | 30.000 για κάθε επιπλέον μέτρο     |
| Από 23 μέτρα και άνω | 50.000 για κάθε επιπλέον μέτρο     |

Πηγή : <http://www.tax-profit.gr>

ΠΙΝΑΚΑΣ.1γ  
Τεκμαρτή Δαπάνη

| Μήκος σκάφους                  | Ετήσια τεκμαρτή δαπάνη<br>διαβίωσης (σε ευρώ) |
|--------------------------------|---|
| Μεχρι 8 μέτρα                  | 21.000  |
| πάνω από 8 και μέχρι 10 μέτρα  | 38.000  |
| πάνω από 10 και μέχρι 12 μέτρα | 55.600  |
| πάνω από 12 και μέχρι 14 μέτρα | 74.400  |
| πάνω από 14 και μέχρι 16 μέτρα | 95.000  |
| πάνω από 16 και μέχρι 18 μέτρα | 117.800                                       |
| πάνω από 18 και μέχρι 20 μέτρα | 144.200                                       |
| πάνω από 20 και μέχρι 22 μέτρα | 174.800                                       |
| πάνω από 22 και μέχρι 24 μέτρα | 210.000                                       |
| πάνω από 24 και μέχρι 26 μέτρα | 250.000                                       |
| πάνω από 26 και μέχρι 28 μέτρα | 295.800                                       |
| πάνω από 28 και μέχρι 30 μέτρα | 348.000                                       |
| πάνω από 30 και μέχρι 32 μέτρα | 407.200                                       |
| πάνω από 32 μέτρα              | 455.400                                       |

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΜΑΡΙΝΕΣ & ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ

# 2

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## 2. ΜΑΡΙΝΕΣ & ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Ένα από τα πιο σημαντικά όπλα του Ελληνικού τουρισμού και της Ελληνικής οικονομίας γενικότερα είναι ο ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός. Σε αυτόν εντάσσεται ο τομέας των σκαφών αναψυχής και οι τουριστικοί λιμένες (μαρίνες).

Όλοι οι λιμένες της χώρας εποπτεύονται από τις κατά τόπους λιμενικές αρχές. Τα σκάφη αναψυχής, που χρησιμοποιούν τα λιμάνια της χώρας, υποχρεώνονται στη καταβολή λιμενικών τελών, που καθορίζονται με κανονιστικές πράξεις του αρμόδιου Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Τα τέλη ελλιμενισμού καταβάλλονται στα κατά τόπους Λιμεναρχεία υπέρ του Λιμενικού Ταμείου και υπολογίζονται με βάση την κατηγορία του σκάφους, τα μέτρα ολικού μήκους του σκάφους, τους κόρους ολικής χωρητικότητας και τη διάρκεια παραμονής στο λιμένα.

Κάθε σκάφος το οποίο κάνει χρήση των λιμενικών και χερσαίων εγκαταστάσεων και υπηρεσιών ενός τουριστικού λιμένα, χρεώνεται τα λιμενικά τέλη και τις λοιπές υπηρεσίες σύμφωνα με το τιμολόγιο που ισχύει. Η γεωγραφική θέση της μαρίνας σε συνδυασμό με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, καθορίζουν σε σημαντικό βαθμό και τα τέλη ελλιμενισμού σε αυτήν και τα οποία συνήθως προκαταβάλλονται με τον κατάπλου του σκάφους. Βασικό κριτήριο τιμολόγησης ενός σκάφους που πρυμνοδετεί σε μια μαρίνα είναι είτε το μήκος του είτε το εμβαδόν της επιφάνειας που καταλαμβάνει. Όσον αφορά το χρόνο παραμονής του στη μαρίνα, η χρέωσή του είναι δυνατόν να είναι είτε σε ημερήσια, είτε σε μηνιαία είτε ακόμη και σε ετήσια βάση, ενώ κάποιες μαρίνες είναι δυνατόν να παρέχουν και υπηρεσίες ελλιμενισμού μακράς διάρκειας (long term berthing). Ακόμη, υψηλότερη είναι η τιμολόγηση κατά τη διάρκεια της υψηλής περιόδου (high season / θερινοί μήνες) σε αντίθεση με τη χαμηλή περίοδο (low season / χειμερινοί μήνες).

### 2.1 ΤΑΞΙΝΟΜΙΣΗ ΜΑΡΙΝΩΝ

- Ταξινόμηση με βάση το επίπεδο του ανταγωνισμού



- ❖ **Standart**, με τις βασικές ανέσεις, **Luxury** με υψηλό επίπεδο ανέσεων αναψυχής, με τη δυνατότητα χρήσης αθλητικών σκαφών.
- **Τρόποι κατασκευής της μαρίνας**
  - ❖ Αμερικανικού τύπου, Ατλαντικού τύπου, Μεσογειακού τύπου.
- **Με βάση τη θέση της μαρίνας στη θάλασσα**
  - ❖ Ανοικτή, ημίκλειστη, κλειστή
- **Με βάση την ιδιοκτησία της μαρίνας**
  - ❖ Ιδιωτική, δημοτική, ανοιχτή προς το κοινό
- **Με βάση τη τοποθεσία**
  - ❖ Θάλασσα, λίμνη, ποτάμι, κανάλι

## 2.2 ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ

Υπάρχουν μαρίνες που είναι ανεξάρτητες με το δικό τους περικλειστο χώρο (μερικές μαρίνες της Κροατίας, και μερικές της Ελλάδας). Έπειτα μαρίνες των οποίων οι εγκαταστάσεις εκτείνονται πέρα από τις συνήθεις περιορισμούς, αναπτύσσοντας έτσι και τη γύρω περιοχή στην οποία δραστηριοποιούνται (**Marina Frapa**).

Πάρα πολύ σημαντικές είναι επίσης οι μαρίνες που συνδέονται με ένα μεγάλο αστικό κέντρο (**Σπλιτ, Ντουμπρόβνικ, Zadar, Ιταλικές μαρίνες στις ακτές της Αδριατικής, πολλές μαρίνες στην Ελλάδα**), μαρίνες που αποτελούν μέρος μιας ευρύτερης τουριστικής περιοχής

(κόλπος Γένοβας, Κυανή Ακτή, η αρχή των ισπανικών ακτών της Μεσογείου), μαρίνες που διαθέτουν μια βιώσιμη συνύπαρξη με τις βιομηχανικές και άλλες οικονομικές ζώνες (Ισπανικές μαρίνες στη Μεσόγειο). Τέλος μαρίνες που συνδέονται ευρύτερα με αθλητικές εγκαταστάσεις, (κυρίως στην Ισπανία).<sup>11</sup>

## 2.3 ΤΡΟΠΟΙ ΔΡΑΣΗΣ ΤΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ

### 2.3.1 ΤΟΥΡΚΙΑ

Η Τουρκία είναι ένας από τους πιο διάσημους προορισμούς προσελκύοντας αρκετά εκατομμύρια τουρίστες το χρόνο. Ο αριθμός των τουριστών που επισκέφτηκε την Τουρκία το 1990 ήταν 5,3 εκατομμύρια. Όσο περνούσαν τα χρόνια όλο και αυξανόταν ο αριθμός των τουριστών ανα έτος. Πιο συγκεκριμένα το 2000 αυξήθηκε σε 11,6 εκατ. Και το 2009 σε 27,0 εκατ. Τουρίστες. Η Τουρκία σύμφωνα πάντα με τη γεωγραφική της θέση έχει άμεση σύνδεση με το Δούναβη και τον Εύξεινο Πόντο και έτσι μπορεί και επικεντρώνεται και στους λαούς των βαλκανίων (Βουλγαρία, Ουκρανία, Ρουμανία, Γεωργία και τη Ρωσία).

Η ζήτηση των υπηρεσιών των μαρίνων είναι διαφορετική ανάλογα με την εποχή του έτους. Κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου, η κίνηση των σκαφών αναψυχής αυξάνεται με αποτέλεσμα, να αυξάνεται η ζήτηση για παραμονή στις μαρίνες από τα σκάφη αναψυχής. Αντίθετα, κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου η ζήτηση αυξάνεται από τους ιδιοκτήτες σκαφών που επιθυμούν να τα επισκευάσουν και να τα συντηρήσουν.

Το κόστος των υπηρεσιών που προσφέρονται από τις τουρκικές μαρίνες είναι πολύ χαμηλότερο από το αντίστοιχο της Βόρειο-δυτικής Μεσόγειου, με παράλληλη παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και προδιαγραφών. Οι τιμές των τουρκικών μαρίνων είναι **30% χαμηλότερες από τις τιμές των μαρίνων εντός της Ελληνικής επικράτειας**<sup>12</sup>, και είναι χαμηλότερες **40 - 60% από τις τιμές των μαρίνων της Βόρειο-δυτικής Μεσόγειου.**

<sup>11</sup> Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, *University of Dubrovnik Croatia*

<sup>12</sup> Mehmet Sariisik a\*, Oguz Turkeyb, Orhan Akovac, How to manage yacht tourism in Turkey: A swot analysis and related strategies

Σύμφωνα με στατιστικές που δημοσίευσε το Τουρκικό Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού, εντός της Τουρκίας υπάρχουν συνολικά 35 (εικόνα. 1) μαρίνες με τη συνολική χωρητικότητα τους να ανέρχεται σε 10.181 σκάφη. Επίσης παράλληλα υπάρχουν 25 μαρίνες οι οποίες είναι υπό κατασκευή και με συνολική χωρητικότητα 3.556 θέσεων. Από την άλλη πλευρά, η συνολική χωρητικότητα της Γαλλίας για σκάφη αναψυχής είναι 227,000 θέσεις, της Ισπανίας 107,000 θέσεις, και της Ιταλίας 128,000 θέσεις. Η συνολική χωρητικότητα των χώρων της Μεσογείου για τα σκάφη εντός των μαρίνων ανέρχεται περίπου σε 400,000. Η Τουρκία αποτελεί μόλις το 4,1 τοις εκατό της συνολικής χωρητικότητας της Μεσογείου. Τέλος η Ιταλία σχεδιάζει να προσθέσει 60 νέες μαρίνες στο ενεργητικό της, συνολικής χωρητικότητας 200,000 θέσεων μέχρι το 2014.

Εικόνα. 1



ΠΗΓΗ: <http://jimbsail.info/mediterranean/turkey/ionian>



Το 2009, 2155 σκάφη με Τούρκικη σημαία και 9113 σκάφη με ξένη σημαία επισκέφθηκαν τις τούρκικες μαρίνες. Οι τουρκικές αρχές έχουν θεσπίσει ένα όραμα με ορίζοντα το 2023 όπου, θα υπάρχει μία ενιαία αρχή η οποία θα είναι μοναδική υπεύθυνη για τις διαδικασίες εισόδου των σκαφών αναψυχής με ξένη σημαία (μείωση της γραφειοκρατίας). Έπειτα έχουν προβλέψει να επανεπενδυθούν τα έσοδα από την εκμετάλλευση των σκαφών αναψυχής, σε υποδομές για να γιγαντωθεί γρηγορότερα ο κλάδος (δημιουργία νέων μαρίνων, επεξεργασία των λιμάτων που προέρχονται από τις μαρίνες κ.α).

Σύμφωνα με τα δεδομένα που αντλούνται από το Υπουργείο Μεταφορών της Τουρκίας, η Τουρκία κέρδισε περίπου 3,5 δισεκατομμύρια δολάρια από την εκμετάλλευση των σκαφών αναψυχής το 2009. Το 2011 είχε ως στόχο να αυξήσει τις θέσεις των σκαφών στις μαρίνες σε 25000, κερδίζοντας έως και 8 δισεκατομμύρια δολάρια, έσοδα τα οποία αντιπροσωπεύουν το 20-25% των συνολικών εσόδων από το τουρισμό. Ως εκ τούτου, είναι προφανές ότι αυτού του είδους ο τουρισμός συμβάλλει πάρα πολύ στην οικονομία της χώρας.

### 2.3.1.1 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

Όπως όλοι γνωρίζουμε η Κωνσταντινούπολη βρίσκεται σε ένα πολύ στρατηγικό σημείο γεωγραφικά. Εκεί υπάρχουν μόνο δυο μαρίνες οι οποίες παρέχουν άριστες υπηρεσίες γεγονός που αδικεί ένα τόσο στρατηγικό σημείο. Οι παραπάνω μαρίνες είναι το μεγαλύτερο διάστημα του χρόνου πλήρεις, ένα φαινόμενο που οφείλεται κυρίως στην πολύ καλή και αποδοτική τιμολογιακή πολιτική που εφαρμόζουν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2α

|   | <i>SETUR Kalamis Marina</i>                              | <i>Ataköy Marina and Yacht Enterprises</i>                                |
|---|--|---|
| Εθνικότητα ιδιοκτητών των σκαφών αναψυχής | 60% Τούρκοι, 40% ξένοι (οι περισσότεροι από αυτούς είναι | 47% Τούρκοι, 53% ξένοι (το μεγαλύτερο μέρος των ξένων είναι από τις ΗΠΑ – |

|   |   |   |
|---|---|---|
|   | από τις ΗΠΑ – (32%) )   | (74%)   |
| Απασχόληση εντός των μαρίνων                              | 49  | 95  |
| Μ.ο μήκους των σκαφών που φιλοξενούνται εντός των μαρίνων | 10.5 μέτρα  | 12 – 15 μέτρα   |
| Έτος ίδρυσης μαρίνας                                      | 1987  | 1989  |
| Χωρητικότητα  | 1069 θέσεις ελλιμενισμού και 220 θέσεις που αφορούν υπηρεσίες ρυμούλκησης, επισκευής κ.λ.π  | 700 θέσεις ελλιμενισμού και 100 θέσεις που αφορούν υπηρεσίες ρυμούλκησης, επισκευής κ.λ.π     |
| Τρόπος διαφήμισης της μαρίνας                             | Internet, περιοδικά.  | Internet, περιοδικά, τηλεόραση  |
| Τιμολόγηση  | 4000 ευρώ κατά μέσο όρο για ένα έτος, 1000 ευρώ κατά μέσο όρο για έναν μήνα, 300 Ευρώ για μια εβδομάδα και 60 ευρώ για μια ημέρα. | 4.888 ευρώ κατά μέσο όρο για ένα έτος, 980 ευρώ μέσο όρο για ένα μήνα, 56 ευρώ για μια ημέρα. |
| Ποσοστά πληρότητας  | 100% πληρότητα κατά τη διάρκεια του έτους   | 91% ετησίως, (100% το καλοκαίρι και 75% σε χειμώνες)  |

Πηγή : Mehmet Sariisik a\*, Oguz Turkeyb, Orhan Akovac, How to manage yacht tourism in Turkey: A swot analysis and related strategies

### 2.3.1.2 SWOT ΑΝΑΛΥΣΗ ΓΙΑ ΤΟ YACHTING ΣΤΗ ΤΟΥΡΚΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2β

| Δύναμη  | Στρατηγική επιλογή  | Αδυναμίες  |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Κατάλληλοι φυσικοί πόροι</li> <li>Ισχυρή υποστήριξη της</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Να ακολουθούν εντατική ανάπτυξη Στρατηγική (Ανάπτυξης</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ο μέσος όρος των τιμών είναι χαμηλός</li> </ul> |

|   |   |  |
|---|---|--|
| <p>κυβέρνησης</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Κατάλληλες ακτές</li> <li>• Η κυβέρνηση και ο ιδιωτικός τομέας επενδύει σε μεγάλο βαθμό στον τουρισμό γιότινγκ</li> <li>• Παραδοσιακά Τούρκικα σκάφη Gullet</li> <li>• Συναρπαστική πολιτιστική ιστορία και οι τοπικές παραδόσεις της χώρας.</li> <li>• Σύνδεση απευθείας με το Δούναβη και τη Μαύρη Θάλασσα</li> <li>• Ένας νέος προορισμός</li> <li>• παρθένα φύση και θάλασσα</li> <li>• Ο ΦΠΑ</li> <li>• Υπηρεσίες συντήρησης</li> <li>• Χρυσή άγκυρα στις μαρίνες</li> <li>• Ισχυρή μεταποιητική βιομηχανία στο γιότινγκ</li> <li>• Εισερχόμενη υψηλή τουριστική ζήτηση</li> <li>• Οι εισερχόμενοι τουρίστες αναζητούν να βρουν νέες μορφές τουρισμού, όπως η ιστιοπλοΐα.</li> <li>• παρθένα παραθαλάσσια οικοσυστήματα.</li> </ul> | <p>Αγοράς)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Για να είναι οι πιο ανταγωνιστική στην αγορά</li> <li>• Μη διαφοροποίηση της στρατηγικής</li> <li>• Προσφορά προϊόντων για όλες τις αγορές</li> <li>• Ισχυρή διαφήμιση</li> <li>• Χαμηλό κόστος</li> <li>• Ισχυρή εισερχόμενη ζήτηση</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Αύξηση του κόστους των εισροών</li> <li>• Νομοθεσία</li> <li>• Τα τεχνικά πρότυπα</li> <li>• Λίγες εκθέσεις και λέσχες γιότινγκ</li> <li>• Περίπλοκες διαδικασίες επενδύσεων</li> <li>• Ανενεργή χωρητικότητα σε μαρίνες</li> <li>• Έλλειψη διεθνούς ομάδας πίεσης</li> </ul> |
| <p><b>Ευκαιρίες</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Το αχρησιμοποίητο εργατικό δυναμικό του yachting.</li> </ul>   |   | <p><b>Απειλές</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενίσχυση TL</li> <li>• Φόρος επί του αλκοόλ</li> </ul>  |

|   |  |   |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Καταρτισμένο εργατικό δυναμικό</li> <li>• Προθυμία να επενδύσουν σε νέες μαρίνες</li> <li>• Αύξηση των αφίξεων των ξένων τουριστών στην Τουρκία</li> <li>• Αύξηση της κρατικής στήριξης μέσω επενδύσεων προς τον ιστιοπλοϊκό τουρισμό</li> <li>• Αυξημένο ενδιαφέρον για το νερό.</li> <li>• Υποστήριξη των πολιτικών τουρισμού.</li> <li>• Μείωση των εμποδίων σχετικά με τα διεθνή ταξίδια.</li> </ul> |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Η αύξηση του ανταγωνισμού</li> <li>• Αύξηση του φόρου και των τελών για τα νέα σκάφη</li> <li>• Τα γραφειοκρατικά εμπόδια,</li> <li>• Καμία άδεια του Υπουργείου για τα παλαιά πλοία</li> <li>• Οι συγκρούσεις που προέκυψαν στην Περιοχή της Μεσογείου.</li> <li>• Αύξηση των τιμών των καυσίμων.</li> <li>• Η ρύπανση στις παράκτιες περιοχές.</li> <li>• Η τιμή με βάση τον ανταγωνισμό.</li> </ul> |
|---|--|---|

Πηγή : Mehmet Sariisik a\*, Oguz Turkeyb, Orhan Akovac, How to manage yacht tourism in Turkey: A swot analysis and related strategies

### 2.3.2 ΚΡΟΑΤΙΑ

Η ακτογραμμή της Κροατίας στην Αδριατική θάλασσα, ξεκινά από το δυτικότερο σημείο της χερσονήσου Istrian και φθάνει ως τα νοτιότερα της Δαλματίας. Θεωρείται ένας από τους πιο επιβλητικούς φυσικούς προορισμούς για όσους αγαπούν τη θάλασσα και επιθυμούν να βιώσουν το αρχέγονο άγγιγμα ενός φυσικού περιβάλλοντος με τα χίλια πρόσωπα. Πολλές μαρίνες της Κροατίας βρίσκονται κοντά σε ιστορικές πόλεις, με αληθινούς ιστορικούς θησαυρούς με τεράστια πολιτιστική κληρονομιά. Από το **Ούμαγκ** που βρίσκεται βόρεια ως το **Cavtat** στο νότο υπάρχουν περισσότερες από **50 μαρίνες (εικόνα.3)**. Σχεδόν όλες οι μαρίνες είναι ανοιχτές όλο το χρόνο. Η Κροατία βρίσκεται στην Κεντρική Ευρώπη κατά μήκος της ανατολικής ακτής της



Αδριατικής, συνορεύει με τη Σλοβενία, Ουγγαρία, Σερβία, Βοσνία & Ερζεγοβίνη και το Μαυροβούνιο και έχει θαλάσσια σύνορα με την Ιταλία.

Επίσης έχει ακτογραμμή συνολικού μήκους **1.778 χιλιομέτρων** και 1.185 νησιά. Η πρωτεύουσα της Κροατίας είναι Ζάγκρεμπ, με πληθυσμό πάνω από 800.000 περίπου. Οι άλλες μεγάλες πόλεις είναι Ριέκα, Σπλιτ, Osijek, Σίμπενικ, Ζαντάρ και το Ντουμπρόβνικ



Πηγή : Croatian Marinas, Croatian national tourist board

### 2.3.2.1 Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΡΟΑΤΙΑΣ ΣΤΟ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ YACHTING

Κροατική ναυπηγική σήμερα βασίζεται στη παραγωγή μεσαίου μεγέθους σκαφών αναψυχής. Οι ενχώριες εταιρίες της αναπτύσσονται κυρίως λόγω της παραγωγής μεγάλου αριθμού μικρών σκαφών, που προορίζονται για λιγότερο απαιτητικούς πελάτες. Από τα στατιστικά στοιχεία του 2007 η Κροατική παραγωγή είχε τη παρακάτω εικόνα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2γ

| Μήκος              | Αριθμός Επιχειρήσεων |
|--------------------|----------------------|
| Λιγότερο από 7,5 m | 520                  |
| Πάνω από 7,5 m     | 350                  |
| Workboats          | 10                   |
| πλαστικές βάρκες   | 150                  |

Πηγή : <http://www.britishmarine.co.uk/pdf/Marine%20Sector%20Croatia%20April%202008.pdf>

Παράλληλα όσον αφορά τις μαρίνες της Κροατίας, εκτιμάται ότι το σύνολο της χωρητικότητας τους ανέρχεται περίπου σε 30.000. Βέβαια η τιμολόγηση που εφαρμόζουν οι Κροατικές μαρίνες είναι ίσως από τις πιο ανταγωνιστικές στη μεσόγειο συγκριτικά και με τη παροχή υπηρεσιών τους (είναι 30% φθινότερες από τις ελληνικές<sup>13</sup>). Τέλος η Κροατία συγκαταλέγεται μέσα στις τρεις πρώτες θέσεις μαζί με τη Τουρκία και την Ιταλία με το μεγαλύτερο αριθμό γαλάζιων σημαίων στις μαρίνες της.

<sup>13</sup> HVS, THE GREEK MARINA INDUSTRY



ΜΕΡΟΣ 2ο

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

&

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ

3

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

### 3. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

#### 3.1 ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ

Πρόκειται για λιμάνια όπου οι ιδιοκτήτες σκαφών μπορούν να ενοικιάσουν μια θέση αγκυροβόλησης στο νερό ή μια θέση στην ξηρά για μια τουριστική περίοδο ή για ένα έτος και για λιμάνια για διερχόμενα σκάφη όπου οι ναυτικοί πληρώνουν τέλη αγκυροβολίου ανά διανυκτέρευση. Αυτοί οι δύο τύποι μπορούν να συνδυάζονται. Παρέχονται τουλάχιστον ορισμένες εγκαταστάσεις υγιεινής. Τις μαρίνες μπορούν να τις εκμεταλλεύονται ναυαθλητικές λέσχες, επιχειρήσεις ή δημόσιες αρχές.<sup>14</sup> Σύμφωνα με το Υπουργείο Ανάπτυξης (Ιούλιος 2008) εντός της Ελληνικής επικράτειας λειτουργούν **19 μαρίνες**, με συνολικά **6.661 θέσεις ελλιμενισμού**. Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζονται οι μαρίνες σε λειτουργία και οι μαρίνες υπό κατασκευή.

Βασικό στοιχείο είναι και οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται από τη δραστηριοποίηση και τη λειτουργία της κάθε μαρίνας. Η Ελλάδα, με την τεράστια ακτογραμμή, την πληθώρα νησιωτικών προορισμών και τη μεγάλη σε διάρκεια καλοκαιρινή περίοδο, είναι ο ιδανικός προορισμός για διακοπές yachting, γεγονός που οφείλει να αξιοποιήσει. Στην Καταλονία, για παράδειγμα, κάθε νέα θέση εργασίας σε μια μαρίνα δημιουργεί αντίστοιχα εννιά θέσεις εργασίας στην αντίστοιχη τοπική οικονομία. Στη Βαρκελώνη ειδικότερα, για κάθε 100 νέες θέσεις σκαφών σε μαρίνες δημιουργούνται 4,4 νέες θέσεις εργασίας στη μαρίνα και 100 θέσεις εργασίας σε υποστηρικτικούς για το yachting κλάδους της τοπικής οικονομίας».<sup>15</sup> Όσον αφορά την Ελληνική επικράτεια, κάποιες από τις σημαντικότερες μαρίνες παρουσιάζουν τις εξής παρακάτω θέσεις εργασίας : Η Μαρινά του Φλοίσβου απασχολεί 26 μόνιμους και 2 εποχιακούς εργαζομένους, η Olympic Marine απασχολεί 35 μόνιμους και 2 εποχιακούς εργαζομένους, και η Μαρινά Ζέας απασχολεί 36 μόνιμους εργαζομένους.<sup>16</sup> Έτσι, με βάση τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει ότι αντιστοιχία των θέσεων εργασίας και των θέσεων ελλιμενισμού ανέρχεται περίπου σε 1:18, δηλαδή 1 θέση εργασίας για 18 θέσεις ελλιμενισμού. Έτσι αν λάβουμε υπ' όψη

<sup>14</sup> <http://www.sete.gr/files/Media/OrismoStatistikonTourismou.pdf>

<sup>15</sup> <http://www.kythera.gr/businessguide/marines-yachting.php>

την συνολική χωρητικότητα των μαρινών που είναι υπό κατασκευή (βλέπε Πίνακα 2.1<sup>β</sup>) η οποία ανέρχεται σε 4227 θέσεις, θα δημιουργηθούν περίπου 235 νέες θέσεις εργασίας στις μαρίνες και περίπου 4200 νέες θέσεις στους υποστηρικτικούς κλάδους του yachting.

Πίνακας 3α Μαρίνες σε λειτουργία<sup>17</sup>

| ΟΝΟΜΑ                    | ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ                   | ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ | ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ                           |
|--------------------------|-----------------------------|--------------|--------------------------------------|
| ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ             | Αγ. Νικόλαος, Λασιθίου      | 250          | ΔΗΜΟΣ                                |
| ΛΙΜΟΣ                    | Λίμος, Αττικής              | 950          | ΕΤΑΙΡΕΙΑ<br>ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ<br>ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ |
| ΑΡΕΤΣΟΥ                  | Καλαμαριά Θεσσ/κης          | 300          | ΕΤΑΙΡΕΙΑ<br>ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ<br>ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ |
| ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (ΑΚΤΙΟ)        | Ακτιο, Αιτωλοακαρνανίας     | 136          | ΙΔΙΩΤΗΣ,<br>ΝΑΥΠΗΓΟΠΛΑΣΤΙΚΗ<br>Α.Ε.  |
| ΚΩΣ                      | Κως, Δωδεκανήσου            | 250          | ΔΗΜΟΣ                                |
| ΦΛΟΙΣΒΟΣ                 | Αθήνα, Αττικής              | 247          | Lamda TechnOL Flisvos<br>Marina S.A. |
| ΓΛΥΦΑΔΑ                  | Γλυφάδα, Αττικής            | 780          | ΔΗΜΟΣ                                |
| ΓΟΥΒΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ,         | Κέρκυρα                     | 850          | ΙΔΙΩΤΗΣ - Ι.Κ.Ε                      |
| ΚΑΛΑΜΑΤΑ                 | Καλαμάτα, Μεσσηνίας         | 300          | ΙΔΙΩΤΗΣ -<br>ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.        |
| ΜΑΝΔΡΑΚΙ ΡΟΔΟΥ           | Μανδράκι, Δωδεκανήσου       | 115          | ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ                      |
| ΜΕΘΑΝΑ                   | Μέθανα, Αττικής             | 70           | ΔΗΜΟΣ                                |
| OLYMPIC MARINE<br>ΛΑΥΡΙΟ | Ελληνικό, Αττικής           | 685          | ΙΔΙΩΤΗΣ, OLYMPIC<br>MARINE S.A       |
| ΠΑΤΡΑ                    | Πάτρα, Αχαΐας               | 450          | ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ                      |
| ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ             | Πόρτο Καρράς,<br>Χαλκιδικής | 175          | ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ Α.Ε.                    |
| ΠΟΡΤΟ ΣΑΝΗ               | Σανή, Χαλκιδικής            | 100          | ΙΔΙΩΤΗΣ - ΣΑΝΗ Α.Ε.                  |

<sup>16</sup> ΚΛΑΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ICAP, (2009), ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

<sup>17</sup> <http://www.investingreece.gov.gr/default.asp?pid=36&sectorID=44&la=2>

|             |                              |     |  |
|-------------|------------------------------|-----|--|
| ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ | Βουλαγμένη, Αττικής          | 115 | ΕΤΑΙΡΕΙΑ<br>ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ<br>ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ   |
| ΒΟΥΝΑΚΙ     | Βουνάκι,<br>Αιτωλοακαρνανίας | 70  | ΙΔΙΩΤΗΣ ΣΤΑΧΤΙΑΡΗΣ<br>-ΑΧΕΙΜΑΣΤΟΣ Α.Ε. |
| ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟ  | Αγιος Ιωάννης, Κορινθίας     | 220 | ΔΗΜΟΣ                                  |
| ΖΕΑ         | Πειραιάς, Αττικής            | 650 | ΕΤΑΙΡΕΙΑ<br>ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ<br>ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ   |

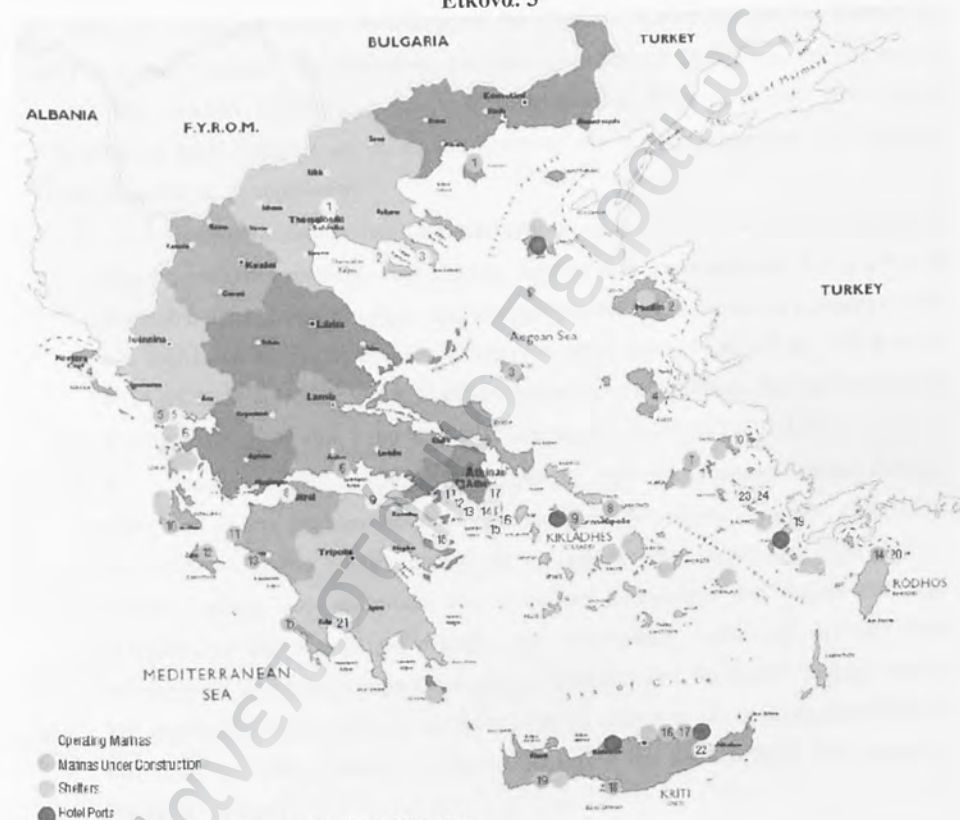
Πίνακας 3β Μαρίνες υπό κατασκευή<sup>18</sup>

| ΟΝΟΜΑ     | ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ     | ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ |
|-----------|---------------|--------------|
| Σκύρος    | Αχίλλι        | 150          |
| Ρέθυμνο   | Αγία Γαλήνη   | 112          |
| Κεφαλονιά | Αργοστόλι     | 190          |
| Χίος      | Καστέλλο      | 274          |
| Λευκάδα   | Ικαρία        | 250          |
| Ιτέα      | Ιτέα          | 146          |
| Φθιώτιδα  | Καμένα Βούρλα | 81           |
| Ηλεία     | Κατάκολο      | 235          |
| Ηλεία     | Κυλλήνη       | 150          |
| Λευκάδα   | Λευκάδα       | 482          |
| Ηράκλειο  | Μάλια         | 300          |
| Λέσβος    | Μυτιλήνη      | 200          |
| Χανιά     | Παλαιόχωρα    | 140          |
| Σύρος     | Πιδάλι        | 254          |
| Ηράκλειο  | Πόρτο Γούβες  | 72           |
| Πρέβεζα   | Πρέβεζα       | 261          |
| Πύλος     | Πύλος         | -            |
| Σάμος     | Πυθαγόρειο    | -            |
| Ρόδος     | Σφαγεία       | 500          |

<sup>18</sup> <http://www.investingreece.gov.gr/default.asp?pid=36&sectorID=44&la=2>

|          |           |     |
|----------|-----------|-----|
| Θάσος    | Λιμενάρια | 280 |
| Μύκονος  | Τούρλος   | -   |
| Ζάκυνθος | Ζάκυνθος  | 150 |

Εικόνα. 3



Πηγή : HVS THE GREEK MARINA INDUSTRY



### 3.2 Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η παρακάτω έρευνα επικεντρώνεται στη μέτρηση και καταγραφή της πληρότητας των τουριστικών λιμένων (μαρινών Ν.2160/93, Ν.2636/98) του Ν. Αττικής κατά το μήνα Μάιο του έτους 2012. Πιο συγκεκριμένα πραγματοποιήθηκε η επίσκεψη στις μαρίνες : Αλίμου, Ζέας, Φλοίσβου, Γλυφάδας, Φαλήρου, Βουλιαγμένης και Olympic Marine στο Σούνιο. Σκοπός της επίσκεψης ήταν η μέτρηση και καταγραφή των σκαφών με βάση το μήκος τους και με βάση τη σημαία που κατείχαν (Ελληνική ή ξένη). Η καταγραφή με βάση τη σημαία είναι άκρως ενδιαφέρουσα γιατί ανάλογα με τη σημαία κρίνεται και η «αντιμετώπιση» των σκαφών. Σύμφωνα λοιπόν με τη νομοθεσία<sup>19</sup> :

- Η αγορά ιδιωτικού σκάφους αναψυχής σε άλλο κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπόκειται σε ΦΠΑ στην Ελλάδα, εφόσον είναι καινούργιο και προορίζεται να χρησιμοποιηθεί μόνιμα στη χώρα μας, ανεξάρτητα από την ιδιότητα του εγκατεστημένου στο εσωτερικό της χώρας προσώπου, σύμφωνα με το άρθρο 11 παρ. 1 & 2 του Κώδικα ΦΠΑ (Ν. 2859/00), όπως ισχύει. Ο ΦΠΑ καταβάλλεται σύμφωνα με όσα ορίζονται με τις διατάξεις του αρ. 38 παρ. 7 του Ν. 2859/00 και της αρ. Δ.759/440/2003 ΑΥΟ.
- Ιδιωτικό σκάφος αναψυχής, μεταχειρισμένο, που έχει αγοραστεί σε άλλο κράτος - μέλος από ιδιώτη, διαθέτει νηολόγιο και σημαία άλλου κράτους - μέλους, καταβάλλει τον ΦΠΑ στο κράτος - μέλος απόκτησής του, καθώς τόπος παράδοσης είναι το άλλο κράτος - μέλος. Στην περίπτωση που το σκάφος αγοράστηκε από νομικό πρόσωπο, ελέγχεται εάν έχει καταβληθεί ο φόρος στο άλλο κράτος - μέλος και δεν έχει τύχει επιστροφής ή έκπτωσης, εφαρμόζοντας τη Δ. 1540/55/5.12.1996 ΕΔΥΟ. Επίσης, εφόσον έχει δηλωθεί η συναλλαγή αυτή ως ενδοκοινοτική, ελέγχεται εάν ο φόρος καταβλήθηκε στην Ελλάδα, καθώς, σύμφωνα με το αρ. 30 παρ. 4 του Κώδικα ΦΠΑ, δεν παρέχεται δικαίωμα έκπτωσης.
- Ιδιωτικό σκάφος αναψυχής (καινούργιο ή μεταχειρισμένο), που διαθέτει νηολόγιο τρίτης χώρας ή εδάφους άλλου κράτους - μέλους που εξαιρείται από το φορολογικό έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για σκοπούς ΦΠΑ, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί μόνιμα στη χώρα μας, τελωνίζεται στην Ελλάδα και καταβάλλει τους προβλεπόμενους δασμούς και φόρους στη χώρα μας. Για τη διακίνηση του σκάφους στα ελληνικά χωρικά



ύδατα, μετά τον τελωνισμό του και εφόσον το εν λόγω σκάφος διατηρεί την ανωτέρα σημαία ή νηολόγιο, εφοδιάζεται από την αρμόδια τελωνειακή αρχή με Δελτίο Κίνησης αορίστου ισχύος, σύμφωνα με την Δ. 257/139/23-2-2000 ΑΥΟ.

Τέλος η κατηγοριοποίηση με βάση το μήκος του κάθε σκάφους θεσπίστηκε ως εξής :

- Κατηγορία 1<sup>η</sup> από 5 - 15 μ.
- Κατηγορία 2<sup>η</sup> από 15 - 20 μ.
- Κατηγορία 3<sup>η</sup> από 20 - 30 μ.
- Κατηγορία 4<sup>η</sup> από 30 μ. και πάνω.

### 3.3 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

#### 3.3.1 ΜΑΡΙΝΑ ΑΛΙΜΟΥ

Η μαρίνα Αλίμου είναι σίγουρα μία από τις δημοφιλέστερες ελληνικές μαρίνες. Η συνολική της χωρητικότητα ανέρχεται σε **1000 μόνιμες θέσεις** σκαφών εκ των οποίων 50 θέσεις για μεγάλες θαλαμηγούς άνω των 25 μέτρων. Από τη καταμέτρηση που έγινε προέκυψε ότι έντος του χώρου της μαρίνας υπήρχαν συνολικά **837 σκάφη (83,7%)**. Οι παρακάτω πίνακες παρουσιάζουν αναλυτικά τη καταγραφή των σκαφών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.1α

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | Κατηγορία 1 <sup>η</sup> από 5 - 15 μ. |             |
|----------------|--|-------------|
|                | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ                        | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
| 516 (61,6%)    | 513 (99,4%)                            | 3 (0,6%)    |

<sup>19</sup> [http://pireas-piraeus.blogspot.gr/2011/10/blog-post\\_3044.html](http://pireas-piraeus.blogspot.gr/2011/10/blog-post_3044.html)

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.1β Κατηγορία 2<sup>η</sup> από 15 - 20 μ.

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 253 (30,2%)    | 241 (95,3%)     | 12 (4,7%)   |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.1γ Κατηγορία 3<sup>η</sup> από 20 - 30 μ.

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 62 (7,4%)      | 48 (77,4%)      | 14 (22,6%)  |

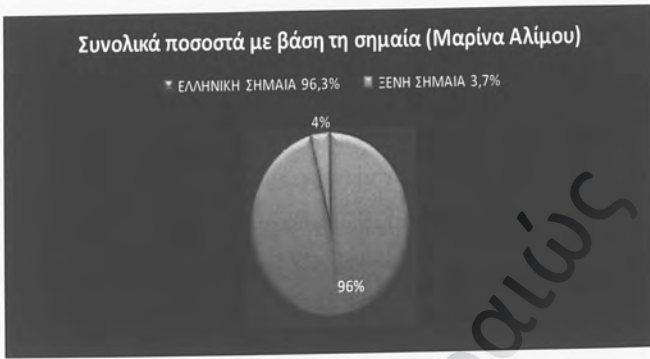
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.1δ Κατηγορία 4<sup>η</sup> από 30 μ. Και πάνω

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 6 (0,7%)       | 4 (66,7%)       | 2 (33,3%)   |

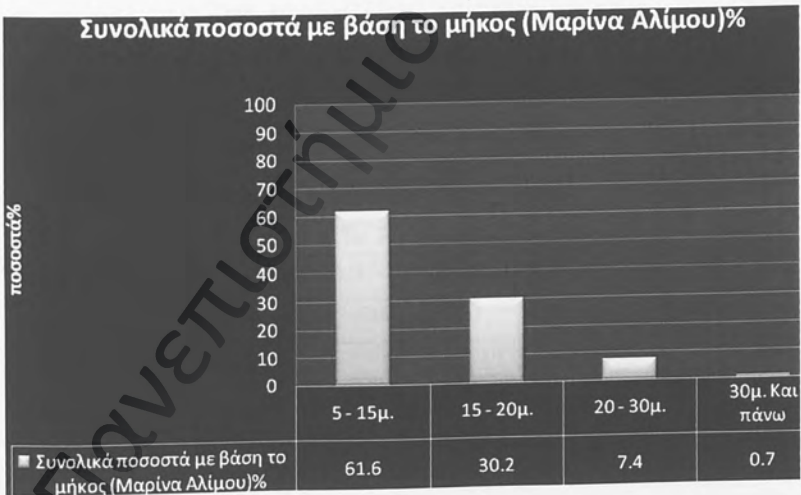
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.1ε Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 837 (100%)     | 806 (96,3%)     | 31 (3,7%)   |

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.1



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.2



### 3.3.1.1 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Μετά τη καταγραφή των αποτελεσμάτων (πίνακας 3 – 7) παρατηρήθηκε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των σκαφών αναψυχής, δηλαδή το 61,6 % που βρίσκονταν στη μαρίνα, άνηκε στην πρώτη ομαδοποιημένη κατηγορία των 5-15μ. όπου το 99,4% είχε ελληνική σημαία. Επίσης διαπιστώθηκε πως όσο αυξάνονταν το μήκος των σκαφών, αυξάνονταν και τα σκάφη που κατείχαν ξένη σημαία. Πιο συγκεκριμένα στη κατηγορία 20 – 30μ. παρουσιάστηκε ο μεγαλύτερος αριθμός σκαφών που έφεραν ξένη σημαία.

### 3.3.2 ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΑΣ

Η μαρίνα Ζέας είναι μία από τις πιο ιστορικές ελληνικές μαρίνες. Η συνολική της χωρητικότητα ανέρχεται σε 670 θέσεις και μπορεί να φιλοξενήσει σκάφη μέχρι 80 μέτρα. Από τη καταμέτρηση που έγινε προέκυψε ότι έντος του χώρου της μαρίνας υπήρχαν συνολικά 583 σκάφη (87%). Οι παρακάτω πίνακες παρουσιάζουν αναλυτικά τη καταγραφή των σκαφών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.2α Κατηγορία 1<sup>η</sup> από 5 - 15 μ.

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 442 (75,8%)    | 436 (98,6%)     | 6 (1,4%)    |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.2β Κατηγορία 2<sup>η</sup> από 15 - 20 μ.

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 33 (5,7%)      | 28 (84,8%)      | 5 (15,2%)   |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.2γ Κατηγορία 3<sup>η</sup> από 20 - 30 μ.

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 71 (12,2%)     | 48 (67,6%)      | 23 (32,4%)  |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.2δ Κατηγορία 4<sup>η</sup> από 30 μ. Και πάνω

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 37 (6,3%)      | 13 (35,1%)      | 24 (64,9%)  |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.2ε Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία

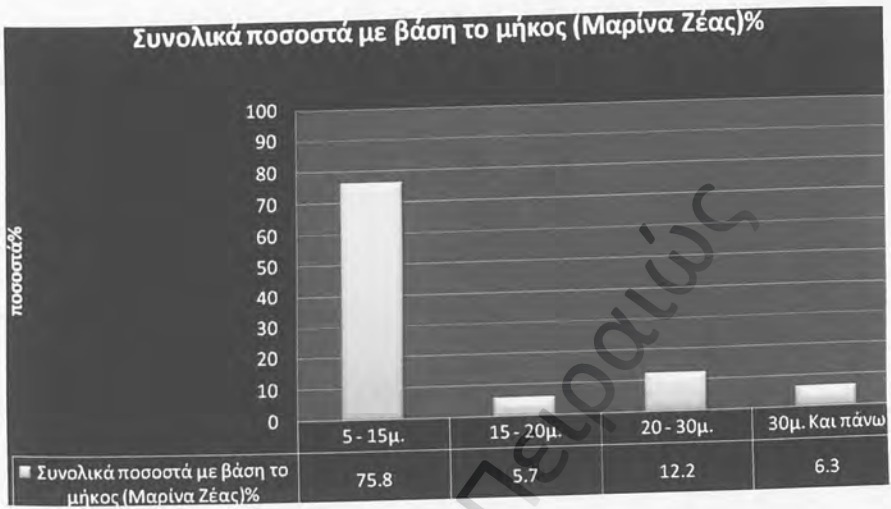
| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 583(100%)      | 525 (90,1%)     | 58 (9,9%)   |

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ .3





ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.4



### 3.3.2.1 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Ξανά και στη μαρίνα Ζέας η κυρίαρχη ομαδοποίηση με βάση το μήκος είναι η κατηγορία των **5-15μ. με ποσοστό 75,8% (442 σκάφη)**. Φυσικά, άξιο παρατήρησης χρήζει το γεγονός ότι τα πλοία με ξένη σημαία αντιπροσώπευαν περίπου το 10% συνολικά. Παράλληλα τα σκάφη που έφεραν ξένη σημαία ανήκουν στις δύο μεγαλύτερες κατηγορίες μήκους των **20 - 30 και 30 μ. Και πάνω**.

### 3.3.3 ΜΑΡΙΝΑ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Η μαρίνα που καλύπτει τις ανάγκες ελλιμενισμού στην Αττική είναι της Γλυφάδας, η διαχείριση της οποίας ανήκει στο ελληνικό Δημόσιο. Η μαρίνα Γλυφάδας αποτελείται από τέσσερις μικρούς κόλπους με χωρητικότητα σκαφών στον πρώτο 180, στον δεύτερο 100, στον τρίτο 280 και στον τέταρτο 250 σκάφη. Η μαρίνα Γλυφάδας περιλαμβάνει θαλάσσιο χώρο καθώς και χερσαία ζώνη ακτής, δηλαδή αμμόδη παραλία συνολικού μήκους 3 χιλιομέτρων. Στη

μαρίνα είναι δυνατόν να φιλοξενηθούν περίπου 800 σκάφη.<sup>20</sup> Από την επίσκεψη στη μαρίνα στις διαλιστώθηκε ότι το πλήθος των σκαφών ανέρχονταν σε 621. Οι παρακάτω πίνακες παρουσιάζουν αναλυτικά τα αποτελέσματα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.3α Κατηγορία 1<sup>η</sup> από 5 - 15 μ.

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 507 (81,6%)    | 494 (97,4%)     | 13 (2,6%)   |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.3β Κατηγορία 2<sup>η</sup> από 15 - 20 μ.

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 58 (9,3%)      | 30 (51,7%)      | 28 (48,3%)  |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.3γ Κατηγορία 3<sup>η</sup> από 20 - 30 μ.

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 52 (8,4%)      | 22 (42,3%)      | 30 (57,7%)  |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.3δ Κατηγορία 4<sup>η</sup> από 30 μ. Και πάνω

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 4 (0,6%)       | 2 (50%)         | 2 (50%)     |

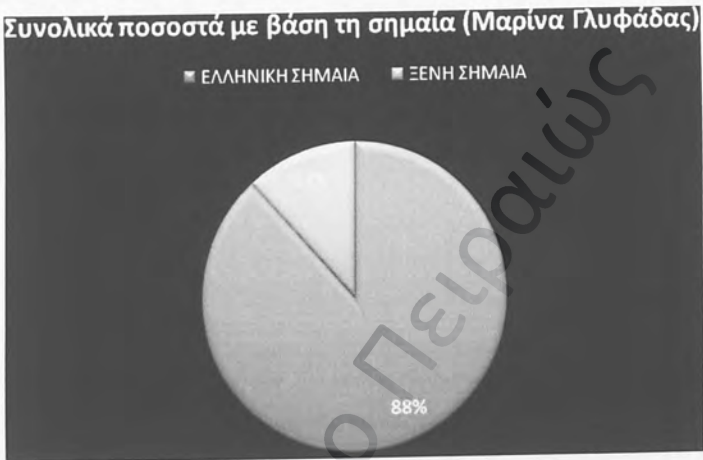
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.3ε Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 621 (100%)     | 548 (88,2%)     | 73 (11,8%)  |

<sup>20</sup>

<http://archive.in.gr/Reviews/imagegallery.asp?lngReviewID=12770&lngChapterID=13427&lngItemID=13434>

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.5



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.6



### 3.3.3.1 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Τα σκάφη των **5-15μ. με ποσοστό 81,6% (507 σκάφη)** βρίσκονται στη πρώτη θέση. Επίσης τα σκάφη με ξένη σημαία ήταν περισσότερα συγκριτικά με τις άλλες δύο μαρίνες και αρχαιοθετούνται κατά κύριον λόγο στις κατηγορίες των 15 – 20 και 20 – 30 μέτρων. Τέλος στη κατηγορία των 35μ. και πάνω έχουμε ένα πολύ μικρό αριθμό σκαφών (**4**), φαινόμενο που δε παρατηρήθηκε στις προαναφερθείσες μαρίνες.

### 3.3.4 ΜΑΡΙΝΑ ΦΛΟΙΣΒΟΥ

Στην μαρίνα σήμερα λειτουργούν 303 θέσεις ελλιμενισμού πρυμοδέτησης, από 15μ. έως 70μ+ και βύθισμα από 4,5μ έως 16μ, από τις οποίες οι 173 μπορούν να φιλοξενήσουν σκάφη άνω των 30 μέτρων. Ο αριθμός των σκαφών αναμυχής που εθεάθησαν ήταν 255. Οι παρακάτω πίνακες φανερώνουν πώς διαμορφώθηκε η κατανομή των σκαφών.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.4α Κατηγορία 1<sup>η</sup> από 5 - 15 μ.**

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 91 (35, 7%)    | 85 (93, 4%)     | 6 (6, 6%)   |

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.4β Κατηγορία 2<sup>η</sup> από 15 - 20 μ.**

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 64 (25, 1%)    | 48 (75%)        | 16 (25%)    |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.4γ Κατηγορία 3<sup>η</sup> από 20 - 30 μ.

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 68 (26, 7%)    | 40 (58, 8%)     | 28 (41, 2%) |

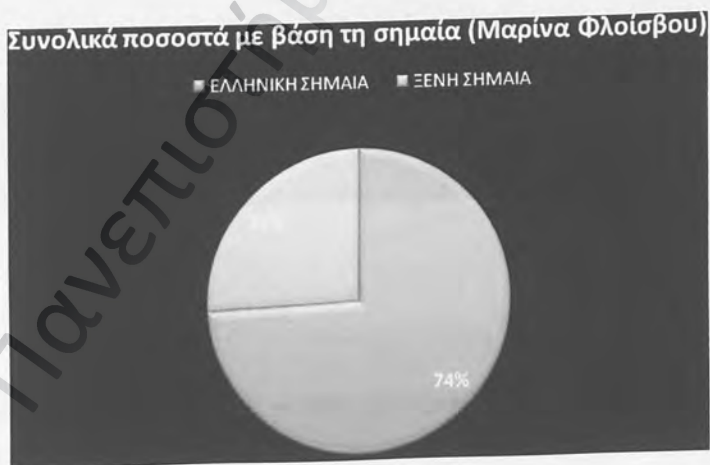
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.4δ Κατηγορία 4<sup>η</sup> από 30 μ. Και πάνω

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 32 (12, 5%)    | 16 (50%)        | 16 (50%)    |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.4ε Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 255 (100%)     | 189 (74, 1%)    | 66 (25, 9%) |

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.7

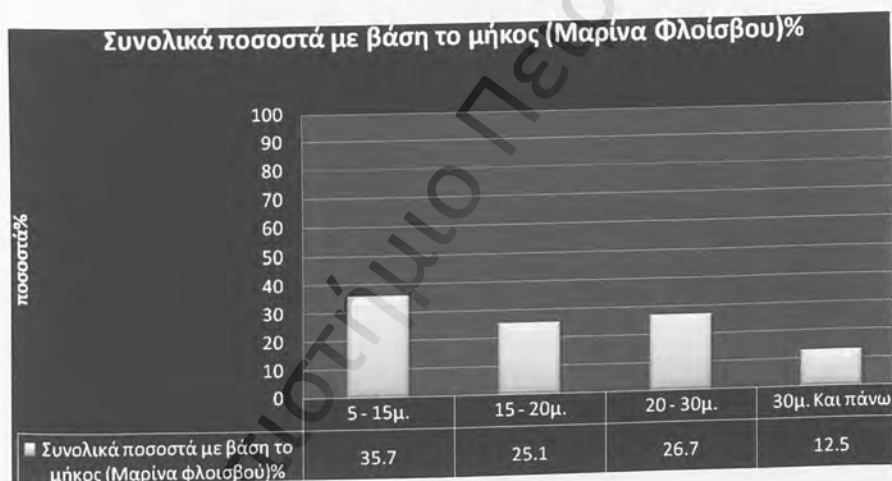




### 3.3.4.1 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Είναι ευδιάκριτο πώς η μαρίνα του φλοίσβου αποτελούνταν κατά ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό από μεγαλύτερα μεγέθη σκαφών τα οποία κατατάσσονται στις κατηγορίες 20 – 30 και 30 μέτρα και πάνω γεγονός που επιβεβαιώνει τη χρήση της μαρίνας για θαλαμηγούς. Όσον αφορά την ομαδοποίηση με βάση τη σημαία παρατηρήθηκε πως το 26% των σκαφών κατείχε ξένη σημαία. Ένα ποσοστό που είναι το μεγαλύτερο αναλογικά με το μέγεθος της μαρίνας.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.8



### 3.3.5 ΜΑΡΙΝΑ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ

Η Μαρίνα διαθέτει 102 θέσεις για θαλαμηγούς και σκάφη αναψυχής. Το μέγιστο βάθος της Μαρίνας είναι 5,5 μ. και βρίσκεται νότια της Αθήνας, 20 χμ. από το λιμάνι του Πειραιά στον Κόλπο του Σαρωνικού στην περιοχή της Βουλιαγμένης. Καταγράφηκαν συνολικά **56 σκάφη**. Οι παρακάτω πίνακες παρουσιάζουν με λεπτομέρεια τα αποτελέσματα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.5α Κατηγορία 1<sup>η</sup> από 5 - 15 μ.

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 10 (17, 9%)    | 10 (100%)       | -           |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.5β Κατηγορία 2<sup>η</sup> από 15 - 20 μ.

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 12 (21, 4%)    | 10 (83, 3%)     | 2 (16, 7%)  |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.5γ Κατηγορία 3<sup>η</sup> από 20 - 30 μ.

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 23 (41, 1%)    | 15 (65, 2%)     | 8 (34, 8%)  |

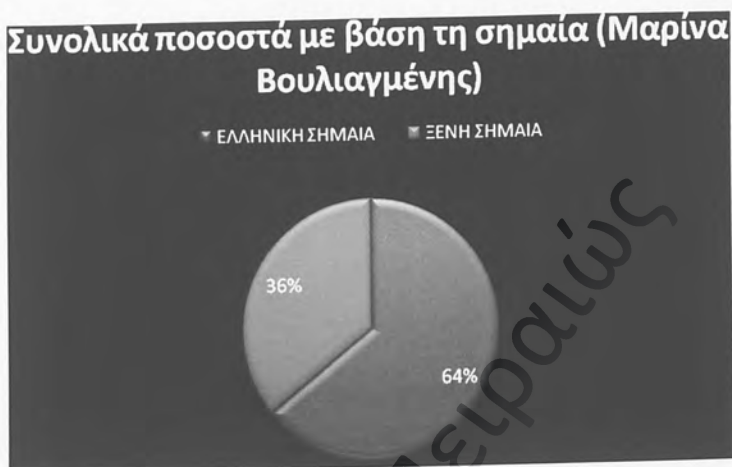
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.5δ Κατηγορία 4<sup>η</sup> από 30 μ. Και πάνω

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 11 (19, 6%)    | 1 (9%)          | 10 (91%)    |

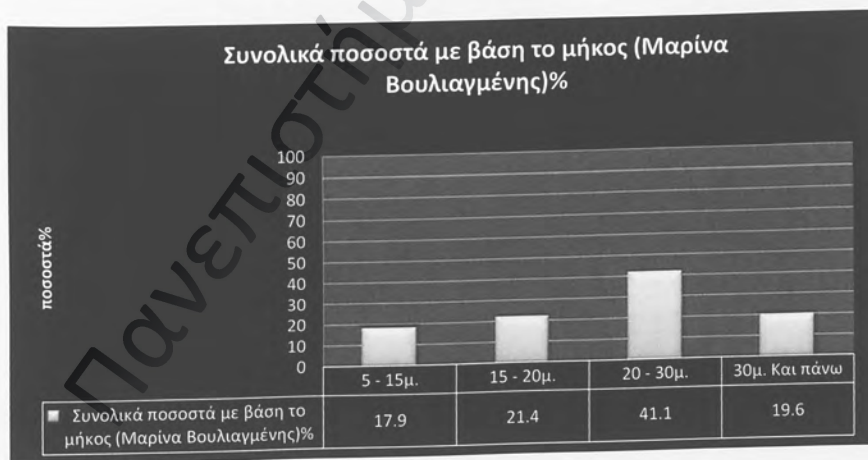
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.5ε Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 56 (100%)      | 36 (64, 3%)     | 20 (35,7 %) |

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.9



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.10



### 3.3.5.1 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Γίνεται εύκολα κατανοητό πως η μαρίνα της Βουλιαγμένης είναι μικρότερη σε χωρητικότητα από τις προηγούμενες. Τα σημαντικά σημεία που χρήζουν ανάλυσης είναι :

- Ότι τα περισσότερα σκάφη είχαν μήκος μεταξύ **20 και 30 μέτρων**.
- Η συντριπτική πλειοψηφία (**91%**) της κατηγορίας των **30 μέτρων και πάνω** είχαν ξένη σημαία.

### 3.3.6 ΜΑΡΙΝΑ ΦΑΛΗΡΟΥ

Η μαρίνα Φαλήρου έχει χωρητικότητα 415 θέσεων εκ των οποίων 70 θέσεις έχουν παραχωρηθεί στην Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία. Η μαρίνα βρίσκεται μόλις 9 χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας, 5 χιλιόμετρα από τον Πειραιά και 40 χιλιόμετρα από το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών. Τα παρακάτω αποτελέσματα φανερώνουν την ανάλυση της πληρότητας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.6α Κατηγορία 1<sup>η</sup> από 5 - 15 μ.

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 4 (7, 5%)      | 4 (100%)        | -           |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.6β Κατηγορία 2<sup>η</sup> από 15 - 20 μ.

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 1 (1, 9%)      | 1 (100%)        | -           |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.6γ Κατηγορία 3<sup>η</sup> από 20 - 30 μ.

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 33 (62, 3%)    | 24 (72, 7%)     | 9 (27, 3%)  |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.6δ Κατηγορία 4<sup>η</sup> από 30 μ. Και πάνω

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 15 (28, 3%)    | 8 (53, 3%)      | 7 (46, 7%)  |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.6ε Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία

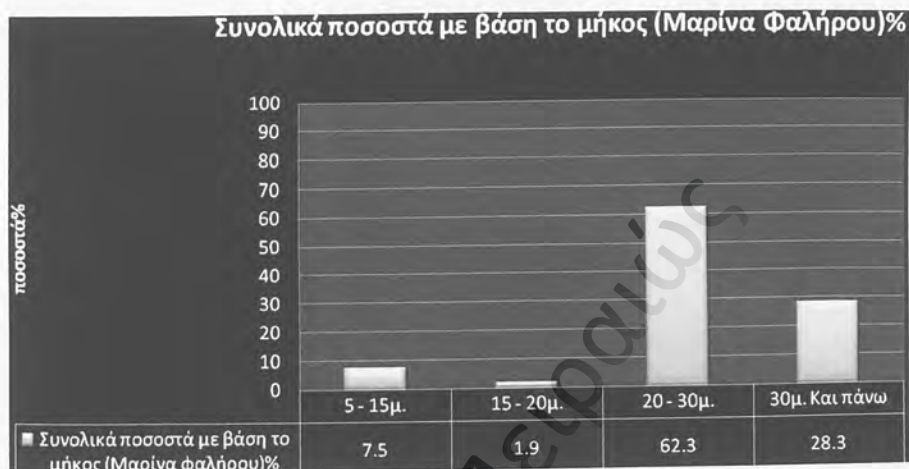
| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 53 (100%)      | 37 (69, 8%)     | 16 (30, 2%) |

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.11





ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.12



### 3.3.6.1 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Στη παραπάνω μαρίνα μονοπωλεί το ενδιαφέρον το γεγονός ότι το **90,6%** των σκαφών ήταν πάνω από 20 μέτρα και το **33,3%** από αυτά είχαν ξένη σημαία. Φυσικά αυτό οφείλεται και στο χαρακτήρα της μαρίνας που φιλοξενεί κυρίως μεγάλα σκάφη εντός του χώρου της.

### 3.3.7 ΜΑΡΙΝΑ ΣΟΥΝΙΟΥ (Olympic Marine)

Η Olympic Marine ιδρύθηκε το 1969 στο Λαύριο. Στα μέσα της δεκαετίας του 1970, επεκτάθηκε και εξελίχθηκε σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα. Σήμερα σε μία έκταση 150 στρεμμάτων έχει κατασκευαστεί η πιο μεγάλη μαρίνα και το πιο ολοκληρωμένο κέντρο εξυπηρέτησης της Ν.Α Μεσογείου. Επίσης πληρεί όλες τις ολυμπιακές προδιαγραφές και προσφέρει **680** θέσεις για σκάφη αναψυχής. Πιο κάτω είναι τα αποτελέσματα της καταγραφής που αφορούν τη μαρίνα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.7α Κατηγορία 1<sup>η</sup> από 5 - 15 μ.

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 86 (39,6%)     | 83 (96, 5%)     | 3 (3, 5%)   |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.7β Κατηγορία 2<sup>η</sup> από 15 - 20 μ.

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 102 (47%)      | 97 (95, 1%)     | 5 (4, 9%)   |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.7γ Κατηγορία 3<sup>η</sup> από 20 - 30 μ.

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 23 (10, 6%)    | 19 (82, 6%)     | 4 (17, 4%)  |

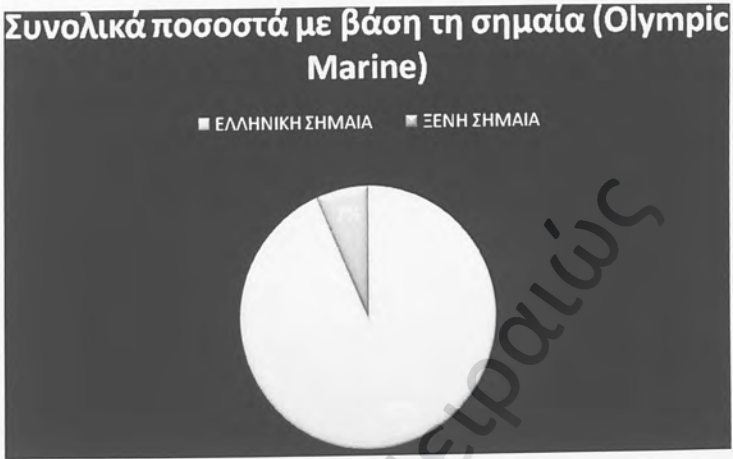
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.7δ Κατηγορία 4<sup>η</sup> από 30 μ. Και πάνω

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 6 (2, 8%)      | 4 (66, 7%)      | 2 (33, 3%)  |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.7ε Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ | ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ |
|----------------|-----------------|-------------|
| 217 (100%)     | 203 (93, 5%)    | 14 (6, 5%)  |

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.13



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.14



### 3.3.7.1 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Στη παραπάνω μαρίνα βλέπουμε ότι κυριαρχούν τα σκάφη με μήκος από **5 – 20 μέτρα** όπου η συντριπτική τους πλειοψηφία είναι φορείς Ελληνικής σημαίας.

ΣΥΝΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

4

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ

4

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



## 4. ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Από την έρευνα στις παραπάνω μαρίνες (Αλίμου, Ζέας, Φλοίσβου, Γλυφάδας, Φαλήρου, Βουλιαγμένης και Olympic Marine) διεξήχθησαν αρκετά κρίσιμα συμπεράσματα. Ο σκοπός των αποτελεσμάτων είναι να δείξει την συνολική εικόνα που πηγάζει από την έρευνα, με βάση πάντα το μήκος και τη σημαία των σκαφών. Η συνολική χωρητικότητα των παραπάνω μαρινών ανέρχεται σε **3,980 θέσεις** (δηλαδή το 60% των των συνολικών θέσεων ελλιμενισμού που βρίσκονται σε λειτουργία εντός της Ελλάδος). Η συνολική πληρότητα ανέρχεται σε **2,622 σκάφη** δηλαδή (65, 9% του συνόλου των 3,980 θέσεων).

### 4.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΜΗΚΟΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

- **Κατηγορία 1<sup>η</sup> από 5 - 15 μ.**

Συνολικά καταγράφηκαν **1656 σκάφη (63,2%)**. Η μαρίνα με το μεγαλύτερο ποσοστό σκαφών της παραπάνω κατηγορίας είναι μαρίνα της Γλυφάδας με **81,6% (507 σκάφη)**.

- **Κατηγορία 2<sup>η</sup> από 15 - 20 μ.**

Συνολικά καταχωρήθηκαν **523 σκάφη (19, 9%)**. Η μαρίνα με το μεγαλύτερο ποσοστό σκαφών της παραπάνω κατηγορίας είναι η Olympic marine με **47% (102 σκάφη)**.

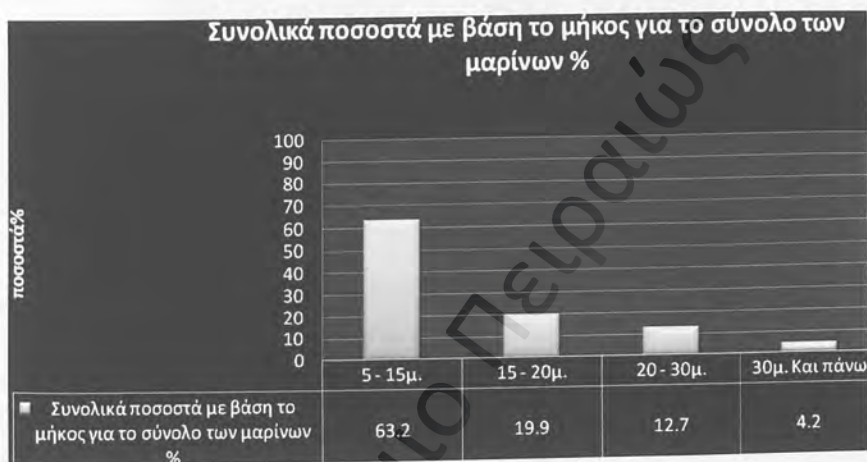
- **Κατηγορία 3<sup>η</sup> από 20 - 30 μ.**

Συνολικά καταχωρήθηκαν **332 σκάφη (12, 7%)**. Η μαρίνα με το μεγαλύτερο ποσοστό σκαφών της παραπάνω κατηγορίας είναι η μαρίνα του Φαλήρου **62, 3% (33 σκάφη)**.

- **Κατηγορία 4<sup>η</sup> από 30 μ. Και πάνω**

Συνολικά καταχωρήθηκαν **111 σκάφη (4, 2%)**. Η μαρίνα με το μεγαλύτερο ποσοστό σκαφών της παραπάνω κατηγορίας είναι η μαρίνα του Φαλήρου με **28, 3% (15 σκάφη)**. Παρακάτω ακολουθεί διαγραμματική παρουσίαση των αποτελεσμάτων.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.15



#### 4.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗ ΣΗΜΑΙΑ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

- **Κατηγορία 1<sup>η</sup> σκάφη με Ελληνική σημαία**

Τα σκάφη με Ελληνική σημαία ήταν **2344 (89,4%)**. Τα μεγαλύτερα ποσοστά σκαφών με Ελληνική σημαία εντοπίστηκαν στις δύο πρώτες κατηγορίες μήκους (**5 – 15μ. και 15 – 20μ.**).

- **Κατηγορία 2<sup>η</sup> σκάφη με Ξένη σημαία**

Τα σκάφη με ξένη σημαία ήταν **278 (10.6%)**. Το κύριο μέρος των σκαφών με ξένη σημαία προέρχονται από τη τρίτη κατηγορία μήκους (**20 – 30μ.**) με αριθμό σκαφών **116 (41,7% των 278 σκαφών με ξένη σημαία)**.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.16



Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ & ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ

# 5

## 5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ & ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο πεμπτό και τελευταίο κεφάλαιο θα συγκρίνουμε τη πολιτική των μαρινών της Ελλάδας της Τουρκίας και της Κροατίας, ως κύριους ανταγωνιστές της χώρας μας στο τομέα του τουρισμού. Επίσης θα χρησιμοποιήσουμε και τα αποτελέσματα της ερευνας (βλ. 2<sup>ο</sup> κεφάλαιο) με σκοπό να προτείνουμε κάποιες βιώσιμες λύσεις για τη βελτίωση του yachting στην Ελλάδα.

### 5.1 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΝ ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ

Τις μαρίνες της Τουρκίας, και της Κροατίας επιλέγουν ολοένα και περισσότεροι ιδιοκτήτες ιδιωτικών σκαφών αναψυχής, για τον ελλιμενισμό τους.

Ο λόγος, τα αυξημένα τεκμήρια διαβίωσης τα οποία θα ισχύσουν για τη φορολόγηση του 2012 και που σύμφωνα με τα στοιχεία του Λιμενικού, έχουν ήδη οδηγήσει σε ακινησία περίπου **4.000 σκάφη**. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τη μείωση κατά 50% στην αγορά ιδιωτικών σκαφών στην Ελλάδα σε σχέση με το 2008 και τη μείωση κατά 25% των μόνιμα ελλιμενιζόμενων σκαφών, αποτελούν τους κύριους λόγους που ερημώνουν οι ελληνικές μαρίνες.

«Την τελευταία τριετία, το ελληνικό Δημόσιο έχει χάσει έσοδα ύψους τουλάχιστον 120 εκατ. ευρώ εξαιτίας της κάμψης της δραστηριότητας στον χώρο του yachting<sup>21</sup>». Η καθοδική τάση είχε κάνει την εμφάνισή της με την καθιέρωση του Ν. 3790/2009 για τον ειδικό φόρο ιδιωτικών και επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, με τον οποίο καθιερώθηκαν έκτακτες εισφορές και ειδικοί φόροι στα σκάφη με μήκος μεγαλύτερο των 10 μ.».

Σήμερα, ένα μηχανοκίνητο σκάφος μήκους 20 μ. με σημαία εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, που ελλιμενίζεται σε ελληνική μαρίνα της περιφέρειας, χρεώνεται με 5.000 ευρώ ετησίως για ελλιμενισμό, ενώ πληρώνει άλλα 2.500 ευρώ σε φόρους και εισφορές.

<sup>21</sup> [http://news.kathimerini.gr/4Dcgi/4Dcgi/\\_w\\_articles\\_civ\\_12\\_05/02/2012\\_471329](http://news.kathimerini.gr/4Dcgi/4Dcgi/_w_articles_civ_12_05/02/2012_471329)



Αντικίνητρο αποτελεί και ο συνδυασμός υψηλού ΦΠΑ και γραφειοκρατίας. Στην Ελλάδα, οι υπηρεσίες ελλιμενισμού και οι παροχές των ιδιωτικών σκαφών επιβαρύνονται με 23% ΦΠΑ σε συνδυασμό με έκτακτες εισφορές και ειδικούς φόρους, ενώ τα σκάφη με σημαία τρίτης χώρας (εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης) υποχρεούνται σε ανταποδοτική εισφορά, ανάλογα με το μέγεθος του σκάφους.

Αντίθετα, στην Τουρκία τα ξένα σκάφη αναψυχής δεν πληρώνουν ΦΠΑ για τον ελλιμενισμό τους, ενώ οι διαδικασίες ελέγχου εγγράφων είναι πιο απλές και η βίζα προσωρινού επισκέπτη εκδίδεται άμεσα.<sup>22</sup>

Για ένα ιδιωτικό σκάφος το ενοίκιο επιβαρύνεται με 23% ΦΠΑ (τα επαγγελματικά σκάφη δεν υπόκεινται σε ΦΠΑ). Ετσι, αμέσως, ένας ιδιοκτήτης σκάφους πληρώνει 23% παραπάνω ενοίκιο σε μια μαρίνα στην Ελλάδα σε σχέση με μια μαρίνα στην γειτονική Τουρκία που έχει μηδενικό ΦΠΑ.

Παράλληλα, ο ειδικός φόρος που έχει θεσπιστεί με τον νόμο Ν.3790 του 2009 για τα ιδιωτικά σκάφη σε συνδυασμό με την επιβολή των τεκμηρίων διαβίωσης έχει δημιουργήσει ένα ασφυκτικό και κοστοβόρο πλαίσιο για τους ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής που αδυνατούν να καταβάλουν ενοίκια και μάλιστα σε κρατικές μαρίνες παρατηρούνται έντονα φαινόμενα μείωσης των εσόδων.

## 5.2 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Η ζήτηση των σκαφών αναψυχής είναι ξένης προέλευσης με ποσοστό περίπου 95%. Οι Ευρωπαίοι (κυρίως οι Γερμανοί και οι Γάλλοι), προτιμούν ιστιοπλοϊκά ενώ οι Αμερικανοί προτιμούν μηχανοκίνητα σκάφη. Οι Έλληνες τουρίστες οι οποίοι θεωρούνται από τους πιο απαιτητικούς πελάτες, συνήθως ναυλώνουν μηχανοκίνητα επανδρωμένα σκάφη. Σύμφωνα με το στοιχείο που παρέχονται από την Κυριακούλης Mediterranean Cruises Shipping A.E." για το έτος 2004, το 29% του πελατολογίου της εταιρείας προέρχονταν από τη Γερμανία, το 11%

<sup>22</sup> <http://www.touristpress.net/2012/02/09/apo-tis-marines-tis-tourkias-apolamvanoun-to-egeo-kai-ta-ellinika-nisia/>

από την Ιταλία, το 9% από τη Μεγάλη Βρετανία, το 9% από τη Γαλλία, 8% από την Ολλανδία, το 7% από την Αυστρία, το 5% από τις σκανδιναβικές χώρες, το 3% από την Τσεχική Δημοκρατία, 2% από την Ελβετία, το 2% από το Βέλγιο, το 1% από τις ΗΠΑ και από την Αυστραλία το 12%. Τέλος το 3% προέρχεται από το Ελληνική αγορά.<sup>23</sup> Συνεπώς είναι αναγκαίο να αρχίσει και ο Έλληνας πολίτης να δοκιμάζει αυτο το τρόπο τουρισμού. Φυσικά η αγοραστική δύναμη των Ελλήνων συγκριτικά πάντα με τους προαναφερθέντες ξένους πολίτες δεν είναι η ίδια, αλλά είναι εφικτό να αρχίσει σιγά σιγά να έρχεται σε επαφή με αυτή τη διαφορετική όψη του τουρισμού.

### 5.3 ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Ελλάδα ως χώρα της Μεσογείου έχει ακτογραμμή που ανέρχεται σε 16,500 χιλιόμετρα με 6000 νησιά. Η ακτογραμμή της Τουρκίας είναι 8.000 χιλιόμετρα και της Κροατίας είναι 1.778 χιλιόμετρα. Όμως παρά την εμφανέστατη διαφορά της Ελλάδας σε ακτογραμμική απόσταση από τις άλλες δυο χώρες βρίσκεται στη τελευταία θέση όσον αφορά τον τουρισμό των σκαφών αναψυχής. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι το Ελληνικό προϊόν δεν είναι τόσο ανταγωνιστικό όσο των άλλων δυο μαχητικών χωρών. Η αιτία κρύβεται πίσω από κάποιους σημαντικούς παράγοντες, όπως :

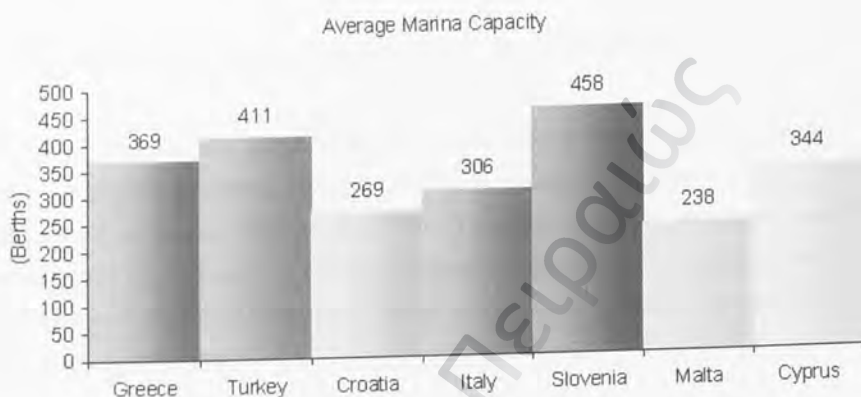
- Στην έλλειψη υποδομών (μαρίνων).
- Στη μη ανταγωνιστική τιμολογιακή πολιτική που εφαρμόζουν οι Ελληνικές μαρίνες.
- Στην επιβολή φόρων και τελών από το Ελληνικό κράτος
- Προστασία του περιβάλλοντος (γαλάζια σημαία).

---

<sup>23</sup> Mihail N. Diakomihalis, GREEK MARITIME TOURISM; EVOLUTION, STRUCTURES AND PROSPECTS

### 5.3.1 ΕΛΛΕΙΨΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.17, Στατιστικά στοιχεία 2009



Πηγή: HVS, THE GREEK MARINA INDUSTRY

Παρατηρώντας το παραπάνω διάγραμμα καταλαβαίνουμε, πως η χώρα μας πρέπει και χρειάζεται να δημιουργήσει νέες υποδομές (μαρίνες) για την εδραίωση της κυριαρχία της έναντι των κύριων ανταγωνιστών της (Τουρκία, Κροατία). Ας μη ξεχάμε ότι το Τουρκικό κράτος έχει ως στόχο να προσθέσει 25,000 θέσεις για σκάφη αναψυχής όταν η συνολική χωρητικότητα των υπό κατασκευή ελληνικών μαρίνων είναι μόλις 4,216.

### 5.3.2 ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η τιμολογιακή πολιτική είναι ακριβότερη περίπου κατά 30% από την αντίστοιχη της Κροατίας και της Τουρκίας.<sup>24</sup> Αυτό κυρίως οφείλεται στο πολύ υψηλό ποσοστό φ.π.α που έχει η χώρα μας συγκριτικά με τις παραπάνω δύο χώρες. Βλέποντας για παραδειγμα ξανά το ΠΙΝΑΚΑ 2α βλέπουμε ότι οι δύο από τις πιο σημαντικές μαρίνες της Τουρκίας χρεώνουν το μήνα κατά

<sup>24</sup> Pavlos Papadimitriou, (2009), HVS, The Greek Marina Industry

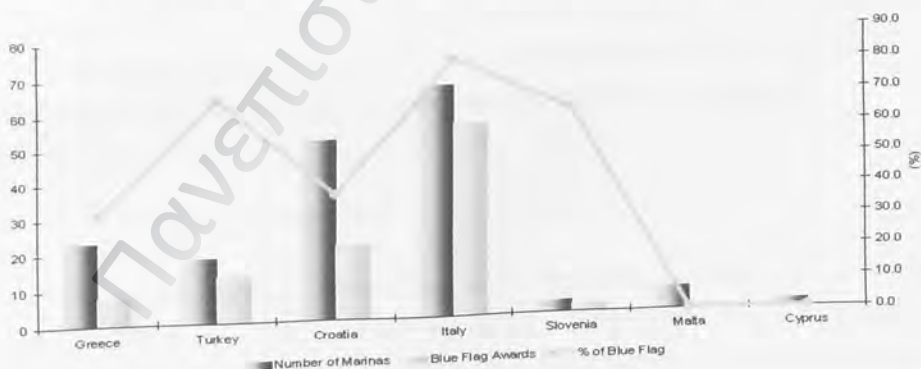
μέσο όρο το πολύ μέχρι 1000 ευρώ τον επισκέπτη<sup>25</sup>, όταν στην Ελλάδα μπορεί ο επισκέπτης να πληρώσει από 800 – 1800 ευρώ το μήνα. Αυτό δημιουργείται κυρίως γιατί η Τουρκία δεν χρεώνει φ.π.α στον ιδιώτη επισκέπτη (με ξένη σημαία) της μαρίνας.

### 5.3.3 ΕΠΙΒΟΛΗ ΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΕΛΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΡΑΤΟΣ.

Πέρα από τα τέλη ελλιμενισμού και τον ΦΠΑ που φτάνει στο 23%, προβλέπεται επιπλέον η καταβολή έκτακτης εισφοράς για όλα τα σκάφη που παραμένουν στην ελληνική επικράτεια για μεγαλύτερο διάστημα πέραν των 60 ημερών. Το γεγονός οδηγεί τους ιδιοκτήτες να φύγουν από τη χώρα μας, για άλλες τις γειτονικές μαρίνες, αφού σε πολλές περιπτώσεις η έκτακτη εισφορά είναι μεγαλύτερη από το κόστος ελλιμενισμού του σκάφους για έναν ολόκληρο χρόνο σε μία ελληνική μαρίνα.

### 5.3.4 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ(γαλάζια σημαία).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.18, Αριθμός μαρίνων & τα βραβεία γαλάζιας σημαίας / χώρα (2009)



Πηγή : Pavlos Papadimitriou, (2009), HVS, The Greek Marina Industry

<sup>25</sup> Mehmet Sariisik a\*, Oguz Turkeyb, Orhan Akovac, How to manage yacht tourism in Turkey: A swot analysis and related strategies



Η “Γαλάζια Σημαία” είναι διεθνές σύμβολο ποιότητας, θεωρούμενο το πιο γνωστό περιβαλλοντικό σύμβολο στον κόσμο. Απονέμεται διεθνώς, από το 1987, σε όσες ακτές και μαρίνες πληρούν τις προϋποθέσεις. Δεν αρκεί οι ακτές να έχουν μόνο την επιθυμητή, εξαιρετική ποιότητα νερών κολύμβησης. Πρέπει επί πλέον να τηρούνται και τα 31 αυστηρά κριτήρια, που βασίζονται στη καθαριότητα, την οργάνωση, στην πληροφόρηση και στην ασφάλεια των λουομένων και των επισκεπτών. Επίσης θεωρείται άκρως σημαντική η προστασία των φυσικών πόρων της ακτής και του παράκτιου χώρου. Τα μεγάλα ταξιδιωτικά γραφεία του εξωτερικού δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στη “Γαλάζια Σημαία” όταν επιλέγουν τους προορισμούς που προτείνουν στους πελάτες τους, επιμένοντας στις καλές υπηρεσίες που προσφέρονται στην ακτή, αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος. Στο παραπάνω διάγραμμα η Ελλάδα βρίσκεται πολύ χαμηλά στη κατάταξη της γαλάζιας σημαίας στις μαρίνες, γεγονός που χαλαεί την εικόνα του Ελληνικού τουρισμού όταν τις τρεις πρώτες θέσεις καταλαμβάνουν οι τρεις κύριοι ανταγωνιστές της (Ιταλία, Τουρκία, Κροατία).

#### 5.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Όπως διαπιστώθηκε παραπάνω, τα τελικά συμπεράσματα που διατυπώθηκαν είχαν ως κύριο αυτοσκοπό να εντοπίσουν και να παρουσιάσουν τα προβληματικά σημεία της πολιτικής του yachting εντός της Ελλάδος. Παρακάτω παρουσιάζονται προτάσεις που έχουν ως κύριο αυτοσκοπό να βοηθήσουν στην επίλυση και απομάκρυνση αυτών των προβλημάτων.

##### 5.4.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ

- Ίσως πρέπει να ξεκινήσει μια σταδιακή μείωση του Φ.Π.Α στις ελληνικές μαρίνες από το τωρινό 23%, για τα ιδιωτικά σκάφη με ξένη σημαία. Αυτό γιατί, πρέπει το ελληνικό yachting να ξεκινήσει να γίνεται πιο ανταγωνιστικό. Από την έρευνα που παρουσιάστηκε στο 2<sup>ο</sup> και 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο προέκυψε ότι τα περισσότερα σκάφη με ξένη σημαία προέρχονταν από τη κατηγορία μήκους (20 – 30 μέτρα). Έτσι μπορεί η πρώτη μείωση Φ.Π.Α να εφαρμοστεί πρώτα σε αυτή τη κατηγορία μήκους για να επαναμαγνητιστούν τα ιδιωτικά σκάφη



με ξένη σημαία. Τέλος θα χρειαστεί να μειωθούν οι έκτακτες κρατικές επιβαρύνσεις που επιβλήθηκαν για περαιτέρω μείωση του κόστους.

- Μείωση της γραφειοκρατίας για την έκδοση εγγράφων (βίζα, ανανέωση αδειών κ.λ.π.).
- Μεγαλύτερη προβολή του Ελληνικού yachting μέσω διαφήμισης στα πιο σημαντικά ξένα μέσα μαζικής ενημέρωσης (περιοδικά, internet, τηλεόραση).
- Αύξηση του αριθμού των μαρινών με γαλάζια σημαία. Ο παράγοντας γαλάζια σημαία είναι πολύ σημαντικός για την απορρόφηση ξένων τουριστών. Ουσιαστικά δουλεύει σαν διαφήμιση για τον Ελληνικό τουρισμό. Για παράδειγμα αυτό θα γίνει εάν εφαρμοστούν σε όλες τις μαρίνες το ISO 9001:2008.
- Από την έρευνα που παρουσιάστηκε στο 2<sup>ο</sup> και 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο, τα σκάφη με Ελληνική σημαία ήταν **2344 (89,4%)**. Τα μεγαλύτερα ποσοστά σκαφών με Ελληνική σημαία εντοπίστηκαν στη πρώτη κατηγορία μήκους (**5 – 15μ.**). Μεσώ αυτού του αποτελέσματος μπορεί να εφαρμοστεί αύξηση του αφορολόγητου στα 12 μέτρα για επαγγελματικά σκάφη, και επαναφορά του αφορολόγητου στα 10 μέτρα για τα ιδιωτικά.
- Μείωση των ημερών ναύλου με δεδομένο ότι τα σημερινά ελάχιστα όρια δεν είναι πλέον επιτεύξιμα λόγω της διεθνούς κρίσης με παράλληλη αυστηροποίηση των προϋποθέσεων ώστε να αποφεύγεται η καταστρατήγηση της έννοιας του νόμου.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ΚΛΑΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ICAP, (2009), ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.
- Νόμος 2743/1999 «Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 211/13.10.1999)
- Υπουργείο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας, (2011), Σκάφη αναψυχής οδηγός εφαρμογής νομοθεσίας.
- Υπουργείο Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας, ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΚΑΙ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
- Χαλκίδου, Β., (2010), Μορφές και εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα. Τρόποι ανάπτυξης. Μια διαφορετική προσέγγιση και έρευνα.
- Χατζημανωλάκη, (2011), ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ & Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ. ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ & ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ.

### ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Croatian Marinas, Croatian national tourist board
- Marseille Provence Chamber of Commerce and Industry, March 2011, Study N°26, Yachting centres in the Mediterranean.
- Mehmet Sariisik a\*, Oguz Turkeyb, Orhan Akovac, How to manage yacht tourism in Turkey: A swot analysis and related strategies
- Mihail N. Diakomihalis, (2007), GREEK MARITIME TOURISM: EVOLUTION, STRUCTURES AND PROSPECTS.

- Pavlos Papadimitriou, (2009), HVS, the Greek Marina Industry.
- Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, *University of Dubrovnik Croatia*.

## ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- <http://www.opengov.gr/ythynal/?p=31>
- <http://www.sailingboats.gr>
- [http://www.boatfinder.gr/gr/news/view/171?page=news&news\\_id=171](http://www.boatfinder.gr/gr/news/view/171?page=news&news_id=171)
- <http://www.tax-profit.gr>
- <http://www.britishmarine.co.uk/pdf/Marine%20Sector%20Croatia%20April%202008.pdf>
- <http://www.kythera.gr/businessguide/marines-yachting.php>
- <http://www.sete.gr/files/Media/Orismoistatistikontourismou.pdf>
- <http://www.investingreece.gov.gr/default.asp?pid=36&sectorID=44&la=2>
- [http://pireas-piraeus.blogspot.gr/2011/10/blog-post\\_3044.html](http://pireas-piraeus.blogspot.gr/2011/10/blog-post_3044.html)
- [http://news.kathimerini.gr/4Dcgi/4Dcgi/\\_w\\_articles\\_civ\\_12\\_05/02/2012\\_471329](http://news.kathimerini.gr/4Dcgi/4Dcgi/_w_articles_civ_12_05/02/2012_471329)