

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

ΘΕΜΑ: Η πολιτική του yachting στην Ευρώπη.

Αεράκη Ειρήνη

Επιβλέπων καθηγητής : Σωτήριος Θεοδωρόπουλος

Διπλωματική εργασία

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

Πειραιάς

Απρίλιος 2015

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.

Αεράκη Ειρήνη

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από τη Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορισθηκε απο 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) Σωτήριος Θεοδωρόπουλος (επιβλέπων)
- 2) Ερασμία Βαλμά
- 3) Κωνσταντίνος Χλωμούδης

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

Αφιερώνω την εργασία
στην οικογένειά μου.....

Ευχαριστίες

Θα ήθελα καταρχήν να ευχαριστήσω όλους όσους συνέβαλαν με οποιονδήποτε τρόπο στην επιτυχή εκπόνηση αυτής της διπλωματικής εργασίας.

Ιδιαίτερα θα πρέπει να εκφράσω τις θερμές ευχαριστίες μου στους τους καθηγητές μου κ. Θοδωρόπουλο Σωτήριο και κ. Γκιζιάκη Κωνσταντίνο για την αμέριστη συμπαράσταση και υπομονή στην επίβλεψη για την εκπόνηση αυτής της διπλωματικής εργασίας. Ήταν πάντα διαθέσιμοι να μου προσφέρουν τις γνώσεις και την εμπειρία τους για τη σωστή καθοδήγησή στο θέμα της εργασίας μου.

Βέβαια, το μεγαλύτερο ευχαριστώ το οφείλω στους γονείς μου, των οποίων η πίστη στις δυνατότητες μου αποτέλεσε αρωγός σε όλους τους στόχους και τα όνειρά μου. Την παρούσα εργασία την αφιερώνω στην οικογένειά μου.

Πίνακας Περιεχομένων

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	11
ABSTRACT	12
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	13
ΜΕΡΟΣ 1ο	15
1. Η ΔΟΜΗ & Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ	16
1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	16
1.2 Η ΙΣΤΟΡΙΑ	16
1.3 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΓΙΑ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ YACHTING	17
1.4 Η ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ	19
1.4.1 ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΕΙΔΟΣ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ	20
1.4.2 ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ	21
1.4.3 ΟΡΙΣΜΟΙ	22
1.4.4 ΝΑΥΛΩΣΗ	23
2. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ YACHTING	26
2.1 ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ-ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ	27
2.2 ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	29
2.2.1 ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟΥΣ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ	30
2.3 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΧΕΔΙΑΣΗ ΚΑΙ ΤΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ	31
2.3.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ	32
2.3.2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΑ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ	33
2.4 ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΑΓΟΡΑΣ	33
2.5 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΑ ΣΚΑΦΗ	36
2.5.1 ΝΑΥΛΩΣΗ ΕΝΤΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	36
2.5.2 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ (ΤΕΛΟΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ & ΠΛΟΩΝ)	38
2.5.3 ΤΕΚΜΗΡΙΑ	39
ΜΕΡΟΣ 2ο	40
3. ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ	41
3.1 Ο ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ	41
3.2 ΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ	44
3.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ	45

3.3.1	<i>Η ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ</i>	45
3.3.2	<i>ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΑΚΤΕΣ ΤΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ</i>	47
3.3.3	<i>ΒΑΛΤΙΚΗ ΚΑΙ ΑΡΚΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ</i>	49
3.3.4	<i>ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΛΙΜΝΕΣ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΠΛΩΤΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</i>	50
3.3.5	<i>ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ</i>	52
3.3.6	<i>ΣΥΝΟΨΗ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ</i>	52
3.3.7	<i>Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ Η ΕΛΛΑΔΑ</i>	53
4.	ΟΙ ΚΥΡΙΑΡΧΟΙ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	56
4.1	ΙΤΑΛΙΑ	56
4.1.1	<i>ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΜΗΚΟΣ</i>	59
4.2	ΓΑΛΛΙΑ	59
4.2.1	<i>ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΜΗΚΟΣ</i>	61
4.3	ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ	63
4.4	ΚΡΟΑΤΙΑ	64
4.5	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	65
4.6	ΙΣΠΑΝΙΑ	65
4.7	ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ & ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	66
4.8	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	69
5.	ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ	74
5.1	ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΤΡΟΠΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΤΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	79
5.1.1	<i>ΤΟΥΡΚΙΑ</i>	79
5.2	ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΝ ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ	84
6.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	87
6.1	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	87
6.2	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	88
6.2.1	<i>ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑΣ- ΗΓΕΤΗ</i>	88
6.2.2	<i>ΥΠΟΘΕΣΗ FRAPA (ROGOZNICA, CROATIA)</i>	89
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	91

Κατάλογος πινάκων, διαγραμμάτων, φωτογραφιών.

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1.4.4 ^α Mega yachts/χώρα	24
Πίνακας 2.3 ^α , Κατηγορία σχεδιασμού	31
Πίνακας 3.1 ^α Ευρωπαϊκές μαρίνες	41
Πίνακας 3.1 ^β Μαρίνες που λειτουργούν στην ελληνική επικράτεια	42
Πίνακας 3.3.1 ^α Μαρίνες στη Μεσόγειο	46
Πίνακας 3.3.1 ^β Θέσεις ελλιμενισμού Μεσογείου %	47
Πίνακας 3.3.2 ^α Η κατανομή μαρίνας στον Ατλαντικό	48
Πίνακας 3.3.2 ^β Θέσεις ελλιμενισμού Ευρωπαϊκών ακτών του Ατλαντικού %	48
Πίνακας 3.3.3 ^α Η κατανομή μαρίνων στη Βαλτική & Αρκτική θάλασσα	50
Πίνακας 3.3.3 ^β Θέσεις ελλιμενισμού Βαλτικής & Αρκτικής θάλασσας %	50
Πίνακας 3.3.4 ^α Η κατανομή μαρίνας στις Ευρωπαϊκές λίμνες & πλωτές μεταφορές	51
Πίνακας 3.3.7 ^α Σύγκριση ακτογραμμής & θέσεων ελλιμενισμού / χώρα	54
Πίνακας 4.1 ^α Italian Marine Industry	57
Πίνακας 4.1 ^β Έσοδα από τις εξαγωγές	58
Πίνακας 4.1.1 ^α Ποσοστά ιστιοπλοϊκών & μηχανοκίνητων σκαφών	59
Πίνακας 4.2.1 ^α Ομαδοποίηση σκαφών/μήκος	61
Πίνακας 4.2.1 ^β Ποσοστά ιστιοπλοϊκών & μηχανοκίνητων σκαφών στη Γαλλία	62
Πίνακας 4.3 ^α Παραγωγή σκαφών στη Μεγάλη Βρετανία (2007)	64
Πίνακας 4.4 ^α Η ενχώρια Κροατική παραγωγή	64
Πίνακας 4.6 ^α Γενικά στοιχεία που αφορούν τις Ισπανικές μαρίνες	65
Πίνακας 4.7 ^α Αναλογία σκαφών αναψυχής & Θέσεων ελλιμενισμού	66

Πίνακας 4.7 ^β Μεσόγειος, αναλογία σκαφών αναψυχής & θέσεων ελλιμενισμού.....	67
Πίνακας 4.7 ^γ Αναλογία σκαφών αναψυχής & Θέσεων ελλιμενισμού στις Ευρωπαϊκές ακτές του Ατλαντικού.....	68
Πίνακας 4.7 ^δ Αναλογία σκαφών αναψυχής & θέσεων ελλιμενισμού στη Βαλτική & Αρκτική θάλασσα.....	68
Πίνακας 5 ^α Θέσεις ελλιμενισμού.....	74
Πίνακας 5.1.1.1 ^α παράδειγμα Τουρκικής οργάνωσης.....	81
Πίνακας 5.1.1.2 ^α Swot ανάλυση για το yachting στη Τουρκία.....	82
Πίνακας 6.2.2 ^α Η οικονομική ανάπτυξη που μπορεί να προσφέρει η μαρίνα.....	90

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Διάγραμμα 1, Η σύνθεση του yachting.....	18
Διάγραμμα 2, Η Ευρωπαϊκή αγορά.....	44
Διάγραμμα 3 Ευρωπαϊκές θέσεις ελλιμενισμού %.....	53
Διάγραμμα 4, Ιταλικές εξαγωγές σκαφών.....	57
Διάγραμμα 5, Κατανομή της παραγωγής.....	60
Διάγραμμα 6, θέσεις ελλιμενισμού στην Ευρώπη.....	70
Διάγραμμα 7, σκάφη προς θέσεις ελλιμενισμού.....	70
Διάγραμμα 8, σκάφη προς θέσεις ελλιμενισμού / αγορά.....	71
Διάγραμμα 9, Βραβεία γαλάζιας σημαίας / χώρα.....	76
Διάγραμμα 10, Average Marina Capacity.....	78

ΕΙΚΟΝΕΣ

Εικόνα 1 & Εικόνα 2, Επέκταση Μαρίνας.....	21
Εικόνα.3 Χιονισμένη μαρίνα στη Φιλανδία & Εικόνα.4 Λιμάνι στη Γερμανία	49
Εικόνα.5 Ευρωπαϊκές λίμνες.....	51
Εικόνα.6 Μαρίνες στη Κροατία	77

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 Ευρωπαϊκή επικράτεια*. Βασίζεται στη καταγραφή των σκαφών στις σημαντικότερες και στις πιο σύγχρονες μαρίνες που βρίσκονται εντός της Ευρωπαϊκής Ηπείρου και στη πολιτική που εφαρμόζεται στην Ευρώπη στο κλάδο των σκαφών αναψυχής.

Πιο συγκεκριμένα στο ΜΕΡΟΣ 1^ο 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^ο προβάλεται η έρευνα και τα συμπεράσματα από τον τρόπο κατανομής των Ευρωπαϊκών μαρινών στα διάφορα γεωγραφικά τμήματα όπως : Μεσόγειος θάλασσα, Αρκτική Θάλασσα, Ευρωπαϊκές ακτές του Ατλαντικού καθώς και στα Ευρωπαϊκά ποτάμια και λίμνες.

Στη συνέχεια αναδεικνύονται οι αναλογίες ανάμεσα στον συνολικό αριθμό σκαφών αναψυχής και στο συνολικό αριθμό θέσεων ελλιμενισμού που διαθέτει κάθε Ευρωπαϊκή Χώρα. Η κάθε αναλογία που προκύπτει συγκρίνεται τελικά με τον σύνολο της ακτογραμμής της κάθε χώρας με σκοπό να αναδειχθεί πια χώρα επιδέχεται την κατασκευή καινούργιων μαρινών εντός της επικράτειας της. Τέλος παρουσιάζονται τα συμπεράσματα από το σύνολο της ερευνητικής προσπάθειας.

Λέξεις κλειδιά : yachting, ανταγωνισμός, μαρίνες,

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 European Yachting industry in our days. It is based on the recording of vessels to the most important marinas, which are located in the European territory by their nationality and by their length. Specifically, PART 1 presents the structure and the history of the European yachting industry and is discussing the European regulations. PART 2 presents the investigation and the conclusions of the research in the main European marinas. Finally, I am presenting the actions of Croatia, in order to provide proposals to reduce the problems plaguing the yachting in Greece.

Keywords: yachting, competition, marinas,

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ζήτηση για σκάφη αναψυχής εκδηλώνεται από ιδιώτες, λάτρεις της θάλασσας, μεσαίας 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. 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 μαρίνων μέσω της είσπραξης 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 και βιολογικού καθαρισμού, λιμενική αρχή και 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 πολυσύνχαστες μαρίνες που βρίσκονται εντός της Ευρώπης και στη πολιτική που εφαρμόζεται στην Ευρώπη 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 Ευρώπη.

Στα κεφάλαια 3, 4, 5, 6 παρουσιάζεται η έρευνα και τα συμπεράσματα από την ανάλυση της Ευρωπαϊκής αγοράς. Σκοπός της έρευνας ήταν να παρουσιαστούν ξεχωριστά οι δυναμικές της κάθε Ευρωπαϊκής ζώνης (Μεσόγειος, Αρκτική κ.λ.π). Επίσης παρουσιάζεται ο τρόπος δράσης των «μεγάλων Ευρωπαϊκών δυνάμεων». Τέλος προωθούνται τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα της έρευνας και τέλος στο κεφάλαιο 6 γίνεται παράθεση των συμπερασμάτων και των προτάσεων της έρευνας.

ΜΕΡΟΣ 1ο

**Η ΔΟΜΗ & Η ΙΣΤΟΡΙΑ
ΤΟΥ YACHTING
ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ

1

1. Η ΔΟΜΗ & Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

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.

1.2 Η ΙΣΤΟΡΙΑ

Η ιστορία του Ευρωπαϊκού yachting έχει τις ρίζες της στη Βικτοριανή εποχή της ευημερίας. Πιο συγκεκριμένα όταν ο Κάρολος ο δεύτερος παρουσιάστηκε για πρώτη φορά με το σκάφος του εν ονόματι Mary στο Άμστερνταμ το 1660. Μεταξύ του 1671 και 1677, ο Κάρολος ο II απέκτησε ακόμη 14 σκάφη τα οποία κατασκευάστηκαν στο Woolwich, του Πόρτσμουθ. Καπώς έτσι λοιπόν ξεκίνησε το yachting στην Ευρώπη. Φτάνοντας στις μέρες μας τα πραγματικά έχουν ως εξής.¹

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.² Οι πρώτες μαρίνες δημιουργήθηκαν στη Βουλιαγμένη το 1963, στη Ζέα το 1966 και στην Αρετσού το 1973.³

¹http://www.lr.org/Images/5%20America%27s%20Cup_tcm155-173512.pdf

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

³ <ftp://seftp.icap.gr/data/Skafh%20Anapsuxhs%202006.pdf>

Η Ιταλία εμφανίζεται ως ο ηγέτης βάσει του αριθμού των σκαφών με συνολικό μήκος σκαφών 15.080 μέτρα και μέσο μήκος 113 πόδια το έτος 2007. Με βάση τα στοιχεία της **UCINA (Italian Marine Industry Association)**, το 2007 η αξία των σκαφών αναψυχής της ιταλικής αγοράς (μικρά σκάφη, σκάφη με εσωλέμβια / εσω-εξωλέμβια μηχανή, σκάφη με εξωλέμβια μηχανή, σκάφη ιστιοπλοϊκά και σκάφη φουσκωτά) ανήλθε σε €1.927,8 εκατ. παρουσιάζοντας αύξηση 15% περίπου σε σχέση με το 2006.⁴ Η Βρετανία κατέχει την τέταρτη θέση στον κόσμο βάσει αριθμού ναυπηγηθέντων σκαφών το 2007 (συνολικό μήκος σκαφών 1.762 μέτρα, μέσο μήκος 94 πόδια). Τέλος η Γαλλία αποτελεί επίσης μια χώρα στρατηγικής σημασίας για το κλάδο του yachting, καθώς σύμφωνα με στοιχεία του Γαλλικού Υπουργείου Μεταφορών – Τουρισμού – Ναυτιλίας, το 2008 ο αριθμός των σκαφών αναψυχής ανήλθε σε 907 χιλ. Βέβαια το yachting δεν είναι μόνο τα σκάφη αναψυχής και οι μαρίνες. Είναι ένα διαμάντι της κάθε οικονομίας που συμβάλλει στην αύξηση των θέσεων εργασίας.

1.3 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΓΙΑ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ YACHTING

Η ζήτηση για σκάφη αναψυχής εκδηλώνεται από ιδιώτες, λάτρεις της θάλασσας μεσαίας και 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.

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.

Στην περιοχή της Καταλονίας, κάθε νέα θέση εργασίας σε μια μαρίνα δημιουργεί αντίστοιχα εννιά θέσεις εργασίας στην αντίστοιχη τοπική οικονομία. Πιο συγκεκριμένα στη πόλη της Βαρκελώνης για κάθε 100 νέες θέσεις σκαφών αναψυχής που δημιουργούνται στις μαρίνες αντιστοιχούν 4,4 νέες θέσεις εργασίας. «Σύμφωνα με μια μελέτη της 57ης Ισπανικής Ένωσης Τουριστικών Λιμένων που έγινε το 2010, κάθε τουρίστας που ξοδεύει €100 σε μία μαρίνα, ξοδεύει υπερίπλέον €450 στην τοπική οικονομία». Ιδιαίτερα πρέπει να τονιστεί ότι ένας απλός τουρίστας ξοδεύει €59,50 ανά ημέρα στις Βαlearίδες νήσους ενώ ένας yachting

⁴ Icap, (2009), Κλαδική μελέτη για τα σκάφη αναψυχής

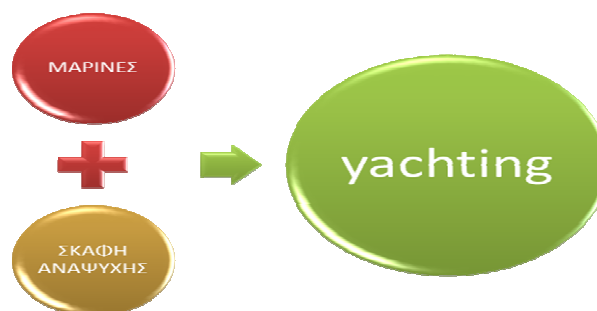
τουρίστας ξοδεύει αντίστοιχα €111,50 ανά ημέρα». Συνολικά, το οικονομικό όφελος για την Καταλονία από δραστηριότητες yachting ανέρχεται σε περίπου €480 εκατ. ετησίως, εκ των οποίων €196,8 εκατ. ξοδεύονται για ναυτικές υπηρεσίες, €99,6 εκατ. για αγορά ναυτιλιακού και ναυτικού εξοπλισμού, €87 εκατ. σε μαρίνες και €37,1 εκατ. για υπηρεσίες και προϊόντα εστίασης. Επίσης, εκτιμάται ότι κάθε €1 άμεσων ξένων επενδύσεων σε μαρίνα, δημιουργεί €1,5 άμεσης οικονομικής δραστηριότητας στη μαρίνα και €6,84 έμμεση οικονομική δραστηριότητα στην τοπική οικονομία.⁵

Η δημοσιονομική «βοήθεια» εστιάζεται στα έσοδα από τους χρήστες των μαρίνων μέσω της είσπραξης 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 γιάτινγκ χαρακτηρίζεται από δυσκολία στην καταγραφή στατιστικών δεδομένων για την εκτίμηση των ακριβών μεγεθών και τελικά εκτιμάται συχνά ποσοστιαία ως προς τη συνολική τουριστική δραστηριότητα ανά περιοχή. Άρα ο κλάδος του yachting ουσιαστικά αποτελείται από τα σκάφη αναψυχής και από τις μαρίνες που τα φιλοξενούν (Διάγραμμα 1).

Διάγραμμα 1, Η σύνθεση του yachting



⁵ Χατζημανωλάκη, (2011), ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ & Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ. ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ & ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

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.

1.4 Η ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΩΝ 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 εως 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 εως 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 θαλάσσιων σπόρ.
- 4. Σκάφη από 5 μέτρα εως 8 μέτρα :** Εδώ εντάσσονται σκάφη που εμπεριέχουν εξοπλισμό δηλαδή καμπίνα, πιλοτήριο, με εσωτερικούς η εξωτερικούς κινητήρες μεγάλης ισχύος. Παρουσιάζονται 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..

1.4.1 ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΕΙΔΟΣ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ

- **Ταξινόμηση με βάση το επίπεδο του ανταγωνισμού**
 - ❖ **Standard**, 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

1.4.2 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 οποίου οι εγκαταστάσεις εκτείνονται πέρα από τις συνήθεις περιορισμούς, αναπτύσσοντας έτσι και τη γύρω περιοχή στην οποία δραστηριοποιούνται (**Μαρίνα Fraga**).

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 (**Γένοβα κόλπο, 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).⁶ (Παρακάτω εικόνες.)

Εικόνα 1 & Εικόνα 2, Επέκταση Μαρίνας



Πηγή : Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, *University of Dubrovnik Croatia*

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω (ταξινόμηση και ανάλυση των μαρίνων με βάση τις τοποθεσίες τους) διαπιστώνουμε ότι αυτή η παράμετρος επηρεάζει τους επισκέπτες για την επιλογή μίας μαρίνας, παράγοντας που επηρεάζει και την ανάπτυξη.

⁶ Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, *University of Dubrovnik Croatia*

1.4.3 ΟΡΙΣΜΟΙ

- **Σκάφος αναψυχής :** Θεωρείται κάθε σκάφος, από 2,5 έως 24 μέτρα, που προορίζεται για αθλητικούς σκοπούς ή σκοπούς αναψυχής, ανεξάρτητα από το μέσο 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 μέσο πρόωσης, για χρήση από άτομο ή άτομα καθιστά, όρθια ή γονατιστά επάνω του και όχι μέσα στο κύτος.
- **Πρωοστικός κινητήρας :** Θεωρείται ο κινητήρας εσωτερικής καύσης για πρόωση, με ανάφλεξη μέσω σπινθήρα ή συμπίεση, 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.

1.4.4 ΝΑΥΛΩΣΗ

Η βιομηχανία των ναυλώσεων συνδέεται απόλυτα με τη βιομηχανία των μαρίνων μέσω των θέσεων ελλιμενισμού και των υπηρεσιών που παρέχει η κάθε μαρίνα. Η διαδικασία ναύλωσης θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως πολύπλοκη. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εταιρειών ναύλωσης γιγνίσκονται είναι ιδιαίτερες και σύνθετες. Υπάρχει μια σειρά από μικρές επιχειρήσεις που διαχειρίζονται ένα ή περισσότερα πλοία, αλλά υπάρχουν και εταιρείες που διαχειρίζονται χιλιάδες πλοία. Έτσι λοιπόν οι εταιρείες ναύλωσης συνήθως προτείνουν δύο εναλλακτικά πακέτα, Ναύλωση του σκάφους χωρίς καπετάνιο και Ναύλωση σκάφους με καπετάνιο. Μερικές φορές οι εταιρείες 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 εταιρείες 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 εταιρείες chartering προσφέρουν πακέτα με ελκυστικούς τουριστικούς προορισμούς, και ένα ευρύ φάσμα από σκάφη αναψυχής, με πληθώρα υπηρεσιών. Ένα θετικό στοιχείο για τις εταιρείες ναυλώσεων είναι ότι μπορούν να μεταφέρουν το στόλο τους ανάλογα με την εποχικότητα, πράγμα που δεν μπορούν να εφαρμόσουν οι μικρές εταιρείες.

Το 2010 υπήρχαν 6000 καταχωρημένα mega – yachts σε όλο το κόσμο.⁷ 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

⁷ Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, *University of Dubrovnik Croatia*

και οι Κάτω Χώρες, όπου όλες μαζί αντιπροσωπεύουν **περίπου το 58%**⁸. 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 1.4.4^α**) . 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 κοστίσει 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 μέτρο⁹. Σκάφη μεγαλύτερα από αυτή την ομαδοποίηση δεν έχουν σταθερή τιμή.

Πίνακας 1.4.4^α Mega yachts/χώρα

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 '	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

Πηγή : Malcolm Wood, David Robinson: Market report Italy, 2006

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

⁹ Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, *University of Dubrovnik Croatia*

**ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ YACHTING**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ

2

2. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ YACHTING

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

Πεδίο Εφαρμογής

Παρακάτω περιγράφονται οι βασικές εφαρμογές των παραπάνω νόμων ¹⁰:

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,
- Στα ατομικά σκάφη,

¹⁰ Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας, Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας, Οδηγός εφαρμογής νομοθεσίας για τα σκάφη αναψυχής.

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

Φυσικά υπάρχουν και κάποιες εξαιρέσεις όσον αφορά την εφαρμογή των νόμων οι οποίες εκτίθενται παρακάτω.

2.1 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 (B1218) και Δ/13 Ε/4056/031 (B592) 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/EK, 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.

2.2 ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Τα ακόλουθα σκάφη εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας 94/25/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2003/44/ΕΚ:

- i) τα αποκλειστικώς αγωνιστικά σκάφη**, συμπεριλαμβανομένων των αγωνιστικών και εκπαιδευτικών σκαφών κωπηλασίας, εφόσον επισημαίνονται ως τοιαύτα από τον κατασκευαστή,
- ii) τα κανό και καγιάκ, οι γόνδολες και τα ποδήλατα σκάφη,**
- iii) οι ιστιοσανίδες,**
- iv) οι σανίδες κυματοδρομίας, συμπεριλαμβανομένων των μηχανοκίνητων,**
- v) τα πρωτότυπα και τα μεμονωμένα ομοιώματα ιστορικών σκαφών** σχεδιασμένων πριν από το 1950 που ναυπηγήθηκαν, κατά κύριο λόγο, με τα αρχικά υλικά και επισημαίνονται ως ομοιώματα από τον κατασκευαστή τους,
- vi) τα πειραματικά σκάφη**, εφόσον δεν διατίθενται εν συνεχεία στην κοινοτική αγορά,
- vii) τα σκάφη που ναυπηγούνται για ιδία χρήση**, εφόσον δεν διατίθενται εν συνεχεία στην κοινοτική αγορά επί πέντε έτη,
- viii) τα σκάφη που προορίζονται ειδικά να επανδρωθούν με πλήρωμα και να μεταφέρουν επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς**, με την επιφύλαξη του στοιχείου α) της παραγράφου 3 και ιδίως εκείνων που ορίζονται στην οδηγία 82/714/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 4ης Οκτωβρίου 1982, για τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας (1), ασχέτως αριθμού επιβατών,

ix) τα καταδύμενα σκάφη,

x) τα αερόστρωμα,

xi) τα υδροπτέρυγα,

xii) ατμοκίνητα σκάφη εξωτερικής καύσεως που τροφοδοτούνται με άνθρακα, οπτάνθρακα, ξύλο, πετρέλαιο ή αέριο.¹¹

2.2.1 ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟΥΣ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Οι προωστικοί κινητήρες που είναι εγκατεστημένοι ή προορίζονται ειδικά για εγκατάσταση σε:

- Αποκλειστικώς **αγωνιστικά σκάφη** που επισημαίνονται ως τέτοια από τον κατασκευαστή.
- Τα **πειραματικά σκάφη**, εφόσον δεν διατίθενται ακολούθως στην κοινοτική αγορά.
- Σκάφη που προορίζονται για να επανδρωθούν **με πλήρωμα** και να μεταφέρουν επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς.
- Σε καταδύμενα σκάφη,
- Σε αερόστρωμα,
- Σε υδροπτέρυγα,
- Σε πρωτότυπα και μεμονωμένα ομοιώματα ιστορικών προωστικών κινητήρων, **που βασίζονται σε σχέδια από πριν από το 1950** και δεν παράγονται μαζικά και προσαρμόζονται σε σκάφη που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο α) σημεία ν) και vii),
- Οι προωστικοί κινητήρες που κατασκευάζονται **για ιδία χρήση**, υπό τον όρο ότι δεν διατίθενται εν συνεχεία στην αγορά της Κοινότητας επί πέντε έτη.

¹¹ http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/registervessels_gr/registervessels_gr?OpenDocument#2

- Τα σκάφη που κατασκευάζονται για ίδια χρήση, υπό τον όρο ότι δεν διατίθενται εν συνεχεία στην αγορά της Κοινότητας επί πέντε έτη.¹²

2.3 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΧΕΔΙΑΣΗ ΚΑΙ ΤΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Πίνακας 2.3α, Κατηγορία σχεδιασμού

Κατηγορία σχεδιασμού	Ισχύς ανέμου (Κλίμακα μποφόρ)	Σημαντικό ύψος κύματος (H 1/3, μέτρα)
A — “Ποντοπόρα”	> 8	> 4
B — “Ανοικτού πελάγους”	≤ 8	≤ 4
Γ — “Ακτοπλοϊκά”	≤ 6	≤ 2
Δ — “Προφυλαγμένων υδάτων”	≤ 4	≤ 0,3»

Πηγή : Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Σύμφωνα με το πίνακα 2.3^α ισχύουν τα παρακάτω παραθέματα :

- **A. Ποντοπόρα:** σχεδιασμένα για παρατεταμένα ταξίδια όπου μπορεί να επικρατούν συνθήκες ανέμου ισχύος άνω των 8 μποφόρ και κύματος σημαντικού ύψους άνω των 4 μέτρων, χωρίς όμως να περιλαμβάνονται μη φυσιολογικές συνθήκες, και σκάφη εν γένει αυτοδύναμα.»¹³
- **B. Ανοικτού πελάγους:** Σχεδιασμένα για ταξίδια ανοικτού πελάγους όπου μπορεί να εμφανιστούν συνθήκες ανέμου ισχύος έως και 8 μποφόρ χαρακτηριστικού ύψους έως και 4 μέτρων.»¹⁴

¹² http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/registervessels_gr/registervessels_gr?OpenDocument#2

¹³ Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

¹⁴ Υ Π Ο Υ Ρ Γ Ε Ι Ο ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ Σ Κ Α Φ Η Α Ν Α Ψ Υ Χ Η Σ

- **Γ. Ακτοπλοϊκά:** Σχεδιασμένα για ταξίδια σε παράκτια ύδατα, μεγάλους κόλπους, εκβολές ποταμών, λίμνες και ποτάμια όπου μπορεί να εμφανισθούν συνθήκες ανέμου ισχύος έως και 6 μποφόρ κύματος χαρακτηριστικού ύψους έως 2 μέτρων.»¹⁵
- **Δ. Προφυλαγμένων υδάτων:** σχεδιασμένα για ταξίδια σε προφυλαγμένα παράκτια ύδατα, ορμίσκους, μικρές λίμνες, ποτάμια και διώρυγες, όπου μπορεί να εμφανισθούν συνθήκες ανέμου ισχύος έως και 4 μποφόρ και κύματος σημαντικού ύψους έως και 0,3 μέτρων, με ενίοτε κύματα μέγιστου ύψους 0,5 μέτρων, για παράδειγμα από περαστικά σκάφη.»¹⁶

2.3.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

Οι δεξαμενές καυσίμου, τα δίκτυα και οι εύκαμπτες σωληνώσεις πρέπει να είναι στερεωμένες και απομακρυσμένες ή προστατευμένες από κάθε σημαντική πηγή θερμότητας. Τα υλικά από τα οποία είναι κατασκευασμένες οι δεξαμενές και η μέθοδος κατασκευής τους πρέπει να είναι ανάλογα με την χωρητικότητά τους και τον τύπο του καυσίμου. Ο χώρος όλων των δεξαμενών καυσίμου πρέπει να αερίζεται καλά. Η βενζίνη πρέπει να διατηρείται σε δεξαμενές που δεν αποτελούν μέρος του κύτους και είναι:

1. απομονωμένες από το μηχανοστάσιο και από κάθε άλλη πηγή ανάφλεξης·
2. απομακρυσμένες από τους χώρους διαμονής. Το πετρέλαιο ντίζελ είναι δυνατόν να διατηρείται σε δεξαμενές ενσωματωμένες στο κύτος».¹⁷

¹⁵ Υ Π Ο Υ Ρ Γ Ε Ι Ο ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ Σ Κ Α Φ Η Α Ν Α Ψ Υ Χ Η Σ

¹⁶ Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

¹⁷ Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

2.3.2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΑ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ

Τα σκάφη πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πυροσβεστικό εξοπλισμό ανάλογο με κίνδυνο πυρκαγιάς, ή να αναγράφεται η θέση και η δυναμικότητα πυροσβεστικού εξοπλισμού ανάλογου με τον κίνδυνο πυρκαγιάς. Το σκάφος δεν τίθεται σε λειτουργία μέχρις ότου εγκατασταθεί ο ανάλογος πυροσβεστικός εξοπλισμός. Ο χώρος του βενζινοκινητήρα πρέπει να προστατεύεται από σύστημα κατάσβεσης πυρκαγιάς χωρίς άνοιγμα του χώρου. Στα σκάφη όπου υπάρχουν φορητοί πυροσβεστήρες, αυτοί πρέπει να είναι εύκολα προσπελάσιμοι και ο ένας από αυτούς πρέπει να είναι τοποθετημένος σε θέση ευπρόσιτη από την κύρια θέση πηδαλιουχίας του σκάφους».¹⁸

2.4 ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΑΓΟΡΑΣ

Σύμφωνα με τις οδηγίες της νέας προσέγγισης, τα κράτη μέλη έχουν την τελική ευθύνη για τη διασφάλιση ότι μόνο τα προϊόντα που πληρούν τις απαιτήσεις προστασίας των οδηγιών διατίθενται στην αγορά. **Τα κράτη μέλη είναι επίσης αρμόδια για την εποπτεία των εγχώριων αγορών τους.** Αυτή η ευθύνη ανατίθεται σε αρχή η οποία διενεργεί περιοδικούς ελέγχους της τεκμηρίωσης σκαφών. Εάν διαπιστωθεί ότι ένα συγκεκριμένο σκάφος είναι χωρίς σήμανση «CE» ή με ένα «CE» σήμα που δεν πληροί τις ουσιώδεις απαιτήσεις της οδηγίας για τα σκάφη αναψυχής η αρχή που πραγματοποιεί τον έλεγχο πρέπει να λάβει μέτρα για να εξασφαλίσει ότι το σκάφος δεν θα χρησιμοποιηθεί έως ότου αποκτήσει το «CE» που προβλέπεται από το νόμο.

Όταν διαπιστωθεί ότι ο κατασκευαστής είναι υπεύθυνος για την έλλειψη σήματος «CE» από ένα σκάφος, πρέπει να παρθούν μέτρα ώστε να αρθούν τα παράνομα σκάφη από την αγορά και να ενημερωθεί σχετικά η Επιτροπή. Η Επιτροπή εξετάζει τον τεχνικό φάκελο του προϊόντος πριν από τη λήψη απόφασης για τον περιορισμό, απαγόρευση ή απόσυρση του προϊόντος από την αγορά .

¹⁸ Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Αρχικά, κάθε μέλος της ΕΕ έχει το λόγο για το ποια θα είναι η τελική ποινή, εκτός εάν αμφισβητείται και προωθηθεί η υπόθεση στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Ωστόσο, σε σχέση με την οδηγία για τα σκάφη αναψυχής και την αποτυχία να παρέχει έγκυρο «CE» πιστοποιητικό, οι μέγιστες ποινές μπορεί να είναι ως εξής:

- Απαγόρευση της χρήσης του σκάφους. (Κατάσχεση σε ακραίες περιπτώσεις).
- Έως 10,000 € πρόστιμο και
- Μέχρι και 3 μήνες φυλάκιση.
- Για τους κατασκευαστές, ανάκληση όλων των μη συμμορφούμενων σκαφών.
- Η Ασφαλιστική κάλυψη ενδέχεται να ακυρωθεί.¹⁹

¹⁹ Πηγή:<http://www.ceproof.es/el/about-ce-marking/ce-marking-recreational-craft-directive/>

2.4.1 ΟΙ ΧΩΡΕΣ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΙΣΧΥΕΙ ΤΟ CE



Πηγή: <http://www.ceproof.es/el/about-ce-marking/ce-marking-recreational-craft-directive/>

Όπως διαπιστώνουμε από την παραπάνω απεικόνιση οι μόνες χώρες οι οποίες δεν έχουν υιοθετήσει την ένδειξη CE είναι η Νορβηγία, Λιχτενστάιν.

2.5 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ 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.²⁰ Έτσι λοιπόν :

- «**Επαγγελματικό σκάφος αναψυχής**», χαρακτηρίζεται το σκάφος, που έχει μεταφορική ικανότητα μέχρι και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει χώρους ενδιαίτησης, 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.²¹
- «**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 οποιονδήποτε τρόπο.²²

2.5.1 *ΝΑΥΛΩΣΗ ΕΝΤΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ*

Για την εκμετάλλευση πλοίου αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας, απαιτείται: α) βεβαίωση της αρμόδιας υπηρεσίας της Φορολογικής Διοίκησης και β) καταχώριση των στοιχείων του πλοίου στο Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών. Για την εκμετάλλευση του πλοίου αναψυχής συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης. Μερική ναύλωση απαγορεύεται.

²⁰ Υπουργείο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας, (2011), Σκάφη αναψυχής οδηγός εφαρμογής νομοθεσίας.

²¹ Νόμος 2743/1999 «Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 211/13.10.1999)

²² <http://www.sailingboats.gr>

Η διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης δεν μπορεί να είναι μικρότερη από οκτώ (8) ώρες. Ως τόπος και χρόνος έναρξης και λήξης της σύμβασης ναύλωσης θεωρούνται, αντίστοιχα, ο τόπος και ο χρόνος παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής που αναγράφονται στο ναυλοσύμφωνο. Επιτρέπεται η εκτέλεση μέχρι και δύο (2) συμβάσεων ολικής ναύλωσης μέσα στο ίδιο εικοσιτετράωρο. Οι συμβάσεις ναύλωσης οι οποίες εκτελούνται, από το ίδιο πλοίο, μέσα στο ίδιο εικοσιτετράωρο θεωρούνται ως μία (1) ημέρα ναύλωσης. Η εκτέλεση σύμβασης ναύλωσης, στην οποία ο τόπος παράδοσης και ο τόπος επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής βρίσκονται στην Ελληνική Επικράτεια, επιτρέπεται στα ακόλουθα πλοία αναψυχής:

1. υπό σημαία ελληνική ή άλλου κράτους μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., καθώς και
2. υπό σημαία κράτους εκτός της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., ολικού μήκους άνω των τριάντα πέντε (35) μέτρων, εφόσον είναι κατασκευασμένα κατά το μεγαλύτερο μέρος τους από μέταλλο ή πλαστικό και έχουν μεταφορική ικανότητα άνω των δώδεκα (12) επιβατών.

Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής πρέπει να συμπληρώνουν ανά τριετία, από την ημερομηνία καταχώρισής τους στο Μητρώο, ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης, ο οποίος ορίζεται σε:

1. εκατόν πέντε (105) ημέρες όταν εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα,
2. εβδομήντα πέντε (75) ημέρες όταν εκναυλώνονται με πλοίαρχο και πλήρωμα,
3. είκοσι πέντε (25) ημέρες όταν πρόκειται για χαρακτηρισμένα ως παραδοσιακά, ανεξάρτητα αν εκναυλώνονται με ή χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα.

Ο ανωτέρω ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης μειώνεται για τα πλοία που έχουν συμπληρώσει ηλικία πέντε (5) ετών κατά πέντε τοις εκατό (5%), δέκα (10) ετών κατά δέκα τοις εκατό (10%), δεκαπέντε (15) ετών κατά δεκαπέντε τοις εκατό (15%) και για όσα έχουν συμπληρώσει τα είκοσι (20) έτη κατά είκοσι τοις εκατό (20%). Στην περίπτωση που προκύπτει δεκαδικός αριθμός γίνεται στρογγυλοποίηση στην πλησιέστερη ακέραιη μονάδα, ενώ το ήμισυ (0,5) στην αμέσως μεγαλύτερη ακέραιη μονάδα.²³

²³ ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4256 *Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις* ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης συνυπολογίζονται οι ημέρες που πραγματοποιούνται εντός και εκτός της Ελληνικής Επικράτειας, όπως αυτές προκύπτουν από τα αντίστοιχα ναυλοσύμφωνα που έχουν υποβληθεί από τον εκναυλωτή, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Οι ελλείπουσες, για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού, ημέρες ναύλωσης, είναι δυνατό να συμπληρώνονται από τυχόν πλεονάζουσες ημέρες της αμέσως προηγούμενης τριετίας.

2.5.2 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ (ΤΕΛΟΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ & ΠΛΟΩΝ)

Για το Τέλος Παραμονής και Πλόων προβλέπεται ότι θα κυμαίνεται από 100 έως 400 ευρώ για κάθε μέτρο μήκους του σκάφους. Θα τεθεί σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2014 σε όλα τα πλοία αναψυχής, ιδιωτικά και επαγγελματικά, τα μηχανοκίνητα μικρά σκάφη μήκους 7 μέτρων και άνω και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια μήκους 7 μέτρων και άνω. Διευκρινίζεται ότι το τέλος επιβάλλεται για όλα τα προαναφερθέντα πλοία και μικρά σκάφη, ανεξάρτητα από τη σημαία τους, τα οποία πλέον, ελλιμενίζονται ή αγκυροβολούν στα ελληνικά χωρικά ύδατα.

Το ύψος του τέλους καθορίζεται ως εξής:

- Για τα σκάφη ολικού μήκους από επτά έως και οκτώ μέτρα σε 200 ευρώ.
- Για τα σκάφη ολικού μήκους από οκτώ έως και δέκα μέτρα σε 300 ευρώ.
- Για τα σκάφη ολικού μήκους αν των 10 μέτρων και έως και 12 μέτρα σε 400 ευρώ.
- Για τα σκάφη ολικού μήκους άνω των 12 μέτρων α) ανά έτος, εκατό 100 ευρώ ανά μέτρο, υπολογιζόμενο από το πρώτο μέτρο ή β) ανά μήνα, δέκα 10 ευρώ ανά μέτρο, υπολογιζόμενο από το πρώτο μέτρο. Η χρέωση για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια μειώνεται στο ήμισυ με την προϋπόθεση της αποκλειστικής επαγγελματικής χρήσης.

Σημειώνεται ότι εφόσον τα πλοία ελλιμενίζονται μόνιμα στην ελληνική επικράτεια, παρέχεται έκπτωση 30%.

Η πληρωμή του τέλους διενεργείται με ηλεκτρονικό τρόπο ως εξής:

- για τα πλοία ή μικρά σκάφη που βρίσκονται στην ελληνική επικράτεια κατά το μήνα Δεκέμβριο εκάστου έτους για το τέλος του επόμενου έτους,

- για τα πλοία ή μικρά σκάφη που θα εισέλθουν στην ελληνική επικράτεια πριν από την είσοδο ή κατά την είσοδό τους.²⁴

2.5.3 ΤΕΚΜΗΡΙΑ

Για μηχανοκίνητα σκάφη ανοικτού τύπου (χωρίς χώρο ενδιαίτησης), ταχύπλοα και μη, ολικού μήκους μέχρι 5 μέτρα, το τεκμήριο ορίζεται σε 4.000 ευρώ. Για τα πάνω από 5 μέτρα το ποσό αυτό αυξάνεται κατά 2.000 ευρώ το μέτρο.

Για μηχανοκίνητα ή μεικτά σκάφη με χώρους ενδιαίτησης, ολικού μήκους μέχρι και 7 μέτρα, το τεκμήριο ανέρχεται σε 12.000 ευρώ. Για τα πάνω από 7 και μέχρι 10 μέτρα ολικού μήκους προστίθενται 3.000 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους, για τα πάνω από 10 και μέχρι 12 μέτρα ολικού μήκους προστίθενται 7.500 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους, για τα πάνω από 12 και μέχρι 15 μέτρα ολικού μήκους 15.000 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους, για τα πάνω από 15 και μέχρι 18 μέτρα ολικού μήκους 22.500 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους, για τα πάνω από 18 και μέχρι 22 μέτρα ολικού μήκους 30.000 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους. Τέλος, για τα σκάφη πάνω από 22 μέτρα ολικού μήκους προστίθενται 50.000 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους.

Επίσης, τα ποσά του τεκμηρίου διαβίωσης μειώνονται κατά ποσοστό 50% για τα ιστιοφόρα και για τα πλοία αναψυχής που έχουν κατασκευαστεί ή κατασκευάζονται στην Ελλάδα εξ ολοκλήρου από ξύλο, τύπων «τρεχαντήρι», «βαρκαλάς», «πέραμα», «τσερνίκι» και «λίμπερτυ», που προέρχονται από την ελληνική ναυτική παράδοση. Για σκάφη με μόνιμο πλήρωμα ναυτολογημένο για ολόκληρο ή μέρος του έτους, στο τεκμήριο διαβίωσης, η οποία προκύπτει προστίθεται και η αμοιβή του πληρώματος. Τα σκάφη επαγγελματικής χρήσης δεν λαμβάνονται υπ' όψιν για το τεκμήριο διαβίωσης, ενώ αναγνωρίζεται η ακινησία για τα σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης με βεβαίωση της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής για το ακριβές χρονικό διάστημα.²⁵

²⁴ <http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=22770&subid=2&pubid=63915954>

²⁵ <http://www.tax-symmetry.gr/2014/03/12/%CE%BA%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CE%B4%CE%AF-%CF%84%CE%BF-%CE%BC%CE%AE%CE%BA%CE%BF%CF%82-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B1-%CF%83%CE%BA%CE%AC%CF%86%CE%B7-%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CF%88%CF%85%CF%87%CE%AE/>

ΜΕΡΟΣ 2ο

ΟΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ

3

3. ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ

3.1 Ο ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ

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 επιφανείας 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).

Πίνακας 3.1^α Ευρωπαϊκές μαρίνες

Χώρα	ΑΡΙΘΜΟ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	ΜΑΡΙΝΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚ ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ ΣΕ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜ ΟΥ ΑΝΑ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙ Ο
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	731.000	1.750	80.500	9
ΣΟΥΗΔΙΑ	753.000	1.000	200.000	4
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	55.000	28	7.845	7
ΠΟΛΩΝΙΑ	51.170	290	-	-
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	280.000	1.200	18.800	16
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	692.000	300	-	-
ΚΡΟΑΤΙΑ	105.000	123	13.878	8
ΙΤΑΛΙΑ	615,000	105	128.042	3
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	25.067	34	3.900	6
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	441.530	2.647	-	-
ΓΑΛΛΙΑ	907000	376	224.000	3
ΒΡΕΤΑΝΙΑ	463.019	500	225.000	2

Πηγή : ICOMIA.

Πίνακας 3.1^B Μαρίνες που λειτουργούν στην ελληνική επικράτεια²⁶

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

²⁶ <http://www.investingreece.gov.gr/default.asp?pid=36§orID=44&la=2>

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

Οι παραπάνω δύο πίνακες παρουσιάζουν στοιχεία για τις Ευρωπαϊκές μαρίνες συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας. Η χώρα με τις πιο πολλές θέσεις ελλιμενισμού είναι η Γαλλία με 92.972 θέσεις ενώ η Σουηδία έχει το μεγαλύτερο αριθμό σκαφών με 753,00 σκάφη. Τέλος η Γερμανία έχει το μεγαλύτερο αριθμό τουριστικών λιμένων, (περίπου 2,647). Όσον αφορά την Ελλάδα, οι καταγεγραμμένες μαρίνες που λειτουργούν είναι περίπου 20.

Γενικά είναι αρκετά δύσκολο να μπορέσει κάποιος να υπολογισεί επακριβώς των αριθμό των μαρίνων που υπάρχουν στην Ευρώπη. Υπολογίζεται ότι στην Ευρώπη υπάρχουν πάνω από 5000 μαρίνες με περισσότερες από 500,000 θέσεις ελλιμενισμού. Η αξία των ευρωπαϊκών μαρινών ανέρχεται περίπου σε 60 δισεκατομμύρια ευρώ.²⁷

²⁷ Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, *University of Dubrovnik Croatia*

3.2 ΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Η τουριστική αγορά της Ευρώπης είναι η πιο σημαντική και ελκυστική στο κόσμο. Διασπάται σε περιοχές με βάση το κλίμα, και με βάση τη κουλτούρα της κάθε περιοχής. Η περιοχή της Ευρώπης ταξινομείται σε πέντε περιοχές (Μεσόγειος, Ευρωπαϊκές ακτές του Ατλαντικού, Βαλτική και Αρκτική θάλασσα, Ευρωπαϊκές λίμνες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και Μαύρη Θάλασσα (διάγραμμα 2.).

Διάγραμμα 2, Η Ευρωπαϊκή αγορά



Η ευρώπη έχει κάποια πολύ σημαντικά όπλα στη φαρέτρα της και μπορεί να καυχιέται γι'αυτά. Για αυτό το λόγο άλλωστε όπως είπαμε και πιο πάνω, είναι ο πιο ελκυστικός προορισμός για το θαλάσσιο τουρισμό. Η Ισπανία λοιπόν έχει την **Empuriabrava τη μεγαλύτερη μαρίνα – πόλη στην Ευρώπη με πάνω από 5000 θέσεις**, η Γαλλία έχει τη 5-αστέρων μαρίνα **Camargue με 5.010 θέσεις** ελλιμενισμού, και με την **υψηλότερη ποιότητα θαλάσσιων υπηρεσιών**, που αναγνωρίζονται από την ADAC. Επίσης η Ιταλία έχει τον υψηλότερο αριθμό σε μαρίνες στη Μεσόγειο και η **Ελλάδα έχει τις μεγαλύτερες δυνατότητες ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού από την άποψη ότι έχει μια πολύ μεγάλη ακτογραμμή με πολλά νησιά και όμορφες ακτές**²⁸. Παράλληλα, οι Ολλανδικές μαρίνες με τις πλωτές οδούς

²⁸ Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, *University of Dubrovnik Croatia*

που βρίσκονται κάτω από την στάθμη της θάλασσας, οι μαρίνες στην Αγγλία που είναι μεταξύ των καλύτερων ευρωπαϊκών, η Γερμανία έχει μια σειρά από μαρίνες εσωτερικής χρήσης και κάποιες στις ακτές της βόρειας Ευρώπης. Τέλος η Κροατία έχει τη μαρίνα **Frana σε Rogoznica**, η οποία βραβεύτηκε ως η καλύτερη μαρίνα του κόσμου το 2006 και το 2007. Έτσι λοιπόν όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό υπάρχουν πολλοί λόγοι να επισκευτεί κανείς την ευρωπαϊκή επικράτεια. Παρακάτω αναλύονται ξεχωριστά οι Ευρωπαϊκές αγορές.

3.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

3.3.1 Η ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

Ο Ναυτικός τουρισμός στην περιοχή της Μεσογείου είναι ιδιαίτερα δυναμικός και έχει αναπτυχθεί πάρα πολύ τα τελευταία χρόνια. Η «βιομηχανία της μαρίνας» έχει αναπτυχθεί μέσω της δημιουργίας νέων μαρίνων, νέων τουριστικών οργανισμών και μέσω άλλων συμμετεχόντων που δραστηριοποιούνται στο κλάδο. Το ήπιο μεσογειακό κλίμα, ειδικά για τους τουρίστες από τον κρύο Βορρά της Ευρώπης, είναι κατί ξεχωριστό ειδικά τη καλοκαιρινή περίοδο. Δεδομένου του γεγονότος ότι υπάρχει έλλειψη στοιχείων για τις μαρίνες της Μεσογείου που παρέχουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, θα χρησιμοποιηθούν στοιχεία από την έκθεση της ADAC για τη διεξαγωγή συμπερασμάτων.

Στη Μεσόγειο υπάρχουν πάνω από 1.000 μαρίνες όλων των ειδών, όπως αθλητικές, ιδιωτικές, και εμπορικές. Ο κλάδος των εταιριών που ναυλώνουν σκάφη αναψυχής έχει στη κατοχή του χιλιάδες σκάφη μεσαίου μήκους και περίπου 500 mega yachts. Ο παρακάτω πίνακας δίδει τη κατανομή των σκαφών.

Πίνακας 3.3.1^α Μαρίνες στη Μεσόγειο

1	Marinas & Berths	France (46)	Greece (37)	Croatia (47)	Italy				Spain			Turkey (26)	Malta (4)	Montenegro (3)	Slovenia (3)	Total Mediterranean (398)
					Mediterranean coast (44)	Adriatic coast (71)	Islands (33)	TOTAL (148)	Mediterranean (59)	Mallorca & Ibiza (25)	TOTAL (84)					
2	0-100	1	19	4	7	7	4	18	1	4	5	5	1	2	1	56
3	101-500	18	15	38	24	53	23	100	33	13	46	17	2	0	0	236
4	501-1000	17	2	4	10	8	5	23	17	8	25	3	1	1	2	78
5	1001-2000	6	1	1	3	3	1	7	8	0	8	1	0	0	0	24
6	2001-5000	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
7	> 5001	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
8	Berth total*	41,845	6,642	13,416	17,752	2,448	11,635	53,835	33,535	9,806	43,341	8,659	1,108	837	1,475	171,158

Πηγή : Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, *University of Dubrovnik*

Όπως διαπιστώνουμε από το παραπάνω πίνακα η **Γαλλία** είναι η μοναδική χώρα που έχει υπό τη κατοχή της μαρίνες με πάνω από 2000 θέσεις ελλιμενισμού. Επίσης οι Γαλλικές μαρίνες αποτελούν το **24,4%** της συνολικής προσφοράς για θέσεις ελλιμενισμού, και το **11,5%** σε αριθμό μαρινών επί του συνολικού αριθμού (398) εντός της Μεσογειακής επικράτειας. Όσον αφορά την **Ιταλία**, οι **Ιταλικές μαρίνες** αντιπροσωπεύουν το **31,5%** της συνολικής προσφοράς για θέσεις ελλιμενισμού και το **37,2%** σε μαρίνες επί του συνολικού αριθμού (398) εντός της Μεσογειακής επικράτειας. Η Τρίτη μεγαλύτερη μεσογειακή δύναμη, η **Ισπανία**, αποτελεί το **25,3%** της συνολικής προσφοράς για θέσεις ελλιμενισμού και το **21,1%** σε μαρίνες επί του συνολικού αριθμού (398) εντός της Μεσογειακής επικράτειας. Παρατηρούμε λοιπόν πως οι τρεις αυτές χώρες κατέχουν το **81,5%** των μεσογειακών θέσεων ελλιμενισμού και το **70%** σε μαρίνες επί του συνολικού αριθμού (398) εντός της Μεσογειακής επικράτειας. Τέλος, η Ελλάδα κατέχει το **3,9%** της συνολικής προσφοράς για θέσεις ελλιμενισμού και το **9,3%** σε μαρίνες επί του συνολικού αριθμού (398) εντός της Μεσογειακής επικράτειας. Παρακάτω ακολουθεί συνοπτικός πίνακας με τα ποσοστά που έχει η κάθε μεσογειακή χώρα με βάση τις θέσεις ελλιμενισμού.

Πίνακας 3.3.1^β Θέσεις ελλιμενισμού Μεσογείου %

Γαλλία	24,4%
Ελλάδα	3,9%
Κροατία	7,7%
Ιταλία	31,5%
Ισπανία	25,3%
Τουρκία	5,05%
Μάλτα	0,66%
Μοντενέγκρο	0,49%
Σλοβενία	0,96%

Γίνεται εύκολα αντιληπτό το γεγονός πως η ιταλία έχει τα μεγαλύτερα ποσοστά σε θέσεις ελλιμενισμού, επίσης η Μεσογειακή αγορά κατέχει περίπου το **37,2% των Ευρωπαϊκών θέσεων** ελλιμενισμού.

3.3.2 ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΑΚΤΕΣ ΤΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ

Η ευρωπαϊκή ακτή του Ατλαντικού είναι εκτεθειμένη σε ισχυρούς ανέμους με αποτέλεσμα να δημιουργούνται κύματα και παλίρροιες που μπορεί να ποικίλλουν από περιοχή σε περιοχή. Γενικά έχει καταγραφεί ότι σε μερικές εκ των περιπτώσεων ξεπερνούν τα 8 μέτρα. Υπό αυτές τις συνθήκες, τα λιμάνια και οι μαρίνες χτίζονται μέσα με ένα ισχυρό σύστημα κυματοθραύστη που προστατεύει τη μαρίνα από τη θάλασσα. Κατά συνέπεια, οι μαρίνες, καθώς και οι προβλήτες, κατασκευάζονται με ειδικό τρόπο. Σε αυτή την περιοχή, ο ναυτικός τουρισμός είναι πολύ καλά αναπτυγμένος, παρά το απρόβλεπτο κλίμα, γεγονός που οφείλεται κυρίως στις αναπτυγμένες οικονομίες που υπάρχουν σε εκείνο το σημείο της Ευρώπης. Σε αυτή τη περιοχή υπάρχουν 486 μαρίνες με παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας σύμφωνα με την ADAC. Η συνολική χωρητικότητα αυτών των **486 μαρίνων** ανέρχεται σε **168.408** θέσεις ελλιμενισμού και

το μέσο μέγεθος της κάθε μαρίνας στην εν λόγω αγορά είναι **346,5 θέσεις**. Ο παρακάτω πίνακας δίδει τη κατανομή των σκαφών σε σχέση με τις μαρίνες.

Πίνακας 3.3.2^α Η κατανομή μαρίνας στον Ατλαντικό

Marinas & Berths	Belgium (19)	Denmark (116)	England* (36)	France (79)	Netherlands (120)	Germany (40)	Portugal (21)	Spain (26)	Sweden (29)	TOTAL European Atlantic (496)
0-100	8	23	5	5	33	26	2	3	7	112
101-500	9	71	25	32	69	14	16	16	15	267
501-1000	2	22	4	27	16	0	3	6	5	85
1001-2000	0	0	2	13	2	0	0	1	2	20
2001-5000	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
> 5001	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Berth total*	4,781	33,282	12,723	51,127	36,151	4,093	6,770	10,344	9,137	168,408

Πηγή : Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, *University of Dubrovnik*

Αναλύοντας το παραπάνω πίνακα διαπιστώνεται πώς οι τρεις κυρίαρχες χώρες με βάση τις θέσεις ελλιμενισμού είναι η Γαλλία η Ολλανδία και η Δανία με **30,4%**, **21,5%**, και **19,8%** αντίστοιχα. Η αγορά των **Ευρωπαϊκών ακτών του Ατλαντικού καταλαμβάνει περίπου το 33,7% των Ευρωπαϊκών θέσεων ελλιμενισμού**. Παρακάτω ακολουθεί συνοπτικός πίνακας με τα ποσοστά που έχει η κάθε χώρα με βάση τις θέσεις ελλιμενισμού.

Πίνακας 3.3.2^β Θέσεις ελλιμενισμού Ευρωπαϊκών ακτών του Ατλαντικού %

Βέλγιο	2,83%
Δανία	19,8%
Αγγλία	7,55%
Γαλλία	30,4%
Ολλανδία	21,5%
Γερμανία	2,43%
Πορτογαλία	4,02%

Ισπανία	6,14%
Σουηδία	5,42%

3.3.3 ΒΑΛΤΙΚΗ ΚΑΙ ΑΡΚΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Ο ναυτικός τουρισμός στην περιοχή της Βαλτικής και της Αρκτικής παρουσιάζει ένα ιδιαίτερο πρόσωπο λόγω των κλιματικών συνθηκών που επικρατούν στη περιοχή (φωτογραφία 3 & 4²⁹). Οι χώρες της βαλτικής έχουν το υψηλότερο βιοτικό επίπεδο στον κόσμο, γεγονός το οποίο αντικατοπτρίζεται στο επίπεδο της ανάπτυξης του ναυτικού τουρισμού³⁰.

;Εικόνα.3 Χιονισμένη μαρίνα στη Φιλανδία & Εικόνα.4 Λιμάνι στη Γερμανία



Πηγή: Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, *University of Dubrovnik Croatia*,

²⁹ Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, *University of Dubrovnik Croatia*,

³⁰ Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, *University of Dubrovnik Croatia*

Πίνακας 3.3.3^α Η κατανομή μαρίνων στη Βαλτική & Αρκτική θάλασσα

	Marinas & Berths	Germany (127)	Poland (14)	Sweden (61)	TOTAL (202)
1	0-100	57	10	37	104
2	101-500	64	4	24	92
3	501-1000	5	0	0	5
4	1001-2000	1	0	0	1
5	2001-5000	0	0	0	0
6	> 5001	0	0	0	0
7	Berth total*	24,525	1,198	7,297	33,022

Πηγή: Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, *University of Dubrovnik Croatia*,

Λόγω του ψύχους, οι μαρίνες λειτουργούν εντατικά το καλοκαίρι. Σύμφωνα με την ADAC, οι μαρίνες των χωρών αυτών έχουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες και παρέχουν κατα μέσο όρο 163,5 θέσεις ελλιμενισμού ανα μαρίνα, που είναι ένας σχετικά μικρός αριθμός για την Ευρώπη. Τέλος όσον αφορά τον τομέα της ναύλωσης των σκαφών αναψυχής θεωρείται ότι δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος και επίσης παρουσιάζει εποχικότητα λόγω του κλίματος.

Από το Πίνακα 3.3.3^α γίνεται ευδιάκριτο πώς η Γερμανία ηγείται με ποσοστό θέσεων ελλιμενισμού, που ανέρχεται σε **74,3%** και ακολουθεί η Σουηδία με **22,1%** και η Πολωνία με **3,6%**. Παρακάτω ακολουθεί συνοπτικός πίνακας με τα ποσοστά που έχει η κάθε χώρα με βάση τις θέσεις ελλιμενισμού. Η αγορά της **Βαλτικής και Αρκτικής θάλασσας καταλαμβάνει περίπου το 6,6% των Ευρωπαϊκών θέσεων ελλιμενισμού.**

Πίνακας 3.3.3^β Θέσεις ελλιμενισμού Βαλτικής & Αρκτικής θάλασσας %

Γερμανία	74,3%
Σουηδία	22,1%
Πολωνία	3,6%

3.3.4 ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΛΙΜΝΕΣ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΠΛΩΤΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι χώρες που δραστηριοποιούνται σε αυτή την αγορά είναι κυρίως, η Σλοβακία, η Τσεχική Δημοκρατία, η Ουγγαρία, η Ρουμανία, η Μολδαβία, η Ουκρανία, η Λευκορωσία, η

Βουλγαρία, και χώρες των ανατολικών Βαλκανίων. Παρά τα μη επαρκή στοιχεία για τις παραπάνω χώρες υπολογίζεται ότι υπάρχουν 623 μαρίνες με μέσο όρο θέσεων ανα μαρίνα 94,6 θέσεις, φαινόμενο που δείχνει ότι υπάρχουν πολλά περιθώρια ανάπτυξης αυτής της αγοράς. Οσον αφορά το τομέα της ναύλωσης των σκαφών αναψυχής θεωρείται ότι δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος. Μόνο οι μαρίνες που είναι συνδεδεμένες με τουριστικές κατασκευώσεις η μεγάλα αστικά κέντρα προσφέρουν ημερήσιες ναυλώσεις σκαφών. Ο τομέας της κρουαζιέρας σε αυτή την αγορά αναπτύσσεται κυρίως στο Δούναβη και στον Έλβα λόγω των πολυ όμορφων και ιστορικών προορισμών.³¹

Εικόνα.5 Ευρωπαϊκές λίμνες



Πηγή: Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, *University of Dubrovnik Croatia*,

Πίνακας 3.3.4^α Η κατανομή μαρίνας στις Ευρωπαϊκές λίμνες & πλωτές μεταφορές

	Lakes in Mecklenburg Vorpommern Germany,	River Elbe (Germany)	River Weser (Germany)	River Rhine, Neckar, Mosel (Germany)	River Main (Germany)	Rhine-Main-Danube	Danube (Germany)	Chiemsee (Bavaria, Germany)	Bodensee (Germany)	Bodensee (Switzerland)	Bodensee (Austria)	Danube (Austria)	Poland, lakes	Netherlands (lakes)	France, rivers	Italy (lago di Garda)	Σ Μαρίνας & Berths
Number of marinas	121	48	43	153	28	8	18	1	24	4	2	26	9	53	75	10	623
0-100	102	39	37	132	28	8	17	-	7	-	-	19	4	19	66	6	484
101-500	19	7	6	21	-	-	1	1	16	4	1	7	5	27	9	4	128
501-1000	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	6	-	-	8
1001-2000	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	3
2001-5000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
> 5001	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Berth total*	8,189	5,412	2,770	9,255	1,091	250	651	450	5,407	1,545	719	2,352	1,262	14,427	4,410	976	59,166

Πηγή: Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, *University of Dubrovnik Croatia*,

³¹ Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, *University of Dubrovnik Croatia*

Από το παραπάνω πίνακα βλέπουμε πως η Ολλανδία είναι η ηγέτιδα δύναμη με ποσοστό **24,3%** και ακολουθούν η Γερμανία με **29,4%**. Το μέγεθος της συγκεκριμένης αγοράς με βάση τα ποσοστά ελλιμενισμού ανέρχεται περίπου σε **11,83%** επί του συνόλου των **Ευρωπαϊκών θέσεων ελλιμενισμού**.

3.3.5 ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

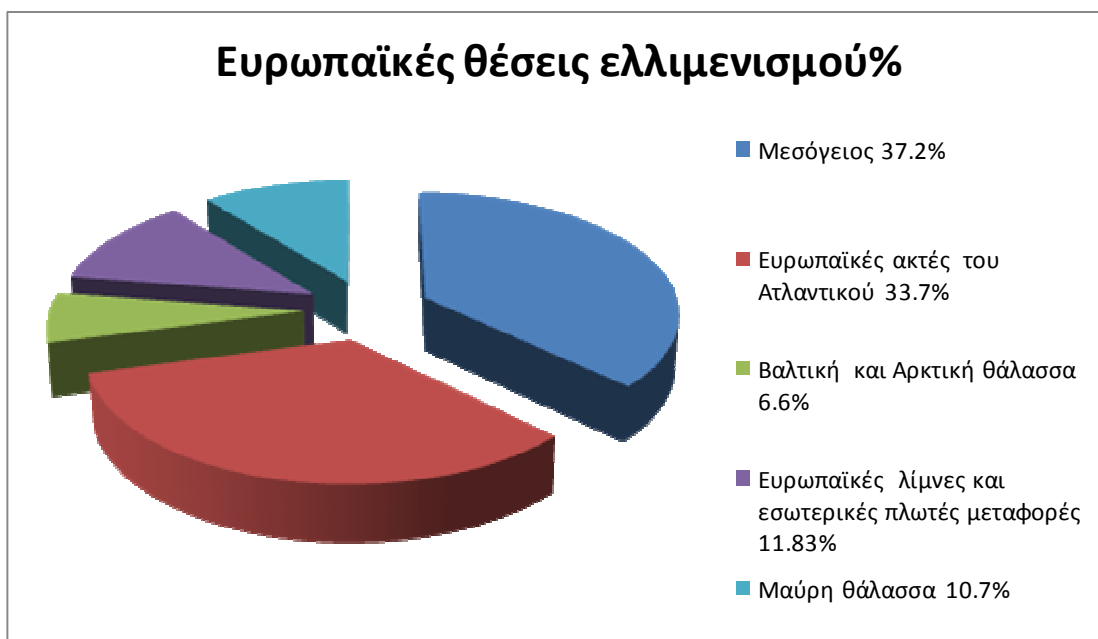
Όπως και με τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, δεν υπάρχουν στοιχεία για την αγορά της Μαύρης θάλασσας. Είναι όμως γνωστό ότι η Μαύρη Θάλασσα είναι πολύ ανεπτυγμένη γενικά, με σύγχρονο ναυτικό τουρισμό, αλλά δυστυχώς δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία. Ωστόσο, αυτό δεν είναι λόγος να μην αναφέρεται και συνεπώς, υπάρχει περιθώριο για μελλοντικές μελέτες. Υπολογίζεται ότι κατέχει περίπου το **10,7%** των Ευρωπαϊκών θέσεων ελλιμενισμού.³²

3.3.6 ΣΥΝΟΨΗ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ

Αναμφισβήτητα η μεσογειακή αγορά είναι η μεγαλύτερη με βάση τις θέσεις ελλιμενισμού με ποσοστό που ανέρχεται σε **37,2%**. Παρακάτω παρουσιάζεται συνοπτικό διάγραμμα με τα ποσοστά ελλιμενισμού της κάθε αγοράς.

³² Tihomir Luković, (2011), Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, *University of Dubrovnik Croatia*

Διάγραμμα 3 Ευρωπαϊκές θέσεις ελλιμενισμού %



3.3.7 Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ Η ΕΛΛΑΔΑ

Με βάση τα παραπάνω η Μεσογειακή αγορά είναι η πιο μεγάλη της Ευρώπης με βάση τα ποσοστά των θέσεων ελλιμενισμού στις μαρίνες. Σημαντικό στοιχείο για τη δημιουργία θέσεων ελλιμενισμού είναι η δημιουργία μαρίνων η οποίες συνδέονται με τις ακτογραμμές της κάθε χώρας. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει την αντιστοιχία θέσεων ελλιμενισμού και ακτογραμμών των χωρών που πλαισιώνουν την Μεσογειακή αγορά.

Πίνακας 3.3.7^α Σύγκριση ακτογραμμής & θέσεων ελλιμενισμού / χώρα

	Θέσεις ελλιμενισμού	Συνολική περίμετρος ακτογραμμών σε (km) ³³	Μ.ο Θέσεις ελλιμενισμού/ km ακτογραμμής
Ελλάδα	6,642	16.040	0,4
Γαλλία	41,845	6.316	6,6
Κροατία	13,416	8.032	1,7
Ιταλία	53,835	9.532	5,6
Ισπανία	43,341	6.882	6,3
Τουρκία	8,659	9.827	0,9
Μάλτα	1,108	196,8	5,6
Μοντενέγκρο	837	293,5	2,9
Σλοβενία	1,475	1.381	1,1
Σύνολο Μ.ο			3.5/km

Όπως διαπιστώνουμε από το παραπάνω πίνακα η Ελλάδα παρουσιάζει το χαμηλότερο Μ.ο από όλες τις άλλες χώρες παρά το γεγονός ότι έχει περίπου τη διπλάσια ακτογραμμή από όλες. Σύμφωνα λοιπόν με το συνολικό Μ.ο και τα συνολικά χιλιόμετρα σε ακτογραμμές που έχει η Ελλάδα θα ήταν εφικτό να υπάρχουν σήμερα **56,140 θέσεις** ελλιμενισμού εντός της Ελληνικής επικρατείας, δηλαδή επιπλέον **49,498 νέες θέσεις** ελλιμενισμού (**56,140 – 6,642**). Έτσι λοιπόν αν ληφθεί υπ’ όψη η έρευνα ότι 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**³⁴ τότε θα δημιουργούνταν περίπου 2,178 θέσεις σε καινούργιες μαρίνες και 49,498 νέες θέσεις σε υποστηρικτικούς κλάδους του yachting.

³³

http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CE%B1%CF%84%CE%AC%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%BF%CF%82_%CF%87%CF%89%CF%81%CF%8E%CE%BD_%CE%B1%CE%BD%CE%AC_%CE%BC%CE%AE%CE%BA%CE%BF%CF%82_%CE%B1%CE%BA%CF%84%CE%BF%CE%B3%CF%81%CE%B1%CE%BC%CE%BC%CE%AE%CF%82

³⁴ <http://news.travelling.gr/2011/04/%CE%BF%CE%B9-%CE%BC%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%BD%CE%B5%CF%82>

**ΟΙ ΚΥΡΙΑΡΧΟΙ ΤΗΣ
ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ
ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ

4

4. ΟΙ ΚΥΡΙΑΡΧΟΙ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

Ο Σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι να παρουσιάσει τους ευρωπαϊούς πρωταγωνιστές του yachting. Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω οι τρεις προπορευόμενες χώρες είναι η Ιταλία, η Γαλλία και η Βρετανία. Εκτός όμως από τις παραπάνω χώρες υπάρχει και αναφορά σε χώρες όπως η Κροατία η Ολλανδία και η Ισπανία που παίζουν εξίσου σημαντικό ρόλο στα ευρωπαϊκά δρώμενα.

4.1 ΙΤΑΛΙΑ

Τα συνολικά έσοδα από τις πωλήσεις των σκαφών αναψυχής σύμφωνα με την συνολική παραγωγή υπολογίζονται σε € **3.332.840.000**. Η εθνική παραγωγή κατανέμεται ως εξής : το € **1.457.690.000 (44%)** της παραγωγής, προορίζεται για την εγχώρια αγορά, ενώ το € **1.865.150.000** της παραγωγής προβλέπεται για άμεση εξαγωγή (**56%**), εκ των οποίων τα € **963.500.000** στις χώρες της ΕΕ (**52%**) και τα **901.650.000 € για τρίτες χώρες (48%)**.³⁵

Αναλύοντας τις τιμές των εισαγωγών με βάση τη χώρα προέλευσης, γίνεται αντιληπτό ότι οι εισαγωγές από χώρες που βρίσκονται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ανήλθαν σε **353.390.000 (73%)** και εκείνων από χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης ανήλθαν σε € **128.960.000 (27%)**. Ο Πίνακας 4.1^α δείχνει αναλυτικά τα παραπάνω στοιχεία σύμφωνα με τα στοιχεία της UCINA (Italian Marine Industry Association), το 2007 .

³⁵ http://ptpub.ucina.it/files/Boating_in_figures2008.pdf

Πίνακας 4.1^α Italian Marine Industry

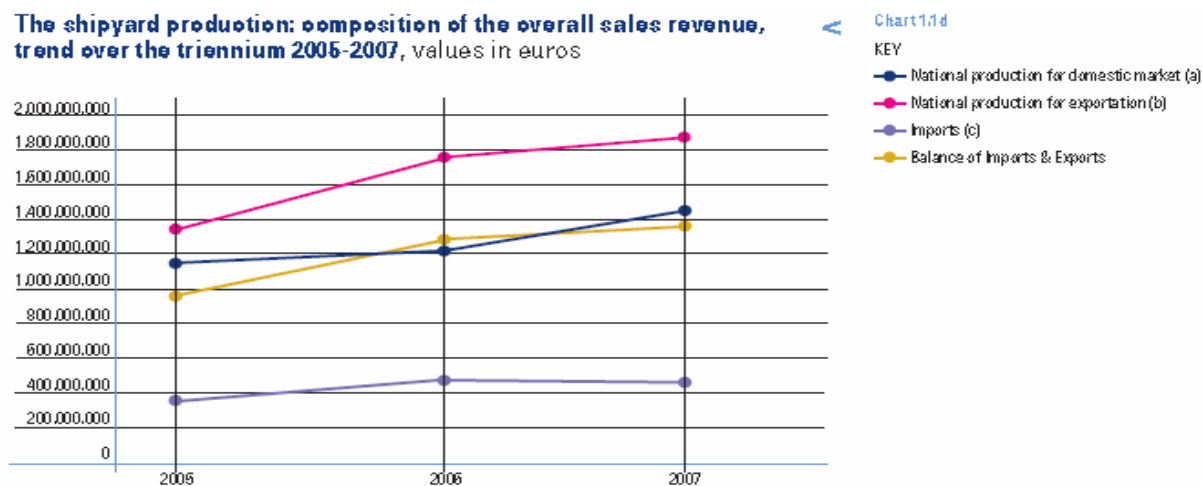
	Shipyard production	Values %
National production	3.322.840.000	87%
on the national market {a}	1.457.690.000	44%
for subsequent exportation {b}	-	
for exportation {c}	1.865.150.000	56%
of which to EU countries	963.500.000	52%
of which to non-EU countries	901.650.000	48%
Imports	482.350.000	13%
coming from EU countries	353.390.000	73%
coming from non-Eu countries	128.960.000	27%
sold in Italy {d}	436.740.000	91%
sold abroad {e}	45.610.000	9%
	404.310.000	100%
Overall sales revenue	3.805.190.000	100%
final destination abroad {b+c+e}	1.910.230.000	50%
final destination Italy {a+d}	1.894.960.000	50%

Πηγή : http://ptpub.ucina.it/files/Boating_in_figures2008.pdf

Επίσης το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει διαγραμματικά τις Ιταλικές εξαγωγές κατά τη περίοδο 2005 – 2007. Παρουσιάζεται ξεκάθαρα ο τρόπος που η Ιταλική παραγωγή σκαφών παρουσιάζει θετικό ισοζύγιο.

Διάγραμμα 4, Ιταλικές εξαγωγές σκαφών

The shipyard production: composition of the overall sales revenue, trend over the triennium 2005-2007, values in euros



Πηγή : http://ptpub.ucina.it/files/Boating_in_figures2008.pdf

Σημαντική παράμετρος για την ιταλική παραγωγή αποτελεί ο παρακάτω πίνακας που δείχνει αναλυτικά τη κατανομή των εξαγωγών των πιο σημαντικών χωρών του κλάδου με βάση τις επιχειρήσεις που παράγουν σκάφη ανα χώρα και με βάση τους εργαζομένους που απασχολούν.

Πίνακας 4.1^β Έσοδα από τις εξαγωγές

Country	Number of enterprises	Employees	Sales revenue (values in euros)	Average number of workers
France	956	6.137	702.000.000	6,42
Greece	4	100	20.000.000	25,00
Norway	30	270	23.820.000	9,00
South Africa	40	1.400	47.000.000	35,00
USA	1.500		2.092.000.000	
UK		7.898	719.000.000	
Italy	340	7200	1.381.000.000	26,67
Total	2.870	23.005	4.984.820.000	8,02

Πηγή : http://ptpub.ucina.it/files/Boating_in_figures2008.pdf

Λαμβάνοντας υπόψη το μέσο όρο των εργαζομένων, η Γαλλία και η Νορβηγία βρίσκονται στη πρώτη θέση συγκριτικά με τις υπόλοιπες χώρες (Ιταλία, Ελλάδα, ΗΠΑ). Δυστυχώς η χώρα μας έχει το μικρότερο αριθμό επιχειρήσεων του πίνακα.

4.1.1 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΜΗΚΟΣ

Σύμφωνα με τον UCINA το 2007 η αγορά των Ιταλικών σκαφών αναψυχής είχε ως εξής:

Πίνακας 4.1.1^α Ποσοστά ιστιοπλοϊκών & μηχανοκίνητων σκαφών

Μήκος	Ποσοστά
Πάνω από 7,5 μέτρα	2,2%
Από 7,51 – 10 μέτρα	25,1%
Από 10,1 – 12 μέτρα	28,5%
Από 12,1 – 15 μέτρα	32,0%
Από 15,1 – 20 μέτρα	8,4%
Από 20,1 – 24 μέτρα	3,4%
Από 24,1 και πάνω	0,4%
Σύνολο	100,00%

Πηγή : http://ptpub.ucina.it/files/Boating_in_figures2008.pdf

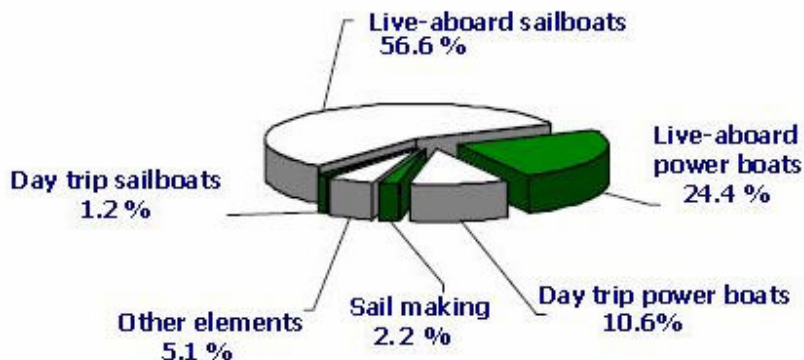
Παρατηρούμε πώς η πιο δημοφιλής κατηγορία είναι μεταξύ 12,1 – 15 μέτρα με ποσοστό 32 %. Προσθέτοντας τις κατηγορίες από 10,1 – 12 μέτρα θα διαπιστώσουμε πως καταλαμβάνουν συνολικά το **60,5%**.

4.2 ΓΑΛΛΙΑ

Ο τομέας του yachting στη Γαλλία αποτελείται από 4.800 επιχειρήσεις με συνολικά 44.000 εργαζομένους. Ο κύκλος εργασιών της χώρας ανέρχεται σε **4,6 δις. ευρώ**. Το **1,3 δις. €** αυτού του κύκλου εργασιών προέρχεται από τη κατασκευή σκαφών αναψυχής.³⁶ Η Γαλλία είναι η παγκόσμιος ηγέτης στις εξαγωγές των ιστιοφόρων, κατέχει το 37,1% ως μερίδιο αγοράς και στα φουσκωτά το 29% . Η κατανομή της παραγωγής στη Γαλλία το 2007 φαίνεται στο ακόλουθο διάγραμμα.

³⁶ <http://www.britishmarine.co.uk/pdf/Marine%20Sector%20France%20Nov%2007.pdf>

Διάγραμμα 5, Κατανομή της παραγωγής



Πηγή: <http://www.britishmarine.co.uk/pdf/Marine%20Sector%20France%20Nov%202007.pdf>

Η εταιρία Beneteau είναι ο μεγαλύτερος κατασκευαστής σκαφών στη Γαλλία, τόσο για ιστιοφόρα όσο και για τα μηχανοκίνητα σκάφη. Η εταιρία έχει περίπου το **20% της παγκόσμιας αγοράς** ιστιοφόρων και ακολουθεί στρατηγικές για την αύξηση του μεριδίου της στην αγορά των ταχύπλοων. Η εταιρεία εξακολουθεί να είναι κατά 57% οικογενειακή επιχείρηση με μια σειρά άλλων μεγάλων ονομάτων στο χαρτοφυλάκιό της, όπως η Jeanneau, CNB, Lagoon, ή Wauquiez.³⁷

Παρ'όλαυτά η Γαλλία αντιμετωπίζει και κάποια σοβαρά εμπόδια. Η έλλειψη χώρου στους γαλλικούς λιμένες αναψυχής είναι ένα σημαντικό πρόβλημα για τη βιομηχανία. Αυτή η έλλειψη σίγουρα περιορίζει την ανάπτυξη της βιομηχανίας στην διεθνή αγορά. Παρά το γεγονός ότι η Γαλλία έχει από τις μεγαλύτερες ακτογραμμές στην Ευρώπη (**5.500 χλμ.**), οι 470 μαρίνες της χώρας που φιλοξενούν τα σκάφη αναψυχής είναι κοντά σε σημείο κορεσμού. Η γαλλική Ομοσπονδία Ναυτιλίας και Εμπορίου (Fédération des Industries Nautiques) εκτιμά ότι πάνω από 50.000 νέες θέσεις χρειάζονται για τη κάλυψη των αναγκών. Στη Γαλλία σήμερα υπάρχουν

³⁷ <http://www.britishmarine.co.uk/pdf/Marine%20Sector%20France%20Nov%202007.pdf>

περίπου περίπου 4 εκατομμύρια χρήστες σκαφών αναψυχής, και περίπου 800.000 σκάφη όλων των τύπων.³⁸

4.2.1 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΜΗΚΟΣ

Πιο κάτω παρουσιάζεται αναλυτικότερος πίνακας που ομαδοποιεί τα παραπάνω σκάφη ανα μήκος. Είναι αρκετά σημαντικός γιατί ουσιαστικά δείχνει τη κατεύθυνση της εγχώριας αγοράς .

Πίνακας 4.2.1^a Ομαδοποίηση σκαφών/μήκος		
Μήκος	Ιστιοπλοϊκά	Μηχανοκίνητα
έως 5 μέτρα	58.348	446.752
5 – 6 μέτρα	30.997	117.507
6 – 7 μέτρα	25.360	66.450
7 – 8 μέτρα	19.451	22.869
8 – 10 μέτρα	26.975	15.392
10 – 12 μέτρα	17.292	7.391
12 – 15 μέτρα	7.887	3.700
15 – 18 μέτρα	1.015	969
18 – 24 μέτρα	241	363
πάνω από 24 μέτρα	33	47

Πηγή : Υπουργείο Μεταφορών-Τουρισμού-Ναυτιλίας της Γαλλίας

³⁸ <http://www.britishmarine.co.uk/pdf/Marine%20Sector%20France%20Nov%2007.pdf>

Ενδιαφέρον παρουσιάζει ο παραπάνω πίνακας, βάσει του οποίου φαίνεται ότι τόσο στην τα ιστιοπλοϊκά σκάφη όσο και τα μηχανοκίνητα σκάφη με μήκος έως 5 μέτρα είναι και τα περισσότερο δημοφιλή. Παρακάτω παρουσιάζεται συνοπτικός πίνακας με τα ποσοστά των σκαφών αναψυχής με βάση το μήκος τους.

Πίνακας 4.2.1^B Ποσοστά ιστιοπλοϊκών & μηχανοκίνητων σκαφών στη Γαλλία		
Μήκος	Σκάφη	Ποσοστά
έως 5 μέτρα	505100	64,5%
5 – 6 μέτρα	148504	19%
6 – 7 μέτρα	9181	1,17%
7 – 8 μέτρα	42320	5,4%
8 – 10 μέτρα	42367	5,4%
10 – 12 μέτρα	24683	3,15%
12 – 15 μέτρα	7924	1,01%
15 – 18 μέτρα	1984	0,25%
18 – 24 μέτρα	604	0,08%
πάνω από 24 μέτρα	80	0.04%
Σύνολο	782747*	100%

Πηγή : Υπουργείο Μεταφορών-Τουρισμού-Ναυτιλίας της Γαλλίας

* Περιλαμβάνονται μόνο μηχανοκίνητα και ιστιοπλοϊκά σκάφη λόγω του τεράστιου μεριδίου αγορά που κατέχουν.

Παρατηρούμε πώς η πιο δημοφιλής κατηγορία είναι η κατηγορία **έως 5 μέτρα** με ποσοστό **64,5%**. Προσθέτοντας τις κατηγορίες από 10 – 15 μέτρα θα διαπιστώσουμε πως καταλαμβάνουν συνολικά το **4,16%**.

4.3 ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ

Η Μεγάλη Βρετανία βρίσκεται στη τέταρτη θέση στη παγκόσμια κατάταξη βάσει του αριθμού των ναυπηγήσεων στα σκάφη αναψυχής το 2007 (συνολικό μήκος σκαφών 1.762 μέτρα, μέσο μήκος 94 πόδια).³⁹ Ο κλάδος των σκαφών αναψυχής στη Μεγάλη Βρετανία περιλαμβάνει εκτός από επιχειρήσεις που επικεντρώνονται στην αγορά και στη πώληση σκαφών (καινούργιων και μεταχειρισμένων, αναψυχής και επαγγελματικών) και επιχειρήσεις που ασχολούνται με μια ευρεία γκάμα υπηρεσιών όπως ασφάλιση, επισκευή σκαφών, χρηματοδότηση, εξοπλισμός σκαφών, σχολές ιστιοπλοΐας, ενοικίαση σκαφών, χώροι ελλιμενισμού, αποθήκες κλπ. Σε ολόκληρη τη χώρα υπολογίζεται ότι δραστηριοποιούνταν **4.268** επιχειρήσεις κατά την περίοδο 2007/08 οι οποίες απασχολούσαν **35.201 εργαζόμενους**. Όσον αφορά τη συνολική παραγωγή σκαφών αναψυχής στην Βρετανία το 2007, υπολογίστηκε ότι δημιουργήθηκαν συνολικά συνολικά **5.121 σκάφη** εκ των οποίων το ήμισυ αφορούσε σκάφη από **2,5 έως 7,5 μέτρα**, ενώ τα σκάφη με εσωτερική μηχανή άγγιζαν το 45,5% της συνολικής παραγωγής. Παρακάτω παρουσιάζεται η κατανομή των σκαφών με βάση το μήκος.⁴⁰

³⁹ Icap, (2009), Κλαδική μελέτη για τα σκάφη αναψυχής

⁴⁰ Icap, (2009), Κλαδική μελέτη για τα σκάφη αναψυχής

Πίνακας 4.3^α Παραγωγή σκαφών στη Μεγάλη Βρετανία (2007)⁴¹					
Κατηγορία μήκους	ιστιοπλοϊκά	Σκάφη με εσωλέμβιο κινητήρα	Σκάφη Πολυεστερικά με εξωλέμβιο κινητήρα	Σκάφη φουσκωτά	Σύνολο
2,5 - 7,5 μέτρα	900	350	850	500	2.600
7,5 - 12 μέτρα	150	400	15	35	600
12 – 24 μέτρα	55	1.800	-	-	1.855
πάνω από 24 μέτρα	1	65	-	-	66
Σύνολο	1.106	2.332	865	535	5.121

4.4 ΚΡΟΑΤΙΑ

Η 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 την παρακάτω εικόνα.

Πίνακας 4.4^α Η ενχώρια Κροατική παραγωγή	
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%2008.pdf>

⁴¹ Icar, (2009), Κλαδική μελέτη για τα σκάφη αναψυχής

4.5 ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Η Ολλανδία παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στη διεθνή βιομηχανία σκαφών αναψυχής και δραστηριοποιείται σε κάθε τομέα της κατασκευής σκαφών. Οι Ολλανδοί βρίσκονται στη πέμπτη θέση αναμέσα στις χώρες της ευρωπαϊκής ένωσης από την οπτική γωνία των καταναλωτών. Έχει υπολογιστεί ότι δαπανούν ετησίως πάνω από € 2,2 δισ. για νέα σκάφη (στοιχεία 2007). Το order book τους για το 2005 εκτιμήθηκε σε € 1,7 δισ. Υπολογίστηκε ότι τα € 700 εκατ. αναφέρονταν σε παραγγελίες για super yachts, ένα κομμάτι του yachting στο οποίο η Ολλανδία πρωταγωνιστεί.* Τα Ολλανδικά ναυπηγεία σκαφών αναψυχής και ολόκληρη η ολλανδική βιομηχανία, εημερούσαν σε εξαγωγές.⁴²

4.6 ΙΣΠΑΝΙΑ

Παρακάτω παρουσιάζονται κάποια βασικά στοιχεία για το τομέα των σκαφών αναψυχής στην Ισπανία.

Πίνακας 4.6^α Γενικά στοιχεία που αφορούν τις Ισπανικές μαρίνες

<p>The key figures (source Spanish Federation of Marinas 2009):</p> <ul style="list-style-type: none">- 7880 km of coast- 126,963 mooring rings in 355 ports- 220,000 boats registered in 2008 <p>On the Mediterranean coast :</p> <ul style="list-style-type: none">- 95,800 mooring rings in 215 ports
--

Πηγή : invest med ,(2011), Yachting centers in the Mediterranean

* <http://www.britishmarine.co.uk/pdf/Marine%20sector%20Netherlands%20Nov%2007.pdf>

⁴² <http://www.britishmarine.co.uk/pdf/Marine%20sector%20Netherlands%20Nov%2007.pdf>

4.7 ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ & ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ

Λαμβάνοντας υπ όψη την ανάλυση του τρίτου και τέταρτου κεφαλαίου θα συγκρίνουμε τον συνολικό αριθμό των σκαφών αναψυχής της κάθε χώρας με τις θέσεις ελλιμενισμού της. Επίσης θα συγκρίνουμε το συνολικό αριθμό σκαφών αναψυχής της κάθε αγοράς της Ευρώπης (βλέπε ανάλυση δευτέρου κεφαλαίου) με το συνολικό αριθμό των θέσεων ελλιμενισμού της κάθε αγοράς. Οι παρακάτω πίνακες παρουσιάζουν την παραπάνω σύγκριση.

Πίνακας 4.7^α Αναλογία σκαφών αναψυχής & Θέσεων ελλιμενισμού

Χώρες	Σύνολο σκαφών	Θέσεις ελλιμενισμού	Αριθ. Σκαφών/Θέσεις ελλιμενισμού
Γαλλία	907000	41845 (Μεσόγειος) και 51127 (ΑκτέςΑτλαντικού) και 4410 (Γαλλικά ποτάμια)	9,3
Ελλάδα	16500	6642	2,5
Κροατία	105000	13416	7,8
Ιταλία	615000	53835 και 976 (Ιταλικές λίμνες και ποτάμια)	11,3
Ισπανία	220000	43341 (Μεσόγειος) και 10344 (ΑκτέςΑτλαντικού)	4,1
Τουρκία	14000	8659	1,6
Αγγλία	463019	225000	2,1
Ολλανδία	280000	36151 και 14427 (Ολλανδικές λίμνες)	5,5
Γερμανία	441530	4093(Ακτές Ατλαντικού) και 33475 (Ευρωπαϊκές λίμνες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές) και 24525 (Βαλτική)	7,1
Πορτογαλία	55000	6770	8,1

Πολωνία	51170	1198 και 1262 (Πολωνικές λίμνες)	20,8
Σουηδία	753000	9137(ΑκτέςΑτλαντικού) και 7297 (Βαλτική και Αρκτική θάλασσα)	45,8
Φιλανδία	731000	155*	4716
Νορβηγία	692000	963*	718,6

Πίνακας 4.7^B Μεσόγειος, αναλογία σκαφών αναψυχής & θέσεων ελλιμενισμού *

Χώρες	Σύνολο σκαφών	Θέσεις ελλιμενισμού	Αριθ. Σκαφών/Θέσεις ελλιμενισμού
Γαλλία	907000	41845 (Μεσόγειος)	19,6
Ελλάδα	16500	6642	2,5
Κροατία	105000	13416	7,8
Ιταλία	615000	53835 και 976 (Ιταλικές λίμνες και ποτάμια)	11,3
Ισπανία	220000	43341 (Μεσόγειος)	5,1
Τουρκία	14000	8659	1,6
Σύνολο	1877500	173124	10,8

Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε πώς η Ιταλία και η Γαλλία έχουν τη μεγαλύτερη αναλογία σκαφών προς θέσεις ελλιμενισμού, **11,3 και 19,6 αντίστοιχα**. Συνολικά η αναλογία στην Μεσόγειο βρίσκεται περίπου στο **10,8**.

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

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

* Στην αγορά την μεσογείου δε συμπεριλαμβάνονται το Μοντενέγκρο, Μαλτα, και Σλοβενία

Πίνακας 4.7^γ Αναλογία σκαφών αναψυχής & Θέσεων ελλιμενισμού στις Ευρωπαϊκές ακτές του Ατλαντικού*

Χώρες	Σύνολο σκαφών	Θέσεις ελλιμενισμού	Αριθ. Σκαφών/Θέσεις ελλιμενισμού
Ισπανία	220000	10344 (Ακτές Ατλαντικού)	21,3
Σουηδία	753000	9137 (Ακτές Ατλαντικού)	82,4
Γαλλία	907000	51127 (Ακτές Ατλαντικού)	
Αγγλία	463019	225000	2,1
Ολλανδία	280000	36151	7,7
Γερμανία	441530	4093 (Ακτές Ατλαντικού)	107,9
Πορτογαλία	55000	6770	8,1
Σύνολο	3119549	342622	9,1

Πίνακας 4.7^δ Αναλογία σκαφών αναψυχής & θέσεων ελλιμενισμού στη Βαλτική & Αρκτική θάλασσα

Χώρες	Σύνολο σκαφών	Θέσεις ελλιμενισμού	Αριθ. Σκαφών/Θέσεις ελλιμενισμού
Γερμανία	441530	24525	18
Πολωνία	51170	1198	42,7
Σουηδία	753000	7297 (Βαλτική και Αρκτική θάλασσα)	103,2
Σύνολο	1245700	33020	37,7

* Στην αγορά της μεσογείου δε συμπεριλαμβάνονται το Βέλγιο και η Δανία

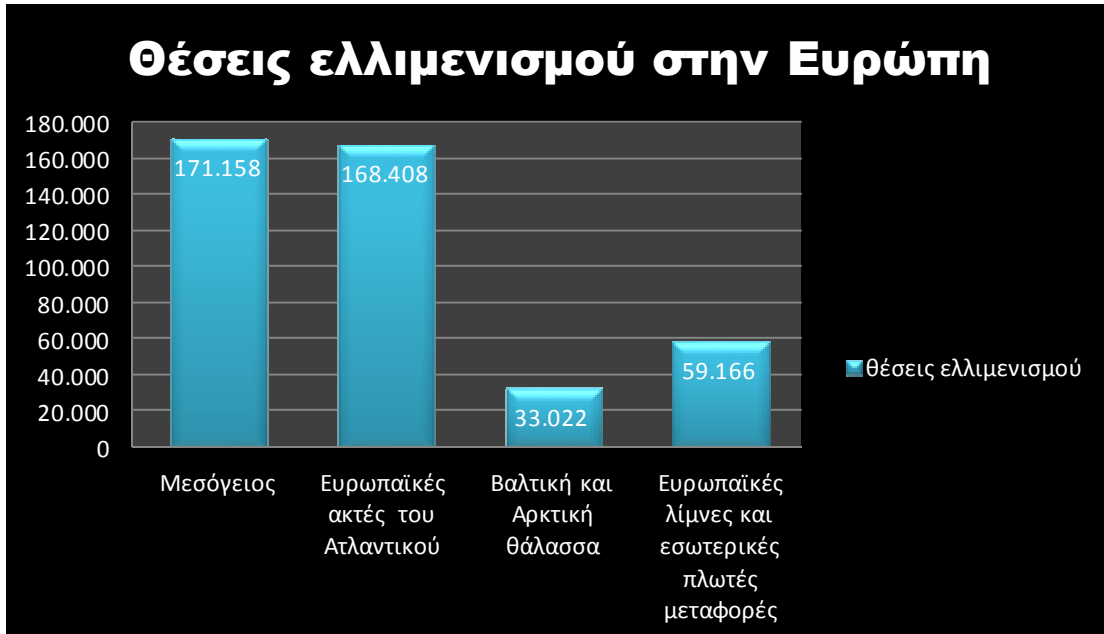
4.8 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από το παραπάνω κεφάλαιο διαπιστώσαμε ότι στην Ευρώπη επικρατούν δύο τύποι σκαφών αναψυχής τα μηχανοκίνητα και ιστιοπλοϊκά σκάφη αναψυχής. Η Γαλλική αγορά ως πρωτοπόρος στον αριθμό των σκαφών αναψυχής επικεντρώνεται κυρίως στα σκάφη μήκους εως 6 μέτρα όπου το ποσοστό τους ανέρχεται στο 63,5%. Παράλληλα η Ιταλία έχει υπό τη κατοχή της κυρίως σκάφη που κυμαίνονται μεταξύ 10 – 15 μέτρα τα οποία καταλαμβάνουν το 60,5%.

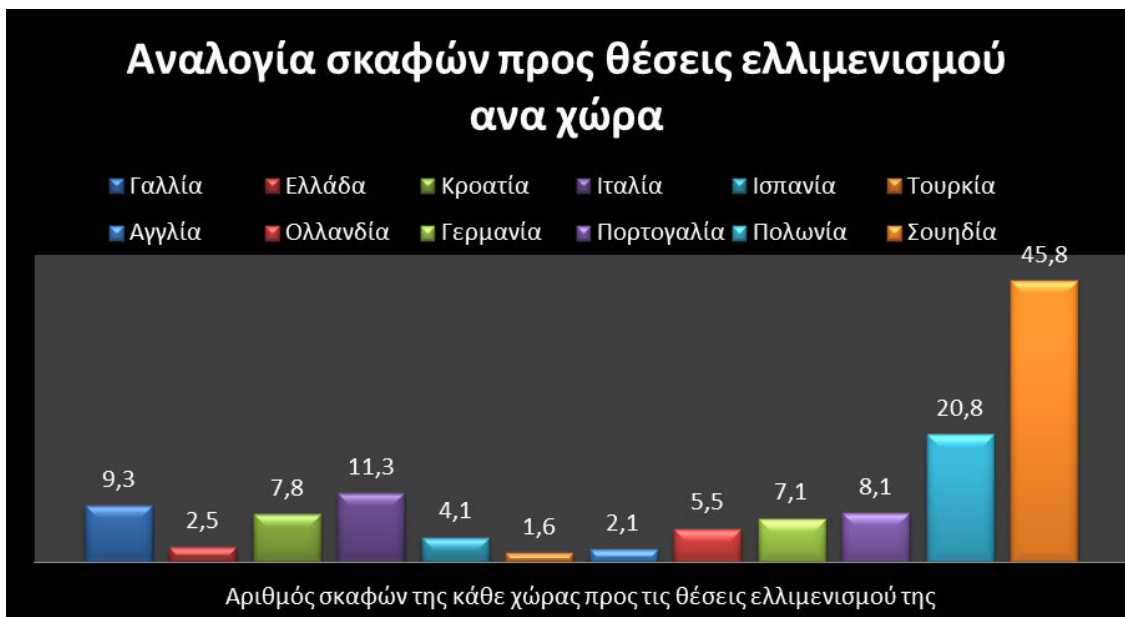
Επίσης με βάση τα στοιχεία του 2007 στη Μεγάλη Βρετανία περίπου το **50% της παραγωγής αφορούσε σκάφη εως 7 μέτρα**. Έτσι γίνεται εύκολα αντιληπτό το γεγονός πώς η πλειοψηφία των ευρωπαϊκών σκαφών είναι εως 10 μέτρα περίπου κατα μέσο όρο. Τέλος η Ολλανδία είναι από τους πρωτοπόρους σε σκάφη τύπου mega yachts αφού το order book της περιελάμβανε παραγγελίες για mega yachts αξίας 700 εκατ. το 2007.

Όσον αφορά τις αγορές της Ευρώπης όπου αναλύθηκαν παραπάνω Η Μεσόγειος θεωρείται η μεγαλύτερη λόγω του ότι έχει τις πιο πολλές θέσεις ελλιμενισμού (171,158 θέσεις ελλιμενισμού). Ακολουθούν οι Ευρωπαϊκές ακτές του Ατλαντικού με θέσεις ελλιμενισμού που φτάνουν τις **168,408**. Πιο κάτω αναδύονται η αγορά της Βαλτικής και Αρκτικής θάλασσας και οι Ευρωπαϊκές λίμνες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές με 33,022 και 59,166 αντίστοιχα. Παρακάτω γίνεται διαγραμματική παρουσίαση της **σύγκρισης των Ευρωπαϊκών αγορών, με βάση τις θέσεις ελλιμενισμού (Διάγραμμα 6)**. Επίσης παρουσιάζεται **διάγραμμα σύγκρισης των αναλογιών του αριθμού των σκαφών της κάθε χώρας προς τις θέσεις ελλιμενισμού της (Διάγραμμα 6)** και **διάγραμμα του αριθμού των σκαφών της κάθε Ευρωπαϊκής αγοράς προς τις θέσεις ελλιμενισμού της (Διάγραμμα 6)**.

Διάγραμμα 6, θέσεις ελλιμενισμού στην Ευρώπη



Διάγραμμα 7, σκάφη προς θέσεις ελλιμενισμού



Στο παραπάνω διάγραμμα παρατηρούμε πως στην Ιταλία για κάθε θέση ελλιμενισμού αντιστοιχούν 11 σκάφη και στη Γαλλία για κάθε θέση αντιστοιχούν 9 σκάφη αναψυχής. Έτσι προκύπτει ότι χρειάζεται προσφορά νέων θέσεων ελλιμενισμού στις παραπάνω χώρες λόγω του πολύ μεγάλου αριθμού σκαφών που έχουν οι δύο χώρες. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Πολωνία και η Σουηδία απολαμβάνουν μεγαλύτερα ποσοστά από τα προαναφερθέντα αλλά δραστηριοποιούνται σε πολύ μικρότερες και λιγότερης στρατηγικής σημασίας αγορές. Για παράδειγμα στη Σουηδία λόγω του ότι οι καιρικές συνθήκες είναι αρκετά σκληρές, είναι δύσκολο για το yachting να εδραιωθεί, έτσι οι θέσεις ελλιμενισμού δεν αρκούν για το μεγάλο Σουηδικό στόλο σκαφών αναψυχής. Επίσης ο τομέας του yachting στην Πολωνία δραστηριοποιείται κυρίως στις εσωτερικές λίμνες και ποτάμια μια αγορά όχι και τόσο μεγάλη σύμφωνα πάντα με τις θέσεις ελλιμενισμού.

Διάγραμμα 8, σκάφη προς θέσεις ελλιμενισμού / αγορά



Λαμβάνοντας υπ' όψη τις δύο πιο σημαντικές αγορές της Ευρώπης δηλαδή τη Μεσόγειο και τις Ευρωπαϊκές ακτές του Ατλαντικού θα διαπιστώσουμε ότι για κάθε θέση ελλιμενισμού αντιστοιχούν περίπου 10 σκάφη κατά μέσο όρο. Έτσι φαντάζει επιτακτική η ανάγκη δημιουργίας νέων θέσεων ελλιμενισμού.

Έτσι σύμφωνα με τη παράγραφο **Η αγορά της Μεσογείου και η Ελλάδα** όπου διαπιστώθηκε ότι η Ελλάδα με βάση των ακτογραμμών της θα μπορούσε να έχει περίπου 56,140 θέσεις ελλιμενισμού, τότε θα μπορούσαμε να υποθέσουμε ότι η αναλογία σκαφών προς τις θέσεις ελλιμενισμού εντός της Μεσογείου θα διαμορφωνόταν στο 8,6.

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ

5

5. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Η ανάπτυξη του yachting στην περιοχή της Μεσογείου εμφανίστηκε γύρω στο 1960 με 1965. Η περιοχή που γνωρίζει τη μεγαλύτερη ανάπτυξη εντοπίζεται στις βόρειες ακτές από το Γιβραλτάρ μέχρι το Αιγαίο. Επίκεντρο αποτελούν τα παράλια της Ιταλίας, της Ισπανίας και της Γαλλίας. Οι χώρες αυτές διαμορφώνουν σε μεγάλο βαθμό την αγορά , τόσο από την πλευρά της ζήτησης, όσο κι από την πλευρά της προσφοράς , ακολουθούμενες από την Ελλάδα, Τουρκία, Κροατία (παράλια Αδριατικής , Ιονίου και Αιγαίου). Ανερχόμενες αγορές θεωρούνται η Κύπρος, η Μάλτα τα παράλια Β. Αφρικής & Μ. Ανατολής.⁴³ Εμείς όμως θα ασχοληθούμε κυρίως με της Ευρωπαϊκές χώρες καθώς η εργασία αναφέρεται για το yachting στην Ευρώπη. Παρακάτω αναδεικνύονται οι θέσεις ελλιμενισμού των Ευρωπαϊκών χωρών της Μεσογείου.

Πίνακας 5^α Θέσεις ελλιμενισμού	
Γαλλικά παράλια στη Μεσόγειο	40.000
Ιταλικά παράλια	50.000
Ισπανικά παράλια	50.000
Κροατία	13.200 & 4.500 διαχείμασης σκαφών

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

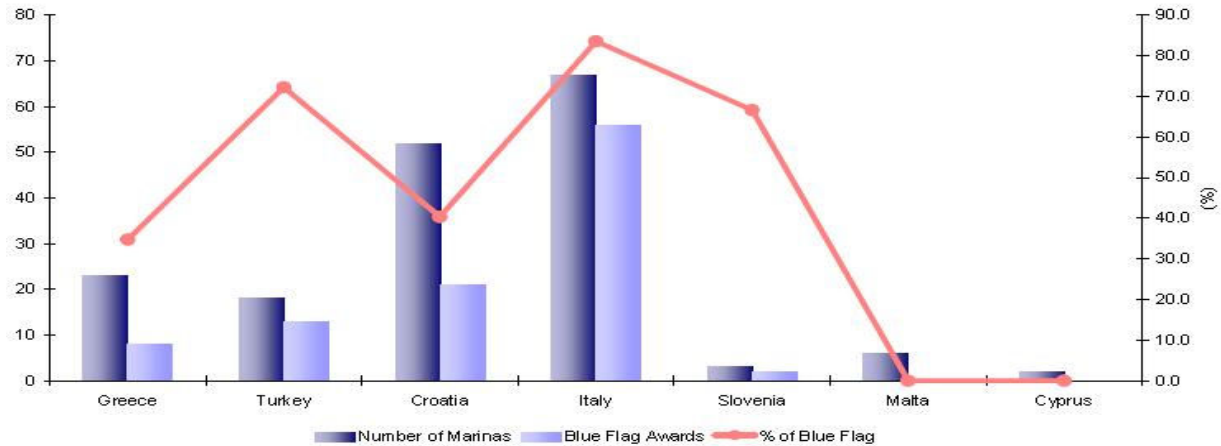
Η ζήτηση των θέσεων ελλιμενισμού είναι πολλαπλάσια της προσφοράς. Συνήθως βέβαια από την εξέταση ερευνητικών συγγραμμάτων, παρουσιάζονται αντιφατικά στοιχεία ως προς τα μεγέθη που αποτυπώνουν τη ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού ή τον αριθμό τουριστικών λιμανιών. Ο κορεσμός θέσεων ελλιμενισμού πρωτοεμφανίστηκε το 1980 στα βορειοδυτικά παράλια της Μεσογείου και πιο συγκεκριμένα στη Γαλλία, συγχρόνως με τη σταδιακή αύξηση του κόστους ελλιμενισμού και με τη σημαντική αύξηση με νέες κατασκευές σύγχρονων μαρίνων.

⁴³ Χατζημανωλάκη, (2011), Θαλάσσιος τουρισμός και η θέση της Ελλάδας

Οι μαρίνες της Νοτιοδυτικής Μεσογείου (Ιταλία, Γαλλία, Ισπανία) απορροφούν το 80% της συνολικής ζήτησης⁴⁴ στη Μεσόγειο , η νοτιοανατολική (Κροατία) το 14% ενώ το υπόλοιπο καλύπτεται από τη Κύπρο. Στη συνέχεια θα παρατεθούν διάφορα συγκριτικά στοιχεία μαρίνων στις ανταγωνίστριες χώρες : Ελλάδα, Κροατία, Ιταλία, Σλοβενία, Μάλτα και Κύπρο. Στο ακόλουθο διάγραμμα απεικονίζονται ο αριθμός των μαρίνων και των Γαλάζιων σημαίων που διαθέτει κάθε χώρα. Την αρχηγική θέση στον χώρο την έχει η Ιταλία με τις διάσημες κι οργανωμένες μαρίνες, ακολουθεί η Κροατία ταχύτατα αναπτυσσόμενη και τέλος ακολουθεί η Ελλάδα. 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 του. 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.

⁴⁴ Διακομιτάλης ., (2007), “ Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and Prospects”, « Transportation Economics »

Διάγραμμα 9, Βραβεία γαλάζιας σημαίας / χώρα



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

Παρόλο που το Αιγαίο είναι ένα τουριστικό διαμάντι και συνάμα ένα πολύ ισχυρό όπλο στην ελληνική τουριστική φαρέτρα, και που στο οποίο συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο μέρος τουριστών για τα Ελληνικά νησιά, **η Ελλάδα υπολείπεται σε θέσεις ελλιμενισμού της Κροατίας και της Ιταλίας**. Επίσης και σε επίπεδο υπηρεσιών, οι Ελληνικές μαρίνες προσφέρουν σχετικά χαμηλότερη ποιότητα υπηρεσιών συγκριτικά με τους ανταγωνιστές. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα πολλοί από αυτούς που επιλέγουν τα ελληνικά νησιά, να προσεγγίζουν τελικά τα κοντινά παράλια άλλων Ευρωπαϊκών χωρών λόγω του χαμηλότερου κόστους στον ελλιμενισμό, τη συντήρηση και τη διαχείριση τουριστικών σκαφών.

Μάλιστα, μερικοί Έλληνες επιχειρηματίες, προκειμένου να εξυπηρετήσουν τους πελάτες τους και τα σκάφη τους έχουν αποκτήσει βάσεις ναυλώσεων σε μαρίνες της Τουρκίας.⁴⁵ Η τιμολογιακή πολιτική της Ελλάδας είναι ακριβότερη περίπου κατά 30% από την αντίστοιχη της Κροατίας και της Τουρκίας.⁴⁶ Αυτό κυρίως οφείλεται στο πολύ υψηλό ποσοστό φ.π.α που έχει η χώρα μας συγκριτικά με τις παραπάνω δύο χώρες. Βλέποντας για παραδειγμα ότι η Τουρκία χρεώνει το μήνα κατά μέσο όρο το πολύ μέχρι 1000 ευρώ τον επισκέπτη⁴⁷, όταν στην Ελλάδα μπορεί ο επισκέπτης να πληρώσει από 800 – 1800 ευρώ το μήνα. Αυτό δημιουργείται κυρίως

⁴⁵ Χατζημανωλάκη, (2011), Θαλάσσιος τουρισμός και η θέση της Ελλάδας

⁴⁶ Pavlos Papadimitriou, (2009), HVS, The Greek Marina Industry

⁴⁷ Πηγή : Mehmet Sariisik a*, Oguz Turkeyb, Orhan Akovac, How to manage yacht tourism in Turkey: A swot analysis and related strategies

γιατί η Τουρκία δεν χρεώνει φ.π.α στον ιδιώτη επισκέπτη (με ξένη σημαία) της μαρίνας. Στο μέλλον προβλέπεται να συσταθεί ενιαία αρχή για τον θαλάσσιο τουρισμό, η οποία θα είναι αρμόδια και για τη βελτίωση των σχετικών υποδομών, ενώ η σχετική νομοθεσία αναμένεται ότι θα τροποποιηθεί και θα προβλέπει μεταξύ άλλων : ότι τα ιστιοφόρα θα επιβαρύνονται με μικρότερους φόρους σε σχέση με τα μηχανοκίνητα yachts, προδιαγραφές για την προστασία του περιβάλλοντος και τη δημιουργία κέντρων εκπαίδευσης στον τομέα. Πρόσφατα κατασκευάστηκε υπερσύγχρονη μαρίνα στο Τσεσμέ, χωρητικότητας 400 σκαφών.

Την ίδια στιγμή η Κροατία, που έχει μόλις το 1/10 των ελληνικών ακτογραμμών (1.778 χιλιόμετρα), διαθέτει 50 σύγχρονες μαρίνες (Εικόνα 6). Στην Κροατία λειτουργούν 7.500 θέσεις ελλιμενισμού ενώ την τελευταία δεκαετία δημιουργήθηκαν 102 μαρίνες κατά μήκος των Δαλματικών Ακτών. Οι περισσότερες υποδομές βρίσκονται στις βόρειες Δαλματικές ακτές , ενώ σχεδιάζεται η κατασκευή μαρίνας για mega yachts στην περιοχή του Sibenik. Την τελευταία πενταετία , ο ανταγωνισμός είναι έντονος , ιδιαίτερα προσελκύοντας κυρίως **ιταλικά σκάφη**.

Εικόνα.6 Μαρίνες στη Κροατία

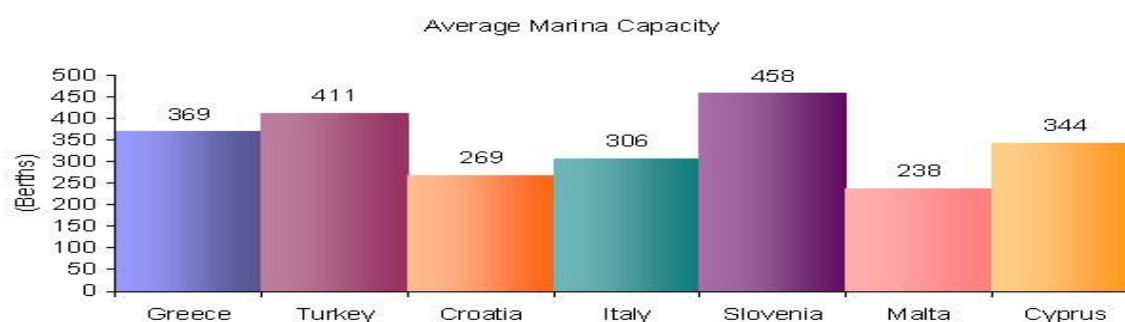


Πηγή : Croatian Marinas, Croatian national tourist board

Στη Μάλτα , λειτουργούν **έξι μαρίνες** , οι τρεις ιδιωτικές , ενώ στόχος της χώρας είναι η **κατασκευή 3.360 νέων θέσεων**⁴⁸. Στο Μαυροβούνιο, αποφασίσθηκε η κατασκευή τεσσάρων μαρίνων. Μέσα στο 2009, Λειτουργήσα για πρώτη φορά η μαρίνα **Montenegro** δυναμικότητας **650 θέσεων** , για σκάφη έως **180 μέτρα** , με κόστος κατασκευής **110εκατ.** και περιλαμβάνει μεταξύ άλλων χωριό , ξενοδοχεία & επισκευαστική μονάδα για πιθανές βλάβες και συντήρηση. Στην Κύπρο, το λιμάνι της Λεμεσού, αποτελεί το τέταρτο μεγαλύτερο τουριστικό λιμάνι στην Ευρώπη.

Το πλεονέκτημα της Κύπρου , βρίσκεται γεωγραφικά σε κομβικό σημείο και οι επισκέπτες μπορούν να συνδυάσουν ταξίδια σε κοντινούς προορισμούς όπως (Ισραήλ, Τουρκία και Μέση Ανατολή). Η μαρίνα της Λάρνακας διαθέτει **450 θέσεις ελλιμενισμού** , **259 θέσεις στη** μαρίνα Αγίου Ραφαήλ της Λεμεσού. Το μεγαλύτερο έργο που διεξάγεται αυτή τη περίοδο στο Κυπριακό κράτος βρίσκεται στη Λεμεσό με 1.000 θέσεις ελλιμενισμού, ένα έργο που η βάση του θα είναι ένα τεχνητό νησί. Η αξία του έργου έχει υπολογιστεί περίπου στα 230 εκατ. ευρώ με έτος αποπεράτωσης το 2013. Επόμενο μεγάλο έργο με χρονικό ορίζοντα αποπεράτωσης το 2016, είναι η νέα μαρίνα της Λάρνακας. Άλλες μαρίνες υπό κατασκευή βρίσκονται στην Πάφο, στο Παραλίμνι και στην Αγία Νάπα. Παρακάτω παρουσιάζονται διαγραμματικά οι θέσεις ελλιμενισμού των ευρωπαϊκών χωρών της Μεσογείου.

Διάγραμμα 10, Average Marina Capacity



Πηγή : HVS, THE GREEK MARINA INDUSTRY

⁴⁸ Χατζημανωλάκη, (2011), Θαλάσσιος τουρισμός και η θέση της Ελλάδας

Παρατηρούμε πως ο μέσος όρος συνολικής χωρητικότητας ανέρχεται περίπου σε 200 θέσεις ανα μαρίνα.

5.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΤΡΟΠΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΤΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

5.1.1 ΤΟΥΡΚΙΑ

Η Τουρκία είναι ένας από τους πιο διάσημους προορισμούς προσελκύνοντας αρκετά εκατομμύρια τουρίστες το χρόνο. Ο αριθμός των τουριστών που επισκεύτηκε 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. Όπως προαναφέραμε οι τιμές των τουρκικών μαρίνων είναι **30% χαμηλότερες από τις τιμές των μαρίνων εντός της Ελληνικής επικράτειας⁴⁹**, και είναι χαμηλότερες **40 - 60% από τις τιμές των μαρίνων της Βόρειο-δυτικής Μεσόγειου**.

Σύμφωνα με στατιστικές που δημοσίευσε το Τουρκικό Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού, εντός της Τουρκίας υπάρχουν συνολικά 35 μαρίνες με τη συνολική χωρητικότητα τους να ανέρχεται σε 10.181 σκάφη. Επίσης παράλληλα υπάρχουν 25 μαρίνες οι οποίες είναι

⁴⁹ Mehmet Sariisik a*, Oguz Turkeyb, Orhan Akovac, How to manage yacht tourism in Turkey: A swot analysis and related strategies

υπό κατασκευή και με συνολική χωρητικότητα **3.556** θέσεων. Η Τουρκία αποτελεί μόλις το 4,1 τοις εκατό της συνολικής χωρητικότητας της Μεσογείου.

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 λυμάτων 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.

5.1.1.1 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.

Πίνακας 5.1.1.1^α παράδειγμα Τουρκικής οργάνωσης

	<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 από τις ΗΠΑ – (32%))	47% Τούρκοι, 53% ξένοι (το μεγαλύτερο μέρος των ξένων είναι από τις ΗΠΑ – (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

5.1.1.2 SWOT ANALΥΣΗ ΓΙΑ ΤΟ YACHTING ΣΤΗ ΤΟΥΡΚΙΑ

Πίνακας 5.1.1.2^α Swot ανάλυση για το yachting στη Τουρκία

Δύναμη	Στρατηγική επιλογή	Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none"> • Κατάλληλοι φυσικοί πόροι • Ισχυρή υποστήριξη της κυβέρνησης • Κατάλληλες ακτές • Η κυβέρνηση και ο ιδιωτικός τομέας επενδύει σε μεγάλο βαθμό στον τουρισμό γιότινγκ • Παραδοσιακά Τούρκικα σκάφη Gullet • Συναρπαστική πολιτιστική ιστορία και οι τοπικές παραδόσεις της χώρας. • Σύνδεση απευθείας με το Δούναβη και τη Μαύρη Θάλασσα • Ένας νέος προορισμός • παρθένα φύση και θάλασσα • Ο ΦΠΑ • Υπηρεσίες συντήρησης • Χρυσή άγκυρα στις μαρίνες • Ισχυρή μεταποιητική βιομηχανία στο γιότινγκ • Εισερχόμενη υψηλή τουριστική ζήτηση • Οι εισερχόμενοι τουρίστες αναζητούν να βρουν νέες 	<ul style="list-style-type: none"> • Να ακολουθούν εντατική ανάπτυξη Στρατηγική (Ανάπτυξης Αγοράς) • Για να είναι οι πιο ανταγωνιστική στην αγορά • Μη διαφοροποίηση της στρατηγικής • Προσφορά προϊόντων για όλες τις αγορές • Ισχυρή διαφήμιση • Χαμηλό κόστος • Ισχυρή εισερχόμενη ζήτηση 	<ul style="list-style-type: none"> • Ο μέσος όρος των τιμών είναι χαμηλός • Αύξηση του κόστους των εισροών • Νομοθεσία • Τα τεχνικά πρότυπα • Λίγες εκθέσεις και λέσχες γιότινγκ • Περίπλοκες διαδικασίες επενδύσεων • Ανενεργή χωρητικότητα σε μαρίνες • Έλλειψη διεθνούς ομάδας πίεσης

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

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

5.2 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 yachting⁵⁰». 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.

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.

⁵⁰ http://news.kathimerini.gr/4Dcgi/4Dcgi/_w_articles_civ_12_05/02/2012_471329

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.⁵¹

Για ένα ιδιωτικό σκάφος το ενοίκιο επιβαρύνεται με 23% ΦΠΑ (τα επαγγελματικά σκάφη δεν υπόκεινται σε ΦΠΑ). Έτσι, 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.

Η Ελλάδα λοιπόν 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).

⁵¹ <http://www.touristpress.net/2012/02/09/apo-tis-marines-tis-tourkias-apolamvanoun-to-egeo-kai-ta-ellinika-nisia/>

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ & ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ

6

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

6.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όπως εξηγήθηκε παραπάνω, οι έμμεσες επιπτώσεις του Yachting για την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη είναι πολύ σημαντικές, και η οικονομική ανάλυση επιβεβαιώνει ότι είναι γενικά πολύ περισσότερες από τις άμεσες συνέπειες. Βλέποντάς το από μακροοικονομική οπτική γωνία, ο θαλάσσιος τουρισμός συμβάλλει στην συνολική οικονομική ανάπτυξη με δύο τρόπους:

- Το Yachting ενθαρρύνει την οικονομική ανάπτυξη, δηλαδή την ταχύτερη ανάπτυξη της οικονομίας.
- Το Yachting δε συμβάλλει στην ανάπτυξη μόνο σε τομείς που σχετίζονται με το ίδιο το Yachting αλλά δημιουργεί και νέους κλάδους όπως για παράδειγμα, καθετοποιημένα **(μικρές επιχειρήσεις, τη ναυπηγική βιομηχανία κλπ.)**, και οριζόντια εκδρομές, **(υποβρύχια φωτογραφία σαφάρι, εξυπηρέτησης πελατών κ.λπ.)**.
- Η Ελλάδα χρειάζεται και έχει άμεση ανάγκη από υποδομές (μαρίνες). Αυτό γιατί αν συγκρίνουμε τη συνολική ακτογραμμή σε χιλόμετρα και των αριθμό των μαρίνων θα διαπιστώσουμε ότι υπάρχουν τεράστιες προοπτικές ανάπτυξης. Πιο συγκεκριμένα η Ελλάδα έχει συνολικά 16,000 χιλ. με περίπου 15.000 θέσεις ελλιμενισμού. Η Κροατία έχει συνολική ακτογραμμή 8,000 χιλ με περίπου διπλάσιες θέσεις ελλιμενισμού.
- Όσον αφορά τα Ευρωπαϊκά δρώμενα η Γαλλία βρίσκεται στη πρώτη θέση σε αριθμό σκαφών αναψυχής (907,000). Παράλληλα η Γαλλία έχει το μεγαλύτερο αριθμό επιχειρήσεων **(956) με 6,000 εργαζόμενους**.
- Η Ισπανία έχει την **Empuriabrava τη μεγαλύτερη μαρίνα – πόλη στην Ευρώπη** με πάνω **από 5000 θέσεις**, η Γαλλία έχει τη 5-αστέρων μαρίνα **Camargue με 5.010 θέσεις** ελλιμενισμού. Οι δυο αυτές μαρίνες είναι οι μεγαλύτερες στην Ευρώπη.

- Κορεσμός στις θέσεις ελλιμενισμού στις δυτικές ακτές της Μεσογείου (Γαλλία).
- Οι γαλάζιες σημαίες είναι πολύ σημαντικές για τις μαρίνες γιατί αποτελούν ουσιαστικά διαφήμιση .

6.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Οι προτάσεις που εκθέτονται παρακάτω αποσκοπούν στο να αναδείξουν και να προτείνουν νέες ιδέες και λύσεις στην ευρωπαϊκή αγορά και ιδιαίτερα στην Ελλάδα που έχει τις μεγαλύτερες προοπτικές ανάπτυξης.

6.2.1 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑΣ- ΗΓΕΤΗ

Η πρόταση αυτή βασίζεται σε ένα όραμα που προβλέπει τη δημιουργία μαρίνας που θα αποτελεί το πυρήνα ανάπτυξης της τοπικής οικονομίας μίας περιοχής. Το μοντέλο αυτό είναι πλήρως διαδεδομένο στη Μεσόγειο και γενικά στην ευρώπη. Η επιρροή της μαρίνας είναι ζωτικής σημασίας για τις λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές (**Ελλάδα**), και σαν ομόκεντροι κύκλοι, γίνεται το κέντρο της εκτεταμένης ανάπτυξης. Παραδείγματα αυτού του μοντέλου μπορούν να βρεθούν σε όλη τη Μεσόγειο, αλλά και στη Βαλτική, όπου οι μαρίνες έχουν γίνει ηγέτες της ανάπτυξης και για το τουρισμό και για την οικονομία γενικότερα. Σε όλο αυτό το όραμα υπάρχει ένα τρανό παράδειγμα όπου μία μαρίνα κατέκτησε έναν ήδη ανεπτυγμένο τουριστικό προορισμό. Αυτή είναι η ισπανική μαρίνα **Empuriabrava που βρίσκεται στη Costa Brava**, που είναι έργο της εταιρίας Immo-Center Group, η οποία έγινε η ψυχή της εκεί οικονομίας. Πολλοί την έχουν χαρακτηρίσει ως σύμβολο της περιοχής.

Αυτό το μοντέλο είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τη μελλοντική ανάπτυξη της Ευρώπης, θεωρώντας ότι μια τέτοια εξέλιξη προώθει τη περιφερειακή ανάπτυξη, ένα όραμα που μπορεί να προσδώσει ηγετικό ρόλο στη τοπική και περιφερειακή αυτοδιοίκηση. Η Ελλάδα είναι μια περίπτωση που μπορεί να εφαρμόσει το παραπάνω όραμα λόγω του ότι έχει τεράστια περιθώρια ανάπτυξης λόγω του φυσικού της πλούτου.

6.2.2 ΥΠΟΘΕΣΗ FRAPA (ROGOZNICA, CROATIA)

Όλοι οι επενδυτές μόλις επενδύσουν αναρωτιούνται με πιο τρόπο θα επανεισπράξουν τα λεφτά τους. Ειδικά σε μια εποχή που ταλανιζόμαστε όλοι από την οικονομική κρίση. Όμως η κρίση μπορεί να προσφέρει και ευκαιρίες. Παρακάτω προσφέρεται ένα καλό παράδειγμα πώς ένας οραματιστής με μια καλή ιδέα μπορεί να φτάσει στην κορυφή παρά τα πολυάριθμα εμπόδια όπως (οικονομία σε μεταβατικό στάδιο, χώρα σε πόλεμο, παγκόσμια κρίση, κακή φήμη της χώρας στη διεθνή σκηνή, διαταραχές στην χώρα, έλλειψη προσωπικού, και ούτω καθεξής). Η κοινή λογική θα έλεγε ότι η επιτυχία σε ένα τέτοιο πλαίσιο θα ήταν απλά μόνο μια ουτοπία, αλλά απτή πραγματικότητα έχει αποδειχθεί το αντίθετο, και αντανακλά, επομένως, και επιβεβαιώνει τη δύναμη της ανάπτυξης του yachting.

Ο κ. Franjo Rašalić πήγε στην Κροατία κατά τη διάρκεια του πολέμου το 1992. Αρκετά χρόνια αργότερα επένδυσε στην κατασκευή της μαρίνας **Frapa** στη σχεδόν εγκαταλελειμμένη περιοχή της **Rogoznica**, κοντά στο Σίμπενικ (Κροατία). Αρχικά κατασκευάστηκε ένα τεχνητό νησί και έπειτα κατασκευάστηκαν οι πρώτες προβλήτες (1996). Δειλά δειλά τα πρώτα σκάφη άρχισαν να επισκέπτονται την ημιτελή τότε μαρίνα. Επανεπενδύοντας μόνο τα έσοδα της, η μαρίνα αναπτύχθηκε με γοργούς ρυθμούς τα τελευταία 10 χρόνια και τώρα προσφέρει ουσιαστικές και ελκυστικές εγκαταστάσεις, με άριστη ποιότητα υπηρεσιών. Στρατηγικά, η μαρίνα έχει επικεντρωθεί στην ελίτ της παγκόσμιας ζήτησης. Ποιό όμως είναι το μυστικό της επιτυχίας? Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τη σταδιακά ανάπτυξη (Πίνακας 5.2.2^α). Μετά από όλα τα εμπόδια η Μαρίνα Frapa έχει το ρόλο του ηγέτη και αποτελεί κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη της περιοχής Rogoznica. Χάρη στη μαρίνα η τοπική ανάπτυξη έχει ενισχυθεί σημαντικά. Η ποιότητα της μαρίνας ξεκίνησε την ανάπτυξη του κροατικού αυτού προορισμού. Η μαρίνα Frapa όπως είπαμε και πιο πάνω παρέχει άριστη ποιότητα υπηρεσιών, ως επιβεβαίωση των ισχυρισμών αυτών, αξίζει να σημειωθεί ότι το 2006, στο παγκόσμιο διαγωνισμό μαρίνων στη Μαδρίτη, μεταξύ 300 μαρίνων από 60 χώρες, η μαρίνα Frapa παρέλαβε το βραβείο της καλύτερης Μαρίνας. Το ίδιο συνέβη και το επόμενο έτος στην Ελβετία. Στη συνέχεια οι διοργανωτές άλλαξαν το καταστατικό, έτσι ώστε να μη μπορεί μία μαρίνα να κερδίσει το βραβείο τρεις φορές.

Αυτό το παράδειγμα δείχνει πως το yachting μπορεί να ανοίξει το δρόμο της πραγματικής οικονομικής ανάπτυξης σε εντελώς αντίξοες συνθήκες και σε μια περίοδο

παγκόσμιας κρίσης. Μια παρόμοια κατάσταση μπορεί να παρατηρήσει κανείς στο Ντουμπρόβνικ, μια πόλη περίπου 40.000 κατοίκων. Το λιμάνι του Gruz (Ντουμπρόβνικ) είναι το 10ο λιμάνι στον κόσμο όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών που το επισκέπτονται, και το τρίτο στη Μεσόγειο. Λόγω της ανεπτυγμένης κρουαζιέρας, οι κάτοικοι του Ντουμπρόβνικ εργάζονται με ασφάλεια και εξασφαλίζουν τα προς το ζήν. Η Ελλάδα όπως είναι γνωστό αφθονεί σε ποιοτικούς και όμορφους προορισμούς, όχι μόνο στις ακτές, αλλά και στην ηπειρωτική της χώρα. Είναι σημαντικό λοιπόν για την Ελλάδα να παραδειγματιστεί από τέτοιες περιπτώσεις και να οραματιτεί με αξιώσεις το δικό της τουριστικό μέλλον⁵².

Πίνακας 6.2.2^α Η οικονομική ανάπτυξη που μπορεί να προσφέρει η μαρίνα

Development indicators	Before the marina (Year 1996)	Marina in business (Year 2005)
Local population	350	over 2,000
Average age of the population	over 70	about 40
No. of employees	30	800
No. of small and medium-sized companies	10	100
Price of land (per m ²)	€ 10 - 20	€ 150 - 300
No. of restaurants	1	8
No. of cafes	2	15
No. of shops	2	9
No. of exchange offices	0	2
No. of medical centres	0	4
Primary schools	0	2
Natural resources preservation (ecology)	preserved	preserved

Πηγή: Tihomir Luković, (2011), *Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, University of Dubrovnik Croatia,*

⁵² Tihomir Luković, (2011), *Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, University of Dubrovnik Croatia,*

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αντάπασης Α. (2001), Το σύστημα φορολογίας εισοδήματος των ελληνικών πλοίων. Εκδ. Α.ΣΑΚΟΥΛΑ, Αθήνα
- Καρδακάρης Κ. (2000), Ναυτιλιακή λογιστική. Εκδ. ΕΛΛΗΝ, Αθήνα
- Κλαδική μελέτη ICAP, (2009), Σκάφη Αναψυχής
- Καρατσουράκης Γ. (2012), Η πολιτική του Yachting στην Ελλάδα
- Νόμος 2743/1999 «Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ Α' 211/13.10.1999)
- Νόμος υπ' αριθ. 4256 Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
- Πρωτοψάλτη Ν. (1999), Γενική & Αναλυτική λογιστική ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Εκδ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, Αθήνα
- Υπουργείο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας, (2011), Σκάφη αναψυχής οδηγός εφαρμογής νομοθεσίας.
- Υπουργείο Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας, σχέδιο νόμου, Ανάπτυξη θαλάσσιου και αλιευτικού τουρισμού και λοιπές διατάξεις
- Υπουργείο Ανάπτυξης, ανταγωνιστικότητας, υποδομών, μεταφορών και δικτύων γενική γραμματεία βιομηχανίας για τα σκάφη αναψυχής
- Χαλκίδου, Β., (2010), Μορφές και εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα. Τρόποι ανάπτυξης. Μια διαφορετική προσέγγιση και έρευνα.
- Χατζημανωλάκη, (2011), Θαλάσσιος τουρισμός & η θέση της Ελλάδας. Συγκρίσεις & Ευκαιρίες

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*.
- Croatian Marinas, Croatian national tourist board
- Italian Marine Industry Association
- ICOMIA

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.tax-profit.gr>
- <http://www.britishmarine.co.uk/pdf/Marine%20Sector%20Croatia%20April%2008.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§orID=44&la=2>
- 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://ptpub.ucina.it/files/Boating_in_figures2008.pdf
- http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/registervessels_gr/registervessels_gr?OpenDocument#2
- <http://www.ceproof.es/el/about-ce-marking/ce-marking-recreational-craft-directive/>
- <http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=22770&subid=2&pubid=63915954>
- <http://www.tax-symmetry.gr>