



ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ-ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ:

**«Θαλάσσιος Τουρισμός, Yachting και Κρουαζιέρα
στην Ελλάδα»**



ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: κα. Σοφία Καράμπελα

Φοιτήτρια: Τσεπέλε Κυριακή

ΚΕΡΚΥΡΑ

ΙΟΥΝΙΟΣ 2024



IONIAN UNIVERSITY-DEPARTMENT OF TOURISM

THESIS:

«Marine Tourism, Yachting and Cruising in Greece»



SUPERVISOR: Sophia Karabela

Student: Tsepele Kiriaki

CORFU

JUNE 2024

Υπεύθυνη Δήλωση Συγγραφέα:

Δηλώνω ρητά ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν. 1599/1986 και τα άρθρα 2,4,6 παρ. 3 του Ν. 1256/1982, η παρούσα εργασία αποτελεί αποκλειστικά προϊόν προσωπικής εργασίας και δεν προσβάλλει κάθε μορφής πνευματικά δικαιώματα τρίτων και δεν είναι προϊόν μερικής ή ολικής αντιγραφής, οι πηγές δε που χρησιμοποιήθηκαν περιορίζονται στις βιβλιογραφικές αναφορές και μόνον. Αποδέχομαι ότι η Βιβλιοθήκη μπορεί, χωρίς να αλλάξει το περιεχόμενο της εργασίας μου, να τη διαθέσει σε ηλεκτρονική μορφή μέσα από την ψηφιακή Βιβλιοθήκη της, να την αντιγράψει σε οποιοδήποτε μέσο ή/και σε οποιοδήποτε μορφότυπο, καθώς και να κρατά περισσότερα από ένα αντίγραφα για λόγους συντήρησης και ασφάλειας.

Ευχαριστώ πολύ Τον Τριαδικό Θεό και την Παναγία που μου έδιναν δύναμη και φώτιση όλα αυτά τα χρόνια ώστε να προχωρήσω και να ολοκληρώσω τις σπουδές μου.

Ευχαριστώ πολύ την οικογένειά μου για την εμπιστοσύνη, τη στήριξη και την ευκαιρία που μου έδωσαν ώστε να μπορέσω να σπουδάσω.

Ευχαριστώ πολύ επίσης, την επιβλέπουσα καθηγήτριά μου, κυρία Σοφία Καράμπελα για την επίβλεψή της στο έργο μου, καθώς και για όλη τη στήριξη που μου παρείχε κατά τη διάρκεια των σπουδών μου.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ:

Περίληψη:7

Abstract:8

Εισαγωγή:9

Κεφάλαιο 1: Θαλάσσιος Τουρισμός10

- 1. Ορισμός του θαλάσσιου τουρισμού10
- 1.2 Ιστορική αναδρομή στον θαλάσσιο Τουρισμό11
- 1.3 Δραστηριότητες που περιλαμβάνονται στον θαλάσσιο τουρισμό10
- 1.4 Μορφές Θαλάσσιου Τουρισμού12
 - 1.4.1 Υποβρύχιος Τουρισμός**Error! Bookmark not defined.**
 - 1.4.2 Αλιευτικός Θαλάσσιος Τουρισμός.12
 - 1.4.3 Αθλητικός Θαλάσσιος Τουρισμός12
 - 1.4.4 Πολιτιστικός Θαλάσσιος Τουρισμός.13
 - 1.4.5 Θαλάσσιος Τουρισμός Κρουαζιέρας13
 - 1.4.6 Θαλάσσιος Τουρισμός με Yacht- Yachting14

Κεφάλαιο 2: Τουρισμός ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης-Yachting 15

- 2.1 Ορισμός του Yachting (Γιότινγκ).15
- 2.2 Ιστορική Αναδρομή στο Yachting (Γιότινγκ).16
- 2.3 Η κατάσταση του Yachting (Γιότινγκ) στην Ελλάδα18
- 2.4 Κριτήρια Ανάπτυξης του Yachting (Γιότινγκ)21
 - 2.4.1 Ύπαρξη Λιμενικών Υποδομών21
 - 2.4.2 Προσφορά Θαλάσσιων Τουριστικών υπηρεσιών22
- 2.5 Είδη Yacht (Γιοτ)23
 - 2.5.1 Επαγγελματικά Σκάφη23
 - 2.5.2 Ιδιωτικά Σκάφη:24
 - 2.5.3 Super Yachts:24
- 2.6 Κόστη Υπηρεσιών Ναύλωσης Yacht26
- 2.7 SWOT Analysis27

Κεφάλαιο 3: Κρουαζιέρα .28

- 3.1 Ο Ορισμός της Κρουαζιέρας29
- 3.2 Ιστορική Αναδρομή στην Κρουαζιέρα29

3.3 Κατηγορίες ατόμων (target group) που επιλέγουν Κρουαζιέρα31

3.4 Η Κρουαζιέρα στην Ελλάδα32

3.5 Ανάλυση Αγοράς33

Πίνακας 1. Λιμένες προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα33

Πίνακας 2. Στοιχεία αφίξεων κρουαζιέρας 2023**Error! Bookmark not defined.**

Πίνακας 3. Στατιστικά Κρουαζιέρας 2021-202235

4. Συμπεράσματα**Error! Bookmark not defined.**

Βιβλιογραφία:38

Περίληψη:

Ο θαλάσσιος τουρισμός, είναι η τουριστική δραστηριότητα που διεξάγεται στον θαλάσσιο χώρο (θάλασσα και ακτές) μιας χώρας. Είναι δηλαδή το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων, ψυχαγωγικές, αθλητικές ή θαλάσσιες περιηγήσεις με σκάφη αναψυχής-yachts και κρουαζιέρες. (Dwyer, & Forsyth, 1998: 393-414).

Στην Ελλάδα, ο θαλάσσιος τουρισμός στις διάφορες πτυχές του, είναι μια πραγματικότητα. Από αρχαιολογικών χρόνων, οι Έλληνες ήταν ναυτικός λαός. Αυτό αποδεικνύεται και από την ιστορία του ελληνικού έθνους, όπου εδώ και πολλές χιλιάδες χρόνια, η θάλασσα αποτέλεσε πολύ μεγάλο σύμμαχο του κράτους και κατ' επέκταση, του λαού. Το γεγονός αυτό, βοήθησε σημαντικά στη διαβίωση αλλά και στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας μας.

Σύμφωνα μάλιστα με την Υδρογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού, τα ελληνικά νησιά σε αριθμό είναι 2.486 και η Ελληνική Ακτογραμμή περί τα 14.500 χιλιόμετρα. Λογικό είναι λοιπόν, χώρες όπως η Ελλάδα να έχουν γερά θεμέλια για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

Η παρούσα μελέτη, αποσκοπεί στην βιβλιογραφική άντληση πληροφοριών για την κατανόηση της σημασίας αλλά και των διαφορών ευκαιριών που μπορεί να προκύψουν από τον θαλάσσιο τουρισμό, συμπεριλαμβανομένων του yachting και της κρουαζιέρας, στην Ελλάδα.

Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, μελετήθηκαν και καταγράφηκαν μελέτες και άρθρα, από βιβλία και από έγκυρη διαδικτυακή βιβλιογραφία.

Λέξεις κλειδιά:

Θαλάσσιος τουρισμός, yachting, κρουαζιέρα, Ελλάδα, νησιά, θάλασσα.

Abstract:

Marine tourism is the tourist activity that takes place in the maritime area (sea and coasts) of a country. In other words, it is the totality of tourist activities, recreational, sports or sea tours with pleasure boats-yachts and cruises. (Dwyer, & Forsyth, 1998: 393-414).

In our country, marine tourism in its various aspects is a reality. From ancient times, the Greeks were a seafaring people. This is proven by the history of the Greek nation, where for many thousands of years, the sea has been a great ally of the state and, by extension, of the people. This fact helped significantly in the living and also in the economic development of our country.

In fact, according to the Hydrographic Service of the Navy, the number of Greek islands is 2,486 and the Greek coastline is about 14,500 kilometers. It is therefore logical that countries like Greece have strong foundations for the development of marine tourism.

The present study aims at the bibliographic extraction of information to understand the importance and the various opportunities that may arise from marine tourism, including yachting and cruising, in Greece.

To achieve this goal, studies and articles, from books and from authoritative online bibliography, were studied and recorded.

Keywords:

Marine tourism, yachting, cruise, Greece, islands, sea.

Εισαγωγή:

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί σημαντικό θεμέλιο στην ελληνική οικονομία. Πρόκειται για μία χώρα με ιδιαίτερο φυσικό κάλλος, που διαθέτει πλούσια ιστορία και πολιτισμό και έχει καταξιωθεί ως ένας από τους πιο δημοφιλής και ασφαλής τουριστικούς προορισμούς του κόσμου. Ο θαλάσσιος τουρισμός, σχετίζεται με τις διακοπές κοντά σε θαλάσσια μέρη, συμπεριλαμβάνοντας και τις δραστηριότητες οι οποίες λαμβάνουν μέρος σε αυτή.

Ανέκαθεν οι Έλληνες ήταν ναυτικός λαός. Αν δει κανείς την ιστορία του ελληνικού έθνους (εδώ και χιλιάδες χρόνια), η θάλασσα ήταν ο μεγάλος του σύμμαχος γεγονός που τον βοήθησε στην επιβίωσή του και την οικονομική του ανάπτυξη. Από την αρχαία εποχή που οι Έλληνες είχαν αποικίες στη Μεσόγειο μέχρι σήμερα, που η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι από τις μεγαλύτερες στον κόσμο.

Η Ελλάδα, πρόκειται για μία χώρα που διαθέτει μεγάλο μήκος ακτογραμμών, αμέτρητες παραλίες και ήπιο μεσογειακό κλίμα. Είναι λοιπόν επόμενο, χώρες όπως η Ελλάδα να έχουν την βάση για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Λόγω λοιπόν, των νησιών και της κοντινής τους απόστασης, το yachting και οι κρουαζιέρες, είναι κλάδοι του θαλάσσιου τουρισμού που ανθίζουν στη χώρα μας. Πολύ θετικό πρόσημο επίσης, δίνει το γεγονός ότι η κρουαζιέρα και το yachting, μπορεί να αποφέρει κέρδη συμβάλλοντας σημαντικά στην οικονομία του κράτους.

Ο θαλάσσιος τουρισμός και ιδιαίτερα η κρουαζιέρα και το yachting, είναι ήδη ευρέως ανεπτυγμένα στην χώρα μας και αυτό έχει ως αποτέλεσμα την χρηματική εισφορά η οποία επιδρά θετικά στην οικονομία της χώρας. Επιπροσθέτως, μέσω αυτών, η Ελλάδα προβάλλεται αλλά και αναδεικνύεται ως ένας από τους δημοφιλέστερους τουριστικούς προορισμούς της Μεσογείου.

Κεφάλαιο 1: Θαλάσσιος Τουρισμός

1.1 Ορισμός του θαλάσσιου τουρισμού

Ως θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να χαρακτηριστεί ως ‘‘κάθε τουριστική δραστηριότητα η οποία έχει ως βασικό κίνητρο τη θάλασσα και τις ακτές που περιλαμβάνει, είτε ως πεδίο δραστηριότητας του τουρισμού είτε ως ειδικό ενδιαφέρον, όσον αφορά την αθλητική ή πολιτιστική διάσταση’’. Με μία σημαντική διευκρίνιση, ότι σε αυτή τη μορφή του τουρισμού, δεν εμπεριέχονται αντίστοιχες δραστηριότητες σε υδάτινες επιφάνειες (όπως για παράδειγμα, σε λίμνες και σε ποτάμια). (Πλακιώτη, 2013)

Θαλάσσιος Τουρισμός, πιο γενικά, ορίζεται ως το σύνολο των τουριστικών εκείνων δραστηριοτήτων οι οποίες δραστηριότητες διεξάγονται στο θαλάσσιο χώρο μιας χώρας ή διαφορετικών χωρών (Ηγουμενάκης, 1991). Συνεχίζοντας, πιο ειδικά, ο Θαλάσσιος Τουρισμός έχει οριστεί ότι περιλαμβάνει δύο ειδικότερες μορφές: το yachting και τις κρουαζιέρες (Βανδώρου, Β. (2018). Επιπρόσθετα, ο πιο σύγχρονος ορισμός αναφέρει ότι θαλάσσιος Τουρισμός, θα μπορούσε να οριστεί και ως η τουριστική εκείνη μορφή η οποία περιλαμβάνει την παροχή υπηρεσιών και δραστηριοτήτων, στον ευρύτερο θαλάσσιο χώρο. Οι δραστηριότητες και οι υπηρεσίες αυτές, θα πρέπει να αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι, αλλά και βασικό στοιχείο της συγκεκριμένης τουριστικής μορφής, και όχι μέσο για την πραγματοποίηση των διακοπών. (Βελλισαρίου, 2000).

1.2 Ιστορική αναδρομή στον θαλάσσιο τουρισμό

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μια μορφή τουρισμού, η οποία έχει τις ρίζες της ήδη από την αρχαιότητα. Σε διάφορες χρονικές περιόδους της ιστορίας της Ευρώπης από τους Κλασσικούς χρόνους στην μετέπειτα Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία και τον μεσαίωνα, παρατηρούνται μετακινήσεις πολιτών εκτός από το εμπορικό κομμάτι και για άλλους λόγους όπως η μόρφωση, η θρησκεία, η παρακολούθηση εκδηλώσεων και φυσικά η αναψυχή. Η αρχή της μαζικότητας του θαλάσσιου τουρισμού ήρθε με την βιομηχανική επανάσταση τον 19ο αιώνα, καθώς η τεχνολογική ανάπτυξη σε όλους τους τομείς δημιούργησε ανώτερα, μεγαλύτερα και ταχύτερα πλοία από ότι στο

παρελθόν. Με τα μεγάλα επιβατηγά πλοία και τα υπερωκεάνια της εποχής οι άνθρωποι ξεκινούν να μετακινούνται σε μεγάλους αριθμούς για συγκοινωνιακούς λόγους, όπως επίσης και για λόγους πολιτισμικής επικοινωνίας.

Ως πρώτες μορφές θαλάσσιου τουρισμού καταμετρούνται οι περιηγήσεις στην αρχαία Ελλάδα αλλά και οι ομαδικές ναυλώσεις των Ρωμαίων πολιτών για την παρακολούθηση θεαμάτων και αυτές του Μέσου αιώνα για θρησκευτικούς λόγους. Ειδικότερα, τον 19ο αιώνα, εμφανίστηκε για πρώτη φορά στη Μεγάλη Βρετανία η σύγχρονη μορφή της θαλάσσιας περιήγησης, με τη μορφή της κρουαζιέρας. (Κουβαράς, 2017). Ο θαλάσσιος τουρισμός αναπτύσσεται ραγδαία μαζί και με τις υπόλοιπες μορφές τουρισμού ύστερα από την λήξη του δεύτερου παγκόσμιου πόλεμου. Ο θαλάσσιος τουρισμός εμφανίστηκε την δεκαετία του 1950 στην Ελλάδα όταν καθαρίστηκαν οι θάλασσες από τα ναρκοπέδια. (Ηγουμενάκης, 1998). Τέλος, την ίδια χρονολογικά περίοδο ξεκινά και ο ατομικός τουρισμός με ιδιωτικά σκάφη ή ενοικιαζόμενα μικρού μεγέθους σκάφη αναψυχής (Κουβαράς, 2017).

1.3 Δραστηριότητες που περιλαμβάνονται στον Θαλάσσιο Τουρισμό

Στις κατηγορίες του θαλάσσιου τουρισμού μπορεί να συμπεριληφθεί κάθε δραστηριότητα η οποία σχετίζεται με την θάλασσα και τις ακτές. Εκτός από την χρήση σκαφών αναψυχής και κρουαζιέρας, ο Θαλάσσιος Τουρισμός περιλαμβάνει και ένα ευρύτερο πλήθος δραστηριοτήτων, οι οποίες είναι οι εξής παρακάτω:

- i. Το κολύμπι
- ii. Το θαλάσσιο σκι
- iii. Η ιστιοσανίδα
- iv. Οι καταδύσεις
- v. Η περιήγηση σε διάφορα θαλάσσια πάρκα
- vi. Η περιήγηση με υποβρύχιο
- vii. Το ψάρεμα

Με αυτό τον τρόπο, συμπεριλαμβάνεται στον όρο «Θαλάσσιος Τουρισμός» η οποιαδήποτε τουριστική δραστηριότητα, η οποία μπορεί να έχει σχέση με την θάλασσα αλλά και με τις ακτές (Βελλισαρίου, 2000).

1.4 Μορφές Θαλάσσιου Τουρισμού

1.4.1 Καταδυτικός Τουρισμός

Καταδυτικός (ή αλλιώς υποβρύχιος) τουρισμός είναι η υποβρύχια περιήγηση σε καταδυτικά πάρκα, υποβρύχια μουσεία και προστατευόμενους υποθαλάσσιους χώρους. Οι τουρίστες που επιλέγουν αυτό το είδος τουρισμού, συνήθως συνδυάζουν τις διακοπές τους σε οργανωμένες ομαδικές ή ατομικές καταδύσεις, με τον ενδεδειγμένο εξοπλισμό και τις απαραίτητες τεχνικές. Επιπλέον, μέσω της εκμάθησης και της καθοδήγησης που φροντίζουν να λαμβάνουν, επιδιώκουν την εξερεύνηση του υποβρύχιου βυθού με τους ζωντανούς οργανισμούς και την υποθαλάσσια γεωμορφολογία, για λόγους άσκησης, απόκτησης γνώσεων, εμπειριών και φυσικά αναψυχής (Υπουργείο Τουρισμού, 2018).

Οι καταδύσεις με αυτόνομη αναπνευστική συσκευή βρίσκονται στις ταχύτερα αναπτυσσόμενες δραστηριότητες αναψυχής παγκοσμίως. Μάλιστα, σύμφωνα με στοιχεία που λαμβάνουμε από τον οργανισμό ‘PADI’, κάθε χρόνο πιστοποιούνται περισσότεροι από 900.000 άνθρωποι στην εν λόγω δραστηριότητα, ενώ στο σύνολό τους υπάρχουν περισσότεροι από 25 εκατομμύρια πιστοποιημένοι δύτες παγκοσμίως. (Μοίρα, Π. Μυλωνόπουλος, Δ., 2019).

1.4.2 Αλιευτικός Θαλάσσιος Τουρισμός

Ο αλιευτικός τουρισμός προσδιορίζεται με την ανάδειξη και την αξιοποίηση της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας στις διάφορες περιοχές. Περιλαμβάνει κυρίως μεθόδους όπως:

- i. Επίδειξη διαφόρων μεθόδων αλιείας
- ii. Επίδειξη αλιευτικών μέσων και εργαλείων
- iii. Επίδειξη μεθόδων εκτροφής και καλλιέργειας υδρόβιων οργανισμών
- iv. Ανάδειξη του τρόπου ζωής των αλιευτικών κοινοτήτων

- ν. Καθώς και ανάδειξη αλιευτικού πλούτου και βιοποικιλότητας των υδάτινων οικοσυστημάτων

Ο αλιευτικός τουρισμός μπορεί να αναπτυχθεί σε όλο το σύνολο των υδάτων της χώρας, των ποταμών, των λιμνών, των θαλάσσιων, των λιμνοθαλασσών, καθώς και σε όποιο σημείο ασκείται αλιεία, εκτροφή και καλλιέργεια υδρόβιων οργανισμών. Στα προγράμματα αλιευτικού τουρισμού έχουν τη δυνατότητα να ενταχθούν επαγγελματίες αλιείς.

1.4.3 Αθλητικός Θαλάσσιος Τουρισμός

Τον θαλάσσιο αθλητικό τουρισμό, τον χαρακτηρίζει η διεξαγωγή των αθλημάτων και των αγώνων, αποκλειστικά σε υδάτινο στοιχείο. Τα αθλήματα τα οποία μπορούν να διεξαχθούν στην θάλασσα είναι το κανό-καγιάκ, η κωπηλασία, το θαλάσσιο σκι, το κάιτ-σέρφινγκ, η ιστιοσανίδα, η ιστιοπλοΐα, καθώς και τα διάφορα μηχανοκίνητα σπορ. Η Ελλάδα είναι σε θέση να διεκδικήσει μία από τις πρώτες θέσεις παγκοσμίως στον θαλάσσιο αθλητικό τουρισμό, χάρη στην μεγάλη ακτογραμμή της, τον ιδανικό καιρό, αλλά και το φυσικό της κάλλος. Παρ' όλα αυτά όμως, το επίπεδο σχεδιασμού του Ελληνικού θαλάσσιου αθλητικού τουρισμού βρίσκεται ακόμα σε χαμηλό επίπεδο. (Repren, 2014).

1.4.4 Πολιτιστικός Θαλάσσιος Τουρισμός

Ο πολιτιστικός θαλάσσιος τουρισμός, σκοπό έχει την απόλαυση και την γνωριμία της καλλιτεχνικής, ιστορικής και πνευματικής κληρονομιάς αλλά και της σύγχρονης πολιτιστικής δραστηριότητας της χώρας. Ο θαλάσσιος πολιτιστικός τουρισμός και η τουριστική προβολή, επιχειρείται από διάφορα πολιτισμικά σχήματα, όπως είναι τα πλοία μουσεία, τα μουσεία ναυπηγικής τέχνης, τα λιμάνια μουσεία αλλά και τα ναυτικά μουσεία. Σε κάποια από αυτά τα ναυτικά οι επισκέπτες μπορούν να συμμετάσχουν σε διάφορες δραστηριότητες. Ένα τέτοιο μουσείο, είναι το "Ναυτικό μουσείο του Γκρήνουιτς" στο Λονδίνο. (National Maritime Museum, 2020).

1.4.5 Θαλάσσιος Τουρισμός Κρουαζιέρας

Θαλάσσιος τουρισμός κρουαζιέρας, χαρακτηρίζεται οποιοδήποτε ταξίδι αναψυχής με αντίτιμο ναύλου, το οποίο έχει διάρκεια τουλάχιστον δύο ημερών, με κύριο σκοπό την παροχή υπηρεσιών διαμονής, ψυχαγωγίας και εστίασης των επιβατών.

Περιλαμβάνει επίσης την επίσκεψή τους σε προορισμούς ποικίλου ενδιαφέροντος. Μέσα από την εμπειρία του τουρισμού κρουαζιέρας, οι τουρίστες είναι σε θέση να ανακαλύψουν τόσο τα αξιοθέατα, όσο την ιδιαίτερη πολιτισμική κληρονομιά κάθε τόπου, καθώς επίσης τα διάφορα τοπικά έθιμα, τις παραδόσεις, αλλά και τους ιστορικούς χώρους. Επιπλέον, μπορούν να αποκτήσουν εμπειρίες οι οποίες είναι συνδεδεμένες με τη διασκέδαση, την γαστρονομία, τις τοπικές αγορές, την ψυχαγωγία, αλλά και το σύγχρονο πολιτισμό (Υπουργείο Τουρισμού, 2018).

Αξίζει να αναφερθεί, ότι η κρουαζιέρα στις ημέρες μας αναπτύσσεται με ταχύτατους ρυθμούς σε σχέση με το παρελθόν. Πιο συγκεκριμένα, η Ελλάδα βάση ψηφοφορίας των Βρετανικών περιοδικών “World of Cruising”, “Cruise Ports & Destinations” και “Cruise Trade News” αναδείχτηκε ως ο δεύτερος πιο ελκυστικός παγκόσμιος προορισμός κρουαζιέρας. Πρώτος προορισμός συγκεκριμένα σε Ευρώπη και Μεσόγειο, καθώς έφτασε στην τελική τριάδα με την Τζαμάικα να είναι στην πρώτη θέση και τη Σιγκαπούρη στην τρίτη θέση. (Fortune Greece, 2018).

1.4.6 Θαλάσσιος Τουρισμός με Yacht (Yachting).

Ο θαλάσσιος τουρισμός Yachting (ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση), αφορά τη θαλάσσια περιήγηση η οποία γίνεται με ιστιοφόρα ή θαλαμηγούς παρέχοντας στους επισκέπτες υπηρεσίες εστίασης και διαμονής, καθώς επίσης και την δυνατότητα προσέγγισης σε παράκτιες και νησιωτικές περιοχές. Οι περιηγήσεις αυτές γίνονται για λόγους αναψυχής με μισθωμένα ή ιδιόκτητα πλοία τα οποία είτε περιλαμβάνουν πλήρωμα με μίσθωση (crewed boats), είτε όχι (bare boats). Ανάλογα με το μέσο που μετακινούνται τα σκάφη, τα ξεχωρίζουμε σε ιστιοφόρα (sailing yachts), μηχανοκίνητα (motor yachts) ή μηχανοκίνητα ιστιοφόρα (motor sailers) τα οποία είναι και η δημοφιλέστερη κατηγορία (Υπουργείο Τουρισμού, 2018). Η χώρα μας με την ιδιαίτερη μορφολογία, αλλά και τις ευνοϊκές καιρικές της συνθήκες, εξασφαλίζει τις καταλληλότερες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του yachting. (Ένωση Μαρινών Ελλάδας, 2019) Η ναύλωση σκαφών αναψυχής όπως πολυτελών θαλαμηγών,

ταχύπλοων σκαφών, και ιστιοφόρων, είναι αναμφίβολα η πιο κερδοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού. (Τσάρτας, Π., Μοίρα, Π., Λαγός, Δ., Σταμπούλης, Γ., Μπάρλας, Α., 2014)

Κεφάλαιο 2: Τουρισμός ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης-Yachting

2.1 Ορισμός του Yachting (Γιότινγκ)

Με τον όρο ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση που προσφέρεται από τα σκάφη αναψυχής θεωρείται η ενοικίαση ενός σκάφους για να χρησιμοποιηθεί ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας αλλά και ως ένα μέσο μετακίνησης. Η ενοικίαση του σκάφους πραγματοποιείται από μία ομάδα ατόμων τα οποία έχουν τη δυνατότητα επιλογής του προγράμματος της θαλάσσιας περιήγησης για αναψυχή (Διακομιχάλης, 2009: 147).

Η ενοικίαση διάφορων κατηγοριών επαγγελματικών σκαφών είναι ταυτισμένη με την έννοια του yachting. Τα πλοία αναψυχής, θαλαμηγοί ή ιστιοφόρα ενοικιάζονται από μία μερίδα τουριστών και είναι το μέσο με το οποίο πραγματοποιούν ένα ταξίδι αναψυχής στην θάλασσα, το οποίο πραγματοποιεί στάσεις σε διάφορα λιμάνια ή και ακτές. Η ναύλωση σκαφών αναψυχής όλων των ειδών, θεωρείται η πιο παραγωγική και με την μεγαλύτερη προσφορά εισροής συναλλάγματος δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού (Ηγουμενάκης, Κραβαρίτης, Λύτρας, 1998).

Καθοριστικό ρόλο παίζουν στην ανάπτυξη και ύπαρξη της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης, τα εξής:

- i. Λιμενικές υποδομές: Μαρίνες, λιμένες, καταφύγια, αγκυροβόλια
- ii. Μέσα: Σκάφη αναψυχής

Οι λιμενικές υποδομές απαιτούν υψηλό επίπεδο επενδύσεων καθώς προσφέρουν όλη την γκάμα των παρεχόμενων υπηρεσιών στους χρήστες. Εκτός από την πρόσδεση προσφέρουν υπηρεσίες παροχής νερού, ρεύματος, εφοδίων και καυσίμων. Επιπλέον οφείλουν να οργανώνουν και να στελεχώνονται με κατάλληλα άτομα με σκοπό την γρήγορη και σωστή εξυπηρέτηση, την επίλυση γραφειοκρατικών προβλημάτων,

καθώς επίσης και την παροχή οποιονδήποτε πληροφοριών στους χρήστες. (Διακομιχάλης, 2009).

Τα σκάφη αναψυχής είναι τα μέσα εκτέλεσης της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης καθώς μέσω αυτών ο χρήστης όχι μόνο μετακινείται αλλά και ψυχαγωγείται.

Τα σκάφη αναψυχής και το yachting στοχεύουν στον ελεύθερο χρόνο και στα διαθέσιμα εισοδήματα των καταναλωτών τους. Η τουριστική δραστηριότητα του yachting απευθύνεται κατά βάση σε πελάτες υψηλού εισοδήματος, με την ζήτηση του προϊόντος διεθνώς να παρουσιάζει σημαντική αύξηση. (Διακομιχάλης, 2009).

Τα yacht επιτρέπουν στους χρήστες τους να ταξιδέψουν οπότε θέλουν, προσεγγίζοντας οποιοδήποτε λιμάνι της αρεσκείας τους και να μένουν όπου θέλουν όσο καιρό θέλουν. Οι επιβάτες των yacht έχουν την πλήρη ευχέρεια στην επιλογή των προορισμών και των δραστηριοτήτων τους. Έτσι δίνεται η δυνατότητα στους επιβάτες να επισκεφτούν περιοχές ιδιαίτερης φυσικής ομορφιάς που πιθανώς να μην υπάρχει άλλος τρόπος προσέγγισης, απολαμβάνοντας τις όποιες δραστηριότητες τους.

Η ιδιωτική χρήση (κατά κτήση ή ενοικιασμένα) των σκαφών διαφοροποιεί το yachting από την κρουαζιέρα καθώς δεν προσφέρει τέτοια είδους ελευθέρια επιλογών στο ταξίδι. Σε μια κρουαζιέρα υπάρχει πρόγραμμα και τα πάντα είναι προκαθορισμένα, ωράρια, λιμάνια, δρομολόγιο. Έτσι το yachting προσφέρεται σαν μια μορφή επιλεκτικού τουρισμού, ενώ η κρουαζιέρες από την άλλη σαν μια μορφή πακεταρισμένου τουρισμού, με την έννοια του οργανωμένου τουρισμού. (Διακομιχάλης, 2009).

2.2 Ιστορική Αναδρομή στο Yachting (Γιότινγκ)

Από πού προήλθε ο όρος yachting; Αρχικά ονομαζόταν “jachtschips” (κυνηγετικά σκάφη), και επινοήθηκαν από το ολλανδικό ναυτικό τον 14ο αιώνα για να πιάσουν γρήγορα πειρατές και κλέφτες σε πιο ρηχά νερά όπου δεν μπορούσαν να πλεύσουν μεγαλύτερα πλοία. Ο όρος «γιουτ» προέρχεται από την ολλανδική λέξη «jacht», που σημαίνει «κυνήγι». Δεν πέρασε πολύς καιρός μέχρι που οι πλούσιοι έμποροι και οι πλοιοκτήτες άρχισαν να χρησιμοποιούν αυτά τα μικρότερα και ταχύτερα σκάφη για να αποπλεύσουν για να γιορτάσουν την επιστροφή των εμπορικών πλοίων. Τα ιστιοπλοϊκά γιουτ έγιναν επίσης δημοφιλή στους βασιλιάδες, και γρήγορα απέκτησε

κύρος η χρήση τους για κρουαζιέρες αναψυχής και αναπόφευκτα για αγώνες. Λέγεται ότι η αγγλική ιστιοπλοΐα ξεκίνησε επίσημα όταν ο Βασιλιάς Κάρολος Β' έπλευσε το γιοτ “Mary” στη Βρετανία μετά την επιστροφή του από την εξορία στην Ολλανδία.

Ύστερα από κάποιον καιρό, το yachting έγινε ιδιαίτερα γνωστό μεταξύ των πλουσίων, με το πρώτο κοινωνικό Yacht Club (το Water Club) στο Κορκ της Ιρλανδίας, που ιδρύθηκε το 1720. Χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά ως οργανισμός στυλ ακτοφυλακής. Στο Water Club, οι αγώνες ήταν στην πραγματικότητα καταδίωξη, όπου ο στόλος των σκαφών «έτρεχε» για να πιάσει έναν ανύπαρκτο εχθρό - ένα νεύμα στον αρχικό σκοπό των γιοτ για την καταπολέμηση του εγκλήματος. (National Maritime Museum, 2020).

Μετά το 1850, όταν οι ατμοκίνητες μηχανές και οι μηχανές εσωτερικής καύσης άρχισαν να αντικαθιστούν τα πανιά ως κύρια πηγή ενέργειας, τα μεγαλύτερα γιοτ και τα σκάφη με κουπιά αναπτύχθηκαν ως σκάφη αναψυχής για κρουαζιέρες μεγάλων αποστάσεων. Μέχρι το δεύτερο μισό του 20ου αιώνα, η πλειονότητα των γιοτ βασιζόταν σε κινητήρες εσωτερικής καύσης (μηχανοκίνητα γιοτ), έχοντας απομακρυνθεί από τη χρήση πανιών ως βοηθητικής ισχύος. (National Maritime Museum, 2020).

Σήμερα, το γιότινγκ συνέχισε να αναπτύσσεται με προόδους στην τεχνολογία και τα υλικά ανάλογα με την προβλεπόμενη χρήση – από κρουαζιέρες μεγάλης εμβέλειας, ψάρεμα και θαλάσσια σπορ, έως χρήση ως σπίτι μακριά από το σπίτι. Αν και οι καθαριστές ξύλινων σκαφών θα εξακολουθούν να επιμένουν σε ένα ξύλινο κύτος, η συντριπτική πλειοψηφία των σημερινών σκαφών είναι κατασκευασμένα από πολύ ελαφρύτερα υλικά όπως υαλοβάμβακα και τα σχέδια ποικίλλουν ανάλογα με τη μάρκα και το μοντέλο του σκάφους.

Ανάμεσα σε άλλες προόδους είναι ο σχεδιασμός πολλαπλού κύτους (καταμαράν/τριμαράν) και ειδικά χαρακτηριστικά όπως βαρούλκα ελεγχόμενα από υπολογιστή σε ιστιοπλοϊκά γιοτ, βοηθητικός κινητήρας για την τροφοδοσία του εναλλάκτη, γεννήτριες με άνεμο, νερό και ηλιακή ενέργεια, συστήματα GPS, ραντάρ, ηλεκτρική ενέργεια, αποθήκευση προσφοράς, χειριστήριο διεύθυνσης και πολλά άλλα. Εκτός από αυτά τα χαρακτηριστικά, τα σημερινά πολυτελή γιοτ έχουν ατελείωτες πινελιές που είμαστε βέβαιοι ότι θα εντυπωσίαζαν τους αρχικούς

ιστιοπλόους, όπως δερμάτινα εσωτερικά, ξύλινα δάπεδα, πλυντήρια ρούχων, συσκευές κουζίνας και η λίστα συνεχίζεται. (National Maritime Museum, 2020).

2.3 Η κατάσταση του Yachting (Γιότινγκ) στην Ελλάδα

Το Yachting στην Ελλάδα είναι μια δημοφιλής δραστηριότητα λόγω της εκτεταμένης ακτογραμμής της χώρας και των πολυάριθμων νησιών. Με περισσότερα από 2000 νησιά, η Ελλάδα προσφέρει ατελείωτες ευκαιρίες για ταξίδια στα νησιά της καθώς και εξερεύνηση απομονωμένων κόλπων- παραλιών και αρχαίων ερειπίων. Το Ιόνιο και Αιγαίο Πέλαγος, ο Σαρωνικός Κόλπος και οι Κυκλάδες είναι μερικές από τις πιο δημοφιλείς περιοχές ιστιοπλοΐας, η καθεμία με τη μοναδική της γοητεία. Το Ιόνιο Πέλαγος είναι γνωστό για τους ελαφρούς ανέμους και τα ζεστά νερά του, καθιστώντας το ιδανικό για ναυτικούς κάθε ικανότητας, στο Αιγαίο πέλαγος βρίσκονται πολλά νησιά σε πολύ κοντινές αποστάσεις μεταξύ τους όπου είναι εύκολο να τα επισκεφτεί κανείς, ενώ ο Σαρωνικός προσφέρει ένα πιο απαιτητικό ταξίδι. Οι Κυκλάδες φημίζονται για τα εμβληματικά ασβεστωμένα σπίτια και τις εκκλησίες με μπλε τρούλο. Το yachting στην Ελλάδα λοιπόν, είναι πολύ δημοφιλές τόσο στους Έλληνες όσο και στους ξένους και φαίνεται να έχει ανοδική πορεία. Το υπάρχον δίκτυο μαρίνων και καταφυγίων τουριστικών σκαφών, (αν και χρήζει περαιτέρω ανάπτυξης και βελτίωσης), παρέχει επιλογές θαλάσσιων περιηγήσεων που μπορούν να προσφέρουν στον επισκέπτη πέρα από την απόλαυση των θαλάσσιων διαδρομών, τη γνωριμία με πολλές περιοχές της νησιωτικής και ηπειρωτικής Ελλάδας. (Διακομιχάλης, 2007).

Η ελληνική αγορά επαγγελματικών σκαφών αναψυχής εμφανίστηκε τη δεκαετία του 1970. Το 1960, ο ΕΟΤ ξεκίνησε την κατασκευή και λειτουργία πρατηρίων και αμαξοστασίων σκαφών αναψυχής, παρέχοντας νερό και προμήθειες σε 85 σημεία της χώρας. Σημαντική ήταν η συμβολή του ΕΟΤ όσον αφορά τη δημιουργία της απαραίτητης τεχνικής και θεσμικής υποδομής. Κατασκευάστηκαν οι πρώτες μαρίνες που αναφέρθηκαν και παραπάνω, καθώς και 65 σταθμοί ανεφοδιασμού σκαφών αναψυχής σε όλη τη χώρα για τον ανεφοδιασμό τουριστικών σκαφών με νερό και άλλες προμήθειες. Αυτές οι πρωτοβουλίες του ΕΟΤ υλοποιήθηκαν με τη συνεργασία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του Υπουργείου Οικονομικών και του πρώην Βασιλικού Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος (σήμερα Ναυτικός Όμιλος Ελλάδας) που τότε

ήταν ο μοναδικός οργανωμένος, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, αθλητικός όμιλος ιστιοπλοΐας. Το 1961 απλοποιήθηκαν οι διαδικασίες ημερολογίου εισόδου και εξόδου πλοίων στην Ελλάδα, θεσπίστηκε το ημερολόγιο διέλευσης καθώς και τα κίνητρα για αφορολόγητα και καύσιμα (Παπαδημητρίου, 2009).

Στην Ελλάδα υπάρχουν δύο ενώσεις ιδιοκτητών σκαφών αναψυχής:

- Η Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού και
- Το Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος.

Τα μέλη της δεύτερης είναι ιδιοκτήτες ιστιοφόρων και κάποιοι από αυτούς μπορεί ταυτόχρονα να είναι μέλη της πρώτης, ενώ ο αριθμός των σκαφών αναψυχής των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι μέλη και των δύο επαγγελματικών σωματείων δεν αποτελεί το σύνολο του στόλου, καθώς υπάρχουν και κάποιοι ιδιοκτήτες που μπορεί να μην είναι εγγεγραμμένοι στα σωματεία αυτά. Αυτή η αγορά ξεκίνησε με 25 πλοία τα οποία λειτουργούσαν υπό ελληνική σημαία, και σήμερα το yachting στην Ελλάδα προσφέρεται από τον μεγαλύτερο και νεότερο στόλο ιστιοφόρων χωρίς πλήρωμα παγκοσμίως (Παπαδημητρίου, 2009).

2.3.1 Οι Μαρίνες & τα Λιμάνια στην Ελλάδα

Οι μαρίνες θεωρούνται ζωτικής σημασίας εγκαταστάσεις για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Μαρίνες ονομάζονται τα μεγάλα λιμάνια αναψυχής που είναι ειδικά κατασκευασμένα για να δέχονται περίπου 500 με 2.000 σκάφη αναψυχής σε καθημερινή βάση. Μεταξύ άλλων επιπλέον, προσφέρουν άρτια εξοπλισμένες θέσεις πρύμνης δίπλα σε αγκυροβόλια, υπηρεσίες ασφαλείας, χερσαίους χώρους ασφάλισης πλοίων, στάθμευση ιδιοκτητών πλοίων ή επισκεπτών, εμπορικά κέντρα (τρόφιμα, ναυτιλιακά είδη κλπ.) (Διακομιχάλης, 2007).

Οι μαρίνες, ως μεγάλα λιμάνια, θα πρέπει να διαθέτουν και ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες συντήρησης και επισκευής σκαφών αναψυχής καθώς και οργανωμένη αποκομιδή απορριμμάτων και βιολογικό καθαρισμό, ώστε η θάλασσα και η στεριά να προστατεύονται από τη ρύπανση. Επιπλέον, άλλες σημαντικές υπηρεσίες που πρέπει να προσφέρονται είναι οι χώροι υγιεινής, τα ντους, τα εστιατόρια, οι ταβέρνες, οι σταθμοί διοίκησης και υποδοχής (Τελωνείο, Λιμενική Αστυνομία, Μετεωρολογική Υπηρεσία) κλπ.

Θεσμικό πλαίσιο για την ίδρυση μαρίνων στην Ελλάδα δεν υπήρχε μέχρι από το 1993, καθώς το υφιστάμενο μέχρι τότε νομικό καθεστώς αφενός επέτρεπε την κατασκευή λιμενικών έργων μετά από έγκριση πολλών συναρμόδιων αρχών (Υπουργείο Οικονομικών, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Υπουργείο Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Ναυτικό, ΕΟΤ), αφετέρου απέκλεισαν τις ιδιωτικές πρωτοβουλίες από την ίδρυση τέτοιων επενδύσεων. Η ραγδαία ανάπτυξη του τουρισμού τη δεκαετία του 1980 και η μεγάλη αύξηση του αριθμού των ιδιωτικών και επαγγελματικών βιοτεχνιών αναψυχής οδήγησαν στην ανάγκη δημιουργίας ενός σύγχρονου νομοθετικού πλαισίου που θα έλυνε την πολυπλοκότητα του υπάρχοντος καθεστώτος και θα διευκόλυνε την είσοδο ιδιωτικού κεφαλαίου. για την ειδική υποδομή στον θαλάσσιο τουρισμό. Η ειδική αυτή υποδομή βρισκόταν σχεδόν αποκλειστικά υπό τον έλεγχο του κράτους (πλην της Μαρίνας Πόρτο Καρράς) με διαχειριστές από τον ΕΟΤ, τους Δήμους (π.χ. Μαρίνα Γλυφάδας) ή τα Λιμενικά Ταμεία (π.χ. Μαρίνα Πάτρας). (Υπουργείο Οικονομικών, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Υπουργείο Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Ναυτικό, ΕΟΤ)

Συνεχίζοντας, η ίδρυση αλλά και η λειτουργία λιμενικών και χερσαίων υπηρεσιών για σκάφη αναψυχής, αποτελούν ουσιαστική υποδομή για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Στις αρχές της δεκαετίας του 1960, ο ΕΟΤ ξεκίνησε ένα πρόγραμμα κατασκευής λιμανιών αποκλειστικά για σκάφη αναψυχής. Λόγω της αυξανόμενης ζήτησης για ελλιμενισμούς, την πρωτοβουλία του ΕΟΤ ακολούθησαν τη δεκαετία του 1980 οι:

- Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης,
- Τα Λιμενικά Ταμεία,
- Καθώς και ιδιώτες επενδυτές (Διακομιχάλης, 2007).

Ένα μικρό αλιευτικό λιμάνι είναι πρακτικά μια μικρή μαρίνα με περιορισμένες εγκαταστάσεις, η οποία έχει δημιουργηθεί συχνά σε τμήμα ενός υπάρχοντος εμπορικού, αλιευτικού ή ιστορικού λιμανιού. Προσφέρει καλά εξοπλισμένες θέσεις στην πρύμνη ή και δίπλα σε αγκυροβόλια, ένα κέντρο διοίκησης και υποδοχής, ορισμένα καταστήματα τροφίμων, εξασφαλισμένη συλλογή απορριμμάτων χωρίς να αποτελεί βάση ναυπηγικής και επισκευής. Οι επιβάτες των σκαφών αναψυχής που δένουν σε αλιευτικό λιμάνι παραμένουν για μία ή περισσότερες ημέρες ανάλογα με το γενικό συμφέρον της περιοχής (Διακομιχάλης, 2007).

Εκτός από τις θέσεις ελλιμενισμού που παρέχονται από δημόσιες ή ιδιωτικές μαρίνες, περίπου 3.000 σκάφη αναψυχής μπορούν να φιλοξενηθούν στα ελληνικά λιμάνια. Σε αρκετά λιμάνια της Ελλάδας, (εξαιρούνται τα μεγάλα εμπορικά λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης), έχουν διαμορφωθεί και εξοπλιστεί κατάλληλα μικρά αγκυροβόλια. Με την κατασκευή αποβάθρων και κυματοθραυστών έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς χώροι, στους οποίους δένουν τουριστικά σκάφη πληρώνοντας τα σχετικά λιμενικά τέλη, και στους οποίους παρέχονται οι βασικές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες στα αγκυροβολημένα σκάφη. Τέτοια λιμάνια έχουν δημιουργηθεί σε σημεία των εξής περιοχών: Στο μικρολίμανο του Πειραιά, στην Αίγινα, στον Πόρο, στην Ύδρα, στις Σπέτσες, στο Ναύπλιο, στο Γύθειο, στην Πύλο, στη Ζάκυνθο, στην Ιθάκη, στην Κεφαλονιά, στη Λευκάδα, στους Παξούς, στην Ίο, στη Μύκονο, στην Πάτμο, στη Σύμη, στη Σάμο, στο Πλωμάρι της Λέσβου, στη Χίο και σε πολλά άλλα μέρη (Διακομιχάλης, 2007).

2.4 Κριτήρια Ανάπτυξης του Yachting (Γιότινγκ)

Η ανάπτυξη του yachting σε ένα προορισμό είναι εφικτή όταν ισχύουν συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Για να προσφερθούν τουριστικές υπηρεσίες ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης η σημαντικότερη προϋπόθεση είναι η ύπαρξη λιμενικών υποδομών. (Διακομιχάλης, 2009).

2.4.1 Ύπαρξη Λιμενικών Υποδομών

Βασικός παράγοντας για την ανάπτυξη ενός προορισμού είναι να προσφέρει ασφαλή ελλιμενισμό για τα ιδιωτικά σκάφη αλλά και τα σκάφη των εταιρειών ενοικίασης, για τα χρονικά διαστήματα τα οποία δεν χρησιμοποιούνται. Η ποιότητα των λιμενικών υποδομών κρίνεται αξιολογώντας τους παρακάτω παράγοντες (Διακομιχάλης, 2009):

1. Δυνατότητα πρόσβασης σκαφών αναψυχής

- Η φυσική θέση του λιμένα
- Μη ύπαρξη εμπορικών και αλιευτικών πλοίων

2. Χαρακτηριστικά λιμενο-λεκάνης

- Είδος βυθού (βραχώδης, λασπώδης κ.λπ.)
- Επάρκεια για ελιγμούς

3. Χαρακτηριστικά θέσεων πρόσδεσης

- Επαρκές μήκος κρηπιδώματος
- Επαρκές βύθισμα
- Υποδομή για πρόσδεση Mega Yachts

4. Διευκολύνσεις στην χερσαία ζώνη

- Ύπαρξη κοινοχρήστων χώρων και χώρων υγιεινής
- Ύπαρξη χώρων στάθμευσης
- Ύπαρξη χώρων διαχείμασης
- Σύνδεση με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

5. Εξοπλισμός λιμένα

- Μέσα πυρόσβεσης
- Ύπαρξη λέμβων εξυπηρέτησης
- Ύπαρξη ανεφοδιασμού
- Ανελκυστήριο σκαφών για επισκευές
- Έλεγχος πρόσβασης και ασφάλεια του λιμένα

6. Λιμενικά κόστη

- Τέλη πρυμνοδέτησης & παραβολής
- Τέλη προσόρμισης πλοίων
- Τέλη διαχείμασης

2.4.2 Προσφορά Θαλάσσιων Τουριστικών υπηρεσιών

Σε προορισμούς όπου ισχύει το προηγούμενο κριτήριο είναι λογικό και να συγκεντρώνεται πλειάδα προσφερόμενων θαλάσσιων τουριστικών υπηρεσιών. Εταιρείες σέρβις, εταιρείες ανταλλακτικών, καταστήματα πώλησης ναυτιλιακών ειδών, εταιρείες ενοικίασης σκαφών αναψυχής και καρνάγια είναι μόνο μερικές από τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται κοντά στις ανεπτυγμένες λιμενικές εγκαταστάσεις. Ένα μεγάλο ποσοστό επίσης των πελατών της ιδιωτικής θαλάσσιας

περιήγησης ασχολούνται και με παρεμφερή τουριστικές δραστηριότητες στο νερό όπως, καταδύσεις, μηχανοκίνητα θαλάσσια αθλήματα, windsurfing, kitesurfing κ.λπ. και για αυτό το λόγο συναντώνται συχνά σε ανεπτυγμένες λιμενικές εγκαταστάσεις.

Η συγκέντρωση θαλάσσιων τουριστικών επιχειρήσεων σε ένα προορισμό παίζει σημαντικό ρόλο για την προβολή του και λειτουργεί ως πόλος έλξης για ακόμα μεγαλύτερους αριθμούς τουριστών που ασχολούνται με το yachting, καθώς γνωρίζοντας ότι επισκεπτόμενοι προορισμούς με ανεπτυγμένες λιμενικές εγκαταστάσεις θα είναι καλυμμένοι και αυτοί και τα σκάφη τους από το επίπεδο προσφερόμενων υπηρεσιών που αναζητούν, αλλά και σε τεχνικό επίπεδο πως θα παρέχεται σωστή υποστήριξη και συντήρηση των σκαφών τους. (Διακομιχάλης, 2009)

2.5 Είδη Yacht (Γιοτ)

2.5.1 Επαγγελματικά Σκάφη

Το γεγονός ότι περίπου τέσσερις στους πέντε ενοικιαστές επαγγελματικών σκαφών στον ελλαδικό χώρο είναι τουριστικοί επισκέπτες από το εξωτερικό, δε μπορεί παρά να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι διαδραματίζουν τον καθοριστικότερο ρόλο στη ζήτηση του επαγγελματικού yachting. Τα δεδομένα που αντλούνται από μελέτες δείχνουν ότι ο τρέχων ελληνικός στόλος επαγγελματικών σκαφών αναψυχής ανέρχεται κατά προσέγγιση στον αριθμό των 6.000 σκαφών, εκ των οποίων τα 3.900 περίπου είναι ιστιοφόρα και τα υπόλοιπα 2.100 μηχανοκίνητα. (Ενοικιάσεις Επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής, Αθήνα: ICAP, 2019).

Η μελέτη αναφέρει συγκεκριμένα ότι, «καθώς το επίπεδο των λιμενικών υποδομών της χώρας αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξη του ελληνικού επαγγελματικού yachting, έχει ξεκινήσει η διαδικασία ιδιωτικοποίησης σημαντικού αριθμού μαρίνων στην επικράτεια». (ICAP, 2019)

2.5.2 Ιδιωτικά Σκάφη

Η εγγραφή ιδιωτικών σκαφών περιορίζεται σε αυτά μήκους 12 μέτρων και άνω, ωστόσο μπορεί να εξεταστεί το ενδεχόμενο άρσης του περιορισμού ελάχιστου μεγέθους και άλλων απαιτήσεων για ιδιωτικά yacht μήκους μικρότερου των 12 μέτρων, εάν υπάρχει η απαραίτητη αιτιολόγηση. Για να εγγραφεί το σκάφος του ως ιδιωτικό, ένας ιδιοκτήτης πρέπει να υποβάλει κατά την εγγραφή του μια Δήλωση Ιδιωτικής Χρήσης, δηλώνοντας ότι το yacht δεν είναι εμπορικό σκάφος ή φορτηγό πλοίο και δεν θα χρησιμοποιηθεί για εμπορικούς σκοπούς ή κέρδος. Μερικά από τα πλεονεκτήματα μιας τέτοιας επιλογής μπορεί να είναι τα ακόλουθα (Honorary Consulate Athens, 2020):

- Η εγγραφή γιουτ είναι γρήγορη και απλή.
- Οι διαδικασίες εγγραφής, η τεκμηρίωση, τα προτιμώμενα πρότυπα στεγαστικών δανείων και οι διοικητικές συμβάσεις αναγνωρίζονται από αξιόπιστα διεθνή πιστωτικά ιδρύματα.
- Ιδιωτικά σκάφη μήκους 12 μέτρων και άνω μπορούν να ναυλωθούν για 84 ημέρες ανά ημερολογιακό έτος (σύμφωνα με τους Διεθνείς Κανονισμούς) υπό την προϋπόθεση ότι το σκάφος λειτουργεί βάσει πιστοποιητικού ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης, μεταξύ άλλων απαιτήσεων.
- Επιτρέπεται η ναύλωση ενός ιδιωτικού yacht έως και για 84 ημέρες σε κάθε ημερολογιακό έτος, ώστε να επιτραπεί στον ιδιοκτήτη του γιουτ να ανακτήσει ορισμένα από τα λειτουργικά του έξοδα. Αυτό το προνόμιο ναύλωσης απαλλάσσει το yacht από την υποχρέωση να εγγραφεί ως εμπορικό σκάφος.
- Παρέχεται δωρεάν πρόγραμμα επιθεώρησης για να βοηθήσει τους ιδιοκτήτες yacht να διασφαλίσουν την ασφάλεια στο σκάφος τους.
- Εκτεταμένο παγκόσμιο δίκτυο τεχνικής υποστήριξης διαθέσιμο σε όλο τον κόσμο. (Honorary Consulate Athens, 2020).

2.5.3 Super Yachts

Super yacht (ή mega yacht) είναι ο όρος που δίνεται σε ένα μεγάλο yacht. Πρόκειται για μηχανοκίνητα ή ιστιοπλοϊκά σκάφη με επαγγελματικό πλήρωμα, τα οποία

κυμαίνονται σε μήκος από 24 έως περισσότερα από 180 μέτρα. Τα super yachts απαιτούν (πέρα από τον καπετάνιο που έχει τη συνολική ευθύνη για το γιοτ, τους επιβάτες και το πλήρωμα) μια σειρά αξιωματικών, μηχανικών, αρχιμαγείρων, ναυτών και θαλαμηπόλων. Όπως κάθε εμπορικό πλοίο, έτσι και τα super yacht δεσμεύονται από νομοθεσία που ορίζεται από τις κυβερνήσεις. Η βιομηχανία τους είναι άκρως επαγγελματική και λειτουργεί σύμφωνα με αυστηρούς κανονισμούς υγείας και ασφάλειας, οι οποίοι είναι γνωστοί ως Κώδικας Πρακτικών Ασφαλούς Εργασίας. (Flying Fish, 2018).

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι βρίσκονται στην κορυφή της πυραμίδας της πολυτέλειας (ICOMIA, 2005) και σήμερα αντιπροσωπεύουν περίπου το 40% σε αξία της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς. Τα σούπερ γιοτ είθισται να απασχολούν μια πολύ πλούσια πελατεία που ορίζεται ως «ιδιώτες εξαιρετικά υψηλής καθαρής αξίας» (ultra-high net worth individuals), και η οποία περιλαμβάνει τα άτομα με χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία άνω των 30 εκατομμυρίων δολαρίων. Το 2002, ο αριθμός των ιδιωτών εξαιρετικά υψηλής καθαρής αξίας σε όλο τον κόσμο ανερχόταν σε περίπου 60.000, εκ των οποίων περισσότεροι από τους μισούς κατανέμονταν ομοιόμορφα μεταξύ των ΗΠΑ και της Ευρώπης. Η ζήτηση των super yacht συνεχίζεται με παράγοντες όπως η αντίληψη της προσωπικότητας, η αποκλειστικότητα και η μοναδικότητα, με την έννοια ότι είναι αδύνατο ακόμη και για τους πλούσιους να κατέχουν ένα παρόμοιο προϊόν (Francesetti, 2008). Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η αύξηση του παγκόσμιου ΑΕΠ έχει επηρεάσει τη ζήτηση για αυτά τα ειδικά είδη πολυτελείας (τα κανονικά αγαθά πολυτελείας συνήθως εξαρτώνται από τον οικονομικό κύκλο). Η μεγάλη αύξηση του παγκόσμιου ΑΕΠ μετά το 2002 οδήγησε σε αύξηση του αριθμού των εξαιρετικά εύπορων ατόμων σε ορισμένες χώρες (το 2003 το ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 4,0%, το 2004 κατά 5,1%, το 2005 κατά 4,3%, το 2006 κατά 4,3%) (Cargemini, 2006).

Η ανάπτυξη του παγκόσμιου οικονομικού κύκλου επηρεάζει τη ζήτηση για σούπερ γιοτ με την έννοια ότι οι πλούσιοι που δεν είναι αρκετά εύποροι ώστε να μπορούν να αγοράζουν και να συντηρούν σούπερ γιοτ μπορούν να επιλέξουν να τα νοικιάσουν. Έτσι, η ενοικίαση super yacht είναι μια οικονομικά κερδοφόρα επένδυση για τις εταιρείες ναύλωσης που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα ενοικίασης. Εκτός από τις αγορές για μίσθωση, όπως είναι χαρακτηριστικό των εταιρειών ναύλωσης αλλά και των τραπεζών και των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων (που χρησιμοποιούν

συχνά σκάφη ως χώρους για εταιρικές εκδηλώσεις φιλοξενίας με τους καλύτερους πελάτες τους), μπορούν επίσης να βρεθούν και άλλες μορφές αγορών, όπως η κοινή ιδιοκτησία (Francesetti, 2008).

2.7 Κόστη Υπηρεσιών Ναύλωσης Yacht

Το κόστος ενοικίασης (ναύλωσης) ενός σκάφους αναψυχής εξαρτάται από:

1. Το μέγεθός του
2. Τις ανέσεις που προσφέρει
3. Τον βαθμό πολυτέλειας που παρέχει και τη σχετική υπηρεσία
4. Το έτος κατασκευής του
5. Το μοντέλο του σκάφους
6. Τα καύσιμα που θα κάψει ανάλογα με το ναύλο

Η βασική συμφωνημένη τιμή (στο συμβόλαιο ή στη ναύλωση) για ένα σκάφος με πλήρωμα, συνήθως περιλαμβάνει όλο το λειτουργικό κόστος του πλοίου, την αμοιβή και την τροφοδοσία του πληρώματος (για γιοτ που ναυλώνονται περισσότερο από μια ημέρα). Σε ορισμένες περιπτώσεις, ανάλογα με τον τύπο του σκάφους και την εποχή του έτους κατασκευής του, είναι δυνατό να συμπεριληφθούν στο κόστος, τα καύσιμα/λιπαντικά (π.χ. σε ιστιοπλοϊκά) ή να χρεωθούν έξτρα (π.χ. στα μηχανοκίνητα ιστιοπλοϊκά), ενώ είναι δυνατό να συμπεριληφθούν τα θαλάσσια και λιμενικά τέλη για συγκεκριμένο αριθμό ωρών πλου. Το κόστος για επιπλέον φαγητά, ποτά, αναψυκτικά και κάθε άλλου ειδικού αιτήματος του ναυλωτή δεν περιλαμβάνεται στην ημερήσια τιμή (Διακομιχάλης, 2007).

Συνηθίζεται οι πλοιοκτήτες να υπογράφουν ειδική συμφωνία με τον ναυλωτή για την παροχή φαγητού σε ημερήσια τιμή ανά άτομο, η οποία συμφωνείται και από τα δύο μέρη. Για πλοία χωρίς πλήρωμα, οι όροι ναύλωσης είναι διαφορετικοί από εκείνους των επανδρωμένων σκαφών. Η τιμή ναύλωσης περιλαμβάνει αποκλειστικά την ενοικίαση των πλοίων, την ασφάλισή της (Προστασία Γεωγραφικής Ένδειξης-ΠΓΕ, Πυροσβεστική φωλιά, φαρμακείο, Συντήρηση Ξηράς- GMDSS, EPIRB, SART, Liferafts, Πιστοποιητικά εκκαθάρισης ραδιοτηλεπικοινωνιών κ.λπ). Απαιτείται

προκαταβολή για την περίπτωση απώλειας ή βλάβης εξοπλισμού, η οποία επιστρέφεται κατά την παράδοση του σκάφους εφόσον βρίσκεται στην αρχική του κατάσταση. Η αμοιβή του κυβερνήτη (εάν ζητηθεί) δεν περιλαμβάνεται στον ημερήσιο ναύλο, ενώ οι ναυλωτές πλοίων άνευ πληρώματος αναλαμβάνουν συνήθως το δικό τους catering, αλλά ο μεσίτης αναλαμβάνει, εάν του ζητηθεί, την παροχή φαγητού πριν από την αναχώρησή του (Παπαδημητρίου, 2009).

2.8 SWOT Analysis

Με σκοπό να γίνουν αντιληπτά τα δυνατά σημεία, οι αδυναμίες, οι ευκαιρίες και οι κίνδυνοι του τουρισμού yachting στην Ελλάδα, κρίθηκε σκόπιμη η διενέργεια μιας ανάλυσης SWOT, η οποία συνοψίζει τα παραπάνω στοιχεία ως εξής:

Δυνατά σημεία:

- Μεγάλος αριθμός νησιών
- Γεωγραφική θέση
- Μεσογειακό κλίμα
- Τουρισμός ως κύριο εξαγωγίμο ελληνικό προϊόν
- Καλή φήμη των ελληνικών τουριστικών δραστηριοτήτων
- Συγκριτική διάρκεια τουριστικής περιόδου

Αδύνατα σημεία:

- Γραφειοκρατία και έλλειψη συντονισμού
- Εποχικότητα
- Έλλειψη φορέων εκπαίδευσης για δραστηριότητες yachting

Ευκαιρίες:

- Συντονισμός δράσεων πολιτικών και τουριστικών φορέων
- Εκσυγχρονισμός τρόπων ολοκλήρωσης διαδικασιών
- Δημιουργία φορέων κατάρτισης θαλάσσιου τουρισμού
- Συνδυασμός με άλλες τουριστικές δραστηριότητες (π.χ. κρουαζιέρα)

Απειλές:

- Παγκόσμια οικονομική κρίση
- Παγκόσμια υγειονομική κρίση του COVID-19
- Ανταγωνισμός από γειτονικά κράτη
- Αναταραχές στα θαλάσσια σύνορα της Ανατολικής Μεσογείου
- Νομοσχέδια περί ελληνικών σημαίων και αδειών (Τσαμόπουλος, 2022)



Σχέδιο 1 : SWOT analysis σε σχεδιάγραμμα.

Κεφάλαιο 3: Κρουαζιέρα στην Ελλάδα

3.1 Ορισμός της Κρουαζιέρας

Με τον όρο «τουρισμός κρουαζιέρας» εννοούμε την επιλογή ενός κατάλληλα διαμορφωμένου πλοίου, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας όσο και ως μέσο μετακίνησης, σύμφωνα με ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα, από ένα άτομο/τουρίστα, το οποίο αποδέχεται την ένταξή του σε ένα κοινό περιβάλλον, με ένα σύνολο ατόμων τα οποία συμμετέχουν στο κοινό πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησης, που σκοπό έχει την αναψυχή (Διακομιχάλης, 2009).

Η κρουαζιέρα, αποτελεί ένα ξεχωριστό τμήμα της θαλάσσιας αγοράς και διαφέρει από τις εμπορικές θαλάσσιες μεταφορές και τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών. Είναι αυτό το τμήμα του ναυτιλιακού τομέα που αναφέρεται αλλιώς και ως «ναυτιλία αναψυχής». Πρόκειται για μια ειδική μορφή τουρισμού, όπου οι τουρίστες περνούν τις περισσότερες από τις διακοπές τους στη θάλασσα, χρησιμοποιώντας ένα σκάφος ή ένα πλοίο ως χώρο διαμονής και αναψυχής. (Διακομιχάλης, 2009).

3.2 Ιστορική Αναδρομή στην Κρουαζιέρα

Το φαινόμενο της κρουαζιέρας με τη μορφή της περιήγησης πάνω σε πλωτό, έχει βαθιές ρίζες στην ιστορία. Αρχαίοι πολιτισμοί κατασκεύαζαν πλοία, τα οποία και χρησιμοποιούσαν για ψυχαγωγικούς λόγους. Ένα ονομαστό πλοίο το οποίο είχε δημιουργηθεί για αυτή τη χρήση είναι το πλοίο «Συρακούσια» που κατασκευάστηκε για τον Ιέρωνα (χρονολογείται μεταξύ 268-214π.Χ.) τύραννο των Συρακουσών. Το πολυτελέστατο αυτό πλοίο αυτό διέθετε 30 δωμάτια, συμπεριλαμβανόμενου και ενός ναού της Αφροδίτης, βιβλιοθήκη με αναγνωστήριο και κήπο (Αντωνόπουλος, Ν.Κ., 1963). Η ίδια η Κλεοπάτρα διέθετε τη δική της θαλαμηγό. Κατά τη Ρωμαϊκή περίοδο, Ρωμαίοι πολίτες επισκέπτονταν ονομαστές πόλεις της εποχής (Αθήνα, Κόρινθο, Ρόδο) με 52 ναυλωμένα πλοία και έμποροι πλούσιοι που κατέπλεαν στην Κόρινθο για να πραγματοποιήσουν τις εμπορικές τους συναλλαγές. Η γνωστή φράση «ου παντός πλυν ες Κόρινθον» σημαίνει ότι εκείνη την εποχή μόνο οι εύποροι είχαν την δυνατότητα για θαλάσσια περιήγηση. Κατά τη διάρκεια του 15ου αιώνα η πόλη της

Βενετίας διοργάνωνε θαλάσσιες μετακινήσεις προς τους Αγίους τόπους, λειτουργώντας ως κέντρο έλξης για ανθρώπους που ζητούσαν να τους επισκεφτούν.

Μέχρι και το 18ο αιώνα ο τουρισμός κρουαζιέρας δεν ήταν εμφανής. Μια πρώτη ενέργεια προς αυτή την κατεύθυνση προήλθε από τον Arthur Anderson ο οποίος και είχε την ιδέα να πραγματοποιηθεί ένα ταξίδι όχι για συγκοινωνιακούς λόγους αλλά για αναψυχή. Το 1835 ο Anderson, πρότεινε ένα ταξίδι από την Αγγλία έως τα νησιά Φερόε και τις ακτές της Ισπανίας, με σκοπό την απόλαυση του μεσογειακού ήλιου κατά τη χειμερινή περίοδο. Από το 1860 και έπειτα, η κρουαζιέρα έχει πάρει την πρώτη της μορφή και χαρακτηρίστηκε από πολύμηνη διάρκεια, αλλά και από υψηλό οικονομικό κόστος. Το προφίλ των επιβατών συνήθως ήταν άτομα με μεγάλο πλούτο και άφθονο χρόνο στη διάθεσή τους. (Αντωνόπουλος, Ν.Κ., 1963).

Μεταξύ του 1960 και 1980 τα κρουαζιερόπλοια χαρακτηρίστηκαν «πρώτης γενιάς» λόγω του αρχικού σκοπού κατασκευής τους, δηλαδή για μεταφορά επιβατών και είχαν ελάχιστες και περιορισμένες δυνατότητες. Η αυξημένη ζήτηση μετέπειτα, έφερε τη ναυπήγηση πλοίων «δεύτερης γενιάς». Κύρια χαρακτηριστικά τους ήταν η μεγάλη χωρητικότητα και η αύξηση των εξωτερικών καμπινών καθώς το κύριο ζητούμενο της εποχής ήταν η αίσθηση απόλαυσης του ήλιου, της θάλασσας και του φεγγαριού κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Η νέα γένια πλοίων κάνει την εμφάνισή της από τις αρχές της δεκαετίας του 1990. Ναυπηγούνται πλοία τα οποία θεωρούνται «μεγαθήρια», μεταφορικής ικανότητας περίπου 2.000 επιβατών. Το πλοίο που αποτέλεσε σταθμό για την αλλαγή στην φιλοσοφία κατασκευής και λειτουργίας των σύγχρονων κρουαζιερόπλοιων, είναι το «Sovereign of the Seas» το οποίο και χαρακτηρίστηκε πλωτό εμπορικό κέντρο. Πρωταρχικό χαρακτηριστικό των πλοίων αποτελεί η πολυτέλεια στις παρεχόμενες υπηρεσίες διαμονής, εστίασης, ψυχαγωγίας σε δραστηριότητες εντός και εκτός του πλοίου. Η κρουαζιέρα κατά τη δεκαετία αυτή παρουσιάζει μια ραγδαία ανάπτυξη σε σύγκριση με άλλους κλάδους της οικονομίας. Με ετήσιο ρυθμό αύξησης 8% από το 1988, αναπτύσσεται με διπλάσιο σχεδόν ρυθμό από την τουριστική δραστηριότητα στο σύνολό της. Χαρακτηριστικό στοιχείο της ανοδικής της πορείας, οι 10,7 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιερόπλοιων το 2001 παγκοσμίως. (Αντωνόπουλος, Ν.Κ., 1963).

3.3 Κατηγορίες ατόμων που επιλέγουν Κρουαζιέρα (target group)

Τα άτομα που επιλέγουν να συμμετέχουν σε κρουαζιέρα, διαχωρίζονται ανάλογα με τον τρόπο που έρχονται σε επαφή με την αυτή. Διακρίνονται 6 κατηγορίες οι οποίες αφορούν 6 διαφορετικά τμήματα της αγοράς, τα οποία πρέπει οι εταιρίες κρουαζιέρας να εστιάσουν το σύνολο των ενεργειών τους και να τις αντιμετωπίσουν ανάλογα. Οι κατηγορίες αυτές, είναι οι παρακάτω:

1. Οι οπαδοί της πολυτέλειας:

Τα άτομα αυτής της κατηγορίας επιζητούν την πολυτέλεια και τις υψηλής ποιότητας υπηρεσίες χωρίς το οικονομικό να αποτελεί εμπόδιο για την απόλαυσή τους. Ο στόχος του μάρκετινγκ σε αυτήν την κατηγορία εστιάζει στο να καλύπτονται και τα πιο απαιτητικά γούστα.

2. Οι οπαδοί του πλοίου:

Με σχετικά μεγάλο αριθμό συμμετοχών σε κρουαζιέρες στο ενεργητικό τους, επιθυμούν να συνεχίσουν να απολαμβάνουν τις δραστηριότητες και τις υπηρεσίες που παρέχονται από τις εταιρίες κρουαζιέρας τις οποίες πλέον τις γνωρίζουν και τις αναζητούν. Στόχος των εταιριών είναι η διατήρηση αυτού του τμήματος με υπενθύμιση των θετικών στοιχείων των πλοίων.

3. Οι εξερευνητές:

Πρόκειται για άτομα έμπειρα, μορφωμένα και συνήθως πολυταξιδεμένα με δίψα για νέες συγκινήσεις και αναζήτηση νέων εμπειριών. Ο ρόλος του μάρκετινγκ απέναντι σε αυτήν την ομάδα, είναι σαφώς η δημιουργία ενθουσιασμού για την επίσκεψη νέων προορισμών, την ανακάλυψη πολιτισμών, καθώς και την δυνατότητα να ζήσουν νέες εμπειρίες.

4. Οι ανήσυχοι :

Αποτελούν ένα σύνολο νέων τουριστών στο χώρο, οι οποίοι έχουν ήδη συμμετάσχει σε τουλάχιστον μια κρουαζιέρα στο παρελθόν και θα ήθελαν να το πραγματοποιήσουν ξανά. Βασικό τους όμως εμπόδιο, είναι το οικονομικό. Οι ενέργειες από την πλευρά των εταιριών κρουαζιέρας πρέπει να σχετίζονται με

αναφορές ως προς την ευκολία συμμετοχής των ατόμων αυτών σε προγράμματα σε αντίθεση με τα άλλα είδη διακοπών σε οικονομικό επίπεδο.

5. Οι ενθουσιώδεις:

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα άτομα τα οποία έχουν γνώση του αντικείμενου της κρουαζιέρας και την αποζητούν με ενθουσιασμό. Πρόκειται για άτομα που συνήθως ζουν την καθημερινότητά τους έντονα (δουλεύουν πολύ, έχουν λίγο ελεύθερο χρόνο συνήθως στην καθημερινότητά τους, κτλ) και θεωρούν την συμμετοχή σε κρουαζιέρα μια απόδραση από τις καθημερινές ασχολίες. Αυτή ακριβώς πρέπει να είναι και η γραμμή που θα ακολουθήσουν οι ενέργειες των εταιριών, επενδύοντας δηλαδή στην ξεκούραση, στη χαλάρωση, αλλά και στο οικογενειακό κλίμα των διακοπών.

6. Οι συνειδητοί Καταναλωτές:

Πρόκειται για άτομα που αναζητούν τη μέγιστη δυνατή απόλαυση των υπηρεσιών και τη συμμετοχή σε δραστηριότητες ανάλογα με το χρηματικό ποσό που διαθέτουν. Γνωρίζουν την κρουαζιέρα, την έχουν μελετήσει καλά και την προτιμούν έναντι των άλλων μορφών διακοπών. Η παροχή προσφορών κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας αποτελεί κύριο στοιχείο έλξης των ατόμων αυτών. (Barnes L.B. & Hershon S.A., 1976).

3.4 Η Κρουαζιέρα στην Ελλάδα

Οι κρουαζιέρες παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών για τουριστικούς σκοπούς σε διεθνές, περιφερειακό ή ακόμη και τοπικό επίπεδο, σε πολυήμερες ή ημερήσιες εκδρομές. Οι κρουαζιέρες είναι ο συνδυασμός της αναψυχής των επιβατών επί του πλοίου με τις πολλαπλές επισκέψεις σε ένα ή περισσότερα λιμάνια, ικανοποιώντας την ανάγκη των επιβατών για εξοικείωση με νέα μέρη και πολιτισμούς σε σύντομα χρονικά διαστήματα. Ένα σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο προσφέρει στους επιβάτες του την εμπειρία της θάλασσας, του ήλιου, της αναψυχής και περισσότερων υπηρεσιών, διαφορετικών από εκείνες ενός επιβατηγού πλοίου (Νικολαΐδης, 2017).

Τα ελληνικά λιμάνια μπορούν να φιλοξενήσουν όλα τα μεγέθη κρουαζιερόπλοιων, από παλιά μεγαλοπρεπή με μέγιστο βύθισμα έως 10 μέτρα και αλλά και μικρότερα, συνολικού μήκους 150 έως 215 μέτρα, μέχρι σύγχρονα μεγάλα κρουαζιερόπλοια έως 260 μέτρα (Νικολαΐδης, 2017).

Το 2023, η Κέρκυρα καλωσόρισε 371 κρουαζιέρες, με τη συνολική επισκεψιμότητα να φτάνει στα 667.182 άτομα. (ΕΛΙΜΕ, 2023).

3.5 Ανάλυση Αγοράς

Οι κρουαζιέρες στην Ελλάδα προσφέρουν το ίδιο κύριο προϊόν και υπηρεσία με τους ξένους ανταγωνιστές τους και ανταγωνίζονται για μερίδιο στην ίδια αγορά. Βασίζονται κυρίως σε τουρίστες από χώρες της βορειοδυτικής Ευρώπης (Αγγλία, Φιλανδία, Σουηδία, Δανία, Ολλανδία, Γερμανία, Γαλλία) προσπαθώντας να προσελκύσουν μαζικό τουρισμό, έχοντας ως όφελος το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των υπηρεσιών χαμηλού κόστους και υψηλής ποιότητας.

Οι κρουαζιέρες στην Ελλάδα εμπίπτουν στην κατηγορία των διεθνών κρουαζιέρων και πιο συγκεκριμένα στις Μεσογειακές Κρουαζιέρες. Ο ανταγωνισμός με τη γειτονική Ιταλία, την Τουρκία, την Κύπρο και την Αίγυπτο είναι υψηλός και ανάλογα με την κρουαζιέρα, τα ελληνικά νησιά μπορούν να αποτελέσουν το κύριο αξιοθέατο ή συμπληρωματικό προορισμό μιας κρουαζιέρας (ΕΛΙΜΕ, 2020).

ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΚΩΣ	ΠΑΤΡΑ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	ΣΥΡΟΣ	ΠΑΡΟΣ	ΣΚΟΠΕΛΟΣ
ΜΥΚΟΝΟΣ	ΜΗΛΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
ΚΕΡΚΥΡΑ	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΚΥΘΗΡΑ
ΚΑΤΑΚΟΛΟ	ΒΟΛΟΣ	ΚΑΒΑΛΑ	ΑΝΔΡΟΣ
ΡΟΔΟΣ	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	ΧΙΟΣ	ΣΗΤΕΙΑ
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΣΑΜΟΣ	ΛΗΜΝΟΣ	ΙΟΣ
ΧΑΝΙΑ	ΓΥΘΕΙΟ	ΡΕΘΥΜΝΟ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ	ΣΥΜΗ	ΣΚΙΑΘΟΣ	ΛΑΥΡΙΟ
ΠΑΤΜΟΣ	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	ΠΥΛΟΣ	ΠΡΕΒΕΖΑ
ΝΑΥΠΛΙΟ	ΙΤΕΑ	ΝΑΞΟΣ	

Πίνακας 2. Λιμένες προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα (ΕΛΙΜΕ 2020).

 ΕΝΩΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ					
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΦΙΞΕΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ 2023 - 2022 ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΧΩΡΑΣ					
		2023		2022	
α/α	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	Αριθμός αφίξεων κ/ζ 01/01 έως 31/12/2023	Αριθμός αφίξεων επιβατιών κρουαζιέρας 01/01/ έως 31/12/2023	Αριθμός αφίξεων κ/ζ 01/01 έως 31/12/2022	Αριθμός αφίξεων επιβατιών κρουαζιέρας 01/01 έως 31/12/2022
1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ *	760	1.500.000	677	880.416
2	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	800	1.298.968	686	826.602
3	ΜΥΚΟΝΟΣ	749	1.192.822	608	685.918
4	ΚΕΡΚΥΡΑ	353	667.182	392	527.609
5	ΡΟΔΟΣ	371	453.832	381	370.343
6	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	206	390.153	198	250.793
7	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	253	382.981	227	304.257
8	ΧΑΝΙΑ (ΣΟΥΔΑ)	122	217.552	121	179.681
9	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ	112	160.478	132	145.373
10	ΠΑΤΜΟΣ	231	131.326	214	98.530
11	ΛΑΥΡΙΟ	99	123.383	86	94.948
12	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	74	123.218	26	20.168
13	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ *	68	60.900	61	36.670
14	ΝΑΥΠΛΙΟ	127	44.710	112	28.651
15	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	43	35.879	40	15.785
16	ΜΗΛΟΣ	81	27.315	49	14.209
17	ΒΟΛΟΣ	35	26.123	45	36.464
18	ΠΑΡΟΣ	54	24.015	62	6.830
19	ΚΑΒΑΛΑ	36	21.052	35	13.315
20	ΣΥΡΟΣ	71	14.161	75	15.257
21	ΥΔΡΑ	50	13.707	54	6.775
22	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	82	13.054	66	7.432
23	ΓΥΘΕΙΟ	25	9.276	35	7.378
24	ΣΚΙΑΘΟΣ	19	7.234	27	7.143
25	ΚΩΣ	27	6.925	42	8.257
26	ΛΗΜΝΟΣ	22	6.805	27	5.551
27	ΣΥΜΗ	32	6.100	31	4.514
28	ΣΠΕΤΣΕΣ	21	5.348	35	4.937
29	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	9	4.463	14	3.676
30	ΙΤΕΑ	46	4.326	38	3.599
31	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	7	4.166	11	4.323
32	ΠΥΛΟΣ	17	3.825	23	3.092
33	ΝΑΞΟΣ	32	2.987	6	886
34	ΧΙΟΣ	15	2.612	10	389
35	ΣΙΦΝΟΣ	29	2.477	18	1.168
36	ΠΑΡΓΑ	9	2.125	13	1.348
37	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	7	1.876	13	1.115
38	ΡΕΘΥΜΝΟ	29	1.764	14	669
39	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	9	1.721	9	905
40	ΣΑΜΟΣ	8	1.126	9	1.246
41	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	24	983	13	504
42	ΚΥΘΗΡΑ	16	839	12	788
43	ΤΗΝΟΣ	4	761	9	296
44	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	6	555	1	46
45	ΠΡΕΒΕΖΑ	9	479	0	0
46	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	9	425	10	1.109
47	ΠΑΤΡΑ	13	404	13	685
48	ΑΝΔΡΟΣ	3	399	0	0
49	ΙΟΣ	6	338	0	0
50	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	0	0	0	0
51	ΣΗΤΕΙΑ	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ:	5.230	7.003.150	4.780	4.629.650

* Τα στατιστικά των Λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης δίνονται κατά προσέγγιση

Πίνακας 3. Στοιχεία αφίξεων κρουαζιέρας 2022-2023 (ΕΛΙΜΕ 2023).



Το 2022 η Ελλάδα υποδέχθηκε σχεδόν 29,9 εκ. τουρίστες και επιβάτες κρουαζιέρας. Σε σχέση με το 2021 (15,3 εκ.) παρουσιάζεται αύξηση κατά +96%.

Το 76% των αφίξεων αφίχθησαν αεροπορικώς, παρουσιάζοντας αύξηση 82% (από 11,6 εκατ. το 2021 σε 21,1 εκατ. το 2022) σε σύγκριση με το 2021.

Στις οδικές αφίξεις η αύξηση ήταν +133% (από 2,6 εκ. το 2021 σε 6,1 εκ. το 2022).

Οι αφίξεις δια θαλάσσης και με κρουαζιέρα παρουσίασαν αύξηση κατά +167% (από 980 χιλ. το 2021 σε 2,6 εκατ. το 2022).

61% των αφίξεων προέρχεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και από αυτούς, το 42% από την Ευρωζώνη.

Πίνακας 4. Στατιστικά Κρουαζιέρας 2021-2022 (ΕΛΙΜΕ 2022).

4. Συμπεράσματα

Το Yachting και η κρουαζιέρα έχουν σημαντική οικονομική επιρροή στην Ελλάδα, ωστόσο οι συνεισφορές τους δεν είναι ίδιες. Ενώ και οι δύο τομείς συμβάλλουν στην τουριστική δραστηριότητα της χώρας, η βιομηχανία κρουαζιερόπλοιων έχει μεγαλύτερη επιρροή λόγω του μεγαλύτερου μεγέθους και του μεγαλύτερου όγκου επιβατών.

4.1 Κρουαζιέρα

Η κρουαζιέρα αποτελεί άμεσο οικονομικό αντίκτυπο στην Ελληνική οικονομία. Σύμφωνα με εκτιμήσεις, η κρουαζιέρα συνεισφέρει περίπου 0,25% στο ΑΕΠ της χώρας και 4,1% στο άμεσο οικονομικό αντίκτυπο των ταξιδιών και του τουρισμού (Διακομιχάλης Ν. Μιχαήλ 2009). Ο τομέας της κρουαζιέρας δημιουργεί θέσεις εργασίας, με μέσο ετήσιο εισόδημα 18.882 ευρώ για κάθε θέση πλήρους απασχόλησης, το οποίο βέβαια είναι χαμηλότερο από τον ευρωπαϊκό μισθό που κατά μέσο όρο κυμαίνεται στα 30.650 ευρώ. Παρόλα αυτά, τα λιμενικά έσοδα και κυρίως το λιμάνι του Πειραιά, επωφελούνται σε μεγάλο βαθμό από τα κρουαζιερόπλοια, τα οποία απέφεραν περίπου το 12% των συνολικών εσόδων του λιμανιού το 2023 (ΕΛΙΜΕ Ισολογισμοί Ο.Λ.Π).

4.2 Yachting

Το γιώτινγκ από την άλλη πλευρά, έχει μικρότερη αλλά σημαντική συμβολή στην ελληνική οικονομία. Δημιουργεί πρόσθετο εισόδημα, απασχόληση και αυξάνει την ευημερία των τοπικών κοινωνιών. Διαδραματίζεται κυρίως ως προς το τοπικό αντίκτυπο, με το μεγαλύτερο ποσοστό των οικονομικών του οφελών να παραμένει στην περιοχή όπου δραστηριοποιείται, σε σύγκριση με την κρουαζιέρα που συχνά παράγει έσοδα εκτός Ελλάδας.

4.3 Σύγκριση

Η κρουαζιέρα διακατέχει μια πολύ μεγαλύτερη κλίμακα λειτουργίας καθώς φιλοξενεί περισσότερους επιβάτες, με αποτέλεσμα να επιδρά περισσότερο και να παρέχει μεγαλύτερο οικονομικό αντίκτυπο λόγω του μεγαλύτερου όγκου επιβατών. Αξίζει όμως να σημειωθεί ότι και οι δύο τομείς δημιουργούν θέσεις εργασίας, καθώς και το γιώτινγκ χάρη στη ποικιλία θαλαμηγών στην αγορά, όσο μεγαλύτερο είναι, τόσοι περισσότεροι ναύτες, καμαρωτίνες, καπετάνιοι, μηχανικοί κ.α. απαιτείται να υπάρχουν ως μέλη πληρώματος με βάση τη νομοθεσία και το λιμενικό πρωτόκολλο Π.Γ.Ε. η κρουαζιέρα έχει μεγαλύτερο αριθμό θέσεων εργασίας λόγω της μεγαλύτερης κλίμακας της (Πληροφοριακό Έντυπο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας).

Ύστερα λοιπόν από μελέτες, συμπεραίνουμε ότι τόσο το γιώτινγκ όσο και η κρουαζιέρα συμμετέχουν ιδιαίτερα ενεργά και στοχεύουν σημαντικές και αρκετά υψηλές οικονομικές επιπτώσεις στην Ελληνική οικονομία. Ωστόσο όμως, η κρουαζιέρα ξεπερνά τη θέση του γιώτινγκ στην δημόσια οικονομία του ΑΕΠ καθώς έχει πιο ουσιαστικό αντίκτυπο λόγω της υψηλής ζήτησης κι επισκεψιμότητας στους λιμένες ολόκληρης της Ελλάδας αλλά και της πολυμορφίας κρουαζιερόπλοιων που τα επισκέπτονται καθημερινά, σε αντίθεση με το γιώτινγκ που συμβάλλει περισσότερο στην περιφερειακή οικονομία και σε λιμάνια πιο προσιτά σε θαλαμηγούς όπως οι Μαρίνες, δηλαδή περιφερειακή οικονομία.

Βιβλιογραφία:

- Barnes L.B. & Hershon S.A. “Transferring Power in the family business”, *Harvard Business Review*, July-August 1976
- Capgemini, 2006. 10th Annual World Wealth Report, New York: Merrill Lynch Wealth Management
- Dwyer, L., Forsyth, P. (1998) «Economic significance of cruise tourism» *Annals of Tourism Research* , Τεύχος 2^ο , σελ. 78-91.
- Flying Fish, 2018. The ultimate guide to working on superyachts, Isle of Wight: Flying Fish.
- Fortune Greece (2018). Δεύτερος καλύτερος παγκόσμιος προορισμός κρουαζιέρας η Ελλάδα. Ανακτήθηκε Απρίλιος 17, 2020, από <https://www.fortunegreece.com/article/defteros-kaliteros-pagkosmios-proorismoskrouazieras-i-ellada/>
- Francesetti, D. C., 2008. New challenges and the future of Italian superyacht yards. *European Transport*, Τόμος 38, pp. 32-46.
- Honorary Consulate Athens, 2020. Chartering of Private Yachts, Athens: Honorary Consulate Athens.
- ICAP, 2019. Ενοικιάσεις Επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής, Αθήνα: ICAP.
- ICOMIA, 2005. ICOMIA Boating Industry Statistics.
- National Maritime Museum (2020). Plan a safe visit to Royal Museums Greenwich.
- Repren (2014). Ο Θαλάσσιος Αθλητικός Τουρισμός Αντίδοτο στην Κρίση.
- Αντωνόπουλος Κ., Ιστορία του εμπορικού ναυτικού (1963), Τόμος 4^{ος}, σελ. 153-169.
- Βανδώρου, Β. (2018). Τουρισμός Yachting στην Ελλάδα: Υφιστάμενη Κατάσταση και Προοπτικές Ανάπτυξης. Διπλωματική Εργασία, ΕΑΠ

- Βελισσαρίου, Ε. (2000). Διοίκηση Τουρισμού και Τουριστικών Επιχειρήσεων – Μάνατζμεντ Ειδικών και Εναλλακτικών Μορφών Τουρισμού (Τόμος Δ').
- Διακομιχάλης Ν. Μιχαήλ,(2009), «Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του» Αθήνα: Σταμούλη
- ΕΛΙΜΕ - Ένωση Λιμένων Ελλάδος (2022). Ισολογισμοί Ο.Λ.Π
- ΕΛΙΜΕ - Ένωση Λιμένων Ελλάδος (2020). Στατιστικά στοιχεία κρουαζιέρας.
- ΕΛΙΜΕ - Ένωση Λιμένων Ελλάδος (2023). Στατιστικά στοιχεία κρουαζιέρας.
- Ένωση Μαρινών Ελλάδας (2019). Μελέτη για την Ανάπτυξη των Ελληνικών Τουριστικών Λιμένων
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2000). Περίληψη, Για Ένα Αστικό Τουρισμό Ποιότητας, Ολοκληρωμένη Ποιοτική Διαχείριση (ΟΠΔ) των Αστικών Τουριστικών Προορισμών.
- Ηγουμενακης, Γ. Ν. (1991). Τουριστική Οικονομία (Τόμος Α'). Αθήνα: Εκδόσεις Interbooks.
- Ηγουμενάκης Γ. Ν., Κραβαρίτης Κ., Λύτρας Π., (1998). Εισαγωγή Στον Τουρισμό. Αθήνα: Εκδόσεις Interbooks.
- Κουβαράς Α. (2009) Παράκτιος και Θαλάσσιος Τουρισμός, Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet,Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών.
- Λύτρας, Π. Ν. (2002). Η Κοινωνία της Αναψυχής. Αθήνα: Εκδόσεις Interbooks.
- Μοίρα, Π., Μυλωνόπουλος, Δ. (2006). Η Κρουαζιέρα ως Τουριστική Υπηρεσία, Κοινωνιολογική Προσέγγιση
- Μοίρα, Π., Μυλωνόπουλος, Δ. (2019). Καταδύσεις αναψυχής στην Ελλάδα, e-Journal of Science and Technology (e-JST), Τ.Ε.Ι. Αθήνας, Τεύχος 4, Τόμος 14.
- Νικολαΐδης Ε. (2017). Τουρισμός και Ανάπτυξη: Βασικά Μεγέθη, Κλαδικές Διασυνδέσεις, Αγροτροφικό Σύστημα και το Παράδειγμα της Κρήτης. Ιούλιος 2017.

- Πλακιώτη Ελισάβετ (2013) Εναλλακτικές μορφές τουρισμού: Θαλάσσιος τουρισμός και θεσμικό πλαίσιο (Διπλωματική Εργασία), Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Διοίκηση Επιχειρήσεων – Μάνατζμεντ Τουρισμού (MBA IN TOURISM), Πανεπιστήμιο Πειραιά.
- Πληροφοριακό Έντυπο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας κλάδος ελέγχου εμπορικών πλοίων διεύθυνση επιθεωρήσεων πλοίων, έκδοση ή θεώρηση Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης επιβατηγών και φορτηγών πλοίων υ. Πιστοποιητικών ασφαλείας επιβατηγών πλοίων &. Πιστοποιητικών συμμόρφωσης αλιευτικών (άνω των 24 μέτρων).
- Τσαμόπουλος, Μ., 2022. Οι 9 ενστάσεις για το νομοσχέδιο που αφορά το yachting (Άρθο «ΝΑΥΤΙΛΙΑ» , Ιανουάριος 2022).
- Τσάρτας, Π., Μοίρα, Π., Λαγός, Δ., Σταμπούλης, Γ., Μπάρλας, Α. (2014). 15η Διδακτική Ενότητα «Η Οργάνωση και Διοίκηση Επιχειρήσεων Ειδικών και Εναλλακτικών Μορφών Τουρισμού».
- Υπουργείο Τουρισμού (2018). Άρθρο 20 - Αλιευτικός Τουρισμός.