

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ
4506-ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

3. Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση

Δρ. Άννα Κουρτεσοπούλου
Χειμερινό εξάμηνο 2020-21

Βασικοί ορισμοί

- **Yacht ή κόττερο** είναι ένα ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο σκάφος αναψυχής
- **yachting** είναι το ταξίδι αναψυχής, το οποίο όταν διαρκεί μια ημέρα είναι εκδρομή αναψυχής και
- όταν διαρκεί περισσότερο είναι τουρισμός αναψυχής.
(Σφακιανάκης, 2000)
- Με τον όρο **γιώτινγκ** είναι διεθνώς γνωστή η θαλάσσια δραστηριότητα κατά την οποία ο ταξιδιώτης χρησιμοποιεί θαλαμηγό σκάφος για λόγους αναψυχής.
- Βασίζεται στο θαλαμηγό σκάφος που παρέχει υπηρεσίες διαμονής και εστίασης στον τουρίστα, καθώς και τη δυνατότητα προσέγγισης σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ - YACHTING

Παρέχει στον ταξιδιώτη μεγάλο εύρος επιλογών ως προς την απόλαυση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το θαλαμηγό σκάφος, εκτός από χώρο καταλύματος και εστίασης, είναι η βάση για την ανάπτυξη μιας ποικιλίας δραστηριοτήτων αναψυχής όπως

- ✓ η ηλιοθεραπεία πάνω στο σκάφος,
- ✓ Η ερασιτεχνική αλιεία,
- ✓ η προσέγγιση σε δυσπρόσιτες από την ξηρά ακτές,
- ✓ η κατάδυση,
- ✓ Η κολύμβηση σε απομονωμένους όρμους,
- ✓ το θαλάσσιο σκι,
- ✓ οι καταδύσεις
- ✓ η παρατήρηση θαλάσσιων θηλαστικών
- ✓ η περιήγηση κ.λ.π

Ενοικίαση σκαφών αναψυχής

- Τα πλοία αναψυχής, ιστιοφόρα ή θαλαμηγοί, είναι τα μέσα που χρησιμοποιεί μία μερίδα τουριστών για να πραγματοποιήσει ταξίδι αναψυχής στη θάλασσα, με σταθμούς σε διάφορα λιμάνια και ακτές
- Η ναύλωση σκαφών αναψυχής κάθε είδους θεωρείται η πιο παραγωγική και συναλλαγματοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού
- Απευθύνεται σε πελατεία υψηλής εισοδηματικής στάθμης στάθμης, ενώ η ζήτηση του προϊόντος παρουσιάζει σημαντική αύξηση

Ενοικίαση σκαφών αναψυχής

- Η εντύπωση ότι οι διακοπές με σκάφος αναψυχής είναι πιο ακριβές από τις συμβατικές ανατρέπεται από το γεγονός ότι το σκάφος είναι και κατάλυμα και μέσο μεταφοράς
- Το συνολικό κόστος επιμερίζεται στους επιβαίνοντες οι οποίοι και απολαμβάνουν την ανεξαρτησία στις επιλογές διακοπών τους
- Το σημαντικότερο πλεονέκτημα του γιώτινγκ αποτελεί η πλήρης ευχέρεια στην επιλογή προορισμών
- Ειδικά στα επανδρωμένα σκάφη αναψυχής παρέχονται στους επιβαίνοντες υπηρεσίες υψηλού επιπέδου όσον αφορά στη γαστρονομία, όσο και στη μύησή τους στα θαλάσσια σπορ

Κατηγορίες σκαφών

Α. με βάση το πλήρωμα

- ✓ **Μηχανοκίνητα μικρά σκάφη η θαλαμηγά (Motor yachts)**
όπως για παράδειγμα θαλαμηγοί, κρουαζιερόπλοια με μεγάλη χωρητικότητα που φιλοξενούν είτε μεμονωμένους επιβάτες, είτε ομάδες τουριστών και οικογένειες
- ✓ **Ιστιοφόρα (Sailing Yachts)**
Είναι τα σκάφη αναψυχής που έχουν ως κύριο μέσο κίνησης τα πανιά και ναυλώνονται με το πλήρωμα όπως για παράδειγμα τον καπετάνιο και το προσωπικό που ευθύνεται σε θέματα διαμονής και διατροφής.
Αποτελούν το 90% του συνόλου
- ✓ **Μηχανοκίνητα ιστιοφόρα (Motor Sailers ή Auxiliary sailers)**
Διαθέτουν μηχανή και συνήθως πρόκειται για μετασκευασμένα αλιευτικά ή εμπορικά καΐκια τα οποία παρέχουν ίδιες πολυτελείς υπηρεσίες με τα ιστιοφόρα σκάφη
- ✓ **Πολυτελή καΐκια (Luxury Motor Sailers)**
Κινούνται με πανιά και με μηχανή

Κατηγορίες σκαφών

✓ Θαλαμηγοί ή Mega Yachts

Μεγάλου μεγέθους σκάφη των οποίων μέσο πρόωσης είναι η μηχανή και στο σύνολο τους νοικιάζονται με πλήρωμα

✓ Skipped

Σκάφη που επιλέγονται από άτομα με ελάχιστη εμπειρία στην ιστιοπλοΐα και ενοικιάζουν τόσο το γιωτ όσο και τις υπηρεσίες ενός καπετάνιου. Ο καπετάνιος εκτός της βασικής του δραστηριότητας έχει την ιδιότητα του να εξετάζει χάρτες με τον πελάτη δίνοντας του τη δυνατότητα να επιλέξει τη διαδρομή πριν από την αναχώρηση, να τον πληροφορήσει για την περιοχή και να του δώσει τις απαιτούμενες πολιτιστικές, ιστορικές και γεωγραφικές λεπτομέρειες ανάλογα με τις προτιμήσεις του.

✓ Παραδοσιακά καΐκια

τα οποία είναι επανδρωμένα και ενοικιάζονται κυρίως από οικογένειες ή ομάδες ατόμων

✓ Μεγάλα μηχανοκίνητα καΐκια

Ουσιαστικά αποτελούν μικρά κρουαζιερόπλοια και εκτελούν προκαθορισμένα δρομολόγια κρουαζιέρων

Κατηγορίες σκαφών

Β. είδη ναύλωσης γιωτ χωρίς πλήρωμα

- ✓ **Ιστιοφόρα χωρίς πλήρωμα (Bareboats)**

Κύριο μέσο πρόωσης τα πανιά και ναυλώνονται χωρίς πλήρωμα

- ✓ **Catamaran**

Μηχανοκίνητο σκάφος με ανέσεις και πανιά

- ✓ **Μηχανοκίνητα σκάφη (Motor yachts)**

Χωρίς προσωπικό

- ✓ **Στολίσκους σκαφών (flotilla sailing)**

που αποτελούνται από ομάδες σκαφών και οι καταναλωτές έχουν το δικό τους yacht, ταξιδεύουν σε ομάδες 10 - 12 σκαφών, χωρίς ενοικίαση καπετάνιου. Σε αυτούς τους μικρούς στόλους σκαφών, προηγείται ένα σκάφος το οποίο έχει την ιδιότητα του αρχηγού -leader boat- το οποίο διαθέτει κυβερνήτη που διεξάγει την πρωινή ενημέρωση για τη ναυλωμένη περιοχή, μηχανικό για τις απαραίτητες επισκευές και ξεναγό που προτείνει κοινωνικές δραστηριότητες και δίνει χρήσιμες πληροφορίες

REGULAR



SUPER MEGA YACHT



Eclipse Super Yacht

Has helicopter pads, jacuzzis, private submarine

BERNEWS
www.bernews.com

Διακοπές με Στολίσκους σκαφών

- Προσφιλής δραστηριότητα σε διάφορες περιοχές της Μεσογείου όπως στο Αιγαίο και στο Ιόνιο, είναι η ιστιοπλοΐα ομάδας σκαφών σε σχηματισμό μικρού σκάφους (flotilla sailing).

(Selamat A et al, 2016)

Ενδιαφέρουσες ιστοσελίδες διακοπών με στολίσκους σκαφών

- <http://www.floating-holidays.com/el/flotilla-lefkada-charter>
- <https://odysseussailing.com/en/home/>
- <https://www.oceanelements.com/sailing-holidays/yacht-fleet>
- <https://www.greeksails.com/>
- <https://www.discovery-travel.gr/el/%CE%BD%CE%B1%CF%8D%CE%BB%CF%89%CF%83%CE%B7-%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%BF%CF%8A%CE%BA%CF%8E%CE%BD-%CF%83%CE%BA%CE%B1%CF%86%CF%8E%CE%BD/>

Ναυλώσεις

- Οι ναυλώσεις είτε γίνονται μέσω ναυλομεσιτών είτε μεταξύ των συμβαλλομένων απευθείας
- Οι ναυλομεσίτες πρέπει να έχουν άδεια από τον Ε.Ο.Τ. Συνήθως η προμήθειά τους ανέρχεται στο 30%
- Ναυλομεσιτικά γραφεία θαλάσσιου τουρισμού είναι οι νόμιμα οργανωμένες επιχειρήσεις, οι οποίες με τα μέσα που διαθέτουν και τις υπηρεσίες που προσφέρουν , αναλαμβάνουν την εκμίσθωση πλωτού μέσου οποιασδήποτε μορφής με ελληνική και ξένη σημαία σε Έλληνες ή ξένους για εκτέλεση πλόων αναψυχής με ολική ναύλωση, σύμφωνα με ναυλοσύμφωνο εγκεκριμένου τύπου εντός ή εκτός των ελληνικών υδάτων

Οι 12 κανόνες του γιώτινγκ

1. Ιδιαιτερότητα των διακοπών σε ένα Ιστιοπλοϊκό
2. Ιδιαίτερα προσόντα ή ικανότητες
3. Τι περιλαμβάνεται στην τιμή ναύλωσης «γυμνού σκάφους»
4. Ευθύνη για τις ζημιές /Ασφάλεια/ Εγγύηση
5. Επιπλέον έξοδα ή κρυφές επιβαρύνσεις
6. Περιοχές και διάρκεια ναύλωσης σκάφους
7. Χρόνος επιβίβασης και αποβίβασης από το σκάφος
8. «Μίσθωση» κυβερνήτη ή χειριστή σκάφους
9. Τεχνική υποστήριξη στην περίπτωση βλάβης ή προβλήματος όσο διαρκεί η ναύλωση
10. Δυνατότητα τροφοδοσίας του σκάφους
11. Χρήση κινητού τηλεφώνου
12. Προσωπικά είδη – Εξοπλισμός ναυλωτών

Νομικό πλαίσιο για σκάφη αναψυχής

- Πλοίο αναψυχής, είναι κάθε σκάφος με ολικό μήκος άνω των επτά (7) μέτρων, το οποίο, είτε διαθέτει είτε όχι χώρους ενδιαίτησης, έχει τη δυνατότητα, από τη γενική κατασκευή του, να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης.
- Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, είναι πλοίο αναψυχής, που έχει μεταφορική ικανότητα έως και σαράντα εννέα (49) επιβάτες, το οποίο διαθέτει χώρους ενδιαίτησης, πέραν αυτών του πληρώματος και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση και όχι με εισιτήριο όπως τα κρουαζιερόπλοια.
- Ιστιοφόρο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, είναι το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει επαρκή ιστιοφορία, ως κύριο μέσο πρόωσης, φέρει κινητήρα πρόωσης και συγκεντρώνει τα κριτήρια καθορισμού του ως ιστιοφόρου, όπως αυτά ισχύουν.
- Μηχανοκίνητο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, είναι το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, που διαθέτει μηχανή ως κύριο μέσο πρόωσης για ναυσιπλοΐα και βοηθητικό μέσο πρόωσης, εάν αυτό απαιτείται από τις κείμενες διατάξεις, το οποίο και αναφέρεται στο πιστοποιητικό ασφαλείας.
- Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής, είναι το πλοίο αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικό σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού.

Νομικό πλαίσιο για σκάφη αναψυχής

- Επαγγελματικό Τουριστικό Ημερόπλοιο, είναι το πλοίο μεταφορικής ικανότητας τουλάχιστον είκοσι (20) επιβατών, το οποίο εκτελεί ημερήσιες θαλάσσιες περιηγήσεις, με εισιτήριο ή ονομαστική κατάσταση επιβατών, με αφετηρία και επιστροφή στον ίδιο λιμένα χωρίς διανυκτέρευση, διάρκειας μέχρι δεκατεσσάρων (14) ωρών. Στις ημερήσιες θαλάσσιες περιηγήσεις περιλαμβάνονται τα κυκλικά ταξίδια που εκτελούν τα επιβατηγά τουριστικά ημερόπλοια μεταξύ του λιμένος αφετηρίας και ενός ή περισσότερων ελληνικών λιμένων προορισμού με αποκλειστικό σκοπό τη θαλάσσια αναψυχή και την περιήγηση των μεταφερομένων επιβατών. Τα ημερόπλοια είναι πλοία διαφόρων μεγεθών, που εκτελούν ημερήσιους πλόες από τον λιμένα ή όρμο αφετηρίας προς παρακείμενους όρμους και λιμένες για εκδρομή ή θαλάσσιο λουτρό και επιστροφή στον λιμένα αφετηρίας, με ενιαίο κατ' άτομο εισιτήριο ή κατάσταση επιβατών και ενιαίο ναύλο.

Σύμβαση ναύλωσης έναντι ανταλλάγματος

- Χρησιμοποίηση του πλοίου με ολική ή μερική ναύλωση για ενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς.
- Μεταφορά πραγμάτων από τη θάλασσα (σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων)
- Μεταφορά επιβατών από τη θάλασσα (σύμβαση μεταφοράς επιβατών)

Η ολική ναύλωση αναφέρεται στη ναύλωση όλης της ναυλώσιμης χωρητικότητας του πλοίου ενώ η μερική σε μέρος της ολικής ναυλώσιμης χωρητικότητας του πλοίου.

Η ολική ναύλωση αναφέρεται στη ναύλωση όλης της ναυλώσιμης χωρητικότητας του πλοίου ενώ η μερική σε μέρος της ολικής ναυλώσιμης χωρητικότητας του πλοίου

Έτσι, ταξίδια αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση που πραγματοποιούνται μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής, χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά, δικαίωμα εκτέλεσης αυτών των ταξιδιών εκτός από τα ελληνικά πλοία αναψυχής έχουν και αυτά με ξένη σημαία χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (Ε.Ζ.Ε.Σ.), εκτός Ελβετίας, εφόσον στο κράτος που τηρούνται τα νηολόγια στα οποία είναι νηολογημένα, εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ε.Κ⁸³. Στο σημείο αυτό, αξίζει να προστεθεί ότι τα συγκεκριμένα πλοία πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στα κράτη που προαναφέρθηκαν καθώς και να έχουν χαρακτηριστεί ως επαγγελματικά. Σε περιπτώσεις που τα πλοία αυτά έχουν χωρητικότητα άνω των εξακοσίων πενήντα (650) γκρος τόναζ (Gross Tonnage – GT), έχουν το δικαίωμα προσέγγισης και σε ελληνικά νησιωτικά λιμάνια⁸⁴.

ΦΠΑ 24%

- Τα τουριστικά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και πέραν των χωρικών μας υδάτων, όταν αποδεδειγμένα προσεγγίζουν ξένο λιμάνι, απαλλάσσονται από τον Φ.Π.Α.
- Τα τουριστικά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και πέραν των χωρικών υδάτων χωρίς να αποδεικνύουν την προσέγγισή τους σε ξένο λιμμένα, δικαιούνται ποσοστό έκπτωσης Φ.Π.Α. 60% (κατηγορία I). Ως διεθνής πλους, ορίζεται ο πλους από Ελληνικό λιμάνι σε λιμένες του εξωτερικού και αντίστροφα, καθώς και ο πλους μεταξύ λιμένων του εξωτερικού.
- Τα τουριστικά πλοία που αναχωρούν από ελληνικό λιμάνι και εκτελούν πλόες μεγάλης ακτοπλοΐας (π.χ. Πειραιάς, Κέρκυρα, Βόρεια Ελλάδα, Μυτιλήνη, Κρήτη και Δωδεκάνησα) υπόκεινται σε ποσοστό έκπτωσης ΦΠΑ 50% (κατηγορία II). Ως πλους μεγάλης ακτοπλοΐας, ορίζεται ο μη βραχύς εσωτερικός πλους μεταξύ των λιμένων του εσωτερικού.

- Τα τουριστικά πλοία που αναχωρούν από ελληνικό λιμάνι και εκτελούν πλόες μικρής ακτοπλοΐας (π.χ. Πειραιάς προς Κυκλάδες, Β. Σποράδες, Ζάκυνθος, Κεφαλονιά, Κέρκυρα) δικαιούνται ποσοστό έκπτωσης Φ.Π.Α. 40% (κατηγορία III). Ως πλους μικρής ακτοπλοΐας, ορίζεται ο βραχύς εσωτερικός πλους κατά τη διάρκεια του οποίου το πλοίο δεν απομακρύνεται πέραν των 20 ναυτικών μιλίων της πλησιέστερης ακτής.
- Τα τουριστικά πλοία που εκτελούν πλόες περιορισμένης έκτασης (π.χ. πλόες από Πειραιά προς λιμένες Σαρωνικού και Αργολικού ή από λιμένες Β. και Ν. Ευβοϊκού μέχρι το Βόλο ή μεταξύ λιμένων εντός του Κορινθιακού

Στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής που φέρουν ξένη σημαία επιβάλλεται ειδική ανταποδοτική εισφορά υπέρ του Δημοσίου, έτσι ώστε να μπορούν να παραμείνουν στη χώρα για τρεις μήνες, έναντι των διευκολύνσεων που τους παρέχονται κατά την παραμονή τους στη χώρα. Η συγκεκριμένη εισφορά έχει καθοριστεί σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 10 του Ν. 2743/1999 και υπολογίζεται ανά μέτρο του ολικού μήκους του πλοίου. Ωστόσο, εξαίρεση όσον αφορά στην επιβολή εισφοράς ισχύει για τα ιδιωτικά πλοία που φέρουν σημαία Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), των χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (Ε.Ζ.Ε.Σ.), εκτός Ελβετίας, με την προϋπόθεση ότι στο έδαφος του κράτους που τηρούνται τα νηολόγια στα οποία είναι νηολογημένα τα πλοία αυτά εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας⁹⁵.

Σε περιπτώσεις που τόσο τα ιδιωτικά όσο και τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, ανεξαρτήτως σημαίας, δεν ελλιμενίζονται μόνιμα σε ελληνικούς λιμένες και το ολικό τους μήκος είναι πάνω από επτά (7) μέτρα, έχουν την υποχρέωση να καταβάλλουν τέλη κυκλοφορίας υπέρ των Ειδικών Λογαριασμών Κεφαλαίου Λιμενικής Αστυνομίας, για τις διευκολύνσεις που τους παρέχονται κατά το χρόνο παραμονής τους στην Ελλάδα. Τα συγκεκριμένα τέλη ανέρχονται σε 6 ευρώ περίπου για κάθε μέτρο ολικού μήκους του πλοίου και οφείλονται κάθε φορά που εισέρχεται το πλοίο στην Ελλάδα και προσεγγίζει σε ελληνικούς λιμένες, όρμους ή ακτές. Στο συγκεκριμένο σημείο αξίζει να αναφερθεί ότι οι ρυθμίσεις του Ν.2743/1999 στοχεύουν στην προστασία του κλάδου από τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής που ως επί το πλείστον στο σύνολό τους φέρουν ξένη σημαία και τα οποία για φορολογικούς λόγους επιδιώκουν να εμφανίζονται ως επαγγελματικά, θίγοντας έτσι τα συμφέροντα των επαγγελματιών του κλάδου⁹⁶.

Μισθώσεις σκαφών αναψυχής

- **Οι τιμές εξαρτώνται από:** Την εποχή της ναύλωσης, τον τύπο του σκάφους, το έτος και υλικό κατασκευής, τον αριθμό κρεβατιών και καμπινών, τις ανέσεις
- **Extra επιβαρύνσεις:** Κυβερνήτης, πλήρωμα, αυτόματος πιλότος, καθαρισμός μετά το τέλος της ναύλωσης, τροφοδοσία-εφόδια
- **Επιπλέον παροχές:** Transfer, Παροχή κινητού, ξενοδοχείο, περιηγήσεις, αεροπορικά εισιτήρια, ενοικίαση αυτοκινήτου κ.α.

Συνέχεια

- Η μισή ζήτηση αναπτύσσεται το τρίμηνο Ιούνιος-Αύγουστος
- Η σεζόν είναι επτάμηνη (Απρίλιος –Οκτώβριος)
- Οι ετήσιες μισθώσεις ξεπερνούν τις 50.000 και η μέση διάρκεια είναι επταήμερη
- Άνω του 3% επί του συνόλου των εισερχόμενων τουριστών οι τουρίστες γιώτινγκ
- Στο βασικό ναυλοσύμφωνο δεν περιλαμβάνεται καμία επιπλέον εξυπηρέτηση
- Παρέχονται εκπτώσεις σε επαναλαμβανόμενους πελάτες, σε κρατήσεις ως τον Φεβρουάριο κλπ

Ασφάλιση σκαφών

- Πολύ σημαντικό ζήτημα στις μισθώσεις σκαφών
- Με το Ν.2743/99 καθορίζεται η ανάληψη αστικής ευθύνης για την κάλυψη ζημιών προς τρίτους
- Σε ένα βασικό ασφαλιστήριο συμβόλαιο δεν περιλαμβάνονται: Οι μηχανικές βλάβες, οι διαδικασίες και οι όροι ρυμούλκησης
- Το κόστος της ασφαλιστικής κάλυψης εξαρτάται από: Τον τύπο του σκάφους, την ηλικία, την κατάστασή του, το είδος των καυσίμων και το ύψος της ασφαλιζόμενης αξίας κλπ

Κίνδυνοι σε ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο



- Ολική απώλεια σκάφους
- Τεκμαρτή ολική απώλεια (όταν το κόστος επισκευής είναι μεγαλύτερο από την ασφαλιζόμενη αξία)
- Ολική κλοπή
- Ολική και μερική απώλεια από πυρκαγιά
- Μερική κλοπή από διάρρηξη
- Αστική ευθύνη από τρίτους
- Ρυμούλκηση του σκάφους σε περίπτωση αδυναμίας κίνησης

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

- Μέχρι τη δεκαετία του 1960, ο **Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος** ήταν ο μοναδικός ναυτικός όμιλος στην χώρα μας , με υποδομή για τη φιλοξενία σκαφών αναψυχής, ο οποίος μάλιστα μέχρι το 1968 είχε αναλάβει την τήρηση στατιστικών στοιχείων και την προβολή του ελληνικού yachting με διεθνείς οργανώσεις και αγωνιστικές εκδηλώσεις.
- το 1970 αφού ο **Ε.Ο.Τ** είχε ξεκινήσει την κατασκευή και λειτουργία σταθμών εξυπηρέτησης σκαφών και αποβάθρες παρέχοντας στους οπαδούς του γιώτινγκ τις βασικές υπηρεσίες.
- Η **μαρίνα** της Βουλιαγμένης ήταν η πρώτη που λειτούργησε (1963-1965) και ακολούθησαν οι μαρίνες Ζέας (Πειραιάς) , Αρετσού (Θεσσαλονίκη), Αλίμου (Αθήνα) και Γουβιάς (Κέρκυρα)
- Η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα στον κόσμο που έθεσε το **νομικό πλαίσιο** για τη λειτουργία εταιρειών εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής, το 1976 με το Νόμο 438 ο οποίος βρίσκεται σε ισχύ μέχρι και σήμερα, όπως τροποποιήθηκε με το Ν.2743/99

Επαγγελματικές οργανώσεις— φορείς

- ✓ **ΣΙΤΕΣΑΠ** (Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Σκαφών Αναψυχής)
- ✓ **ΕΠΕΣΤ** (Ένωση Πλοιοκτητών Σκαφών Αναψυχής)
- ✓ **ΕΣΜΕΘ** (Ελληνικός Σύνδεσμος Μεσιτών & Εμπειρογνομόνων Θαλαμηγών)

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΟΥ ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

- ✓ Ο ελληνικός στόλος επαγγελματικών σκαφών αναψυχής αποτελείται από **4.800** περίπου ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα σκάφη, σύμφωνα με τα στοιχεία των νηολογίων που τηρούνται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
- ✓ Ο εν λόγω στόλος αποτελεί το μεγαλύτερο στόλο της Μεσογείου από πλευράς αριθμού σκαφών

Από το σύνολο του Ελληνικού στόλου,

- ✓ το 70% περίπου είναι ιστιοφόρα σκάφη,
- ✓ ενώ το υπόλοιπο 30% είναι μηχανοκίνητα
- ✓ στην πλειοψηφία τους, μπορούν να φιλοξενήσουν από 6- 12 άτομα
- ✓ 100 περίπου επιχειρήσεις σκαφών αναψυχής & κρουαζιερόπλοιων
- ✓ 2500 περίπου πλήρους απασχόληση προσωπικό
- ✓ 1500 μερικής απασχόλησης
- ✓ 500 ιδιοκτήτες σκαφών

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΟΥ ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

- ✓ Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα καλύπτει το **0,9%** περίπου της ετήσιας τουριστικής κίνησης
- ✓ Ενδεικτικά, από τους 10.000.000 τουρίστες περίπου που επισκέπτονται τη χώρα σε ετήσια βάση, οι 90.000 περίπου, αγοράζουν υπηρεσίες yachting.
- ✓ η εντονότερη προσέλευση τουριστών παρατηρείται κυρίως κατά τους μήνες **Απρίλιο – Οκτώβριο** κάθε έτους οπότε επικρατούν και οι ιδανικότερες καιρικές συνθήκες.
- ✓ Ειδικότερα, η αγορά των ναυλώσεων μικρών και μεγάλων σκαφών, παρουσίασε μια συνεχή **ανοδική πορεία** κατά τη δεκαετία του 1990 και αρχές της δεκαετίας του 2000.
- ✓ ο συνολικός αριθμός των ναυλώσεων κατά την τελευταία πενταετία, εμφάνισε σωρευτική αύξηση ανώτερη του **40%**.
- ✓ Σύμφωνα δε με εκτιμήσεις της αγοράς, ο αριθμός των **ετήσιων ναυλώσεων** δύναται να ανέλθει έως και τις 60.000 στο μέλλον

(Παπαδημητρίου Μ, 2009)

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

- Οι βασικοί χρήστες σκαφών αναψυχής προέρχονται από Ευρωπαϊκές χώρες, όπως τη Γερμανία, τη Γαλλία, την Ισπανία, την Ιταλία, κ.λ.π. ενώ μικρότερη συμμετοχή στη ζήτηση υπηρεσιών σκαφών αναψυχής εμφανίζουν οι αμερικανικές και ασιατικές αγορές

(Βίττης Ν, 2004)

- Οικονομική κρίση το 2008, ο κλάδος του γιώτινγκ άρχισε κ εκείνος να ακολουθεί την πτωτική πορεία της οικονομίας, με αποκορύφωμα το 2012 που χαρακτηρίστηκε “μαύρη χρονιά του yachting”
- Τα επόμενα έτη και ειδικά το 2013 και 2014 υπήρξαν κάποια δείγματα ανόδου με την έλευση Ρώσων και Σκανδιναβών να ενισχύουν την κατάσταση
- Σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκεντρώνει κάθε χρόνο η Ένωση Πλοιοκτητών σκαφών αναψυχής, η μείωση του τζίρου και οι απώλειες για τις ελληνικές μαρίνες εκτιμώνται σε 25% σε σύγκριση με το 2009 ενώ σύμφωνα με μελέτες για τον τομέα του Θαλάσσιου τουρισμού, ο ρυθμός των συνολικών αφίξεων και παραγωγής νέων σκαφών στη χώρα μας έχει μειωθεί πάνω από 60% σε σύγκριση με το 2008

(ΕΠΕΣΤ, 2015)

Συνέπειες της οικονομικής κρίσης

- η μείωση των ναυλώσεων κατά 80% στα μηχανοκίνητα επανδρωμένα σκάφη με πλήρωμα 6-8 άτομα κατά την τελευταία πενταετία
- Η ανεργία των ναυτικών στον κλάδο του επαγγελματικού yachting να ανέρχεται στο 30%.
- Η ίδια κατάσταση επικρατεί και στα πλοία αναψυχής μέχρι 49 ατόμων και τα ιστιοπλοϊκά όπου η πτώση ανέρχεται στο 25-30%,
- ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό πτώσης μέχρι και 80% εμφανίζεται στα πλοία αναψυχής μέχρι 12 άτομα.
- Στην προαναφερθείσα πτώση συνέβαλε το γεγονός πως για λόγους υπερφορολόγησης το 25% των σκαφών από το 2009 εγκατέλειψαν τις Ελληνικές μαρίνες για να στραφούν στις αντίστοιχες της Τουρκίας, της Κροατίας και της Ιταλίας

(ΣΕΤΕ, 2015)

ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

- στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται γύρω στις 400 εταιρείες στον κλάδο αυτό, διαθέτοντας έναν στόλο περί των 3.500 σκαφών με ελληνική σημαία
- Η **χρηματοοικονομική** συνεισφορά γίνεται μέσω συνολικών εσόδων τουριστικού λιμένα κι από την πλευρά τόνωσης της τοπικής αγοράς
- εκείνοι που επιλέγουν τις υπηρεσίες yachting στην Ελλάδα είναι κυρίως αλλοδαποί τουρίστες υψηλού εισοδήματος. Συγκεκριμένα, ενώ ο μέσος τουρίστας στην Ελλάδα ξοδεύει περίπου 75 δολάρια ανά ημέρα παραμονής, οι τουρίστες που έρχονται στην Ελλάδα με σκοπό να κάνουν θαλάσσιο τουρισμό δαπανούν ανά ημέρα παραμονής περίπου 120 δολάρια κατ' άτομο
- **Δημοσιονομική επίδραση** αποτελούν οι συνολικές δαπάνες από τοπικούς και μη χρήστες του λιμανιού καθώς και από την είσπραξη των αναλογούντων φόρων από τους χρήστες του λιμανιού και των συναφών επαγγελματιών
- **Οικονομική επίδραση** αποτελεί ο συνδυασμός των συνολικών δαπανών, η δημιουργία νέου εισοδήματος, η τόνωση της απασχόλησης και η εισφορά συναλλάγματος
- Συνολική συνεισφορά 4,5% στο ΑΕΠ της χώρας όταν ολόκληρος ο τουρισμός έχει αντίστοιχα 18% (2017)

(ICAP 2009)

Συνέχεια

για κάθε 100 θέσεις ελλιμενισμού δημιουργούνται

- ✓ 4,4 άμεσες θέσεις εργασίας και άλλες
- ✓ 100 έμμεσες καθώς δραστηριοποιούνται επαγγελματίες και μικρομεσαίες επιχειρήσεις εξυπηρέτησης σκαφών, συντήρησης, καρνάγια, προμηθευτές καυσίμων και τροφοδοσίας, ναυτικοί πράκτορες και πληρώματα,
- ✓ με τις συνολικές θέσεις εργασίας να υπερβαίνουν τις 12.000.

Επίσης, η κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών, φέρνει συνάλλαγμα από τα ξένα σκάφη αναψυχής. Το Διεθνές Συμβούλιο Ενώσεων της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας (ICOMIA) εκτιμά ότι

- ✓ για κάθε ένα ευρώ ελλιμενισμού σε μία μαρίνα, δαπανώνται αντίστοιχα 5 έως 12 ευρώ στην τοπική οικονομία

Σταθμοί εκσυγχρονισμού κλάδου

- ✓ Στον εκσυγχρονισμό της εικόνας της χώρας προς το διεθνές περιβάλλον, συνέβαλαν καθοριστικά τόσο οι επιτυχημένοι Ολυμπιακοί Αγώνες της Αθήνας κατά το 2004,
- ✓ όσο και η μετέπειτα ενδυνάμωση της νέας Ελληνικής πραγματικότητας από το Υπουργείο Τουρισμού, μέσω μιας έντονης διαφημιστικής προβολής στα ξένα μέσα μαζικής ενημέρωσης με το σλόγκαν: "Wonderful Greece«
- ✓ Με αυτόν τον τρόπο, αναδείχτηκε και αναδεικνύεται αποτελεσματικότερα το νέο πρόσωπο της Ελλάδας, καθώς και οι προοπτικές ή ευκαιρίες που μπορεί να προσφέρει η χώρα σε κάθε ξένο τουρίστα, αλλά και τον επιχειρηματία.

(Υπουργείο Ναυτιλίας)

Συνέχεια...

Κατά τα τελευταία χρόνια, οι εταιρίες του κλάδου εντατικοποιούν τις προσπάθειές τους για την

- ταχύτερη ανανέωση του στόλου τους (πώληση και αγορά νέων μοντέρνων σκαφών κάθε 4-5 χρόνια),
- καθώς και παροχή ολοκληρωμένου πακέτου υπηρεσιών (διαχείριση ιδιόκτητων ή μισθωμένων μαρίνων ανά την Ελλάδα)

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

- Οι μαρίνες συνήθως αποκαλούνται και λιμένες αναψυχής, με ειδικές κατασκευές για να εξυπηρετούν 500-2000 σκάφη αναψυχής σε ημερήσια βάση.
- Οι οργανωμένες διαθέτουν θέσεις πρόσδεσης, υπηρεσίες ασφάλειας και φύλαξης, χώρους επισκευών, ταχυδρομεία, χώρους πάρκινγκ και αναψυχής, εμπορικό πολυκατάστημα, τελωνείο, σταθμό ανεφοδιασμού, σταθμό συλλογής αποβλήτων & βιολογικού καθαρισμού, λιμενική αρχή & γραφεία διοίκησης

ΜΑΡΙΝΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

- **19.269 θέσεις** οι οποίες αντιστοιχούν σε **128 λιμένες**.
- Εξ' αυτών **60** είναι μόνο οι εν λειτουργία τουριστικοί λιμένες (μαρίνες), αγκυροβόλια & καταφύγια,
- το δε σύνολο των θέσεων ελλιμενισμού ανέρχεται σε **13.805**
- Από τους παραπάνω λιμένες, οι **22 είναι μαρίνες σκαφών αναψυχής**, συγκεντρώνοντας το 80,7% του συνόλου των εν λειτουργία θέσεων, παρέχοντας ένα σχετικά υψηλό επίπεδο υπηρεσιών
- 28% των μαρινών βρίσκονται στην περιοχή της Αττικής
- λιμάνια ξενοδοχειακών μονάδων
- αρκετές από αυτές τις μαρίνες, είναι βραβευμένες από το πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης».

- Γαλάζια Σημαία 2020 - Κατάλογος βραβευμένων ακτών, μαρινών και σκαφών
- 497 Ελληνικές ακτές, **14 μαρίνες και 6 τουριστικά σκάφη** βραβεύονται με τη Γαλάζια Σημαία το 2020
- <https://www.blueflag.gr/awards/2020>

Ξενοδοχεία που διαθέτουν λιμάνια

- «**PORTO ELOUDA MARE**» στη θέση Πηγαϊδάκια Ελούντας Ν. Λασιθίου Κρήτης, δυναμικότητας 28 θέσεων ελλιμενισμού
- «**PORTO BELLO**» στην Καρδάμαινα Κω, δυναμικότητας 26 θέσεων ελλιμενισμού
- «**ΓΡΕΓΟΛΙΜΑΝΟ**» του CLUB MEDITERRANEE στον Άγιο Γεώργιο Λιχάδας Ν. Ευβοίας, δυναμικότητας 32 θέσεων ελλιμενισμού
- «**NANA BEACH**» στην Χερσόνησο Ν. Ηρακλείου Κρήτης, δυναμικότητας 20 θέσεων ελλιμενισμού
- «**CRETA PANORAMA**» στη θέση Λιανός Κάβος Πανόρμου Ν. Ρεθύμνης Κρήτης, δυναμικότητας 45 θέσεων ελλιμενισμού
- «**MIRABELLO BEACH**» στον Άγιο Νικόλαο Ν. Λασιθίου Κρήτης, δυναμικότητας 30 θέσεων ελλιμενισμού
- «**FODELE VIP THALASSO**» στον όρμο Φόδελε Ν. Ηρακλείου Κρήτης, δυναμικότητας 50 θέσεων ελλιμενισμού
- «**BLUE PALACE**» στον όρμο Πλάκας Ελούντας Ν. Λασιθίου Κρήτης, δυναμικότητας 11 θέσεων ελλιμενισμού
- «**HELLAS HOLIDAY HOTELS A.E.**» στον όρμο Βαθύ Αγίου Νικολάου Ν. Λασιθίου Κρήτης, δυναμικότητας 17 θέσεων ελλιμενισμού

Σους άνωθεν ξενοδοχειακούς τουριστικούς λιμένες, υπάρχει **παραχώρηση είκοσι (20) ετών**

Ως ετήσιο αντάλλαγμα, σύμφωνα με το άρθρο 34β του Ν. 2160/1993 και μετά από γνωμοδότηση της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων του άρθρου 30 του Ν. 2160/1993 (αριθμός πρακτικού 269/2019), καθορίζεται βάσει του μαθηματικού τύπου που αφορά στα καταφύγια και αγκυροβόλια τουριστικών σκαφών με διαφοροποίηση στο ποσοστό της προσόδου, ήτοι:

Τεκμήριο ετήσιας απόδοσης σκάφους (3.000 ευρώ) x δυναμικότητα σκαφών x 3%

Η Ζήτηση στην Ελλάδα

- 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.
- **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 (95% των ναυλώσεων πραγματοποιείται από αλλοδαπούς τουρίστες).
- **Οι πελάτες θέλουν** να απολαύσουν το τρίπτυχο : ήλιος –θάλασσα – ξεκούραση, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες .
-

Η Ζήτηση στην Ελλάδα

Επίσης υπάρχουν και άλλοι έμμεσοι παράγοντες που **επηρεάζουν τη ζήτηση** του κλάδου που έχουν ως κύριο σημείο αναφοράς την υποδομή όπως:

- ο αριθμός των οργανωμένων μαρίνων που υπάρχουν,
- η τιμολογιακή πολιτική της κάθε μαρίνας και
- οι παροχές που προσφέρει η κάθε μαρίνα (ανακύκλωση και βιολογικός καθαρισμός των λυμάτων)
- καθώς και η φυσιογνωμία της περιοχής.

Η ζήτηση για μαρίνες καθορίζεται κυρίως από τρεις παράγοντες: **το κόστος παρεχόμενων υπηρεσιών και τα τέλη ελλιμενισμού, η ποιότητα & ποσότητα παρεχόμενων υπηρεσιών** ανά θέση πρόσδεσης στις άλλες μεσογειακές χώρες κι η ανάπτυξη στην αγορά των σκαφών αναψυχής.

Παράλληλα επηρεάζεται και από την **εποχικότητα**, με ιδιαίτερη κίνηση τη θερινή περίοδο. Το χειμώνα αυξάνεται η ζήτηση για θέσεις διαχείμασης και για εργασίες επισκευής και συντήρησης των σκαφών.

Η Ζήτηση στην Ελλάδα

Σύμφωνα με στοιχεία του ΕΟΤ η ζήτηση για υπηρεσίες από τις εταιρείες του κλάδου στην Ελλάδα διαμορφώνεται ως εξής:

- ✓ Ιούνιο με Αύγουστο περίπου το 54% της συνολικής ζήτησης,
- ✓ Απρίλιο – Μάιο & Σεπτέμβριο –Οκτώβριο το 40% .
- ✓ Σήμερα, το yachting στην Ελλάδα είναι ευρέως διαδεδομένο στην Ελλάδα ανάμεσα σε Έλληνες και κυρίως ξένους πελάτες κι η ζήτηση παρουσιάζει αυξητική τάση.
- ✓ Μεγάλο ποσοστό των τουριστών που ζητούν υπηρεσίες ενοικίασης yacht είναι Ευρωπαίοι (Γερμανοί, Ιταλοί, Άγγλοι, Δανοί, Γάλλοι),
- ✓ ενώ οι Αμερικάνοι συνήθως προτιμούν τα motor yachts σε σχέση με τα ιστιοπλοϊκά. Οι Έλληνες ενοικιάζουν σκάφη επανδρωμένα (με skipper), αλλά και «γυμνά» (bare boat).
- ✓ Σύμφωνα με εμπειρικά δεδομένα, το ποσοστό των τουριστών yachting σε σχέση με το συνολικό ποσοστό τουριστών στην χώρα μας εκτιμάται περίπου στο 1,5 με 2 %.
- ✓ Η τουριστική περίοδος διαρκεί την χρονική περίοδο Απρίλιο έως Οκτώβριο, ενώ η αγορά ναύλωσης σκαφών (μικρών και μεγάλων), παρουσιάζει σημαντική δυναμική.

Απειλή εισόδου νέων επιχειρήσεων στον κλάδο του Yachting

- αντιμετωπίζουν έντονους φραγμούς εισόδου καθώς απαιτείται προσεχτικός σχεδιασμός ως προς τη σκοπιμότητα και τη βιωσιμότητα της επένδυσης, εξεύρεση των απαιτούμενων κεφαλαίων, προβολή και διαφήμιση κυρίως στο εξωτερικό και στελέχωση της εταιρείας με το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό.
- Σημαντικό μέρος της επένδυσης στο συγκεκριμένο κλάδο αφορά επίσης και το **κόστος ελλιμενισμού και συντήρησης των σκαφών**.
- Από τεχνοοικονομικής σκοπιάς, η είσοδος νέων ανταγωνιστών στον κλάδο δεν θεωρείται ιδιαίτερα εύκολη. Η απόκτηση σύγχρονων σκαφών (που θα είναι ανταγωνιστικά) απαιτεί σημαντικές επενδύσεις, έχει σχετικά μακρύ χρονικό ορίζοντα απόσβεσης και ενέχει δυσκολίες.
- Ο κλάδος του Yachting είναι αγορά εντάσεως κεφαλαίου, υπάρχουν υψηλά εμπόδια εισόδου (οικονομικά –θεσμικά) και **έντονος ανταγωνισμός από γειτονικές χώρες**.

Απειλή εισόδου νέων επιχειρήσεων στον κλάδο του Yachting

- Τα εμπόδια εισόδου μειώνουν τον ανταγωνισμό για τις επιχειρήσεις εντός του κλάδου και ταυτόχρονα περιορίζουν τις εισροές παραγωγικών συντελεστών (ανθρώπινων και κεφαλαιακών πόρων) και εμποδίζουν τη διαδικασία συσσώρευσης και ανανέωσης της γνώσης.
- Τα εμπόδια αυτά, πέρα από οικονομικά και θεσμικά, μπορεί να σχετίζονται με την έλλειψη ή την απαγόρευση πρόσβασης σε πληροφορίες για την τοπική αγορά, τη λειτουργία των επιχειρήσεων και τη συμμετοχή σε τοπικά δίκτυα. Η απροθυμία διαμοιρασμού τέτοιας πληροφόρησης αυξάνει το κόστος εισόδου (σε χρόνο και χρήμα) μιας νέας επιχείρησης, αφού θα πρέπει να αποκτήσει γνώση των τοπικών συνθηκών μέσα από μια επαναλαμβανόμενη διαδικασία δοκιμών και λαθών αυξάνοντας τους κινδύνους και την αβεβαιότητα .
- Τέλος, σημαντικό εμπόδιο εισόδου αποτελεί η απροθυμία τοπικών παραγόντων-επενδυτών (πέρα από τα παραδοσιακά κρατικά ή τραπεζικά κανάλια χρηματοδότησης) να ενισχύσουν νέες επιχειρήσεις με κεφάλαια

Ευρωπαϊκή αγορά YACHTING

- Αντίστοιχα στην Ευρώπη υπάρχουν **5.000 μαρίνες** σκαφών αναψυχής παρέχοντας
- **500.000 θέσεις ελλιμενισμού,**
- με το 60% να βρίσκονται στην περιοχή της **Μεσογείου.**
- Τα **έσοδα** των ελληνικών μαρινών ανέρχονται στο ποσό των 50 εκατ. ευρώ,
- ενώ ένα όφελος περίπου 300 εκατ. ευρώ διαχέεται στους επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στον χώρο.
- Επίσης, το ποσό του ΦΠΑ που αποδίδεται στο Δημόσιο από την παροχή υπηρεσιών προς τα σκάφη αναψυχής υπολογίζεται ότι ξεπερνά τα 100 εκατ. Ευρώ

(Υπουργείο Ναυτιλίας)

- Οι περισσότερες μαρίνες είναι δημόσιας ιδιοκτησίας, αλλά ιδιωτικής διαχείρισης βάσει μακροχρόνιων συμβάσεων εκχώρησης.
- Πέραν των επίσημων θέσεων πρόσδεσης, μπορούν να εξυπηρετηθούν στα λιμάνια 3000 επιπλέον σκάφη αναψυχής.
- Τα περισσότερα λιμάνια, εκτός του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης διαθέτουν χώρους φιλοξενίας σκαφών αναψυχής με αποβάθρες, κυματοθραύστες και λοιπές βασικές ευκολίες, όπου επιτρέπεται η πρόσδεση καταβάλλοντας τα αντίστοιχα λιμενικά τέλη.

Ευρωπαϊκή αγορά YACHTING

COUNTRY/ REGION	NO. BOATS	BOATS PER HEAD
France	938,000	2.0 per 100
Italy	800,000	1.7 per 100
Spain	160,000	0.5 per 100
Greece	68,200	0.8 per 100
Turkey	56,400	0.1 per 100
Croatia	52,800	1.5 per 100
Mediterranean Sub Total	2,075,400	1.1 per 100
Total Europe (30 countries)	5,990,000	1.3 per 100

Ευρωπαϊκές μαρίνες

Χώρα	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	ΜΑΡΙΝΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙ ΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟ Υ 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	400.000	105	128.042	3
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	25.067	34	3.900	6
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	441.530	2.647	-	-
ΓΑΛΛΙΑ	752.935	376	224.000	3
ΒΡΕΤΑΝΙΑ	463.019	500	225.000	2
ΕΛΛΑΔΑ	17.700	22	1.732	-

(Πηγή : ICOMIA)

Θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής των κυριότερων χωρών yachting

ΧΩΡΑ	ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗ	Θ.ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ/Km
ΕΛΛΑΔΑ	16.040	0,5
ΤΟΥΡΚΙΑ	9.827	0,9
ΙΤΑΛΙΑ	9.532	13,6
ΚΡΟΑΤΙΑ	8.032	1,7
ΙΣΠΑΝΙΑ	6.882	18,9
ΓΑΛΛΙΑ	6.316	35,8

Μανώλογλου (2017)

Στην Ελλάδα αντιστοιχούν 0,5 θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής, τη στιγμή που ο μέσος όρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Μεσογείου και της Τουρκίας είναι 8,9 θέσεις ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής.

Η Ελλάδα επομένως με βάση την ακτογραμμή της και το μέσο όρο, θα έπρεπε να διαθέτει 142.000 (16.040 x 8,9) θέσεις υποδοχής, αριθμός που απέχει πολύ από τις 9000 που πραγματικά διαθέτει.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

- ο σχετικά περιορισμένος αριθμός εταιριών επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό το γεγονός ότι στην Ελληνική Αγορά υπάρχουν **400 περίπου εταιρίες** εκμεταλλεύσεως σκαφών και συναφών πλοίων, εκ των οποίων όμως, μόνο το **1/3** περίπου ασχολούνται αμιγώς με την εκμετάλλευση και ναύλωση σκαφών κάτω των 15 μέτρων και χωρίς μόνιμο πλήρωμα
- Η ελληνική **φορολογική πολιτική**, τα τελευταία 5 χρόνια το ελληνικό yachting δεν ακολούθησε την άνοδο του τουρισμού, παρόλο που η Ελλάδα είναι ασφαλής προορισμός. Θα πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι ενώ στην Ελλάδα το επαγγελματικό σκάφος επιβαρύνεται συνέχεια, στην Τουρκία τα σκάφη με τουρκική σημαία έχουν έκπτωση 50% στο κόστος προσέγγισης σε λιμάνια της χώρας ενώ ταυτόχρονα οι τράπεζες δίνουν μεγάλα κίνητρα για ανανέωση του στόλου κλπ. Το μεγάλο πρόβλημα της χώρας μας είναι η επιβολή του ΦΠΑ 24% στις προσφερόμενες υπηρεσίες γιώτινγκ, που καθιστά το ελληνόκτητο πλοίο πολύ ακριβό και το θέτει εκτός ανταγωνισμού.
- αποχώρησαν περίπου 40.000 σκάφη από το 2009 – 2015 για τις μαρίνες της Τουρκίας και της Κροατίας. Απόρροια του υψηλού ΦΠΑ είναι και η αύξησης της τιμής ελλιμενισμού των σκαφών,
- με την Ελλάδα να συγκαταλέγεται στις ακριβότερες χώρες.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ συνέχεια...

- φορολογικό αλλά και θεσμικό πλαίσιο που είναι ιδιαίτερα ασταθές, μη μπορώντας να εξασφαλίσει μια σιγουριά σταθερότητας τουλάχιστον πενταετίας για τους πιθανούς επενδυτές
- πολλά σκάφη είναι ιδιωτικά και να για έχουν κάποιες απαλλαγές δηλώνονται ως επαγγελματικά, άλλα εισπράττουν ναύλους χωρίς να είναι δηλωμένα και φοροδιαφεύγουν, ενώ δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις σκαφών που αγκυροβολούν σε κάποιο τουριστικό λιμάνι και δεν πληρώνουν τα προβλεπόμενα τέλη.
- Όλα αυτά λοιπόν τα ζητήματα είναι το αποτέλεσμα της ελλιπούς οργάνωσης και συνεννόησης των εμπλεκόμενων φορέων (Υπουργείο ναυτιλίας, λιμενικό σώμα, επαγγελματικές ενώσεις) αλλά και της μη εφαρμογής του ηλεκτρονικού μητρώου σκαφών όπου κάθε σκάφος θα ταξινομείται σε επαγγελματικό και σε ιδιωτικό, θα ελέγχεται επαρκώς και θα πληρώνει τα τέλη ελλιμενισμού που του αναλογούν και τους αντίστοιχους φόρους.
- Τέλος, έχει παρατηρηθεί πως η προβολή της χώρας μας στο εξωτερικό είναι ανεπαρκής, αφού δεν την προβάλλουμε σωστά τόσο ως μέρος αρχικά αλλά και ως στοχευμένο προορισμό για θαλάσσιο τουρισμό και ιδιαίτερα για γιώτινγκ

Μελέτες περίπτωσης

- ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ – ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ
ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ

Farnet (2013). *Οδηγός 9 _ Αλιεία και Τουρισμός – Δημιουργία οφελών για την κοινότητα*. Βρυξέλλες.

https://enosialieion.weebly.com/uploads/7/8/9/3/78935484/farnet_fisheries_and_tourism-9_el.pdf

Ορισμός

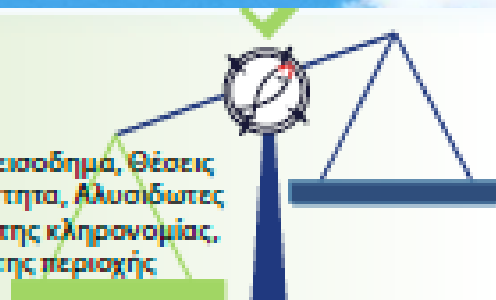
Όταν μιλάμε για αλιευτικό τουρισμό εννοούμε τη **φιλοξενία ατόμων** - τα οποία δεν ανήκουν στο πλήρωμα του σκάφους - σε επαγγελματικά αλιευτικά σκάφη με σκοπό την

- αναψυχή,
- την επίδειξη αλιευτικών μεθόδων,
- τη σίτιση και
- γενικά την παροχή τουριστικών υπηρεσιών που συνδέονται με την αλιεία.

Βασικά στοιχεία που πλαισιώνουν τον αλιευτικό τουρισμό αποτελούν η εκτίμηση και η απόλαυση του παράκτιου θαλάσσιου και χερσαίου φυσικού περιβάλλοντος και των πολιτιστικών αξιών μιας περιοχής. Η υπεραλίευση και η συνεπακόλουθη συρρίκνωση του εισοδήματος των επαγγελματιών αλιέων - κυρίως της παράκτιας αλιείας μικρής κλίμακας - και η ανάγκη τους για αναζήτηση ενός συμπληρωματικού εισοδήματος, μέσα από μια δραστηριότητα η οποία θα τους επέτρεπε να παραμείνουν στη θάλασσα, ήταν η αιτία για να δημιουργηθεί ο αλιευτικός τουρισμός

Επιπτώσεις του τουρισμού: ΠΙΘΑΝΑ «ΥΠΕΡ»

Ενημέρωση, Καλύτερο εισόδημα, Θέσεις εργασίας, Αναγνωρισιμότητα, Αλυσίδωτες επιπτώσεις, Διατήρηση της κληρονομιάς, Συνεργασία εντός της περιοχής



Διαφύλαξη και δημιουργία θέσεων εργασίας, αύξηση του εισοδήματος των ντόπιων κατοίκων

- > Οι αλιείς και οι οικογένειές τους μπορούν να κερδίσουν **συμπληρωματικό εισόδημα** διαφοροποιώντας τις δραστηριότητές τους με τρόπο ώστε να αξιοποιήσουν την τουριστική αγορά, π.χ. προσφέροντας εκδρομές με τα αλιευτικά σκάφη, διαμονή στις κατοικίες των αλιέων, καθώς και τη δυνατότητα κατανάλωσης ψαριών που αλιεύονται στην περιοχή. Αυτό το επιπρόσθετο εισόδημα μπορεί να συμβάλλει στη μείωση της εξάρτησης των οικογενειών των αλιέων από το ευμεταβλητό εισόδημα που προέρχεται από την αλιεία. Επιπλέον, οι **νέες δεξιότητες** που αποκτώνται στον τουριστικό κλάδο μπορούν να βοηθήσουν τις οικογένειες των αλιέων να αποκτήσουν και ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην αγορά εργασίας.
- > Επίσης, ο τουρισμός μπορεί να **συμβάλλει στη γενική οικονομία** της περιοχής παρέχοντας ευκαιρίες απασχόλησης ή επιπρόσθετο εισόδημα για τους ντόπιους κατοίκους (π.χ. σε τοπικά καταστήματα, εστιατόρια ή άλλους παρόχους υπηρεσιών). Το επιπρόσθετο εισόδημα δεν προέρχεται μόνο από τα χρήματα που δαπανώνται άμεσα από τους επισκέπτες, αλλά και από τις εταιρείες που τους εξυπηρετούν. Αυτό μεταφράζεται και σε **αυξημένη αγοραστική δύναμη** του ντόπιου πληθυσμού.
- > Μια ακμάζουσα τοπική οικονομία θα παράγει περισσότερο εισόδημα και από τοπικούς φόρους, παρέχοντας περισσότερους πόρους ώστε να **διασφαλίζονται καλύτερες τοπικές υποδομές**.

Προώθηση της κατανάλωσης τοπικών, καθώς και λιγότερο γνωστών, ψαριών

- > Οι επισκέπτες **αυξάνουν τον αριθμό των δυνητικών καταναλωτών** τοπικών ψαριών – τόσο στις απευθείας πωλήσεις ψαριών όσο και στα εστιατόρια.
- > Επιπλέον, οι τουρίστες έρχονται σε μια περιοχή προσδοκώντας να δοκιμάσουν τα τοπικά τρόφιμα και συχνά είναι πρόθυμοι να δοκιμάσουν κάτι που δεν έχουν γευτεί ποτέ ξανά, επομένως είναι οι **ιδανικοί πελάτες για υποαλιευόμενα είδη**.
- > Εάν κρίνουν ότι τους αρέσουν, ενδέχεται ακόμη και να **αγοράσουν περισσότερα ψάρια** όταν επιστρέψουν στο σπίτι τους.

Ενίσχυση της οικονομικής και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας της αλιείας

- > Οι νέες πηγές εισοδήματος από τον τουρισμό μπορεί να συμβάλλουν στη διατήρηση των αλιέων στο επάγγελμα και στην ενίσχυση της ελκυστικότητας του κλάδου για τις μελλοντικές γενιές.
- > Εάν οι αλιείς μπορούν να συμπληρώνουν τα έσοδά τους μέσω δραστηριοτήτων όπως ο τουρισμός, είναι δυνατό να διατηρηθεί (ή να αυξηθεί) το οικογενειακό εισόδημα με μικρότερα αλιεύματα, μειώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την πίεση που ασκείται στον πόρο αυτό.
- > Προσφέροντας δραστηριότητες που συνδέονται με το επάγγελμά τους, οι αλιείς μπορούν, επίσης, να βοηθήσουν στην ενίσχυση της ενημέρωσης σχετικά με τη σημασία της βιώσιμης αλιείας και των υπεύθυνων καταναλωτικών επιλογών.

Ενίσχυση της αναγνώρισης και της προβολής της αλιείας

- > Ελάχιστοι νέοι θεωρούν την αλιεία επάγγελμα σήμερα, αλλά, ενισχύοντας την ενημέρωση σχετικά με το επάγγελμα αυτό και παρέχοντας στους νέους τη δυνατότητα να συναντήσουν τους αλιείς και να τους παρακολουθήσουν κατά την εργασία, μπορεί να ενθαρρυνθούν περισσότεροι νέοι να θεωρήσουν την αλιεία ως επιλογή σταδιοδρομίας.
- > Η ανάδειξη της σημασίας της αλιείας για την ταυτότητα και την ελκυστικότητα μιας περιοχής μπορεί να ενισχύσει την επιρροή του κλάδου στις τοπικές αποφάσεις.
- > Οι ίδιοι οι αλιείς μπορούν να έχουν την ευκαιρία να εξηγήσουν την επαγγελματική τους δραστηριότητα και τον τρόπο ζωής τους στο ευρύ κοινό.

Βελτίωση της συνεργασίας εντός της περιοχής

- > Εργαζόμενοι από κοινού για την ανάπτυξη του αλιευτικού τουρισμού, οι αλιείς και άλλοι παράγοντες μπορούν να αναπτύξουν εμπιστοσύνη και κατανόηση για τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο καθένας από αυτούς, γεγονός το οποίο μπορεί να συμβάλει στην καλλιέργεια αμοιβαίως επωφελών εργασιακών σχέσεων και πρακτικών.

Παράδειγμα 1: Ανάπτυξη μιας στρατηγικής ΟΤΔ



Η ΟΤΔ της Ναρ βρίσκεται στη μεσογειακή Κιανή Ακτή, στην καρδιά ενός από τους κορυφαίους τουριστικούς προορισμούς της Γαλλίας που προσελκύει κατά μέσο όρο 10 εκατομμύρια επισκέπτες ετησίως³. Για τον μικρής κλίμακας αλιευτικό στόλο της περιοχής, αυτό συνεπάγεται σκληρό ανταγωνισμό για τη διεκδίκηση θαλάσσιου χώρου και πόρων από δραστηριότητες όπως η ιστιοπλοΐα, οι καταδύσεις και η ψυχαγωγική αλιεία, για να μην αναφέρουμε τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της αστικοποίησης. Συνεπάγεται, επίσης, μια εντυπωσιακή πιθανή αγορά για τοπικά αλιευτικά προϊόντα. Μετά από αρχική πρόταση της WWF, την ιδέα δημιουργίας μιας ΟΤΔ ανέλαβε το Περιφερειακό Συμβούλιο της Ναρ σε συνεργασία με την

Τοπική Επιτροπή Αλιείας. Μαζί, ανέπτυξαν μια στρατηγική τοπικής ανάπτυξης για την περιοχή. Ο ηγετικός ρόλος που ανέλαβε η Τοπική Επιτροπή Αλιείας ήταν ζωτικής σημασίας προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η στρατηγική ανταποκρινόταν στις ανάγκες του κλάδου, ενώ το Περιφερειακό Συμβούλιο παρείχε την τεχνική ικανότητα που απαιτούνταν για την ανάπτυξη μιας εδαφικής στρατηγικής. Η φάση ανάπτυξης της στρατηγικής περιελάμβανε συναντήσεις με τοπικούς αλιείς και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς προκειμένου να παρουσιαστούν προτάσεις και να συγκεντρωθούν ιδέες.

Ήταν σαφές από την αρχή ότι η τοπική στρατηγική θα έπρεπε να λάβει υπόψη την έντονη τουριστική παρουσία, αλλά ο ρόλος του αλιευτικού κλάδου στην ιεράρχηση προτεραιοτήτων είχε ως αποτέλεσμα να δοθεί έμφαση σε τρεις κύριες ανησυχίες: μελέτη των επιπτώσεων των διαφόρων αλιευτικών πρακτικών (συμπεριλαμβανομένης της ερασιτεχνικής αλιείας) στα αποθέματα, προσθήκη αξίας στην αλιεία μικρής κλίμακας, και ανάπτυξη συντονισμένης διαχείρισης των παράκτιων δραστηριοτήτων.

Δεσμοί με τον τουρισμό υπήρχαν ως ένα βαθμό και στις τρεις προτεραιότητες, είτε με στόχο να διασφαλιστεί η βιώσιμη συνύπαρξη των διαφόρων παράκτιων δραστηριοτήτων, είτε να υποστηριχθεί ο κλάδος ώστε να ωφεληθεί από τον τουρισμό, αντί να αποτελέσει θύμα του. Για παράδειγμα, οι εύποροι τουρίστες και συνταξιούχοι αναγνωρίστηκαν ως πιθανή αγορά για την αύξηση των πωλήσεων στις πρωινές ιχθυαγορές, καθώς και ως στοχευόμενο κοινό των εστιατορίων, τα οποία θα μπορούσαν να τους προσελκύσουν σερβίροντας φρέσκα, τοπικά ψάρια που αλιεύονται με βιώσιμο τρόπο. Τέλος, η στρατηγική συμπεριελάμβανε την πιλοτική εφαρμογή δραστηριοτήτων αλιευτικού τουρισμού³ για τη διαφοροποίηση του εισοδήματος των αλιέων και την ενίσχυση της ενημέρωσης σχετικά με το επάγγελμά τους.

³ Εμπορικό Επιμελητήριο Var

⁴ Επίσκεψη τουριστών σε ενεργά αλιευτικά σκάφη προκειμένου να δουν τους αλιείς να εργάζονται

Μελέτη περίπτωσης 2

ΒΡΑΒΕΥΣΕΙΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ
“ΓΑΛΑΖΙΑ ΣΗΜΑΙΑ” 2020

δεκατέσσερις (14) μαρίνες και έξι (6)
τουριστικά σκάφη

Βίντεο

- <https://www.blueflag.gr/awards2020-deltio-tyrou>

Οδηγίες Οργάνωσης Σκάφους

Έντυπα προγράμματος:

- ✓ The Individual Blue Flag for Boatowners
- ✓ Environmental Code of Conduct

The small individual Blue Flag is awarded to the boatowner/-user, not to the boat

The following issues must be included in the environmental code of conduct:

- ✓ I will not throw garbage into the sea or along the coast
- ✓ I will not release toilet water in the sea in coastal waters and sensitive areas
- ✓ I will not release of poisonous or toxic waste (oil, paint, used batteries, cleaning agents, etc.) in the sea. I will deliver these types of waste to the containers in the marina
- ✓ I will promote and use recycling facilities (glass, paper, etc.)
- ✓ I will use the most environmentally friendly products among paints, anti-foulings, paint remover, detergents, etc, that are available and work efficiently
- ✓ I will instantly report pollution or other violation of environmental regulations to the authorities
- ✓ I will not use forbidden fishing practice and I will respect periods when fishing is prohibited
- ✓ I will protect animals and plants in the sea, including no disturbance of breeding birds, seals or other marine mammals
- ✓ I will respect vulnerable and nature protected areas
- ✓ I will avoid damage of the sea bottom, e.g. in the way that I anchor
- ✓ I will avoid disturbing fishery or fishing gear
- ✓ I will not buy or use objects made from protected species or from archaeological underwater findings
- ✓ I will encourage other sailors also to take care of the environment

Σκάφος «Sani Swan» της Scorpion Yachting

- μέλους της AllinBlusive και αποκλειστικού συνεργάτη του Ομίλου Sani (Ανδρεάδης), το οποίο απέδειξε ότι πληροί και τα **98 αυστηρά κριτήρια** στις έξι κατηγορίες θαλάσσιου τουρισμού του προγράμματος.
- η πρώτη και μόνη εταιρεία θαλάσσιου τουρισμού σε ολόκληρη τη Μεσόγειο που κατακτά τη «Γαλάζια Σημαία» και τον τίτλο του Sustainable Boating, καθώς και ένα από τα 55 βραβευμένα σκάφη **αειφόρου τουρισμού**, παγκοσμίως
- Η συγκεκριμένη εταιρεία εξειδικεύεται στον τομέα των private cruises και έχει βραβευθεί στα Ελληνικά Tourism Awards 2018 με **διακρίσεις** στον τομέα του Yachting και των VIP Services, ενώ είναι η μόνη ελληνική εταιρεία που έχει προκριθεί στο **Top 5** και διεκδικεί με υψηλές αξιώσεις τον τίτλο του **Leading Private Cruises Provider** στα World Travel Awards 2018.

Στοιχεία των μεγαλύτερων super-yachts

- <https://www.maritimecyprus.com/2020/07/25/infographic-super-yachts-technology-6/>

Βιβλιογραφία

Διακομιχάλης Μ. (2009). *Ο θαλάσσιος τουρισμός και οι οικονομικές Νεπιδράσεις*. Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα

Farnet (2013) *Οδηγός 9 _ Αλιεία και Τουρισμός – Δημιουργία οφελών για την κοινότητα*. Βρυξέλλες.

ICAP (2009). *Θαλάσσιος τουρισμός – εκτιμήσεις αγοράς*. Κλαδική μελέτη

Μανώλογλου, Σ.Μ. (2017). *Ο ΤΟΜΕΑΣ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗΣ (YACHTING) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ – ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ*. ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ JEAN MONNET-ΕΚΠΑ, ΑΘΗΝΑ.

Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), www.sete.gr

Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ), www.epest.gr

<https://www.maritimecyprus.com/2020/07/25/infographic-super-yachts-technology-6/>