



**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**<Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ Η
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟ>**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΚΥΜΟΘΟΗ ΤΣΟΠΑΝΗ-ΙΝΧΟΦΕΡ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΕΡΖΑΚΗΣ**

ΗΡΑΚΛΕΙΟ 2012

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	Σελ.2
<u>Κεφάλαιο 1</u>	
Ο Τουρισμός	Σελ.3
Η Πάρος ως τουριστικός προορισμός	Σελ.7
<u>Κεφάλαιο 2</u>	
Θαλάσσιος Τουρισμός	Σελ.9
Διάφορα ειδή Θαλασσιού τουρισμού	Σελ.11
Το μάρκετινγκ στο θαλάσσιο τουρισμό	Σελ.12
<u>Κεφάλαιο 3</u>	
Κρουαζιέρες	Σελ.15
Ιστορική Εξέλιξη	Σελ.16
Ελληνική Αγορά	Σελ.17
Κρουαζιέρες προς Παρο.....	Σελ.23
Σχέδιο νομού Καμποτάζ	Σελ.25
Ημερήσιες Κρουαζιέρες από Παρο.....	Σελ.27
<u>Κεφάλαιο 4</u>	
Yachting.....	Σελ.30
Διαδικασία Ναύλωσης	Σελ.31
Ενδεικτικές Τιμές	Σελ.33
Αγορά Yachting.....	Σελ.37
Προβλήματα.....	Σελ.38
<u>Κεφάλαιο 5</u>	
Μαρίνες και Αγκυροβόλια	Σελ.40
Λιμένας Ναουσας.....	Σελ.42
<u>Κεφάλαιο 6</u>	
Ιστιοπλοΐα	Σελ.45
Τύποι Σκαφών.....	Σελ.46
Ναυτικός Όμιλος Παρου.....	Σελ.48
Τιμές ενοικίασης Σκαφών.....	Σελ.49
<u>Κεφάλαιο 7 (Θαλασσιές Δραστηριότητες)</u>	
Ιστιοσανίδα	Σελ.51
Kite surfing.....	Σελ.60
ΘαλάσσιοSky.....	Σελ.66
Καταδυτικός Τουρισμός.....	Σελ.68
Ερασιτεχνική Αλιεία	Σελ.70
Πρόγραμμα Γαλάζιες σημαίες.....	Σελ.76
<u>Κεφάλαιο 8</u>	
Επίλογος	Σελ.81

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Τουρισμός στην Ελλάδα αποτελεί μία πολύ σημαντική βιομηχανία, που συνεισφέρει κι αυτή σε μεγάλο ποσοστό του Α.Ε.Π., και επίσης αποτελεί πηγή συναλλάγματος. Η εργασία αυτή συντάχθηκε για να αναλύσει τον θαλάσσιο τουρισμό και τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα που μπορεί να επιφέρει στην οικονομία της χώρας αλλά και πως μπορεί να συμβάλλει στην τουριστική ανάπτυξη με όσο το δυνατό γίνεται λιγότερες αρνητικές συνέπειες.

Το yachting και οι κρουαζιέρες έχουν ένα μεγάλο μερίδιο από τα κέρδη στον Τουρισμό, οι Τουρίστες επισκέπτονται την Ελλάδα για να έρθουν σε επαφή με την όμορφη θάλασσα και την νοσταλγία τους για ηλιόλουστες μέρες αλλά και για αναψυχή.

.Αρχικά γίνεται αναφορά στον τουρισμό και τις διαφορές μορφές τουρισμού ενώ στη συνέχεια αναλύουμε ,το θαλάσσιο τουρισμό, τις μορφές θαλασσιού τουρισμού και πως αυτές είναι κερδοφόρες για την Πάρο στην όποια γίνεται η μελέτη περίπτωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Ο τουρισμός σαν φαινόμενο υπήρχε ανέκαθεν και η ενέργεια της αποδημίας είναι έμφυτη στην ανθρώπινη φύση. Ο τουρισμός στις περισσότερες χώρες υποδοχής αποτελεί έναν από τους κύριους ή τον κύριο κλάδο της οικονομίας δεν μπορεί όμως να αποτελέσει λύση των οικονομικών προβλημάτων και φυσικά αυτή η ραγδαία ανάπτυξη δεν επιφέρει μόνο θετικές επιδράσεις επηρεάζει ολοκληρωτικά των τόπο κοινωνικά πολιτιστικά και περιβαλλοντικά. Η πορεία του Τουρισμού τα τελευταία 20 χρόνια στην Ελλάδα θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως μια απρογραμματίστη, περιστασιακή και άναρχη ανάπτυξη, στηριγμένη μόνο στη ζήτηση της αγοράς και στο ένστικτο των επιχειρηματιών. Το αποτέλεσμα είναι ότι ο τουρισμός είναι έντονα εποχικός και μαζικός, καθώς περιορίζεται χρονικά στους καλοκαιρινούς μήνες και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τους tour operators, αλλά και μονοδιάστατος, αφού στηρίζεται σχεδόν αποκλειστικά στο γνωστό τρίπτυχο «ήλιος, αμμουδιά, θάλασσα» Οι θετικές επιδράσεις του τουρισμού γίνονται μόνο αισθητές εφόσον η ανάπτυξη πραγματοποιείτε ορθολογιστικά , προγραμματισμένα ,και με συνέχει Έλεγχο, σε κάθε μια από τις αναπτυξιακές φάσεις με αυτόν τον τρόπο περιορίζονται οι αρνητικές επιδράσεις του τουρισμού. Αποφεύγετε η εξάρτηση από μόνο έναν κλάδο οικονομικής ανάπτυξης και καταπολεμάτε η εποχικότητα του τουρισμού. Οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού ,είναι ένα ειδώς τουρισμού το οποίο θα έχει λιγότερες αρνητικές επίπτωσης στο περιβάλλον κοινωνικό και φυσικό, ως η αμφισβητήσει του μοντέλου του μαζικού τουρισμού. Η φιλοσοφία του εναλλακτικού τουρισμού συνοψίζετε στην διαφυλάξει του περιβάλλοντος και τον πόρων του τουριστικού προορισμού, ανάπτυξη σύμφωνα με τους ντόπιους πληθυσμούς και όχι με τις ιδέες των μεγάλων τουριστικών επιχειρηματιών. Σε αντίθεση με τον μαζικό ο εναλλακτικός είναι μεγάλης κλίμακας αλλά απευθύνετε σε μεμονωμένες ομάδες ατόμων με διάφορα ενδιαφέροντα και αυτό σε μια εποχή που οι επιστήμονες κροτούν το καμπανάκι του κίνδυνου για της αρνητικές επίπτωσης τις μόλυνσης του περιβάλλοντος. Ο εναλλακτικός τουρισμός προσφέρει μεγάλη ποικιλία ,τρόπων αναψυχής βουνό, θάλασσα , δάση , ποτάμια, και μια πάω της μορφές του εναλλακτικού τουρισμού είναι και ο τουρισμός περιπέτειας. Η Ελλάδα ως ιδανικός προορισμός εναλλακτικού τουρισμού προσφέρει αμέτρητες επιλογές και την ευκαιρία στους επισκέπτες της να εκμεταλλευτούν την ποικιλία αυτή που πηγάζει από την εκπληκτική γεωγραφική της θέση και τις κατάλληλες καιρικές συνθήκες. Παρακάτω παρουσιάζονται οι συνηθέστερες μορφές εναλλακτικού τουρισμού που συναντούνται στην Ελλάδα:

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

1. ΘΕΡΑΠΕΥΤΙΚΟΣ-ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Η Ελλάδα έχει πηγές με σημαντικές θεραπευτικές ιδιότητες. Τα ιαματικά λουτρά αποτελούν μέρος του εθνικού πλούτου της χώρας, ενώ οι θεραπευτικές τους ιδιότητες ήταν γνωστές, ήδη, από τους αρχαίους χρόνους.¹

2. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΜΟΡΦΩΤΙΚΟΣ

Κύριος στόχος των ατόμων είναι η συμμετοχή σε πολιτιστικές εκδηλώσεις, περιλαμβάνει επισκέψεις ιστορικών μνημείων, μουσείων πινακοθηκών κ.α.²

3. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΕΚΘΕΣΕΩΝ

Σε αυτή τη μορφή τουρισμού υπάγονται κάθε είδους εκθέσεις που οργανώνονται συνήθως σε μεγάλα αστικά κέντρα έτσι ώστε οι επισκέπτες να μπορούν να συνδυάσουν και άλλες μορφές τουρισμού.³

4. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΥΓΕΙΑΣ

Τα άτομα που συμμετέχουν έχουν σαν κύριο κίνητρο την διατήρηση της υγείας τους ή την θεραπεία και ανάρρωση. Η μορφή τουρισμού εκτός από ειδικές εγκαταστάσεις απαιτεί και ειδικές φυσικό θεραπευτικές υπηρεσίες.⁴

5. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΣΗΣ

Το κίνητρο σε αυτό το είδος τουρισμού είναι η άσκηση ενός αθλήματος όπως για παράδειγμα ποδηλασία. Βασική προϋπόθεση είναι η δημιουργία εγκαταστάσεων από τα ξενοδοχεία.⁵

6. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΟΛΗΣ

Συνδέεται με τον μορφωτικό τουρισμό καθώς τα άτομα ταξιδεύουν σε μια πόλη και περιηγούνται τρεις με τέσσερις μέρες. Τα ταξίδια αυτά οργανώνονται σε μεγάλο ποσοστό από tour operators.⁶

7. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑΣ

Κυριαρχεί έντονα το στοιχείο του απροσδόκητου του άγνωστου και της έκπληξης όπως σαφάρι και κωπηλασία σε ορμητικούς ποτάμους.⁷

9. ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Απαραίτητη προϋπόθεση για τον οικογενειακό τουρισμό είναι η δημιουργία υποδομών όπως παιδικές χάρες παιδικές πισίνες αίθουσες παιχνιδιών. Γιατί η ύπαρξη παιδιών σε μια οικογένεια αποτελεί καθοριστικό παράγοντα του τύπου διακοπών.⁸

10. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΤΡΙΤΗΣ ΗΛΙΚΙΑΣ

Η τρίτη ηλικία διαθέτει υψηλό δείκτη αποταμίευσης ελεύθερο χρόνο και μεγάλη επιθυμία για ταξίδια. Αποτελούν ένα μεγάλο ανθρώπινο δυναμικό και ένα μεγάλο δείκτη ροπής για τον τουρισμό.⁹

11. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΧΕΙΜΕΡΙΝΩΝ ΣΠΟΡ

Χαρακτηριστικό γνώρισμα είναι ότι εκδηλώνεται σε χειμερινά παραθεριστικά θέρετρα. Οι χειμερινοί προορισμοί είναι εξαρτημένοι από την ποιότητα και την ποσότητα του χιονιού,

έχει δημιουργηθεί όμως και μια νέα μορφή τόνωσης του τουρισμού αυτού τα χειμερινά πάρτη σε σάλε.¹⁰

12. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΑΡΑΧΕΙΜΑΣΗΣ

Αναφέρεται σε άτομα που κατά τους χειμερινούς μήνες κάνουν διακοπές σε χώρες με ήπιο κλίμα για να αποφύγουν της καιρικές συνθήκες.¹¹

13. ΟΡΕΙΝΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο ορεινός τουρισμός, ο οποίος παρουσιάζει και ορισμένες ομοιότητες με τον τουρισμό χειμερινών σπορ, δεν έχει χρονικούς περιορισμούς εκδήλωσης και αναφέρεται στο σύνολο των δραστηριοτήτων υπαίθριας αναψυχής και τουρισμού, που εκδηλώνεται σε ορεινές περιοχές των χωρών υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών που επιθυμούν να αναπτύξουν αυτής της μορφής τουρισμό.¹²

14. ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο Αγροτουρισμός εκδηλώνεται σε μη αστικό χώρο, ταυτίζεται με τον ορό της υπαίθρου και οι δραστηριότητες του τουρίστα δεν πρέπει να ξεφεύγουν από την κεντρική ιδέα δηλαδή της δραστηριότητας που έχουν να κάνουν με την διαβίωση σε αγροτικές περιοχές. Όπως διαμονή σε αγροκτήματα.¹³

15. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο θαλάσσιος τουρισμός αναφέρεται στο σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων που περνούν μέρος στο παραθαλάσσιο χώρο μιας χώρας υποδοχής των τουριστών. Η πιο συναλλαγατοφόρα δραστηριότητα είναι αυτή της ναύλωσης πολυτελών σκαφών.¹⁴

16. ΧΡΟΝΟΜΕΡΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Στο είδος τουρισμού αυτό ο τουρίστας αγοράζει το δικαίωμα διαμονής σε ένα διαμέρισμα για συγκεκριμένη περίοδο το χρόνο και σε περίπτωση που δεν θέλει να ξανά πάει διακοπές στο ίδιο μέρος υπάρχει δίκτυο ανταλλαγής με αλλά ξενοδοχεία στον κόσμο.¹⁵

17. ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο θρησκευτικός τουρισμός αποτελεί σημαντικό κομμάτι της ελληνικής τουριστικής κίνησης και αφορά την επίσκεψη σε θρησκευτικούς τόπους λατρείας, όπως μοναστήρια και εκκλησίες, αλλά συνήθως είναι περιορισμένης διάρκειας και τα τουριστικά πακέτα είναι φτηνότερα για τη είναι πιο λυτά.

18. ΕΠΙΛΕΚΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Πραγματοποιείται κατά κανόνα από άτομα υψηλής εισοδηματικής στάθμης που θέλουν και μπορούν να ξοδέψουν μεγάλα ποσά για την ικανοποίηση των τουριστικών αναγκών τους. Κάνουν ατομικό τουρισμό και αγοράζουν τις υπηρεσίες μεμονωμένα.

19. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΤΡΩΝ

Μεγάλες βιομηχανίες που προσπαθούν να αυξήσουν την παραγωγικότητα των εργαζομένων τους, προσφέρουν κίνητρα υπό την μορφή τουριστικών πακέτων, αυτή η μέθοδος αποδείχτηκε αποτελεσματική για αυτό και εξαπλώθηκε.¹⁶

20. ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Συμφώνα με τον Blamey η προϋποθέσεις για την ύπαρξη του οικοτουρισμού είναι η ύπαρξη πλούσιου φυσικού περιβάλλοντος και η αλληλεπίδραση με το φυσικό περιβάλλον που θα

πρέπει να βασίζεται με την μάθηση εκπαίδευση και στη συναίσθηση της αξίας του ο οικοτουρισμός θα πρέπει να είναι αειφόρος. Η ανάπτυξη του οικοτουρισμού αποδίδεται και συναρτάται με ορισμένα προβλήματα που δημιούργησε η αύξηση και κυρίως ο τρόπος ανάπτυξης του μαζικού τουρισμού, προβλήματα κυρίως περιβαλλοντικής και κοινωνικής – πολιτιστικής υποβάθμισης περιοχών ή χωρών, αλλά και άνισης κατανομής του προκαλούμενου οικονομικού οφέλους.

21. ΛΑΪΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Χαρακτηρίζεται από άτομα χαμηλής οικονομικής στάθμης που ταξιδεύουν συνήθως οικογενειακά και με ιδιόκτητα μεταφορικά μέσα όπως τροχόσπιτα.

22. ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Οι κοσμοπολίτικοι τουρίστες είναι άτομα της αριστοκρατίας και του πλούτου που ταξιδεύουν από ένα κοσμοπολίτικο μέρος στο άλλο και ξοδεύουν μεγάλα χρηματικά ποσά είναι ένα είδος τουρισμού που πολλές χώρες θα ήθελαν να αναπτύξουν αλλά χρειάζονται οι κατάλληλες υποδομές.¹⁷

23. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο κοινωνικός ή επιδοτούμενος τουρισμός πραγματοποιείται από άτομα που η αγοραστική τους δύναμη είναι περιορισμένη. χάρη σε ειδικές παροχές προς αυτά.¹⁸

24. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΗΡΩΝ

Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτής της μορφής τουρισμού είναι η δημιουργία των απαραίτητων υποδομών και εγκαταστάσεων και πακέτων που θα απευθύνονται στην ιδική αυτή πελατεία.¹⁹

25. ΓΕΩΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο γεωτουρισμός θεωρείται μια νέα μορφή πολιτιστικό-περιβαλλοντικού τουρισμού, που μπορεί να αναπτυχθεί σε περιοχές που διαθέτουν σημαντικά γεωλογικά μνημεία, τα οποία μπορούν να αποτελέσουν πόλο προσέλκυσης τουριστών ειδικού ενδιαφέροντος. Κύριος στόχος του είναι η σύνδεση των στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος με τη γεωλογική κληρονομιά κάθε τόπου, τα πολιτιστικά μνημεία και τις παραδόσεις του.

26. ΟΙΝΟΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο οινοτουρισμός ευνοεί την ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας και την ενδυνάμωση-ανάδειξη της πολιτιστικής ταυτότητας και των ιδιαίτερων ποιοτικών χαρακτηριστικών που συνθέτουν την εικόνα μιας περιφέρειας. Ο παραγωγός εντάσσεται και λειτουργεί στο ευρύτερο δίκτυο της τοπικής οικονομίας, βρίσκει εναλλακτικούς τρόπους στήριξης του εισοδήματός του και απαντήσεις σε πιεστικά διλήμματα που τίθενται σε καιρούς σκληρού παγκόσμιου ανταγωνισμού.

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Λίγες περιοχές μπορούν να ισχυριστούν ότι αναπτύσσουν ένα marketing που έχει ως στόχο τα προϊόντα πολιτιστικού τουρισμού. Αυτός όμως ο προσανατολισμός προορίζεται για πολύ δυναμικούς χώρους που έχουν μια εξαιρετική κληρονομιά ή εντάσσονται στα μεγάλα λεκανοπέδια του πολιτιστικού τουρισμού ή στην περιφέρεια σε μεγάλους χώρους διεθνούς φήμης. Για τις περισσότερες περιοχές, ο πολιτιστικός τουρισμός αποτελεί μόνο ένα στοιχείο μιας ευρύτερης προσφοράς στην οποία εντάσσονται άλλες δραστηριότητες όπως μακρινοί

περίπατοι, φυσιολατρικός αθλητισμός κλπ. Πρόκειται μάλλον για τη δημιουργία ενός πολιτιστικού περιβάλλοντος που βασίζεται στην τοπική ταυτότητα, χωρίς ωστόσο να απομονώνεται σε μια ιστορική και γεωγραφική περιγραφή, η οποία μετατρέπει την περιοχή σε περιφέρεια – μουσείο.²⁰

ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Σε αυτή τη μορφή τουρισμού υπάγονται κάθε είδους οργανωμένες εκδηλώσεις όπως συνέδρια και συναντήσεις σε περιφερικό ή εθνικό επίπεδο.²¹

Στην Ελλάδα δεν γίνεται κάποια συστηματική καταγραφή των πραγματοποιούμενων συνεδρίων. Με αποτέλεσμα να μην υπάρχει εικόνα για την έκταση και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του Συνεδριακού τουρισμού.

1

Η Πάρος ως Τουριστικός Προορισμός

Η Πάρος είναι ένα νησί που βρίσκεται στην καρδιά των Κυκλάδων, δυτικά της Νάξου από την οποία τη χωρίζει στενός διάυλος πλάτους 3 περίπου μιλίων. Είναι ένα κλασικό κυκλαδίτικο νησί με τα άσπρα σοκάκια και ξύλινα μπαλκόνια άπυρες μικρές παράλιες με γαλανά νερά. Το κοσμούν πολλές μικρές εκκλησιές και πολλά μοναστήρια καθώς και μνημεία από περασμένους χρόνους. Είναι ένας από τους αγαπημένους Τουριστικούς προορισμούς καθώς συνδέει την κοσμοπολιτική ζωή με πολλές αθλητικές και τουριστικές δραστηριότητες. Έχει έκταση 195 τετραγωνικά χιλιόμετρα και το μήκος των ακτών της είναι 111 χιλιόμετρα. κάτοικοι. Ο περίπλους της είναι 35 μίλια. Τα κυριότερα ακρωτήρια της είναι: ο Άγιος Φωκάς στον λιμένα της Παροικίας, ο Κόρακας στη βόρεια εσχατιά όπου υψίσταται και φάρος, ο Τούρχος (ή Τούρκος), ανατολικά του προηγουμένου, η Άγρια ακριβώς απέναντι από τη Νάξο, ο Πύργος, νοτιοανατολικά και ο Μαύρος κάβος, το νοτιότερο άκρο. Πλησίον της νήσου βρίσκονται πλείστες νησίδες και σκόπελοι όπως οι επικίνδυνες Πόρτες Πάρου, ο Άγιος Σπυρίδωνας, το Δροσονήσι, το Μακρονήσι, η Γλαροπόδα, το Πατερονήσι, το Φίτζι και το Εβραιόκαστρο (ή Βριόκαστρο). Κυριότεροι λιμένες είναι της Παροικίας, της Νάουσας (αρχαία Αργούσα) μεταξύ των Ακρωτηρίων Κόρακα και Τούρχου, και ο λιμένας του Δρυός καλούμενος και Πόρτο Τρίο. Εσωτερικά το νησί διασχίζεται από Β προς Ν από τέσσερα γυμνά όρη των οποίων υψηλότερες κορυφές είναι ο Προφήτης Ηλίας (750 μ.) και η Μάρπησσα, η Στρούμπουλας (730 μ.). Πηγαία νερά δεν έχει πολλά και τα περισσότερα υφιστάμενα βρίσκονται στη περιοχή του Δρυού. Οι μόνιμοι κάτοικοι ασχολούνται κυρίως με τον τουρισμό την αλιεία, γεωργία, κτηνοτροφία. Τα προϊόντα της Πάρου είναι ποικίλα και άριστης ποιότητας. Παράγει ετησίως μεγάλες ποσότητες οίνου με συνέπεια να έχει μικρές βιομηχανικές μονάδες οινοποιίας και ουζοποιία, καθώς επίσης βαμβάκι, λάδι και σύκα, περισσότερο για ανάγκες των κατοίκων. Ευρύτερες περιοχές είναι της Παροικίας, και της Μάρπησσας. Επίσης η Πάρος έχει αξιόλογα ορυκτά, μεταξύ των οποίων πρωτεύουσα θέση έχει το ονομαστό χιονόλευκο μάρμαρο της Πάρου.

Διοικητικά η Πάρος πριν από την ένταξή της στο "σχέδιο Καποδίστριας" ήταν χωρισμένη σε 8 κοινότητες (Αρχιλόχου, Μάρπησσας, Νάουσας, Παροικίας, Κώστου, Αλυκής,

1 21ΗΓΟΥΜΕΝΑΚΗΣ ΝΙΚΟΣ,ΛΥΤΡΑΣ ΚΡΑΒΑΡΑΚΗΣ(1995)ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ INTERBOOKSΑΘΗΝΑ
22 WIKIPEDIA

Αγκαιριάς και Λευκών). Σήμερα βρίσκεται κάτω από την διοίκηση ενός και μόνο δήμου, Δήμος Πάρου, που έχει έδρα την πρωτεύουσα του νησιού την Παροικιά.²²

Η Πάρος όπως και τα άλλα Νησιά των Κυκλάδων βασίζονται στον θαλάσσιο και τον κοσμοπολιτικό τουρισμό καθώς δεν έχουν ανεπτυγμένη υποδομή και εγκαταστάσεις για αθλήματα ξηράς. Οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις εξυπηρετούν τις κάποιες ανάγκες της νεολαίας για άθληση, αλλά όχι τις ανάγκες αθλητικού τουρισμού. Βέβαια από την άλλη μεριά όσον αφορά τα θαλάσσια σπορ δεν ισχύει το ίδιο. Η μεγάλη έκταση παραλιών της και οι άνεμοι που κυριαρχούν γενικότερα στις Κυκλάδες δίνουν απεριόριστες δυνατότητες επιλογής τόσο παραλιών όσο και σπορ.

Θαλάσσιο σκι, καταδύσεις με φιάλες οξυγόνου, ψάρεμα με ψαροντούφεκο, wind surfing, Kite Surf αλλά και η ποδηλασία, καθώς και οι περίπατοι σε όμορφα μονοπάτια είναι μερικές από τις αθλητικές δραστηριότητες.

Η φέρουσα ικανότητα της Πάρου

Η Τουριστική φέρουσα ικανότητα είναι η ποιο χρήσιμη έννοια για τον αειφόρο τουρισμό επειδή αναδεικνύει την αναγκαιότητα καθορισμού ορίων. Περιγράφει την χρήση ενός τόπου που δεν προκαλεί αρνητικές επιπτώσεις στους φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους, μειώνει την ικανοποίηση του επισκέπτη. ασκεί αρνητικές επιπτώσεις στην τοπική κοινωνία οικονομία και των πολιτισμό.²³

- Η φυσική φέρουσα ικανότητα που αφορά τους περιορισμούς που θέτει ο ίδιος χώρος όπως είναι η έκταση του προορισμού.
- Οικολογική φέρουσα ικανότητα που αφορά τους περιορισμούς που τίθενται από την αναγκαιότητα διατήρησης των φυσικών πόρων
- Οικονομική φέρουσα ικανότητα που αφορά την διατήρηση μιας ισορροπημένης οικονομίας στον τόπο.
- Κοινωνική φέρουσα ικανότητα που αφορά τον αριθμό επισκεπτών που μπορεί να δεχτεί ένας τόπος χωρίς να αλλοιωθεί η κοινωνική ταυτότητα
- Ψυχολογική φέρουσα ικανότητα που αφορά την ανοχή των τουριστών στην συνωστισμό και τα επακόλουθα του.²⁴²

Στην Πάρο η φέρουσα ικανότητα συγκεκριμένα τον μηνά Αύγουστο ξεπερνιέται αρκετά, τα λεωφορεία είναι ασφυκτικά γεμάτα ,η περιήγηση στα κλασικά σοκάκια γίνεται δύσκολη τουριστική σεζόν στο νησί είναι μικρότερη από ότι σε άλλες περιοχές της Ελλάδας όπως την Κρήτη οι πρώτοι επισκέπτες γίνονται αισθητή τον Ιουνίου και ειδή τον Σεπτέμβριο το νησί αρχίζει να αδειάζει. Στο ο πληθυσμός της Πάρου τον χειμώνα φτάνει περίπου το 30.000 και το καλοκαίρι φτάνει τους 100.000 .



Η εποχικότητα

Εποχικότητα χαρακτηρίζεται η συγκέντρωση της τουριστικής δραστηριότητας σε ορισμένη χρονική περίοδο. Τους θερινούς μήνες στην παράκτια ζώνη ή τους χειμερινούς μήνες στους τροπικούς προορισμούς. Η Πάρος χαρακτηρίζεται από εποχικότητα τους χειμερινούς μήνες. Αυτό επηρεάζει όλους τους εμπλεκόμενους στον Τουρισμό και δημιουργεί πολλά προβλήματα με την οργάνωση και την αποδοτικότητα των τουριστικών επιχειρήσεων. Τα αίτια που οδηγούν την Πάρο σε εποχικότητα είναι

- Κλιματολογικές συνθήκες ήπιο καλοκαίρι με μελέτμια που εύνουν την ιστιοπλοΐα και το surf. Με βαρύ όμως χειμώνα που δεν ευνοεί την ανάπτυξη κάποιου είδους χειμερινού τουρισμού.
- Άλλο πρόβλημα είναι η Οργάνωση του χρόνου παράγωγης στις αγορές ζήτησης το μεγαλύτερο ποσό των επισκεπτών τον Αύγουστο είναι οικογένειες η μεμονωμένοι τουρίστες που βασίζονται στις σχολικές διακοπές ή στις διακοπές των εργαζομένων στην βιομηχανία.²⁵

Οι επιπτώσεις είναι φανερές στην τοπική κοινωνία καθώς ο κύριος πληθυσμός του νησιού ζει με τα χρηματικά αποθέματα που έχει αποταμιεύσει το καλοκαίρι. Η αδρανοποίηση του επενδυμένου κεφαλαίου για ένα διάστημα πάνω από εξήκοντα μήνες, τα υψηλά σταθέρη έξοδα που επιβαρύνεται η επιχείρηση για να αντιμετωπίσει τις λειτουργικές ανάγκες της περιόδου αιχμής και οι χαμηλές τιμές που επιβάλλουν οι

οργανωτές ταξιδιών, έχουν περιορίσει την κερδοφορία του κλάδου. Η καλοκαιρινή σεζόν είναι περίοδος ανεπαρκούς λειτουργίας και έχει χαμηλή αποδοτικότητα. Το καλοκαίρι η τοπική κοινωνία είναι ανασφαλής με μεγάλο ποσοστό ρύπανσης από τα σκουπίδια που μένουν στις χωματερές του νησιού. Επίσης γίνεται υπερφόρτωση διαφορετικών τομέων όπως τα μέσα μαζικής μεταφοράς όπου δεν επαρκούν τον Αύγουστο γιατί δεν υπάρχει επιπλέον προσωπικό που να είναι διαθέσιμο να δουλέψει μόνο ένα μήνα το χρόνο. Επιπροσθέτως υπάρχει και ένα μεγάλο πρόβλημα στην ύδρευση γιατί τα ύδατα του νησιού πολλές φορές δεν



είναι αρκετά για τόσο κόσμο.

Η ανάπτυξη των εναλλακτικών μορφών τουρισμού από τους προορισμούς επενεργεί θετικά μεταβαλλόντας και δραστηριοποιώντας τη διαθεσιμότητα του ελεύθερου χρόνου

των τουριστών και τον τύπο τουριστικής δραστηριότητας. Έχουν ειδή ξεκινήσει οι προσπάθειες στο νησί με την δημιουργία του περιβαλλοντικού και πολιτιστικού πάρκου Αι Γιάννης δετής και της υπέρ σύγχρονης μαρίνας στο λιμάνι της Νάουσας.

³ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Η θάλασσα πάντα μάγευε τους ανθρώπους σαν σκηνικό, τόπος διεξαγωγής αθλημάτων είτε σαν χώρος διακοπών. Το νερό έχει κάτι μυστήριο και ο θαλάσσιος ορίζοντας είναι εντυπωσιακός. Το νερό είναι το μόνο στοιχείο που μπορούμε να αισθανθούμε με όλες τις αισθήσεις μπορούμε να ακούσουμε τα κύματα να μυρίσουμε την θάλασσα, και κολυμπώντας έχουμε μια αίσθηση ελαφρότητας σαν να πετάμε.

Στο θαλάσσιο χώρο και στις ακτές μιας περιοχής υποδοχής τουριστών αναπτύσσεται ένα σύνολο τουριστικών δραστηριοτήτων που χαρακτηρίζονται ως θαλάσσιος τουρισμός. Συνήθως, ως θαλάσσιος τουρισμός νοούνται οι κρουαζιέρες με κρουαζιερόπλοια καθώς και οι θαλάσσιες περιηγήσεις με σκάφη αναψυχής (ιστιοπλοϊκά, μηχανοκίνητα σκάφη, θαλαμηγοί κλπ.).²⁶

Στην κατηγορία του θαλάσσιου τουρισμού εντάσσεται όμως και ένα μεγάλο εύρος άλλων δραστηριοτήτων, όπως θαλάσσιες αθλητικές δραστηριότητες, το υποβρύχιο ψάρεμα, οι καταδύσεις («καταδυτικός τουρισμός»)

Στην Ελλάδα θεωρείται ένα από τα βασικά είδη τουρισμού καθώς είναι μια από τις πιο πλούσιες σε ακτές και καθαρά νερά χώρες με ποικίλους προορισμούς. Ο θαλάσσιος Τουρισμός μπορεί να συνδυαστεί με αλλά είδη τουρισμού παροχές και υπηρεσίες δημιουργώντας ένα ποικίλο Τουριστικό προϊόν. Μαζί με την εξέλιξη του τουρισμού το 1960 στην Ελλάδα έγιναν αρκετές προσπάθειες και για την εξέλιξη του θαλασσιού τουρισμού καλύτερες υποδομές και παροχές. Το 1970 άνοιξαν τα πρώτα γραφεία γιώτινγκ. Τη δεκαετία του 1980 όμως, γνώρισε ιδιαίτερη άνθηση, μετά από τη διαμόρφωση του αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου μέσω του Νόμου 438/1976 «Περί Τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής. (Α' 256)» Μέχρι σήμερα, το θεσμικό πλαίσιο του κλάδου έχει εμπλουτισθεί με τους Νόμους 2743/1999 και 3182/2003 <<πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις>>, καθώς το 1990 έγινε η μεγάλη εξέλιξη στην αγορά του γιώτινγκ και της πολυτελής κρουαζιέρας. Η πελατεία όμως του θαλάσσιου τουρισμού δεν αντιπροσωπεύεται στις μέρες μας μόνο από εύπορους ανθρώπους αλλά και από οικογένειες και ατομικούς τουρίστες καθώς σε πόλους τουριστικούς προορισμούς διαθέτονται πολλά οικονομικά τουριστικά πακέτα.

Ο θαλάσσιος Τουρισμός και η Οικολογία είναι αλληλένδετα καθώς λόγω των μετακινήσεων με σκάφη ο θαλάσσιος χώρος δέχεται μεγάλη ρύπανση. Πολλοί υποστηρίζουν το αντίθετο αλλά τα αποτελέσματα είναι συχνά ορατά στις ακτές. Ωστόσο υπάρχουν αρκετές νομοθεσίες που προστατεύουν τους βιοτόπους.



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. Σύμφωνα με τα ιστορικά δεδομένα των τελευταίων ετών, η εντονότερη προσέλευση τουριστών παρατηρείται κυρίως κατά τους μήνες Απρίλιο – Οκτώβριο κάθε έτους. Ειδικότερα, η αγορά των ναυλώσεων, μικρών και μεγάλων σκαφών, παρουσίασε μία συνεχή ανοδική πορεία κατά τη δεκαετία του 1990 και αρχές της δεκαετίας του 2000. Μάλιστα, ο συνολικός αριθμός των ναυλώσεων κατά την τελευταία πενταετία, για την οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία, εμφάνισε 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, υπό ευνοϊκές συνθήκες αγοράς, και στα πλαίσια των συστηματικότερων προσπαθειών που καταβάλλονται από όλους τους φορείς για την ανάπτυξη του κλάδου στην Ελλάδα.

Όπως προαναφέρθηκε, μεγάλο μέρος των εσόδων της Ελλάδας, βασίζεται στο θαλάσσιο τουρισμό, καθώς η χώρα είναι ευρύτερα γνωστή για το υψηλό επίπεδο των υπηρεσιών που μπορεί να προσφέρει στους τουρίστες, σε συνδυασμό με τη φιλοξενία, την ποικιλία και την ποιότητα των τουριστικών της υποδομών (μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες, ακτοπλοϊκές εταιρίες, εταιρίες αναψυχής, κλπ.). Σήμερα, ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας κλάδος με αξιολογικά οικονομικά οφέλη και υψηλά περιθώρια ανάπτυξης, καθώς αποτελεί μία σημαντική πηγή εσόδων σε συνάλλαγμα. Απόδειξη αυτής της εξέλιξης αποτελεί το γεγονός ότι μερίδιο άνω του 90% των ναυλώσεων στην Ελλάδα, πραγματοποιείται κάθε χρόνο από αλλοδαπούς τουρίστες. Οι βασικοί χρήστες σκαφών αναψυχής προέρχονται από Ευρωπαϊκές χώρες, όπως τη Γερμανία, τη Γαλλία, την Ισπανία, την Ιταλία, κλπ., ενώ μικρότερη συμμετοχή στη ζήτηση υπηρεσιών σκαφών αναψυχής εμφανίζουν οι αμερικανικές και ασιατικές αγορές.²⁷

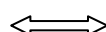
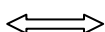
Διάφορα Είδη Θαλάσσιου Τουρισμού

Ο θαλάσσιος τουρισμός χαρακτηρίζεται από την πολυμορφικότητα και τον γρήγορο ρυθμό του. Υπάρχουν οι κλασικές εκδρομές με σκάφοι και παράλληλα δημιουργούνται κάθε χρόνο καινούργια αθλήματα που έχουν να κάνουν με το παραθαλάσσιο χώρο. Αλλά και παράλληλα υπάρχουν οι πιο απολαυστικές και ξεκουραστικές κρουαζιέρες. Τα δίκτυα του θαλασσιού τουρισμού συνδέουν όλα αυτά τα είδη όπως φαίνετε στον παρακάτω πίνακα.²⁸⁴

Διαδικτύωση διαφορετικών ειδών θαλάσσιου Τουρισμού		
Παθητική αναψυχή Στο νερό	Αθλήματα	Έμμεση αναψυχή
<ul style="list-style-type: none"> • Κρουαζιέρες • Θαλασσιές κρουαζιέρες • Ποταμιές 	<ul style="list-style-type: none"> • Ιστιοπλοΐα • Ιστιοσανίδα • Κατάδυση • κολύμβηση 	<ul style="list-style-type: none"> • Παρατήρηση θαλασσιού βιότοπου • Κατάδυση

26,28DR.HASSH.ΘΑΛΑΣΣΙΟΣΤΟΥΡΙΣΜΟΣ(2011)BERLIN KSB MEDIA

27FINACIALNEWS.COM



κρουαζιέρες		<ul style="list-style-type: none"> • ψάρεμα • κολύμβηση • εστίαση • κατασκήνωση • γαστρονομία 	
-------------	--	--	--

Όλες αυτές οι μορφές τουρισμού έχουν υψηλή δραστηριότητα. Η υψηλή δραστηριότητα θεωρείται:

- υψηλή διαθεσιμότητα των δυνατοτήτων και ευκαιριών
- ατομικότητα
- φιλικό περιβάλλον προς οικογένειες
- χαμηλός κίνδυνος
- αποκλειστικότητα
- προσιτές τιμές
- Επαφή με την φύση, εξωτερικοί χώροι

Έτσι το ιδανικό προφίλ του Θαλάσσιου Τουρισμού είναι

Πρώτο κομμάτι : προσωπικό σέρβις

- τουαλέτες και ντους
- αγορές

Δεύτερο κομμάτι: τεχνικό σέρβις

- ενεργειακός εφοδιασμός
- Υπηρεσίες ναυπηγείων
- διάθεση απόβλητων

Τρίτο κομμάτι: Τουριστικό Σέρβις

- γαστρονομία
- πρόσφορα αθλημάτων
- πολιτισμικά στοιχεία
- εκδηλώσεις

Στόχοι και Πλεονεκτήματα μιας ορθής εξέλιξης στους προορισμούς

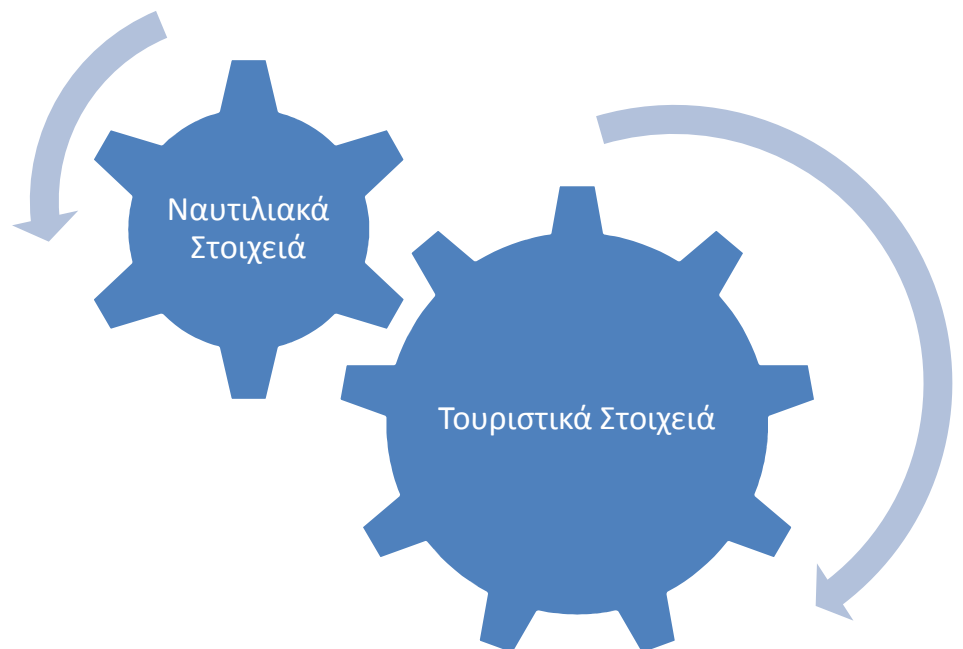
- Βελτίωση της σιλουέτας της πόλης υποδοχής
- Δημιουργία μιας τουριστικής Ταυτότητας
- Δημιουργία τουριστικών προσφορών

- Ενίσχυση του τουρισμού
- Δημιουργία καινούργιων υδάτινων υποδομών.
- Οικονομικές επιπτώσεις

Δίκτυα Θαλάσσιου τουρισμού

Ένας θαλάσσιος προορισμός όσο όμορφος και αν είναι ,δεν μπορεί να επιζήσει οικονομικά από μόνος του αλλά Χρειάζεται ένα δίκτυο.²⁹

Ένα δίκτυο θαλάσσιου τουρισμού αποτελείται από χρήσιμα ναυτικά στοιχεία και τουριστικά ενδιαφέροντα στοιχειακό σέρβις και τις προσφορές.



Στα Ναυτιλιακά στοιχεία περιλαμβάνονται :

- Η Ναυτική τοποθεσία
- Προορισμοί και Τεχνολογία

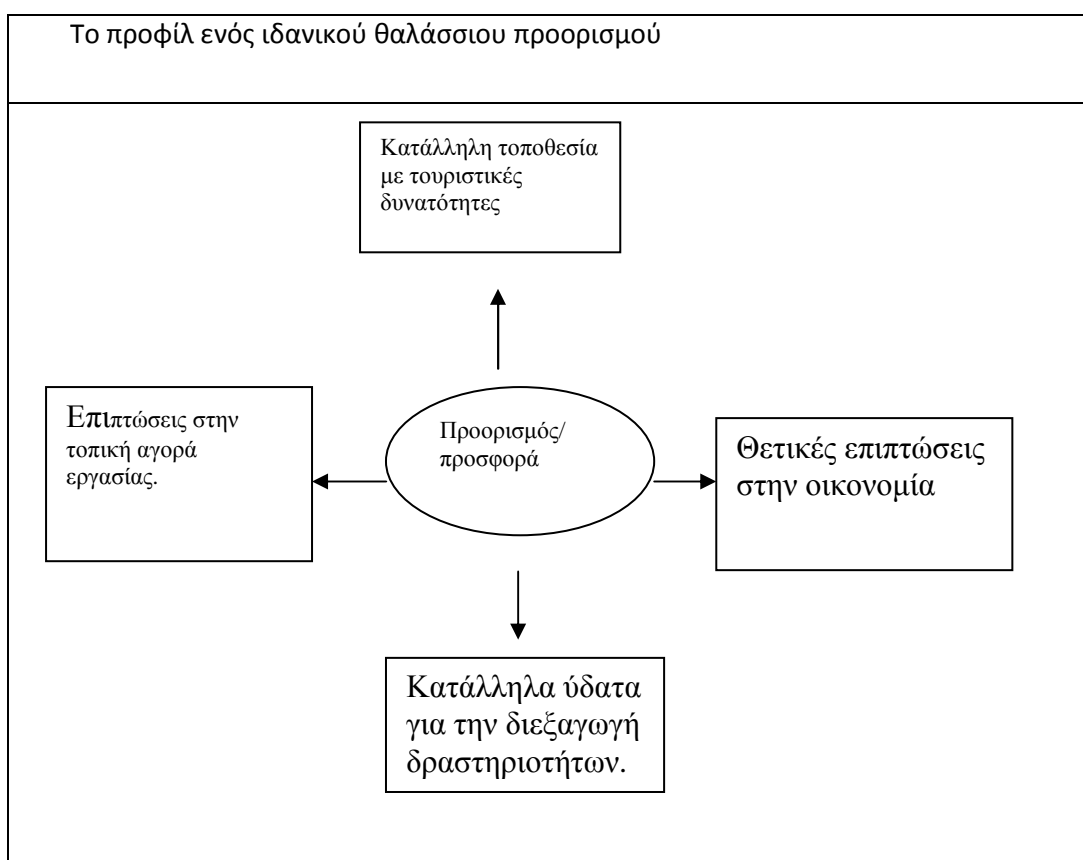
Στα Τουριστικά Στοιχεία περιλαμβάνονται :

- Εστίαση
- γαστρονομία ,επισκέψεις, εκδηλώσεις

Το Μάρκετινγκ και η Διαφήμιση στον θαλάσσιο Τουρισμό

Ο στόχος του μάρκετινγκ στον θαλάσσιο Τουρισμό είναι να κάνει γνωστό στους καταναλωτές το τουριστικό προϊόν και να κερδίσει ένα μερίδιο τις αγοράς. Ο θαλάσσιος τουρισμός έχει μια δική του δυναμική στο Μάρκετινγκ και μπορεί να γνωστοποιηθεί πολύ γρήγορα. Μόλις ένας θαλάσσιος προορισμός αναπτυχθεί τουριστικά και γίνει αποδεκτός από τους καταναλωτές λειτουργεί η από στόμα σε στόμα διαφήμιση. Το ειδικό στο μάρκετινγκ του θαλασσιού τουρισμού είναι η επικοινωνία μέσα από όμορφες εικόνες χρειάζεται όμως σωστός χειρισμός γιατί ο συνδυασμός με υψηλές τιμές μπορεί να επηρεάσει την επιλογή του καταναλωτή. Το μάρκετινγκ μιας προσφοράς στον θαλάσσιο τουρισμό θα πρέπει να είναι σωστά δομημένο χρονικά και με τον τρόπο που θα προβάλεται η διαφήμιση του.³⁰⁵

- Το προφίλ ενός ιδανικού θαλασσιού προορισμού



Η δημιουργία θαλάσσιων προορισμών σημαίνει παράλληλα και την δημιουργία υποδομών. Οι υποδομές χωρίζονται σε τεχνικές υποδομές & μεταφορές, γέφυρες, λιμάνια και τις υποδομές των παροχών όπως εστίαση οργανωμένες παράλιες. Καλό θα είναι η δημιουργία των προορισμών να γίνεται κοντά σε μέρη όπου οι επισκέπτες να μπορούν να χρησιμοποιήσουν και άλλες τουριστικές δυνατότητες όπως η επίσκεψη πόλεων.

Το προφίλ ενός θαλασσιού προορισμού είναι αποτέλεσμα της τοποθεσίας και των δυνατοτήτων που έχει ως τουριστικός προορισμός. Ο προορισμός θα πρέπει να είναι προσιτός από τον θαλάσσιο χώρο καθώς και από μεγαλύτερες αποστάσεις.

Προφίλ Ελκυστικότητας του Θαλασσιού Τουρισμού

Το προφίλ αυτό δημιουργήθηκε για να γίνουν καλύτερα κατανοητές οι απαιτήσεις και προσφορές .Οι Διακοπές στην Θάλασσα πρέπει να εκπληρώνουν κάποιες συγκεκριμένες απαιτήσεις για να έχουν επιτυχία. Οι λέξεις κλειδιά είναι να είναι φιλικές προς το περιβάλλον. Να έχουν χαμηλό επίπεδο ρίσκου ,εφικτή τιμή ,να έχουν ποικιλία, να μπορούν να σχεδιαστούν ατομικά και μοναδικά ,και να έχουν ένα μεγάλο επίπεδο διασκέδασης.

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ



Κρουαζιέρες χαρακτηρίζονται οι διακοπές σε ένα κρουαζιερόπλοιο που πραγματοποιούνται αποκλειστικά χάριν ευχαρίστησης ή αναψυχής, το εν λόγω ταξίδι θα πρέπει να υπερβαίνει τις 24 ώρες(κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 1, της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ). Το πλοίο θα επισκεφθεί κατά μήκος μιας συγκεκριμένης διαδρομής αρκετά ενδιαφέρον τουριστικούς προορισμούς. Η κρουαζιέρα γίνεται ως επί το πλείστον με μεγάλα επιβατικά πλοία, τα οποία επιτρέπουν ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα αναψυχής. Επίσης περιλαμβάνει και τη διαμονή με κατ' αποκοπή τίμημα.

Ένα κρουαζιερόπλοιο είναι ένα επιβατικό πλοίο, του οποίου η εργασία δεν είναι για τη μεταφορά ενέργειας από το ένα λιμάνι στο άλλο, αλλά το ταξίδι (κρουαζιέρα) από μόνο του, σε γενικές γραμμές, σε μια περιφέρεια ή περιοχή του ωκεανού σε μια δεδομένη χρονική περίοδο. Το ταξίδι προς τα σημεία προορισμού συμβαίνει συχνά τη νύχτα, ώστε κατά τη διάρκεια της ημέρας οι επισκέπτες να μπορούν να επισκεφθούν την χώρα προορισμού και τα περίχωρά της. Οι ναυτιλιακές εταιρείες προσφέρουν συχνά ημερήσιες εκδρομές σε ομάδες, οι οποίες είναι συνήθως διαθέσιμες επί του πλοίου.

Κύριος σκοπός είναι να χρησιμοποιηθούν από τους επισκέπτες οι πολλές προσφορές που υπάρχουν στα πλοία. Για παράδειγμα, ο χορός, το θέατρο, τα γυμναστήρια, εστιατόρια, καζίνο και πολλά άλλα .Υπάρχουν εκατοντάδες κρουαζιερόπλοια που μπορούν να

φιλοξενήσουν έως και 4.370 επιβάτες. Υπάρχουν πλέον κρουαζιέρες για κάθε τσέπη, έτσι θα συναντήσετε στο πλοίο ένα μικτό πλήθος.

Τον Οκτώβριο του 2005, αναφέρεται για πρώτη φορά ότι η πειρατές έχουν βάλει ως στόχο όχι μόνο τα φορτηγά πλοία αλλά και τα κρουαζιερόπλοια, αλλά μέχρι στιγμής χωρίς επιτυχία.

Η Αγορά των κρουαζιέρων είναι διεθνώς αναπτυσσόμενη ,με παγκόσμια ανάπτυξη 10% Η μεσόγειος λόγο της ιστορίας και τις κουλτούρας ,της φιλοξενίας και της φυσικής ποικιλομορφίας της, βρίσκεται στην δεύτερη θέση μετά την καραϊβική. Ένα μεγάλο πρόβλημα που αντιμετωπίζει όμως η αγορά αυτή στην Ελλάδα είναι η Πολιτική αστάθεια και η έλλειψη υποδομών για μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Πολλές εταιρίες αναχωρούν από Ελλάδα, και πιο συγκεκριμένα από Πειραιά. Τα δρομολόγια αυτών των εταιριών συνήθως πλέουν στην Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα.

Πιο δημοφιλής είναι οι κρουαζιέρες ανοικτής θάλασσας, με μεγάλα κρουαζιερόπλοια που ξεκινάνε από τις δημοφιλείς πόλεις / λιμάνια όπως Πειραιάς, Ηράκλειο. Διαρκούν συνήθως από 5 έως και 14 μέρες και η μετάβαση προς αυτά γίνεται αεροπορικώς από Ελλάδα προς το κοντινότερο διεθνές αεροδρόμιο. Υπάρχουν και μικρότερης διάρκειας δρομολόγια (3-4 ημερών) για σύντομες διακοπές και ξεκούραση, συνήθως την άνοιξη ή το φθινόπωρο.

Υπάρχουν εταιρείες που πραγματοποιούν πιο ειδικευμένα δρομολόγια, όπως Υπερατλαντικά ταξίδια από Ευρώπη προς ΗΠΑ (και αντίστροφα) ή άλλες που δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένες περιοχές και πραγματοποιούν θεματικές κρουαζιέρες (π.χ. ερευνητικές στον αρκτικό κύκλο ή φυσιολατρικές στα Νησιά Γκαλάπαγος). Πολλές εταιρείες προσφέρουν τέτοια πακέτα, αλλιώς γνωστά και ως Cruisetours, ειδικά σε προορισμούς που έχουν μακρόχρονη παρουσία, πάντα σε ανταγωνιστικές τιμές και με ολοκληρωμένες υπηρεσίες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τα Cruisetours που προσφέρονται στην Αλάσκα.

Μερικοί ταξιδιώτες οι οποίοι έχουν πολύ χρόνο στην διάθεση τους διαλέγουν κρουαζιέρες με συνολική διάρκεια μέχρι και 100 μέρες, με επισκέψεις σε Ευρώπη, Αραβική Χερσόνησο, Ασία, Ωκεανία, Νότια & Βόρεια Αμερική. Υπάρχουν και ποτάμιες κρουαζιέρες που λαμβάνουν χώρα στους μεγάλους ποταμούς της Ευρώπης όπως τον Ρήνο.

700 Επιβάτες τις vista fjord κατανάλωσαν σε 14 ημέρες:	
36000	Αυγά
10540	Μπουκάλια Μπύρας
10170	Μη αλκοολούχα ποτά
9545	Κιλά φρούτα
9050	Κιλά κρέας
7730	Κιλά φρούτα
4200	Λίτρα Γάλα
360	Κιλά πατάτες

2140	Κιλά ψάρια
19000	Λίτρα σαντιγί
17000	Λίτρα παγωτό
1590	Κιλά αλεύρι
1500	Κουτιά χυμούς
1400	Μπουκάλια σαμπάνια
1500	Μπουκάλια κρασί
815	Κιλά Τυρί
730	Κιλά Ζάχαρη
410	Κιλά καφέ
400	Μπουκάλια whisky
270	Κιλά αλάτι
85	Μπουκάλια cognac
70	Μπουκάλια ρούμι
24	Κιλά χαβιάρι



ΕΞΕΛΙΞΗ

Πρόδρομος της κρουαζιέρας χαρακτηρίζονται τα ατμόπλοια που έκαναν υπερατλαντικά ταξίδια. Ήδη από το 1840, το πρώτο υπερωκεάνιο είχε δημιουργηθεί για το ταξίδι από την Ευρώπη στη Βόρεια Αμερική. Τα πλοία ήταν ένα σημαντικό μέσο μεταφοράς για τους μετανάστες οι οποίοι εγκατέλειψαν την πατρίδα τους για να αναζητήσουν την τύχη τους στην Αμερική. Για αυτούς, το ταξίδι ήταν κάθε άλλο παρά αναψυχή. Στην πέμπτη τάξη, βαθιά μέσα την κοιλιά του πλοίου, από όπου σπάνια έφευγαν παρέμεναν έως και 15 άτομα σε δωμάτια γυναικών και ανδρών. Αργότερα εμφανίζεται ένας ανταγωνιστής των

ατμόπλοιων το αεροπλάνο ,έτσι πολλές θέσεις κυρίως κατά τους χειμερινούς μήνες έμεναν άδειες.

Τέλη του 19ου Αιώνα η ναυτιλιακή εταιρεία Harag είχε να αντιμετωπίσει τις σοβαρές οικονομικές απώλειες κάθε χρόνο, δεδομένου ότι, τα ταξίδια χειμερινούς μήνες πέρα από τον Ατλαντικό ήταν επικίνδυνα και άβολα. Ο εργατικός επιχειρηματίας Albert Ballin, διευθυντής της Harag αντί να αφήνει αχρησιμοποίητα τα πλοία στο λιμάνι κατά την χειμερινή περίοδο, σκέφτηκε την ιδέα της κρουαζιέρας.

Το πρώτο πλοίο, που ναυλώθηκε για μια κρουαζιέρα, ήταν το "Auguste Victoria", η οποία άφησε το Αμβούργο με κατεύθυνση προς την Ανατολή. Στο πλοίο επέβαιναν 241 επιβάτες που είχαν ως σκοπό δύο μήνες ευχαρίστησης και ένα ταξίδι πολυτελείας. Δεδομένου ότι το ταξίδι ήταν μια μεγάλη επιτυχία, δημιουργήθηκαν όλο και μεγαλύτερα και γρηγορότερα πλοία σαν το πριγκίπισσα Βικτώρια Λουίζα, το πρώτο επίσημο κρουαζιερόπλοιο , το οποίο απέπλευσε το 1901, με στόχο την Καραϊβική.

Οι πρώτες κρουαζιέρες ήταν διαθέσιμες μόνο για επίσημους και πλούσιους. Οι κυρίες και κύριοι του κόσμου έπιναν σαμπάνια και έτρωγαν στρείδια, χαβιάρι. Υπήρχε υποχρεωτικό τσάι στις 5 και γιόρταζαν πανηγυρικά βραδιές gala. Είχαν ένα σταθερό κώδικα ντυσίματος και άλλαζαν ρούχα πολλές φορές την ημέρα.

Στη δεκαετία του '60 και του '70 του 20ου Αιώνα άλλαξε η στάση των ναυτιλιακών εταιριών για το κοινό τους δραματικά. Όλο και περισσότερα κρουαζιερόπλοια χρειάζονταν πελατεία. Έτσι, τα ταξίδια, έγιναν προσιτά για την μεσαία τάξη, τα πλοία έγιναν μεγαλύτερα. Υπήρχαν, επίσης, τα θεματικές και κρουαζιέρες εκδηλώσεων. Οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες σχεδιάζουν ακόμα τα πλοία τους σαν μικρές πόλεις που προσφέρουν διαμονή, γεύματα και διάφορες ευκαιρίες για χαλάρωση, όπως πισίνες καζίνο, κομμωτές και ντίσκο. Τα ταξίδια που είναι περισσότερο προσανατολισμένα προς τις πρωτότυπες ιδέες με εκδηλώσεις κρουαζιέρας και ενδυματολογικό κώδικα ονομάζονται σήμερα «κλασική κρουαζιέρα».³¹

Έτος	Επιβάτες σε καράβια	%	Επιβάτες σε αεροπλάνα	%	Σύνολο
1948	620000	63,9	350000	36,1	970000
1952	842000	66,0	433000	34,0	1275000
1953	842000	69,4	522000	37,0	1414000
1954	938000	61,8	578000	38,1	1516000
1955	964000	58,2	692000	41,8	1656000

Προβληματισμοί

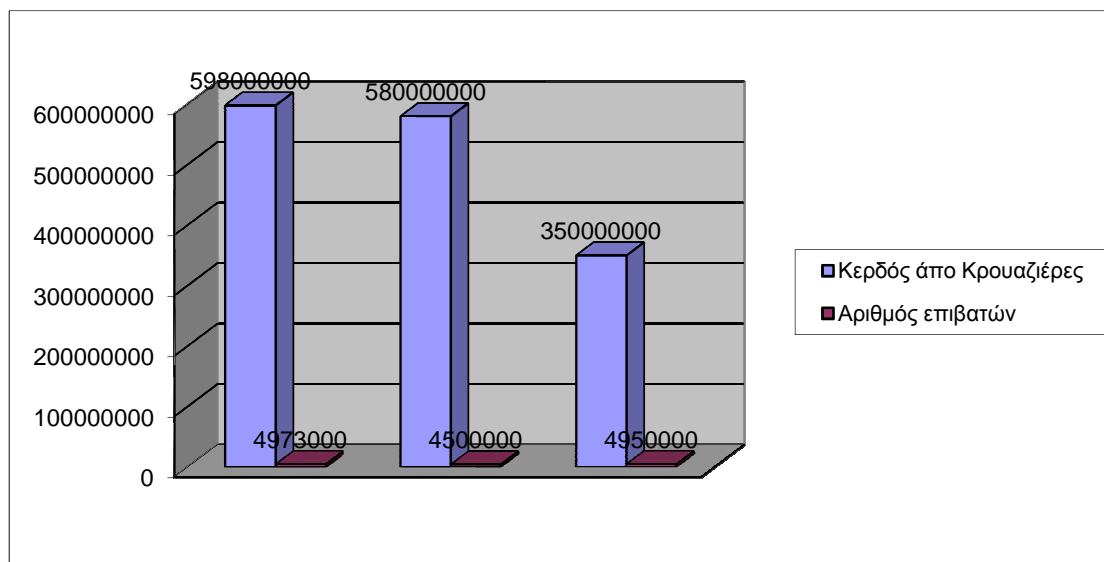
Ο τουρισμός κρουαζιέρας ως σημερινός πόλος έλξης τουριστών έχει ένα μειονέκτημα. Τα Κρουαζιερόπλοια πρέπει να ανεφοδιαστούν με καύσιμα και να κάψουν τόνους πετρελαίου ή βαρύ πετρέλαιο, ένα ιδιαίτερα βαρύ και βρώμικο καύσιμο παραλλαγή του πετρελαίου. Ως συνέπεια εκπέμπεται CO₂, του αζώτου και του θείου σε υψηλά επίπεδα . Ειδικά σε περιοχές όπου υπάρχουν λιμένες, η ατμοσφαιρική ρύπανση είναι τεράστια, επειδή το σκάφος δεν κινείται εκεί. Σε κτίρια γραφείων στο λιμάνι του Αμβούργου, για παράδειγμα, τα συστήματα εξαερισμού δεν εγκατασταθήκαν προς το λιμάνι.

Επειδή οι εκπομπές είναι εξαιρετικά καρκινογόνες και επιβλαβές για το περιβάλλον, για κάθε προσπάθεια μείωσης της ρύπανσης από τα σκάφη της γραμμής με επιτυχία

χορηγείται από την εταιρεία πιστοποίησης "Bureau Veritas" από το 2010 το βραβείο "Έξι χρυσά μαργαριτάρια".

6

Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ



Περισσότερο από το ένα τέταρτο σε ένα εκατομμύριο θέσεις εργασίας στην Ευρώπη απασχολούνται στη βιομηχανία κρουαζιέρας με τον κλάδο να μετρά πάνω από 10 δις ευρώ σε απευθείας δαπάνες και τα Ευρωπαϊκά λιμάνια να δέχονται 15 εκατομμύρια επισκέψεις. Τα αποτελέσματα αυτά ανακοινώθηκαν από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Κρουαζιέρας (ECC) και την Ένωση των Λιμανιών Κρουαζιέρας της Μεσογείου (MedCruise) στο δεύτερο ετήσιο συνέδριο για την συνεισφορά της Ευρωπαϊκής Κρουαζιέρας που έλαβε χώρα πρόσφατα στις Βρυξέλες. Η πιο δημοφιλής χώρα για κρουαζιέρα στην Ευρώπη είναι η Ιταλία, η οποία δέχτηκε 3,4 εκατομμύρια επιβάτες σε λιμάνια όπως αυτό της Νάπολης, της Τσιβιταβέκια και του Λιβόρνο το 2006. Τα Ισπανικά λιμάνια συμπεριλαμβανομένων και αυτά των Κανάριων Νήσων είναι τα δεύτερα πιο δημοφιλή καθώς δέχτηκαν 2,8 εκατομμύρια επισκέψεις επιβατών κρουαζιέρας. Η Ελλάδα έρχεται στην τρίτη θέση σε αριθμό επιβατών κρουαζιέρας στην Ευρώπη με τα λιμάνια του Πειραιά, της Κέρκυρας, του Κατάκολου, της Σαντορίνης, της Ρόδου και της Μυκόνου να καλύπτουν σχεδόν όλη τη χώρα.

Τη συνεισφορά της κρουαζιέρας στο εγχώριο τουριστικό γίνεσθαι αναδεικνύει έρευνα των G. P. Wild (International) Limited, Business Research και Economic Advisors σχετικά με τη λειτουργία της ευρωπαϊκής βιομηχανίας κρουαζιέρας και τη συμβολή της στην ευρωπαϊκή οικονομία για το έτος 2009, που παρουσιάστηκε στις Βρυξέλες στο συνέδριο του European Cruise Council (ECC)

Στο σκέλος που αφορά την Ελλάδα, βρέθηκε ότι α) τα άμεσα έξοδα της βιομηχανίας κρουαζιέρας για το 2009 είναι 598 εκατομμύρια ευρώ (4,3% του Ευρωπαϊκών ολικών

εξόδων), β) 503,000 άτομα επιβιβάστηκαν από την Ελλάδα (10,4%) και γ) 4,973,000 άτομα προτίμησαν την Ελλάδα ως προορισμό (20,9%).

Ο Ανδρέας Στυλιανόπουλος, του ταξιδιωτικού οργανισμού Navigator, εκπρόσωπος του Ομίλου της Royal Caribbean International στην Ελλάδα και μέλος του European Cruise Council (ECC) υπογράμμισε "ότι όσον αφορά στην Ελλάδα, είναι σαφές ότι πρέπει άμεσα να ασχοληθούμε με το τουριστικό προϊόν "κρουαζιέρα", πριν είναι πολύ αργά και απολέσουμε και αυτό το χαρτί έναντι των ανταγωνιστών μας. Παράλληλα εκτίμησε ότι ο χειρισμός του ζητήματος του cabotage δεν ήταν τελικά ο ενδεδιγμένος, με αποτέλεσμα να μην προσδοκούμε πλέον τα οφέλη που αρχικά είχαμε σχεδιάσει για την κρουαζιέρα στην Ελλάδα".

Μέσα στο 2009 πάνω από 4, 9 εκατομμύρια Ευρωπαίων έκαναν κράτηση εισιτηρίων κρουαζιέρας, ποσοστό που είναι μεγαλύτερο κατά 12,1% σε σχέση με το 2008, εκπροσωπώντας ταυτόχρονα το 29% όλων των επιβατών κρουαζιέρας παγκοσμίως. Επίσης, περισσότεροι από 4,9 εκατομμύρια επιβάτες, εκ των οποίων 75% Ευρωπαίοι, επιβιβάστηκαν από ευρωπαϊκά λιμάνια, μία αύξηση 3,2% σε σχέση με το 2008.

Η πλειοψηφία των αναφερόμενων κρουαζιέρων επισκέφτηκαν λιμάνια της Μεσογείου και της Βαλτικής καθώς και άλλων ευρωπαϊκών περιοχών. Αυτό μεταφράζεται σε 23, 8 εκατομμύρια επισκέπτες σε Ευρωπαϊκά λιμάνια, μια αύξηση 9,4% σε σχέση με τα στοιχεία του 2008. Επιπροσθέτως, εκτιμάται ότι 12,4 εκατομμύρια πληρώματος αποβιβάστηκαν σε ευρωπαϊκά λιμάνια.

Μιλώντας, στο Forum των «Ποσειδωνίων» για τον θαλάσσιο τουρισμό, ο Αντιπρόεδρος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Κρουαζιέρας κ. Pierfrancesco Vago, Διευθύνων Σύμβουλος της MSC Cruises, εξήρε τη σημαντική συμβολή της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία και τις τεράστιες δυνατότητές της για περαιτέρω ανάπτυξη .Αποκάλυψε ότι, σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία μέτρησης της άμεσης δαπάνης του κλάδου στην Ελλάδα (περιλαμβάνονται: αγορές που πραγματοποιούν οι επιβάτες και τα πληρώματα των πλοίων, αμοιβές εργαζομένων στη ναυπηγοεπισκευή και αγορές των εταιριών κρουαζιέρας) αυτή ανήλθε, το 2010, σε 580.000.000 ευρώ, και πως η Ελλάδα αντικατέστησε πλέον τη Φιλανδία και είναι τώρα ανάμεσα στις έξι πρώτες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά στα έσοδα από τον κλάδο της κρουαζιέρας. Το 2010 πραγματοποιήθηκαν σχεδόν 4,5 εκατομμύρια επισκέψεις επιβατών στα Ελληνικά λιμάνια (σχεδόν 20% της συνολικής αγοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης). Το λιμάνι του Πειραιά κατατάσσεται ως ο πέμπτος ευρωπαϊκός λιμένας κρουαζιέρας στη διακίνηση επιβατών εισοδήματος, με 1.210.000 επιβάτες και συνολικά 700 αφίξεις πλοίων. Νησιά όπως η Σαντορίνη, η Μύκονος και η Κέρκυρα επισκέφτηκαν 760.000, 650.000 και 580.000 επιβάτες αντίστοιχα. Επέστησε την προσοχή σε ορισμένα σημεία-κλειδιά που θα μπορούσαν να απειλήσουν την ανάπτυξη του κλάδου και να έχουν σοβαρό αντιπαραγωγικό αντίκτυπο στον τουρισμό κρουαζιέρας στην Ελλάδα και στην ευρύτερη ελληνική οικονομία. Σ' αυτά περιλαμβάνονται η προτεινόμενη νομοθεσία για το καμποτάζ, οι προτεινόμενες αυξήσεις στις χρεώσεις και τις εισφορές πολύ πάνω από τον πληθωρισμό, η ανάγκη για βελτιωμένα μέτρα προστασίας και η πολιτική κατανομής των θέσεων πλεύρισης». Σε ότι αφορά στις χρεώσεις, ανέφερε ότι αυτές πρέπει να είναι λογικές, διαφορετικά οι εταιρίες της κρουαζιέρας θα αναγκαστούν να μετακινήσουν τα πλοία τους αλλού: «Η προτεινόμενη χρέωση 3,95 ευρώ ανά επιβάτη για το 2012, παραδείγματος χάριν, αντιστοιχεί σε αύξηση πλέον του 300%. Τούτο είναι παράλογο και αδικαιολόγητο. Στο ίδιο πλαίσιο, ο ΟΛΠ ανακοίνωσε πρόσφατα αύξηση των

τιμολογίων για το 2011/2012, η οποία δεν είναι μόνο υπερβολική, αλλά και ανακοινώθηκε με τόσο σύντομη προθεσμία ώστε οι εταιρίες κρουαζιέρας δεν ήταν σε θέση να την συμπεριλάβουν στους προϋπολογισμούς τους».

Προσέθεσε:

«Τα τέλη προσόρμισης αναμένεται να αυξηθούν κατά σχεδόν 200% για το 2012! Ένα πλοίο όπως το MSC FANTASIA, το οποίο σήμερα πληρώνει περίπου 6.500 ευρώ ανά κατάπλου, το 2012 θα πληρώνει περισσότερο από 19.300 ευρώ, δηλαδή αύξηση σχεδόν 13.000 ευρώ για κάθε φορά που καταπλέει! Έκανε έκκληση για την ενδυνάμωση του διαλόγου μεταξύ του κλάδου της κρουαζιέρας και των ελληνικών αρχών «Επιθυμούμε να εμπλακούμε ενεργά σε συζητήσεις και διαβουλεύσεις ώστε να επιτρέψουμε στον τουρισμό κρουαζιέρας να συνεχίσει να μεγαλώνει και να παίζει το ρόλο του στην ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας». Κατέληξε κάνοντας έκκληση στις ελληνικές αρχές να μην αφήσουν να πάνε χαμένες οι μοναδικές ευκαιρίες που προσφέρει ο τουρισμός της κρουαζιέρας:

«Η πρόσφατη αστάθεια στις χώρες της Βόρειας Αφρικής υποχρέωσε τα πλοία να μετακινηθούν στα γοητευτικά και πιο ήρεμα νερά της Ανατολικής Μεσογείου. Τούτο αποτελεί μια μοναδική ευκαιρία για την περιοχή. Μη την αφήσετε να πάει χαμένη λόγω εσωστρέφειας και λογικών προστατευτισμού! Τουναντίον, ας αδράξουμε την ευκαιρία!»

Στη συμβολή της κρουαζιέρας και την άνοδο που παρουσιάζει στη χώρα το 2011 αναφέρθηκε και ο υπουργός Πολιτισμού και Τουρισμού κ. Π. Γερούλανος, σημειώνοντας αυξήσεις σε προσεγγίσεις από κρουαζιερόπλοια κατά 10% και σε επισκέπτες κατά 20%.τα έσοδα από τον συγκεκριμένο τομέα τουρισμού εκτιμάται ότι θα είναι για το 2011 περισσότερα από 350 εκατομμύρια ευρώ. Δημοφιλέστερος προορισμός αναδεικνύεται η Σαντορίνη, καθώς εκτιμάται ότι περισσότερα από 1.000 κρουαζιερόπλοια θα δέσουν φέτος στο λιμάνι της. Σε υψηλά επίπεδα κινείται η κρουαζιέρα και στη Ρόδο, όπου θα καταπλεύσουν 900 κρουαζιερόπλοια, αλλά και στη Μύκονο και το Κατάκολο με 750 και 400 πλοία αντίστοιχα.

Επίσης Γίνεται Δυναμική προώθηση των νησιών των Κυκλάδων στη Νορβηγία, αλλά και στις άλλες σκανδιναβικές αγορές, με στόχο την ενίσχυση της κίνησης για την περίοδο του 2012, ξεκίνησε η Αναπτυξιακή Εταιρεία Κυκλάδων ΑΕ με τη συνεργασία του Ελληνικού Κέντρου Τουρισμού και Εμπορίου που λειτουργεί στο Όσλο της Νορβηγίας, με πρωτοβουλία της εταιρίας North Events. Μεταξύ των δράσεων που έχουν προγραμματισθεί και διενεργούνται και για λαγαριασμό της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, περιλαμβάνονται:

- Σταθερή παρουσίαση των Κυκλάδων με πλούσιο υλικό στον μόνιμο εκθεσιακό χώρο του ΕΚΤΕ στο Όσλο.
- Εξειδικευμένη υποστήριξη της παρουσίας από το προσωπικό του κέντρου κατόπιν ειδικής εκπαίδευσης για την προώθηση και εναλλακτικών μορφών τουρισμού.
- Μία εβδομάδα εκδηλώσεων τουρισμού και γαστρονομίας με συμμετοχή των νησιών των Κυκλάδων στο Ελληνικό Κέντρο, την περίοδο του Νοεμβρίου, με προσκεκλημένους εκπρόσωπους του τουριστικού και γαστρονομικού κλάδου, δημοσιογράφους καθώς και απλούς Νορβηγούς επισκέπτες για να «γνωρίσουν από κοντά» τις Κυκλάδες .
- Δύο παρουσιάσεις και γεύματα εργασίας με συμμετοχή των νησιών των Κυκλάδων με τον tour operator TUI FRITIDSRESOR και με τον tour operator Apollo Kuoni στην Στοκχόλμη σε ημ/νίες του Νοεμβρίου.

- Καταχώρηση στο πρώτο και μοναδικό περιοδικό για τον τουρισμό, πολιτισμό και γαστρονομία της Ελλάδας στην Νορβηγία, το “Kalimera Hellas”, στην επερχόμενη έκδοση του Οκτωβρίου 2011.
- Παρουσίαση στο internet στον δικτυακό κόμβο www.gogreecenow.com με ανάπτυξη πλήρους θεματολογίας για τον τουρισμό του προορισμού, πλούσιο φωτογραφικό υλικό και απευθείας σύνδεση με τον επίσημο δικτυακό τόπο

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ

- [Cunard Cruise Line](#)
- [Louis Cruises](#)
- [Royal Caribbean International](#)
- [NCL](#)
- [Happy Cruises](#)
- [Celebrity Cruises](#)
- [MSC Cruises](#)
- [Carnival Cruise Lines](#)
- [Princess Cruises](#)
- [Aida Cruises](#)
- [Holland America Lines](#)
- [P&O cruises](#)
- [Naviera y Turismo Skorpis S.A. \(Χιλή\)](#)
- [Salamis Cruise Lines](#)
- [Thomson cruises](#)
- [Monarch Classic Cruises](#)
- [xandris cruises](#)
- [Overseas Adventure Travel \(OAT\)](#)
- [Chandris Group](#)
- [TUI Cruises](#)
- [easy cruise](#)
- [Festival Cruises](#)
- [CRYSTAL CRUISES](#)
- [Cunard Line](#)
- [ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL and their giants](#)
- [EPIROTIKH LINES](#)
- [ONLINE OLYMPIC CRUISES](#)



Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥ

Κρουαζιέρες που προσφέρονται παγκοσμίως και σταθμούνται στο λιμάνι της Πάρου.



- **Δέκα νύχτες μαυρη θάλασσα ,αναχώριση Τρίτη 31 Ιουλίου**

Τιμές: Club Interior \$2,799.00 Club Oceanview \$3,099.00 Club Veranda \$3,899.00 Club Suite \$8,299.00

Διαδρομή: Κωνσταντινούπολη (22 Jul d2200); Βάρνα, Βουλγαρία (23 Jul 1000-2200); Κωσταντζα ,Ρουμανία (24 Jul 0600-2200); Οντεσσα , Ουκρανία (25 Jul 1200-2359); Σεβαστοπολ Ουκρανία (26 Jul 1300-2200); Γιάλτα Ουκρανία (27 Jul 0800-1900); Κανακαλε Τουρκία (29 Jul 0700-1400); Σαντορίνη , Ελλάδα(30 Jul 0900-2359); Πάρος , Ελλάδα(31 Jul 0800-2000); Πειραιάς Ελλάδα (01 Aug a0600)



- **11 Νύχτες Ακρόπολη Αδριατική Σεπτέμβριος 2013**

Τιμές: Club Interior \$2,899.00 Club Oceanview \$3,299.00 Club Veranda \$4,099.00 Club Suite \$5,199.00

Διαδρομή: Πειραιάς (10 Sep d1800); Μύκονος (11 Sep 0800(+1)0600); Πάρος (12 Sep 0800-1800); Σαντορίνη (13 Sep 0700-2100); Χανιά κριτή (14 Sep 0700-2100); κατάκοπο Ολυμπία(15 Sep 1400-1900); κοτορ μοντενεγκρο (17 Sep 0900(+1)0800);Ντουμπροβνικ ,κροατια (18 Sep 1400-2100); Σπλιτ,κροατια (19 Sep 0800-1600); ΒΒενετία ,Ιταλία (20 Sep a0900(+1)disembark)



- **8 Νύχτες –Μαργαριτάρια των Κυκλάδων (με το M/S Galileo)**

Ξεκινώντας από την μαρίνα της Ζέας με στάση στην Φολέγανδρο, Σαντορίνη Πάρο Μύκονο και Σύρο.

Διαθέσιμες ημερομηνίες το 2012:Απρίλιος 13,20,27

Μάιος 4,11,18,25 Ιούνιος 1,8,22,29, Ιούλιος 13,20,27, Αύγουστος 3,10,17,24,31 Σεπτέμβριος 14,21,28



- **29 Νύχτες Αδριατική & Αιγαίο**

Με αφητηρία την Βαλέτα και στάσεις στο Ιόνιο ,το Ντουμπρόβνικ, Κορκοθλα, Τριέστη ,Βενετία, Κοτορ μέσα από τον ισθμό της Κορίνθου, Δελφούς ,Πειραιά, σούδα, Γύθειο, Ναύπλιο, Μύκονος, Πάρος, δήλος ,Χίος ,Σύμη, Έφεσος και Κωνσταντινούπολη **15 Αυγούστου**



- **29 Νύχτες οδύσσεια Αιγαίο και Μαύρη Θάλασσα (με το Swan Hellenic - MV Minerva)**

29 Νύχτες ξεκινώντας από τον Πειραιά με στάσης στην σούδα ,το Ναύπλιο ,Μύκονο, δήλο ,Πάρο, Χίο, Σύμη ,Έφεσος Κωνσταντινούπολη, Σασμουν, Τραμπσον, Βατοθμι, Σοχι, Γιαλτα, Σεβαστούπολη, Οντεσα, Νεσμπουρ, Σμύρνη **29 Αύγουστου**

- **15 Νύχτες Ελλάδα**

Ξεκινώντας από τον Πειραιά με στάσης στην σούδα, Γύθειο , Ναύπλιο, Μύκονος , Δήλο, Πάρο, Χίο, Σύμη, Έφεσο, Κωνσταντινούπολη
29 Αύγουστου

- **Easy Cruise**

Ο Δήμος Πάρου βρίσκεται σε συνεχή επικοινωνία και συνεργασία με την Easy Cruise από τις αρχές του καλοκαιριού 2006. Έχει παράσχει κάθε δυνατή διευκόλυνση και κάθε δυνατό οικονομικό κίνητρο με αποτέλεσμα η Πάρος μαζί με τη Σίφνο και τη Μύκονο να συμπεριληφθεί σε μία εξαιρετικής εμπορευσιμότητας περιήγηση, βασικό χαρακτηριστικό αυτών των περιηγητικών πλόων της Easy Cruise είναι η διανυκτέρευση των πελατών στο νησί μας με αυτονόητη συνέπεια την ενίσχυση της τοπικής μας οικονομίας (εμπορικά καταστήματα, bar, καφετέριες, εστιατόρια κλπ). Η άφιξη στο λιμάνι της Παροικίας προγραμματίζεται να γίνεται ημέρα Σάββατο στις 11.00 π.μ. και η αναχώρηση ημέρα Κυριακή στις 08.00 π.μ..

Την Κυριακή 27 Μαΐου 2007, έφτασε στο λιμάνι της Παροικίας το κρουαζιερόπλοιο της Εταιρείας Easy Cruise, μεταφέροντας 210 άτομα. Το πλοίο ήταν πλήρες και αυτό είναι ενδεικτικό της θετικότητας εξέλιξης των πλόων προς το νησί μας.

Σε συνάντηση με το Δήμαρχο κ. Γ. Ν. Ραγκούση, ο οποίος προσκλήθηκε στο πλοίο και παρέστη με εκπροσώπους του Δημοτικού Συμβουλίου, οι υπεύθυνοι αφού τον ευχαρίστησαν για τη συνεργασία, τον ενημέρωσαν ότι και οι επόμενες κρουαζιέρες που περιλαμβάνουν προσέγγιση στο λιμάνι της Πάρου, παρουσιάζουν επίσης πληρότητα.

Η συνεργασία του Δήμου Πάρου με την Εταιρεία Easy Cruise, θα συνεχιστεί με απόλυτη επιτυχία. Το πλοίο φτάνει κάθε Πέμπτη το μεσημέρι στο λιμάνι της Πάρου.

ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ

Το σχέδιο νόμου κάμποταζ αναφέρεται στην απαγόρευση εκτέλεσης κυκλικών περιηγητικών ταξιδιών με αφετηρία ελληνικό λιμένα από πλοία που φέρουν σημαίες τρίτων χωρών. Πρόσφατα όμως αποφάσισε η κυβέρνηση άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα για τα ξένα κρουαζιερόπλοια υπό όρους και προϋποθέσεις

Σύμφωνα με Το Βήμα, σε σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε στο υπουργείο Οικονομίας υπό την προεδρία της υπουργού Λούκας Κατσέλη κάθε εταιρεία που διαχειρίζεται ξένα κρουαζιερόπλοια και επιθυμεί να εκτελέσει κρουαζιέρες στα ελληνικά νερά θα πρέπει να καταρτίζει σύμβαση με το υπουργείο, η οποία θα προβλέπει τους όρους και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες θα εκτελούνται οι κρουαζιέρες αυτές. Μεταξύ των όρων και των προϋποθέσεων αυτών, οι εν λόγω εταιρείες θα καλούνται να προσλαμβάνουν και Έλληνες ναυτικούς, ο αριθμός των οποίων παραμένει αδιευκρίνιστος και θα προκύπτει από σειρά άλλων διαπραγματεύσεων που θα πραγματοποιούν οι ενδιαφερόμενες εταιρείες με τη Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία υπό την εποπτεία του ΥΠΟΙΑΝ.

Αυτό που προς το παρόν παραμένει άγνωστο είναι ο τρόπος με τον οποίο θα χειρισθεί η κυβέρνηση τυχόν επενδυτικές προτάσεις ξένων εταιρειών κρουαζιερόπλοιων που θα θελήσουν να εγκαταστήσουν στην Ελλάδα βάσεις τους, χρησιμοποιώντας ελληνικά λιμάνια ως σημεία εκκίνησης και κατάληξης κρουαζιερών. Στην τελική νομοθετική ρύθμιση προβλέπεται πως όλες οι εταιρείες θα δεσμεύονται ότι θα προσλαμβάνουν Έλληνες ναυτικούς, για τους οποίους θα ισχύει το ελληνικό Δίκαιο σε ότι αφορά τους όρους απασχόλησης και ασφάλισής τους, ενώ θα ισχύει και ειδικό τέλος ανά επιβάτη με το οποίο θα χρηματοδοτείται ένας νέος οργανισμός απασχόλησης ναυτεργατικού δυναμικού.

Οι τρεις όροι

Το σχέδιο νόμου προβλέπει ότι οι πλοιοκτήτριες εταιρείες, προκειμένου να εκτελούν πλόες στην Ελλάδα με πλοία μεταφορικής ικανότητας άνω των 49 επιβατών, θα υπογράψουν σύμβαση τριετούς διάρκειας με το Ελληνικό Δημόσιο, βάσει της οποίας θα δεσμεύονται:

- Για ελάχιστο πλου τουλάχιστον 72 ωρών.
- Προσέγγιση τουλάχιστον τριών ελληνικών λιμανιών.
- Παραμονή τουλάχιστον έξι ωρών σε κάθε ελληνικό λιμάνι.
- Στην οδηγία 90/314/ΕΟΚ ορίζεται, στο άρθρο 2, σημείο 1 ότι ως οργανωμένο ταξίδι θα νοείται: «ο προκαθορισμένος συνδυασμός τουλάχιστον δύο από τα ακόλουθα στοιχεία, εφόσον πωλείται ή προσφέρεται προς πώληση σε μία συνολική τιμή και εάν η διάρκεια της παροχής αυτής υπερβαίνει τις 24 ώρες ή περιλαμβάνει διανυκτέρευση: α) μεταφορά, β) διαμονή, γ) άλλες τουριστικές υπηρεσίες μη συμπληρωματικές της μεταφοράς ή της διαμονής που αντιπροσωπεύουν σημαντικό τμήμα του οργανωμένου ταξιδιού». Στην απόφαση του ΕΔ σχετικά με τις υποθέσεις C-585/08 και C-144/09 ορίζεται ως προδικαστικό ερώτημα τα κριτήρια που ισχύουν

για την έννοια του «οργανωμένου ταξιδιού» προκειμένου να καθοριστεί εάν οι προσφερόμενες παροχές είναι παραπλήσιες με αυτές κρουαζιέρας, οπότε μπορεί να γίνει δεκτό ότι υφίσταται «οργανωμένο ταξίδι» και διατυπώνεται το εξής συμπέρασμα: «Συγκεκριμένα, όπως έχει κρίνει το Δικαστήριο, για να μπορεί να χαρακτηριστεί μια παροχή ως “οργανωμένο ταξίδι” αρκεί, αφενός, ο συνδυασμός των τουριστικών υπηρεσιών που διαθέτει προς πώληση πρακτορείο ταξιδιών με κατ’ αποκοπή τίμημα να περιλαμβάνει δύο από τις τρεις υπηρεσίες οι οποίες διαλαμβάνονται στη διάταξη αυτή, δηλαδή τη μεταφορά, τη διαμονή και τις λοιπές τουριστικές υπηρεσίες που δεν είναι παρεπόμενες της μεταφοράς ή της διαμονής και αντιπροσωπεύουν σημαντικό τμήμα του οργανωμένου ταξιδιού, και, αφετέρου, η διάρκεια της παροχής αυτής να υπερβαίνει τις 24 ώρες ή να περιλαμβάνει μία διανυκτέρευση [...].

- Στο πλαίσιο αυτό είναι αναμφισβήτητο ότι, πέραν της μεταφοράς, το υπό εξέταση ταξίδι σε εμπορικό πλοίο περιλάμβανε και τη διαμονή με κατ’ αποκοπή τίμημα, και ότι το εν λόγω ταξίδι υπερβαίνει τις 24 ώρες. Έτσι, μια τέτοια παροχή πληροί τις προϋποθέσεις για να χαρακτηριστεί ως οργανωμένο ταξίδι κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 1, της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ και εμπίπτει στον ορισμό της συμβάσεως μεταφοράς με συνολικό τίμημα η οποία διαλαμβάνεται στο άρθρο 15, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 44/2001, στο άρθρο 2, παράγραφος 1».
- Επίσης, στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 η κρουαζιέρα ορίζεται ως μια «υπηρεσία μεταφορών διά θαλάσσης ή μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, που πραγματοποιείται αποκλειστικά χάριν ευχαρίστησης ή αναψυχής και συνοδεύεται από κατάλυμα και άλλες ευκολίες, η οποία υπερβαίνει τις δύο διανυκτερεύσεις στο πλοίο». Επιπλέον, ο προαναφερθείς κανονισμός, στο άρθρο 2 προβλέπει ότι ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται όσον αφορά «τους επιβάτες που ταξιδεύουν σε εκδρομές περιήγησης και ξενάγησης εκτός από κρουαζιέρες.»
- Θεωρεί η Επιτροπή ότι η εμπορευματοποίηση μίας μόνο κρουαζιέρας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 πρέπει να εμπίπτει στην έννοια του οργανωμένου ταξιδιού σύμφωνα με την οδηγία 90/314/ΕΟΚ για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις ή, αντίθετα, πρέπει να εκλαμβάνεται ως μια μεμονωμένη υπηρεσία που υπάγεται στην κατηγορία των υπηρεσιών μεταφορά

ΗΜΕΡΙΣΙΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥ

Την καλοκαιρινή περίοδο υπάρχουν διάφορες εκδρομές που γίνονται στο νησί και παρουσιάζουν μεγάλο ενδιαφέρον. Υπάρχει το "Beach & Barbeque" καθώς και οι ημερήσιες κρουαζιέρες στην Δήλο & Μύκονο, ή στις Μικρές Κυκλάδες αλλά και στην Σαντορίνη και είναι πολύ καλές επιλογές έχοντας σαν βάση την Πάρο.

Το "Beach & Barbeque" είναι μια ημερήσια κρουαζιέρα που ξεκινάει από το λιμάνι της Πούντας και πηγαίνει γύρω γύρω από τις παραλίες της Αντιπάρου. Κολύμπι, ελαφρύ φαγητό συνοδευμένο από μπύρες και αναψυκτικά, σε συνδυασμό με τις υπέροχες

τοποθεσίες, τα πεντακάθαρα νερά, τις σπηλιές που θα επισκεφτείτε, αποτελούν μια από τις πιο αγαπημένες εκδρομές στο νησί.

Η ημερήσια κρουαζιέρα στην Δήλο & Μύκονο, σας δίνει την ευκαιρία τουλάχιστον τρεις φορές την εβδομάδα, με ένα εκδρομικό καράβι που φεύγει από το λιμάνι της Νάουσας, να επισκεφτείτε την Δήλο (για 3 ώρες περίπου) όπου θα έχετε χρόνο να περπατήσετε μέσα σ' αυτό το υπέροχο υπαίθριο αρχαιολογικό χώρο. Μετά το καράβι σας συνεχίζει για την Μύκονο όπου εκεί θα είστε (3,5 ώρες περίπου) ελεύθεροι να περπατήσετε στα στενά της, να απολαύσετε ένα γεύμα με τις τοπικές νοστιμιές και γεύσεις, να γνωρίσετε την αγορά της...Επιστροφή απόγευμα πάλι στην Νάουσσα, όπου τα πούλμαν θα σας επιστρέψουν στο ξενοδοχείο σας, άνετα και ξεκούραστα

Η συναρπαστική εκδρομή στο νησί της Σαντορίνης είναι εφικτή μόνο μια φορά την εβδομάδα, αλλά αξίζει τον κόπο αν σας δοθεί η ευκαιρία. Το εκδρομικό καράβι αναχωρεί από το λιμάνι του Πίσω Λιβαδιού και με την άφιξη σας στην Σαντορίνη, επιβιβάζεστε στα πούλμαν και ξεκινάει ο γύρος του νησιού με την συνοδεία ξεναγού. Θα δείτε το χωριό Πύργος, λίγο από τα Φηρά και την Καλντέρα αλλά και την Οία. Επιστροφή αργά το απόγευμα πάλι στο Πίσω Λιβάδι όπου τα πούλμαν θα σας περιμένουν για να σας μεταφέρουν στο ξενοδοχείο σας.

Επίσης μια επίσκεψη στα Κουφονήσια ή στην Ηρακλεία θα σας δώσει άλλη μια ευκαιρία να πάρετε μια γεύση και από τις μικρές Κυκλάδες. Μια φορά την εβδομάδα αναχωρεί το εκδρομικό πλοίο για τα μικρά αυτά νησιά. Λίγο περπάτημα, μπάνιο και χρόνος για ένα ξεκούραστο γεύμα θα γεμίσουν την μέρα σας με καινούργιες εικόνες και νέες εντυπώσεις.



Ηρακλιά-Κουφονήσια



Ανακαλύψτε μαζί μας τις Μικρές Κυκλάδες και τα παραδοσιακά νησιά Ηρακλιά και Κουφονήσια.

Εβδομαδιαία: Κάθε Τετάρτη, Σάββατο

Αναχώρηση: 07.45 πμ, Πίσω Λιβάδι

Επιστροφή: 20.00 μμ

Πίσω Λιβάδι

Περιλαμβάνεται μεταφορά σας από το ξενοδοχείο στο

λιμάνι αναχώρησης

Τιμή: ενήλικες 35 € , παιδιά 18€.

Δήλος-Μύκονος



Επισκευτείτε την Δήλο με τους μοναδικούς αρχαιολογικούς της θησαυρούς και το κοσμοπολίτικο και γραφικό νησί της Μυκόνου σε μια μονοήμερη κρουαζιέρα.

Εβδομαδιαία: Κυριακή, Τρίτη, Πέμπτη
Αναχώρηση: 09.00 πμ, Νάουσα
Επιστροφή: 18.15 μμ Νάουσα.

Περιλαμβάνεται μεταφορά σας από το ξενοδοχείο στο λιμάνι αναχώρησης

Τιμή: Ενήλικες 40 € , παιδιά 20 €.

[Archipel Club](#)

Το Archipel Club ιδρύθηκε το 1962 με βάση την Πάρο. Με εξοπλισμό και εξυπηρέτηση υψηλού επιπέδου, προσφέρει κρουαζιέρες με ναύλωση ανά καμπίνα για ζευγάρια/μεμονωμένα άτομα, αλλά και με ναύλωση σκάφους, με ή χωρίς σκίπερ, για γκρουπ έως 8 ατόμων και ίδια επιλογή προορισμών. Αναχωρήσεις από Πάρο, Αθήνα αλλά και άλλα λιμάνια κατόπιν συνεννοήσεως.

[Nexus Κρουαζιέρες & Ναυλώσεις Σκαφών](#)

Προσφέρει ποικίλες κρουαζιέρες στα Ελληνικά νησιά και Τουρκία καθώς και κρουαζιέρες ειδικού ενδιαφέροντος (πεζοπορία, ράφτινγκ, φωτογραφία κα) • Ναυλώσεις πολλών τύπων σκαφών • Πακέτα διακοπών με κρουαζιέρες.

[Κέντρο Ιστιοπλοΐας Νάουσας](#)

Ναυλώσεις ιστιοπλοϊκών σκαφών (30-131ft) με ή χωρίς σκίπερ για κρουαζιέρες με προορισμούς της αρεσκείας σας. Επίσης: μονοήμερες εκδρομές με μαθήματα ιστιοπλοΐας.
• Υπηρεσίες στάθμευσης & επισκευών σκαφών.

[Μονοήμερες Κρουαζιέρες στα Κουφονήσια](#)

Καθημερινά από το Πίσω Λιβάδι, εκδρομές με ιστιοπλοϊκό ή μεγάλο καΐκι προς νότια Νάξο και Κουφονήσια. Με συχνές στάσεις για βουτιές σε "κρυφούς" κόλπους με κρυσταλλένια νερά, απάτητες παραλίες και γοητευτικές σπηλιές που μπορείτε να δείτε μόνο με σκάφος. Ιδανικό για όλες τις ηλικίες. Ούζο & μεζές στο σκάφος και μικρή περιήγηση στο Πάνω Κουφονήσι. • Τα σκάφη διατίθενται και για εξολοκλήρου ναυλώσεις. • ΠΡΟΣΦΟΡΑ: για κρατήσεις μέσω ίντερνετ 20% έκπτωση.

[Σαντοριναίος Ταξιδιωτικές Υπηρεσίες](#)

Το ταξιδιωτικό γραφείο Σαντοριναίος προσφέρει μεγάλη γκάμα υπηρεσιών όπως έκδοση εισιτηρίων, ενοικιάσεις αυτοκινήτων, ναυλωμένα σκάφη, εκδρομές, φύλαξη αποσκευών, μεταφορές χρημάτων. Επίσης, προσφέρει VIP services για απαιτητικούς ταξιδιώτες

YACHTING

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 (Υ.Ε.Ν.). Ο εν λόγω στόλος αποτελεί το μεγαλύτερο στόλο της Μεσογείου από πλευράς αριθμού σκαφών. Από το σύνολο του Ελληνικού στόλου, το 70% περίπου είναι ιστιοφόρα σκάφη, ενώ το υπόλοιπο 30% είναι μηχανοκίνητα. Τα σκάφη αυτά - τα οποία ανεξαρτήτως με το εάν επανδρώνονται ή μη, φέρουν υποχρεωτικά την Ελληνική σημαία - είναι σε θέση, στην πλειοψηφία τους, να φιλοξενήσουν από 6 έως 12 άτομα. Θαλαμηγά ή γιώτ εκ του αγγλικού «*yacht*» χαρακτηρίζονται κυρίως ταχύπλοα μεγάλα σκάφη πολυτελούς κατασκευής, αυξημένων μέσων διάσωσης και ναυτιλιακών οργάνων που χρησιμοποιούνται ιδιωτικά και περισσότερο για ψυχαγωγικούς σκοπούς. Σήμερα τα σύγχρονα θαλαμηγά σκάφη που μπορούν να εκτελέσουν μακρινά ταξίδια, τα λεγόμενα εκ του αγγλικού όρου «κρούιζιν γιώτς» (*cruising yachts*). Τα σημαντικότερα εξ αυτών στον κόσμο φέρουν στον εξοπλισμό τους, επ' αυτών, μέχρι και 2 ελικόπτερα σε ειδικά διαμορφούμενους χώρους των καταστρωμάτων τους. Πολλές χώρες διατηρούν κρατικά τέτοια σκάφη ή νοικιάζουν για κάλυψη αναγκών φιλοξενίας υψηλών προσώπων ή και για ψυχαγωγία των ίδιων των Πολιτειακών Αρχόντων τους. Οι κρατικές θαλαμηγοί υπάγονται επιχειρησιακά στις ναυτικές δυνάμεις των χωρών, έστω και αν δεν φέρουν πολεμικό οπλισμό, οι οποίες και επιφορτίζονται τη συντήρησή τους. Η κύρια διαφορά μεταξύ θαλαμηγού και κότερου είναι ότι το δεύτερο είναι ιστιοφόρο, επίσης πολυτελούς κατασκευής. Οι θαλαμηγοί ελλιμενίζονται κυρίως σε τουριστικούς λιμένες και εγκαταστάσεις τις λεγόμενες διεθνώς «Μαρίνες».

Η Αγορά των Super Yachts

Τα Super Yachts είναι τα τελευταία χρόνια ένα ιδιαίτερο φαινόμενο στον θαλάσσιο Τουρισμό. Αυτά τα θαλαμηγά είναι λόγω του μεγέθους και των ανέσεων που προσφέρουν ένας συνδυασμός ατομικού τουρισμού και μιας ιδιωτικής κρουαζιέρας. Αυτά τα θαλαμηγά χωρίζονται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες.

1. Super Yachts - με μήκος άνω των 24 μέτρων
2. Mega Yachts - με μήκος άνω των 40 μέτρων
3. Giga Yachts - με μήκος άνω των 75 μέτρων

Εκτός των μεγεθών τους διαχωρίζονται και από τον εξοπλισμό τους. Τα super Yachts μπορούν να χειριστούν και από μόνο ένα άτομο ενώ τα υπόλοιπα θαλαμηγά χρειάζονται πλήρωμα. Αυτά τα πλοία θα τα βρείτε στον κόσμο εκεί όπου υπάρχει κοσμοπολιτικός τουρισμός. Στην Ευρώπη είναι γνωστές ως περιοχές στόχοι οι ακτές της μεσόγειου στην

Ισπανία, γάλλια , Ιταλία, μοντενεγκρο Ελλάδα, Τουρκία και Κύπρο. Υπάρχουν πάνω από 5000 θαλαμηγά στην μεσόγειο. Δυστυχώς στην Ελλάδα πολλές μαρίνες δεν είναι κατάλληλες για την υποδοχή των Mega και Giga Yachts αλλά ευτυχώς η Μαρίνα της Πάρου είναι μια από τις αρκετά Οργανωμένες μιας και δέχτηκε το περασμένο καλοκαίρι 247 Θαλαμηγά άνω των 20 μέτρων. Οι μαρίνες θα πρέπει να έχουν βάθος από μεγαλύτερο 9 μετρά για να μπορούν να δέσουν τα πλοία . Με την δημιουργία κατάλληλων υποδομών για τα Σουπερ Yachts μπορεί να συγκριθεί με την δημιουργία Vip Lounge στο αεροδρόμιο. Είναι ένα σημαντικό κομμάτι της αγοράς για την Ελλάδα καθώς από ποιοτικές υπηρεσίες τα έσοδα μπορούν να είναι πολύ μεγάλα. Οι προϋποθέσεις για μια σωστή υποδομή είναι:

- Δημιουργεί μιας επαγγελματικής και προσωπικής ατμόσφαιρας
- Ποιοτική και καινοτομική αρχιτεκτονική των κτηρίων
- Διεθνή πρωτόπα σαλονιών
- Ένα Μείγμα από δημοσιότητα και Προσωπικού χώρου
- Εναέρια και οδική πρόσβαση
- Ιδιωτικοί χώροι για παρκινγκ πολυτελή αυτοκινήτων
- περιοχές προσγείωσης ελικοπτέρων
- Ύπαρξη ξενοδοχείων 5 αστέρων και άνω
- Υπηρεσίες Ασφάλειας³²⁷

Υπάρχουν παρά πολλά γραφεία ναυλώσεις σκαφών σε όλο το κόσμο ,τα Μεγαλύτερα γραφεία διαθέτουν σκάφη σε πολλούς προορισμούς από καραϊβική μέχρι Ελλάδα, υπάρχουν και μικρότερα γραφεία ενοικιάσεως σκαφών τα όποια συνήθως δρουν τοπικά τα μεγάλα γραφεία διαθέτουν πάνω από 1500 σκάφη. Στον Κλάδο του Yachting στην Ελλάδα ανήκουν κυρίως ιδιωτικές εταιρίες μίσθωσης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, μη επανδρωμένων με πλήρωμα, και μήκους μέχρι 15 μέτρων περίπου. Συνεπώς, υπό τη στενή έννοια του κλάδου, δεν συμπεριλαμβάνονται εταιρίες κρουαζιερόπλοιων ή εκμετάλλευσης άλλου τύπου πλοίων.

Μπορείτε να ξεκινήσετε από ένα σημείο με το σκάφος τις επιλογής σας και να το αφήσετε άλλο η να επιστρέψετε στο ίδιο σημείο.

Διαδικασία Ναύλωσης

Όταν επιλέξετε το σκάφος που θα θέλατε επικοινωνήσε μέσω τηλεφώνου η email με τον πράκτορα σας. Μόλις λάβει το έτοιμα σας θα σας ενημερώσει για την διαθεσιμότητα και το κόστος.

Εάν δεν είστε σίγουροι και φοβάστε ότι θα ενοικιαστή το σκάφος τις επιλογής σας ζητήστε ένα ορτιον από τον πράκτορα σας, και το σκάφος θα κρατηθεί για εσάς για περίπου μια εβδομάδα. Εάν μετά από αυτό το χρονικό διάστημα δεν επικοινωνήσετε με τον πράκτορα σας θα έχουν υποθέσει ότι δεν θέλετε ποια το συγκεκριμένο σκάφος και η κράτηση σας θα έχει ακυρωθεί. Εάν θελήσετε να επιβεβαιώσετε την κράτηση ο Πράκτορας σας θα σας στείλει το συμβόλαιο για να το υπογράψετε. Το συμβόλαιο θα πρέπει να επιστραφεί και να έχει πληρωθεί η κράτηση μόνο τότε θα είναι ολοκληρωμένη η κράτηση. Όλες οι ενοικιάσεις, οι επιβεβαιώσεις, οι συμφωνίες, οι αλλαγές και οι ακυρώσεις πρέπει να γίνονται γραπτώς.

Η Ναύλωση, (chartering) αποτελεί διμερή σύμβαση, δηλαδή συμφωνία δύο μερών κατά την οποία ο ένας των συμβαλλομένων καλούμενος εκναυλωτής, αναλαμβάνει την υποχρέωση να διάθεση στον έτερο συμβαλλόμενο που λέγεται ναυλωτής ή φορτωτής, συγκεκριμένο πλοίο, ολόκληρο ή μέρος αυτού, (της μεταφορικής του ικανότητας), για την πραγματοποίηση θαλάσσιας μεταφοράς, ή και ακόμα αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει επί συγκεκριμένου χρόνου (χρονική περίοδο), πρόσωπα (επιβάτες) ή εμπορεύματα, εισπράττοντας για την υποχρέωση αυτή χρηματική συνήθως αμοιβή που λέγεται ναύλος. Η συγκεκριμένη αυτή συμφωνία που εκδηλώνεται με τη σύμβαση ναύλωσης που λέγεται και ναυλοσύμφωνο για να είναι νόμιμη θα πρέπει απαραίτητα να έχει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά της δικαιοπραξίας, τόσο του τόπου φόρτωσης όσο και του τόπου παράδοσης (αν είναι άλλη Χώρα). Τα σκάφη στην αγορά ναυλώνονται κατά παραχώρηση (bareboat) υπό την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον δυο μέλη του πληρώματος έχουν πιστοποιητικό κυβερνήτη ακτοπλοϊκών σκαφών, απαιτείται να είστε κάτοχος μηχανοκίνητης άδειας. Θα χρειαστεί να προσκομίσετε αντίγραφα όλων των προαναφερόμενων εγγράφων.

Καταθέσεις Ασφάλειας

Με εξαίρεση της ναυλώσεως με πλήρωμα ,σε ναύλωσης bareboat σας ζητείτε να πληρώσετε μια εγγύηση (η όποια ποικίλη από το μέγεθος του πλοίου) κατά την επιβίβαση. Το ποσό αυτό μπορεί να πληρωθεί μέσω επιταγών καρτών . Η κατάθεση της ασφάλειας είναι να καλύψει τα απρόβλεπτα γεγονότα που κατά πιθανότητα μπορούν να συμβούν όπως μικρές βλάβες που δεν καλύπτονται από την ασφάλεια του σκάφους. Μετά την ασφαλή επιστροφή του σκάφους θα πρέπει να επιστραφεί στο ακέραιο σε σας. Συνήθως όλα τα πολυτελή σκάφη είναι πλήρως ασφαλισμένα. Αλλά οι ασφάλειες αυτές δεν περιλαμβάνουν τα προσωπικά σας αντικείμενα και προσωπικές ζημιές.

Πολιτική ακύρωσης

Τα τέλη ακύρωσης ενδέχεται να ποικίλλουν και το ακριβές ποσό αναφέρεται στο Συμφωνητικό Ναύλωσης. Τα τέλη ακύρωσης υπολογίζονται ανάλογα με την περίοδο που μεσολαβεί από την ημέρα ακύρωσης και την ημέρα αναχώρησης σύμφωνα με το Συμφωνητικό Ναύλωσης. Αν θέλετε να αποσυρθείτε από το Συμφωνητικό για λόγους που δεν μπορούν να αποφευχθούν, έχετε τη δυνατότητα να προτείνετε ένα κατάλληλο αντικαταστάτη που μπορεί να αναλάβει το συμφωνητικό , για την ίδια χρονική περίοδο υπό τους ίδιους όρους. Αν κάτι τέτοιο δεν είναι δυνατό, θα προσπαθήσουμε να ναυλώσουμε το σκάφος σε κάποιο άλλο ενδιαφερόμενο. Σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί νέα ναύλωση , δικαιούστε επιστροφή του 80% του κόστους ναύλωσης. Μόνο οι συχνοί πελάτες μας δικαιούνται να κάνουν χρήση του συμφωνητικού τους και να ναυλώσουν με την ίδια τιμή μέσα στο ίδιο έτος , αλλά μόνο κατά τη διάρκεια της χαμηλής περιόδου ζήτησης , χωρία να καταβάλλουν οποιοδήποτε τέλος ακύρωσης.

Διαδικασίες check-in και check-

Η ώρα αναχώρησης "check-in" (επιβίβαση) είναι συνήθως στις 17:00 και η ώρα αναχώρησης "check-out" (αποβίβαση) είναι στις 09:00, παρόλα αυτά αν θεωρηθεί αναγκαίο μπορεί να υπάρξει κάποια ευελιξία. Το σκάφος θα είναι έτοιμο κατά την άφιξη σας. Η διαδικασία αυτή περιλαμβάνει τη γνωριμία με το σκάφος παρουσία ενός μέλους του προσωπικού καθώς και την άδεια απόπλου από τις Αρχές που θα ληφθεί από το ίδιο άτομο. Η διαδικασία αυτή διαρκεί περίπου 2 ώρες και αποτελείται από τον προσανατολισμό του σκάφους καθώς και τη θέση και λειτουργία όλων των οργάνων πλοήγησης και τη θέση του σκάφους στο χάρτη, το χειρισμό των ιστιών, την απογραφή του εξοπλισμού που υπάρχει στο σκάφος, την απογραφή ελέγχου και τέλος το δρομολόγιο που θα ακολουθήσετε.

Το "**check-out**" είναι μια παρόμοια διαδικασία που πραγματοποιείται από το ίδιο άτομο και έχει να κάνει με τον έλεγχο του σκάφους κατά την επιστροφή σας για οποιαδήποτε ζημιά ή απώλεια. Θα σας γίνει επιστροφή του ποσού της εγγυήσεως με αφαίρεση οποιουδήποτε ποσού σε περίπτωση ζημιών ή απωλειών. Απαιτείται η επιστροφή του σκάφους με γεμάτες τις δεξαμενές νερού και καυσίμων. Η διαδικασία του check-out διαρκεί λιγότερο από μια ώρα. Αν επιστρέψετε το σκάφος καθυστερημένα στο τέλος της ναύλωσης, υποχρεούστε να καταβάλλεται επιπρόσθετη χρέωση για την καθυστέρηση και τα έξοδα αποκατάστασης.

Όταν επιστρέψετε στη βάση ναύλωσης, οφείλεται να παραδώσετε την λίστα απογραφής και να υπογράψετε ένα συμφωνητικό στο οποίο θα δηλώνετε ότι η λίστα είναι πλήρης. Στη συνέχεια θα καταβάλλετε το υπόλοιπο των τελών ναύλωσης, καθώς και τυχόν εγγύηση που θα σας ζητηθεί για ζημιές ή απώλειες που έχουν προκληθεί στο σκάφος. Η ολική επιστροφή της εγγύησης γίνεται μόνο αν δεν υπάρχουν καθόλου ζημιές ή απώλειες στο σκάφος.

ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ

Δεν υπάρχει πρόβλημα καθώς κοντά σε αλόες τις μαρίνες υπάρχουν κοντά supermarket. Εάν θέλετε μπορείτε να ζητήσετε να υπάρχουν μέσα στο σκάφος αυτά που χρειάζεστε αρκεί να το έχετε ζητήσει 10μερες πριν τό μόνο που θα πρέπει να φέρετε μαζί σας είναι ρούχα και προσωπικά αντικείμενα.






Τα σκάφη είναι εξοπλισμένα με όλες τις ανέσεις όπως:

- Ψυγείο
- Μπάνιο με ζεστό νερό
- Τουαλέτες
- Φούρνους μικροκυμάτων
- Κλιματισμό
- Τηλεόραση

Εξοπλισμός ασφάλειας

- VHF
- Log –
- Αλαρμ βάρους
- Αυτόματο πιλότο
- GPS
- Σωσίβια λέμβο
- 2 άγκυρες με αλυσίδα
- βιβλία και θαλασσιούς οδηγούς

Ενδεικτικές τιμές από το γραφείο superyachts.com

	<p>FRICAN QUEEN Χωρητικότητα 8 επισκέπτες 4 καμπινές Εβδομαδιαίο κόστος EUR 45000 (αποροχ. \$58500)</p>
	<p>101' ALBACORE II Χωρητικότητα 12 επισκέπτες 5 καμπινές Εβδομαδιαίο κόστος : EUR 50000 (. \$65000)</p>
	<p>90' AMON Χωρητικότητα 12 επισκέπτες σε 5 καμπινές Εβδομαδιαίο κόστος : EUR 40000 (. \$52000)</p>
	<p>115' ANGEL HEART Χωρητικότητα 10 επισκέπτες σε 5 καμπινές Εβδομαδιαίο κόστος EUR 49500 (αποροχ. \$64350)</p>
	<p>108' ANTISAN Χωρητικότητa:11 επισκέπτες σε 5 καμπινές Εβδομαδιαία χρέωση: EUR 50000</p>

	<p>90' ASHA</p> <p>Χωρητικότητα 9 επισκέπτες σε 4 καμπινές Εβδομαδιαία χρέωση : EUR 40000 (\$52000)</p>
	<p>95' ΑΤΑΛΑΝΤΙ</p> <p>Χωρητικότητα 10 επισκέπτες Εβδομαδιαία χρέωση : EUR 42000 (\$54600)</p>
	<p>105' BAL HARBOUR</p> <p>Χωρητικότητα 8 επισκέπτες 4 δωμάτια Εβδομαδιαία χρέωση : EUR 50000 (\$65000)</p>
	<p>85' BRADLEY</p> <p>Χωρητικότητα 10 επισκέπτες 5καμπινες Εβδομαδιαίο κόστος: EUR 50000 (\$65000)</p>
	<p>102' BONITO</p> <p>Χωρητικότητα 10 επισκέπτες σε 5 καμπινές Εβδομαδιαία χρέωση : EUR 50000 (\$65000)</p>

	<p>79' BUFFALO RULES Χωρητικότητα 9 επισκέπτες σε 4 καμπινές Εβδομαδιαίο κόστος: EUR 39500 (απροξ. \$51350)</p>
	<p>89' CARAMIA Χωρητικότητα 6 επισκέπτες σε 3 καμπινές Εβδομαδιαίο κόστος : EUR 45000 (\$58500)</p>
	<p>89' CAROCLA III Χωρητικότητα 8 επισκέπτες 4 καμπινές Εβδομαδιαίο κόστος : EUR 45000 (απροξ. \$58500)</p>
	<p>98' CAROM Χωρητικότητα 10 άτομα 4 καμπινές Εβδομαδιαίο κόστος ναύλωσης: EUR 46000 (\$59800)</p>
	<p>102' CASPIAN KING Χωρητικότητα 10 άτομα 4 καμπινές Εβδομαδιαίο κόστος ναύλωσης: EUR 48500 (. \$63050)</p>

Τα Ελληνικά νησιά θεωρούνται παγκοσμίως ως ένας ασφαλής προορισμός για ευχάριστη διαμονή, διασκέδαση και, από την άλλη πλευρά, για την ανάπτυξη επιχειρηματικής δραστηριότητας, συνδεδεμένης κυρίως με το χώρο του τουρισμού. Η Πάρος έχει κερδίσει ένα μερίδιο της αγοράς από τον κοσμοπολιτικό τουρισμό της Μυκόνου και της Σαντορίνης. Επιπρόσθετα, οι ευνοϊκές συνθήκες κλίματος και ο όρμος της Νάουσας εγγυώνται μια αποδοτική δραστηριοποίηση όσον αφορά στην ανάπτυξη μαρίνων και υποδομών θαλάσσιου τουρισμού, στο Νησί αντάξιων, άλλων χωρών.

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

Η οικονομική ανάπτυξη του κλάδου αλλά και τα οφέλη της Ελλάδας από το yachting αναμένονται να ενισχυθούν περαιτέρω στο μέλλον, μέσω μιας σειράς παραγόντων που συνδέονται με την αναβάθμιση της εικόνας της Ελλάδας στο εξωτερικό.

Παρολο ότι Στην Ελλάδα η ζήτηση για υπηρεσίες yachting παρουσιάζει φθίνουσα πορεία τα τελευταία χρόνια, ως αποτέλεσμα

ενός συνδυασμού αντιαναπτυξιακών πολιτικών, μειωμένου τουριστικού ρεύματος αλλά και έντονου ανταγωνισμού

από κοντινούς προορισμούς, οι οποίοι έχουν αναβαθμίσει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών απλοποιώντας

συγχρόνως το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει το yachting. Στην Πάρο η πορεία της μαρίνας είναι θετική. Στα έσοδα που αφορούν τις ναυλώσεις και κατευθύνονται κύριος στις οικονομίες των μεγάλων εταιριών yachting αλλά και προς την Ελλάδα

αλλά όσο και τα έσοδα που προέρχονται από μια σειρά επαγγελματιών ή επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με την υποστήριξη του Ελληνικού yachting όπως για παράδειγμα, έσοδα που συνδέονται με την κατανάλωση καυσίμων, τις υπηρεσίες διασκέδασης ή αναψυχής, κ.λ.π.

Σύμφωνα με ειδικούς του κλάδου, η επένδυση σε μια βιώσιμη βιομηχανία yachting μπορεί να έχει θετική επίδραση στην ανάπτυξη μιας εθνικής οικονομίας, καθότι συμβάλλει στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας σε πολλούς κλάδους της οικονομίας, τόσο άμεσα στη βιομηχανία του yachting, σε ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες, σε προμήθειες εξοπλισμού ή ανταλλακτικών και στην παροχή υπηρεσιών, όσο και έμμεσα στην ευρύτερη οικονομία, όπως π.χ. στο εμπόριο, στην εκπαίδευση, στην εστίαση και στις μεταφορές.

«Σύμφωνα με μια μελέτη της Ισπανικής Ένωσης Τουριστικών Λιμένων που έγινε το 2010, κάθε τουρίστας που ξοδεύει €100 σε μία μαρίνα, ξοδεύει επιπλέον €450 στην τοπική οικονομία» συνέχισε ο κ.Siches. “Ιδιαίτερα πρέπει να τονιστεί ότι ένας απλός τουρίστας ξοδεύει €59,50 ανά ημέρα στις Βαλεαρίδες νήσους, ενώ ένας ‘yachting’ τουρίστας ξοδεύει αντίστοιχα €111,50 ανά ημέρα».³³⁸

⁸33Πηγή : www.iraj.gr Investment Research & Analysis Journal & poseodonia seatourism forums Journal

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΟ YACHTING

Η Ελλάδα μοιραζεται το μεριδιο της αγωρας με ανταγωνιστριες χωρες οπως Ιταλία ,γάλλια και Ισπανία, χώρες με υπερσύγχρονες μαρίνες και φήμη όπως το Σαντροπές και νέους προορισμούς που αναπτύσσονται στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας καθώς και μαρίνες που κατασκευάστηκαν στο Μαυροβούνιο, στην Κροατία και στη Τουρκία. Οι περισσότερες Μαρίνες στην Ελλάδα είναι παραμελημένες με ανεπαρκείς θέσεις, ασφάλεια και προσωπικό.

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

Ένα άλλο καίριο πρόβλημα για τον Ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό αποτελεί ο σχετικά περιορισμένος αριθμός εταιριών επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό το γεγονός ότι στην Ελληνική Αγορά υπάρχουν 100 περίπου εταιρίες εκμεταλλεύσεως σκαφών και συναφών πλοίων, εκ των οποίων όμως, μόνον το 1/3 περίπου ασχολούνται αμιγώς με την εκμετάλλευση και ναύλωση σκαφών κάτω των 15 μέτρων και χωρίς μόνιμο πλήρωμα.

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

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

Οι 5 πιο ακριβές μαρίνες στον κόσμο

1. Κάπρι, Ιταλία

Μέση ημερήσια χρέωση πρόσδεσης για σούπερ-γιοτ: € 2900

Αριθμός των σούπερ-γιοτ αγκυροβόλια: 10

-Μέση τιμή των τοπικών ακινήτων ανά τ.μ. / m: € 11.688Περίόδους αιχμής: Το Rolex Capri Sailing εβδομάδα του Μαΐου

2. Porto Cervo της Σαρδηνίας στην Ιταλία

Μέση ημερήσια χρέωση πρόσδεσης για σούπερ-γιοτ: € 2,500

Αριθμός των σούπερ-γιοτ αγκυροβόλια: 60

Μέση τιμή των τοπικών ακινήτων ανά τ.μ. / m: € 9500

Περίόδους αιχμής: Deluxe Fair, τον Ιούνιο, Maxi Yacht Rolex Cup Regatta το Σεπτέμβριο

3.Πορτοφίνο, Liguria, Ιταλία

Μέση ημερήσια χρέωση πρόσδεσης για σούπερ-γιοτ: € 2,350

Αριθμός των σούπερ-γιοτ αγκυροβόλια: έξι

Μέση τιμή των τοπικών ακινήτων ανά τ.μ. / m: € 17.650

Περίόδους αιχμής: Portofino Rolex Trophy Μάιο

4. Magna Ίμπιζα, Ίμπιζα

Μέση ημερήσια χρέωση πρόσδεσης για σούπερ-γιοτ: € 2,300

Αριθμός των σούπερ-γιοτ αγκυροβόλια: 12

Μέση τιμή των τοπικών ακινήτων ανά τ.μ. / m: € 8,000

Περίοδος αιχμής: Σεπτέμβριος πάρτυ λήξης

5. St Tropez, Κυανή Ακτή, Γαλλία

Μέση ημερήσια χρέωση πρόσδεσης για σούπερ-γιοτ: € 1,300

Αριθμός των σούπερ-γιοτ αγκυροβόλια: 30

Μέση τιμή των τοπικών ακινήτων ανά τ.μ. / m: € 13.500

Περίοδος αιχμής: Διεθνές Κύπελλο Πόλο, Ιούλιος? Giraglia Rolex Cup, Ιούνιος

ΜΑΡΙΝΕΣ ΚΑΙ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ

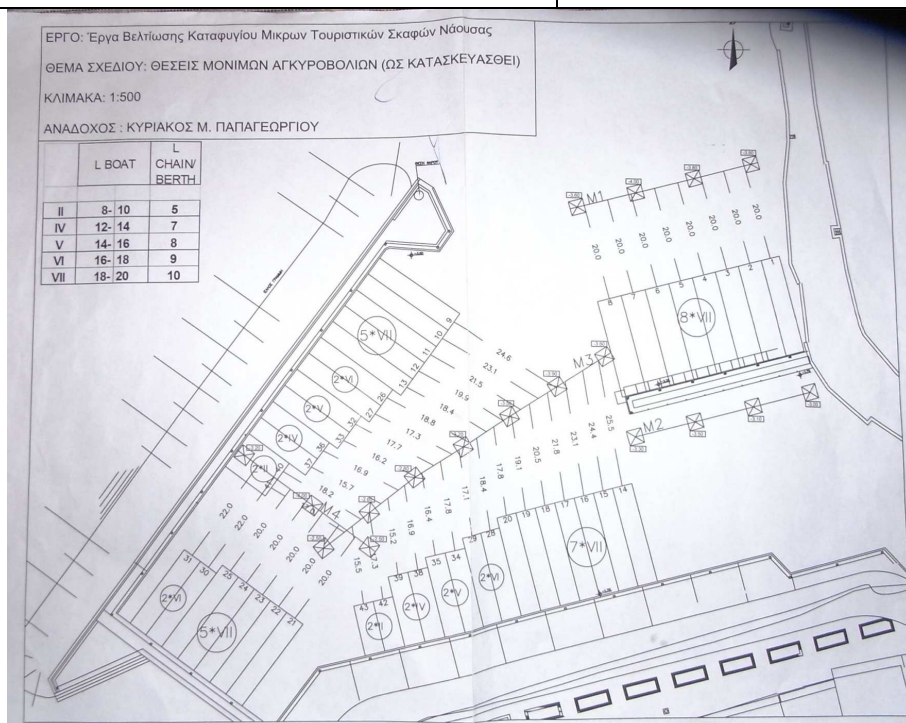
Η Ελλάδα με παραλίες που το συνολικό τους μήκος ξεπερνά τα 15,000 χιλιόμετρα και περισσότερα από 6,000 μεγάλα και μικρότερα νησιά, προσφέρει στους ιστιοπλόους αμέτρητες ευκαιρίες να απολαύσουν την θάλασσα και τους άνεμους, και τα φημισμένα πολιτισμικά και ιστορικά αξιοθέατα. Καθώς η ζήτηση για υπηρεσίες επαγγελματικών μαρίνων αυξάνεται, ομοίως διευρύνονται και οι ευκαιρίες για επενδύσεις στον συγκεκριμένο τουριστικό κλάδο. Το μέγεθος της αγοράς (σε αξία) των ελληνικών τουριστικών λιμένων ήταν 30 εκατομμύρια Ευρώ το 2008 και παρουσίασε μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 4% κατά την περίοδο 2005-2008. Η Πάρος αποτελεί επίσης έναν από τους αγαπημένους προορισμούς ιστιοπλόων και πλοιοκτητών θαλαμηγών από το 2010 λειτούργει η πιο καλά οργανωμένη μαρίνα στις Κυκλάδες με χωρητικότητα 74 σκαφών. Μαρίνες σε λειτουργία το 2010

ΟΝΟΜΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Άγιος Νικόλαος, Λασιθί, Κρήτη	250	ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ
ΑΛΙΜΟΣ	Άλιμος, Αττική	950	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΑΡΕΤΣΟΥ	Καλαμαριά, Θεσσαλονίκη	300	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	Βουλιαγμένη, Αττική	115	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΒΟΥΝΑΚΙ	Βουνάκι, Αιτωλοκαρνανία	70	STACHTIARIS - ACHEIMASTOS S.A.
ΓΛΥΦΑΔΑ	Γλυφάδα, Αττική	780	ΔΗΜΟΤΙΚΗ
ΓΟΥΒΙΑ	Κέρκυρα, Κέρκυρα	850	I.K.G.
ΖΕΑ	Πειραιάς, Αττική	650	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	Καλαμάτα, Μεσσηνία	300	PRIVATE - KYRIAKOULIS S.A.
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (ΑΚΤΙΟΝ)	Άκτιο, Αιτωλοκαρνανία	136	ΝΑΦΡΙΓΟΠΛΑΣΤΙΚΙ S.A.
ΚΩΣ	Κώς, Δωδεκάνησα	250	ΔΗΜΟΤΙΚΗ
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	Μανδράκι, Δωδεκάνησα	115	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΜΕΘΑΝΑ	Μέθανα, Αττική	70	ΔΗΜΟΤΙΚΗ
ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟ	Άγιος Ιωάννης, Κορινθία	220	ΔΗΜΟΤΙΚΗ
ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΜΑΡΙΝΑ	Ελληνικό, Αττική	685	OLYMPIC MARINE S.A.

Λιμάνι Μαρίνα Νάουσας

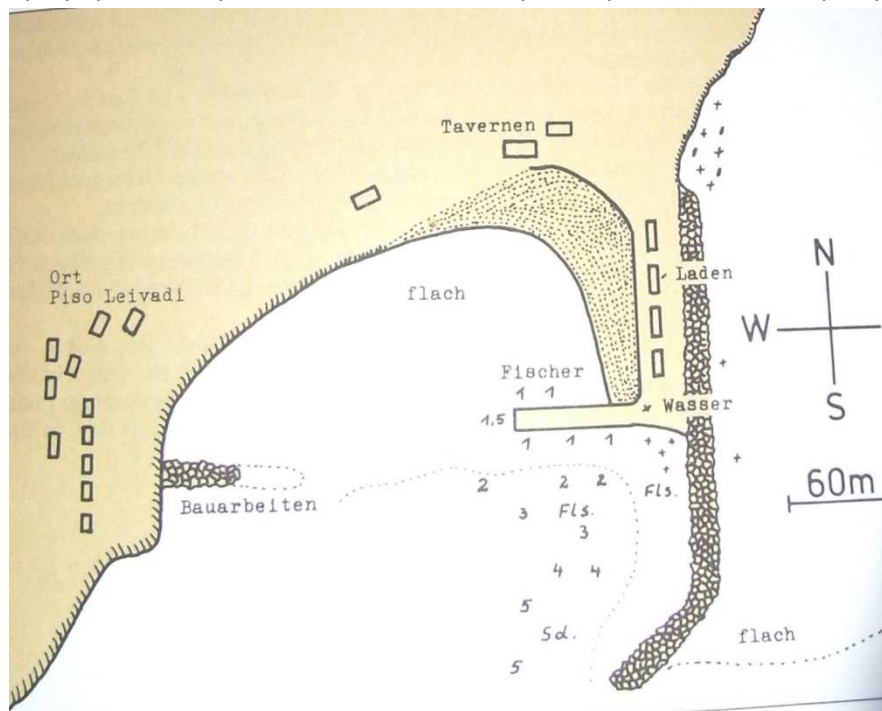
Βρίσκεται στην βόρεια μεριά του νησιού με την δυνατότητα αν εφοδιάσεις καυσίμων. Διαθέτει Ναύδετα(ρεμέτζα) Απαγορεύετε η Πόντιση της Άγκυρας. Υπάρχει ελεγκτής – Διαχειρίστης Διαθέτει Ντους με Ζεστό νερό Τουαλέτες ,μηχανήματα αναρρόφησης Λυμάτων από τα σκάφη .Παροχή ποσίμου νερού και Ηλεκτρικό για τα σκάφη. Πυροσβεστική Φώλια Γραφείο Μαρίνας Ιατρείο ,Λιμενικό Γραφείο κυβερνήτες των Τουριστικών Σκαφών Αναψυχής είναι υποχρεωμένοι να αναφέρουν την άφιξη τους στο κανάλι 12 και να περιμένουν μέχρι να τους δοθεί θέση, επίσης Διαθέτει απορρυπαντικά φράγματα σε περίπτωση ρύπανσης της θάλασσας .Τα λιμενικά τέλη αλλάζουν κατά εποχή ο μέσος Όρος είναι 1,30 το μετρό η διανυχτέρευσε για όλα ανεξάρτητος τα σκάφη αναψυχής.

Αναφορά Αφίξεων τουριστικών σκαφών αναψυχής	
Κατά την Τουριστική περίοδο από 15/04/2011 και μέχρι την 15/10/2011 οι αφήξεις έχουν ως εξής:	
Θαλάμιγα άνω των 20 μέτρων	247
Καταμαράν	108
Ταχύπλοα/ φουσκωτά κάτω των 20 μέτρων	175
Ιστιοφόρα Γενικά	1161
Σύνολο Σκαφών	1691



Πίσω λιβάδι

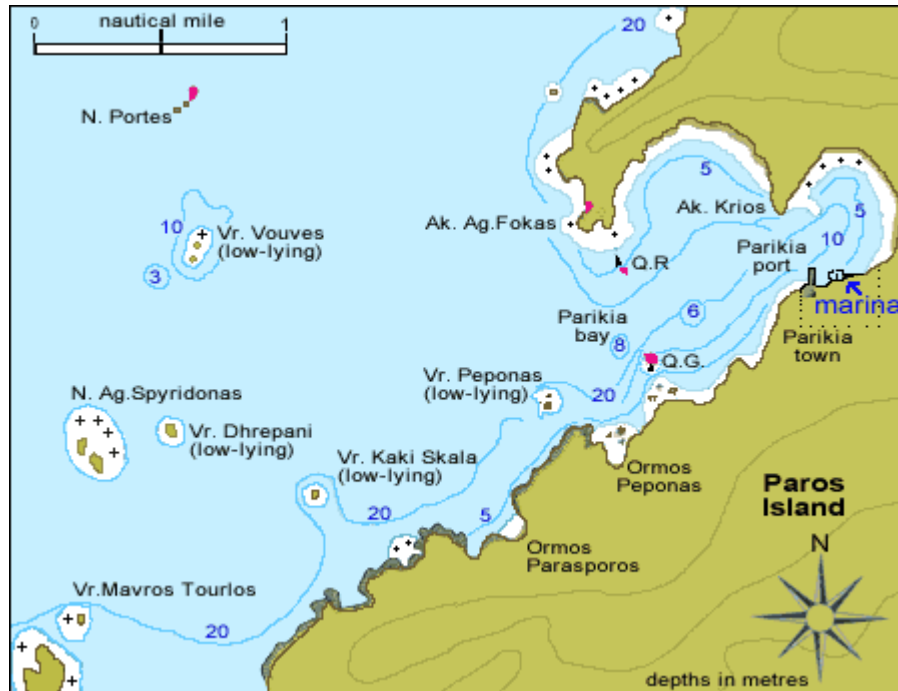
Το πίσω λιβάδι είναι πολύ δημοφιλής ως τουριστικός προορισμός ,Βρίσκετε στο νότιο μέρος τις Πάρου στο λιμάνι υπάρχει μια δημόσια παροχή νερό ένα μικρό μαγαζί με τρόφιμα, πολλές ταβέρνες και στο διπλανό χωριό τις Μάρπισας υπάρχει συγκοινωνία με λεωφορεία..Προστασία από ΒΔ άνεμους Η προστασία από τα μελέτεια Β είναι σχετική. Αγκυροβόλια κρατά καλά αλλά με προσοχή στα μόνιμα αγκυροβόλια.



Λιμάνι Παροικίας (Πάρος)

Είναι το κύριος λιμάνι του νησιού καθημερινά καταφανούν πολλά πλοία τις γραμμής .κατά την νυχτερινή πλοήγηση τα φωτά των φάρων είναι μια καλή. Γίνεται Έλεγχος των πιστοποιητικών των σκαφών. Προστασία από όλους τους καιρούς , οι δυο όρμοι απέναντι από το λιμάνι προσφέρουν καλή προστασία από τους μύριους άνεμους . Το αγκυροβόλιο κρατά καλά. Η προβλήτα κανενε δέχεται ορισμένα ιδιωτικά τουριστικά σκάφοι η όποια

διαθέτη πυρασφάλεια παροχή νερού και ηλεκτρικού.



ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΑ



Η ιστιοπλοΐα είναι θαλάσσιο άθλημα πήρε το όνομα της από τα παλιά χρόνια όπου έδεναν στα κατάρτια τους ιστούς πανιά και με την βοήθεια του ανέμου ταξίδευαν σε όλο τον κόσμο. Στις μέρες μας αυτά τα ιστιοφόρα υπάρχουν ακόμη αλλά έχουν και μηχανές για την περίπτωση άπνοιας. Σήμερα όταν λέμε ιστιοπλοΐα εννοούμε το άθλημα και όχι της θαλάσσιες μεταφορές. Ο Ναυταθλητισμός και ιδιαίτερα η ιστιοπλοΐα έχουν τιμήσει την χώρα μας σε διεθνές συναντήσεις παγκοσμίου κύρους. Το άθλημα αυτό είναι ιδιαίτερα δημοφιλή και για αυτό υπάρχουν και πολλοί τύποι σκαφών υπάρχουν σκάφοι ανοικτής θάλασσας τα οποία είναι μεγάλα και απαιτούν πλήρωμα αλλά και μικρότερα σκάφοι για ένα άτομο τα λέιζερ και τα ortimist. Η ιστιοπλοΐα είναι ένα άθλημα που συνδέεται άρρηκτα τον ελληνικό λαό, μέσα από τη μακρόχρονη ιστορία της χώρας και τη μακραίωνη θαλασσινή παράδοσή της. Σήμερα, είναι ένα από τα δημοφιλέστερα αθλήματα και χιλιάδες Έλληνες ασκούνται συστηματικά (ως πρωταθλητές ή απλοί αθλητές) σε όλους τους τύπους ιστιοπλοϊκών σκαφών. Η ιστιοπλοΐα στην Ελλάδα έχει εξαπλωθεί λόγω των μοναδικών γεωγραφικών και μετεωρολογικών πλεονεκτημάτων της, γι' αυτό και η Ελλάδα κατέχει μια από τις πρώτες θέσεις στην Ευρώπη. Κάθε χρόνο η Ελληνική Ομοσπονδία διοργανώνει πολλούς μεγάλους διεθνείς αγώνες, στους οποίους οι αθλητές μας πάνε αρκετά καλά. Σαν άθλημα και σαν τρόπος διασκέδασης στην χώρα μας έκανε τα πρώτα βήματα με την ίδρυση 3 ναυτικών ομίλων το 1930.

Οι Κυκλάδες αποτελούν αγαπημένο προορισμό ιστιοπλόων από όλων τον κόσμο λόγω τον ισχυρών ανεμών που επικρατούν και τα τελευταία χρόνια ολοκληρώθηκαν στην Πάρο δυο έργα η μαρίνα στο πίσω λιβάδι και η αντίστοιχη στην Νάουσα ,προσφέρουν υποδομές και υπηρεσίες για δεξαμενισμό, προσάραξη και συντήρηση των θαλαμηγών. Οι περισσότεροι ιστιοπλόοι που δέχεται το νησί φτάνουν με δικά τους ιστιοπλοϊκά η μισθωμένα από την Αθήνα υπάρχει όμως και γραφείο ενοικιάσεων σκαφών στο ίδιο το νησί . Για τους φανατικούς οπαδούς που δεν θέλουν να στερηθούν το αίσθημα της ελευθέριας και στις διακοπές τους.³⁵

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

. Ο ιστορικός Πausanias αναφέρει στα «Κορινθιακά» ότι κατά τον 2ον π.Χ. αιώνα στην Ερμιόνη στο ναό της Αφροδίτης, γίνονταν κολυμβητικοί και ιστιοπλοϊκοί αγώνες προς τιμή του Διονύσου Μελαναΐγιδος. Ωστόσο σαν αγώνισμα οι απαρχές της βρίσκονται στα μέσα του 17ου αιώνα. Η εμφάνιση του αθλήματος έγινε την εποχή εκείνη στην Ολλανδία, αλλά άρχισε να αναπτύσσεται στην Αγγλία. Ο βασιλιάς Κάρολος ο δεύτερος ήταν εξόριστος στην Ολλανδία, όταν ήρθε σε επαφή με το άθλημα το οποίο λάτρεψε. Αμέσως το μετέφερε στην πατρίδα του και άρχισε να διαδίδεται στον κόσμο με την ονομασία γιότινγκ (yachting) Η ιστιοπλοΐα πρωτοεμφανίστηκε σε Ολυμπιακούς Αγώνες το 1900 στο Παρίσι αποσπώντας αρνητικά σχόλια. Επανήλθε το 1908 και από τότε βρίσκεται ανελλιπώς στο πρόγραμμα των

Ολυμπιακών Αγώνων.Στους πρώιμους Ολυμπιακούς Αγώνες, η ιστιοπλοΐα κυριαρχούταν από αγώνες με μεγάλα σκάφη των οποίων τα πληρώματα έφταναν μέχρι και τα 12 άτομα, ενώ οι νικητές κρίνονταν ανάλογα με τους βαθμούς ποινής. Από το 1924, η τάση ήταν να διεξάγονται οι αγώνες με ολοένα και μικρότερα σκάφη με μικρότερα φυσικά πληρώματα. Τα τελευταία 20 χρόνια, οι δοκιμές στους εξοπλισμούς έχουν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων σκαφών στα οποία αντανακλώνται οι εξελίξεις του αθλητισμού.Στους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας, μόνο ένα αγώνισμα (Yngling), είχε πλήρωμα τριών ατόμων, ενώ πέντε αγωνίσματα είχαν πλήρωμα ένα μόνο άτομο.³⁶¹⁰

ΤΥΠΟΙ ΣΚΑΦΩΝ

Τα περισσότερα αγωνιστικά σκάφη έχουν πανιά - ιστία που ονομάζονται μαΐστρα (μεγίστη), φλόκος (το πλωριό πανί) και μπαλόκι (συμμετρικό/ασυμμετρο). Οι διαστάσεις, το υλικό κατασκευής, η επιφάνεια και οι αντοχές των ιστίων διαφέρουν από κλάση σε κλάση.

SLOOP



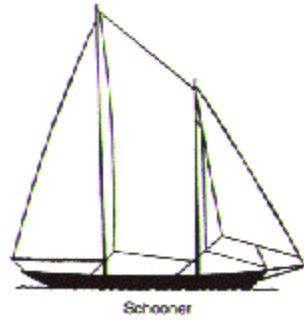
Το "SLOOP" έχει ένα κατάρτι και δύο πανιά, ένα φλόκο και μία μαΐστρα. Εάν ο πρότονος καταλήγει στην κορυφή του καταρτιού τότε το SLOOP λέγεται MASTHEAD. Εάν ο πρότονος δε καταλήγει στην κορυφή του καταρτιού, αλλά χαμηλότερα, τότε το SLOOP λέγεται FRACTIONAL.

CATBOAT



Το CATBOAT έχει ένα κατάρτι και ένα πανί, με το κατάρτι τοποθετημένο προς τα πλώρα του σκάφους.

SCHOONER



Το SCHOONER έχει δύο κατάρτια με το μεγαλύτερο κατάρτι τοποθετημένο στην πρυμνιά μέρος του σκάφους.

KETCH



Το KETCH έχει δύο κατάρτια. το πρυμνιά είναι το μικρότερο και είναι τοποθετημένο εμπρός του άξονα του πηδαλίου. Η ιστιοφορία του βασίζεται σε μία ΜΑΙΣΤΡΑ, μία ΜΕΤΖΑΝΑ και μία ΓΕΝΟΑ(η καμιά φορά δύο ΦΛΟΚΟΥΣ)

YAWL



Το YAWL έχει και αυτό δύο κατάρτια και η διαφορά του με το KETCH είναι ότι το πρυμνιά κατάρτι του είναι τοποθετημένο πίσω του άξονα του πηδαλίου. Επιπλέον το πρυμνιά κατάρτι ενός YAWL είναι μικρότερο από αυτό ενός KETCH και επομένως έχει μικρότερη ΜΕΤΖΑΝΑ.

Η ιστιοφορία του βασίζεται σε μία ΜΑΙΣΤΡΑ, μία ΜΕΤΖΑΝΑ και μία ΓΕΝΟΑ(ή και δύο ΦΛΟΚΟΥΣ)

SUNFISH



Το SUNFISH έχει ένα κατάρτι με ένα τριγωνικό πανί.

CATAMARAN



Το CATAMARAN διαφέρει από τους άλλους τύπους ιστιοφόρων διότι έχει δύο γάστρες. Έχει ένα κατάρτι και ένα ή δύο πανιά, ανάλογα με το μέγεθός του.

Υπάρχουν Μεγάλα ιστιοπλοϊκά με μήκος από 13 έως 15 μέτρα που μπορούν να φιλοξενήσουν μέχρι και έξι άτομα με άνεση. Διαθέτουν μεγάλα καταστρώματα και είναι κατάλληλα για μεγάλα ταξίδια ενώ διαθέτουν και μεγάλη αυτονομία υπάρχουν και ακόμη μεγαλύτερα σκάφοι με σαφώς πιο αναβαθμισμένους χώρους διαβίωσης, πολλούς αυτοματισμούς στους χειρισμούς των ιστίων και του σκάφους αλλά απευθύνονται σε μεγαλύτερο πληρώματα. Τα μικρά και μεσαία σκάφη είναι από 8 μέχρι 13 μετρά είναι ευέλικτα και κατάλληλα για κοντινά ταξίδια.

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΜΗΛΟΣ ΠΑΡΟΥ

Όποιος θέλει να γνωρίσει την ιστιοπλοΐα δεν έχει παρά να πλησιάσει ένα από τους ναυτικούς ομίλους στην χωρά μας λειτουργούν πάνω από 60 σε παρά πολλά σημεία. Οι Όμιλοι αυτοί διαθέτουν σοβαρές εγκατάστασης αξιόλογα και αξιοπλοΐα πλοία.

Ο Ναυτικός Όμιλος Πάρου ιδρύθηκε το 1992 από μια ομάδα ανθρώπων με ιδιαίτερη ευαισθησία για τη θάλασσα. Η αγάπη τους και η επιθυμία τους για τη διατήρηση της στενής σχέσης των κατοίκων του νησιού με τη θάλασσα, έγινε αφορμή της δημιουργίας του

και της αλματώδους ανάπτυξής του. Οι φορείς και οι κάτοικοι του νησιού δέχθηκαν το καινούργιο σωματείο με αγάπη, το στήριξαν και το στηρίζουν όσο πιο πολύ μπορούν κάθε χρόνο που περνάει. Ο Ν.Ο.Π., που έχει έδρα στα **Λιβάδια της Παροιτιάς**, είναι αναγνωρισμένο σωματείο και ενεργό μέλος της **Ελληνικής Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας** και της **Κολυμβητικής Ομοσπονδίας Ελλάδας**.

Οι τομείς δραστηριότητάς του είναι:

- **ο αθλητισμός** (κολύμβηση, ιστιοπλοΐα τριγώνου-ανοικτής θάλασσας),
- **ο πολιτισμός** (επισκέψεις σε μουσεία-καρνάγια, παρακολούθηση ειδικών προβολών)
- **και η οικολογία** (σχετικά μαθήματα-ανακύκλωση).

Πάνω από 2.000 παιδιά έμαθαν στα 18 χρόνια λειτουργίας του κολύμπι ή ιστιοπλοΐα. Σήμερα στις τάξεις του γυμνάζονται 200 αθλητές των δυο τμημάτων και αρκετοί από αυτούς συμμετέχουν στις επίσημες διοργανώσεις των κλάσεων τους με σημαντικές επιτυχίες, όπως η κατάκτηση πανελληνίου πρωταθλήματος και επανειλημμένες προκρίσεις για την συμμετοχή στους αγώνες της Εθνικής Ομάδας

ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΣΚΑΦΩΝ

Η Αγορά του Yachting είναι πολύ μεγάλη και διεθνείς με παρά πολλά δραστηριοποιημένα γραφεία, υπάρχει η δυνατότητα ναύλωσης σκάφους με skipper (καπετάνιο) η χωρίς, από την Αθήνα η σε όποιο άλλο προορισμό στις Κυκλάδες όπως και στην Πάρο. Για άτομα με ή χωρίς γνώσεις ιστιοπλοΐας.

ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ

Ο Όμιλος Εταιρειών Κυριακούλη εμφανίστηκε στον ορίζοντα του το 1980, ιδρύθηκε από τον κ. Σταύρο Κυριακούλη. Αποτελείται από "ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε." και "ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΜΕΔΙΤΕΡΡΑΝΕΑΝ SHIPPING ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Ε.Π.Ε.».

Δραστηριοποιείτε στον τομέα του επαγγελματικού Θαλασσιού τουρισμού, στον τομέα του real estate , στις μαρίνες διαχείρισης στο Yachting και Κρουαζιέρες Βιομηχανίας, δημιουργώντας νέες αγορές και μέσω της εισαγωγής νέων υπηρεσιών, όπως στολίσκους, ναυλώσεις bareboat, πλήρωμα ναύλωσης κλπ. Επιπλέον, δεν είναι η μοναδική ελληνική ομάδα η οποία έχει διευρυνθεί της επιχειρήσεις στο εξωτερικό, στην Καραϊβική, την Τουρκία, την Κροατία, την Ιταλία, τη Γαλλία και τη Μάλτα, με ένα στόλο περίπου. 400 σκάφη αναψυχής όλων των ειδών Ιστιοπλοϊκά και καταμαράν, που ανήκουν ή διαχειρίζονται αποκλειστικά. Από τα είκοσι έξι βάσεις θέμα, επτά λειτουργούν στην Ελλάδα (Αθήνα-Κω-Ρόδο-Κέρκυρα-Λευκάδα-Σκιάθο-Πάρο), έξι στην Ιταλία (Puntone-Sant Agata-Portisco-Agroroli, Marsala-Grado), επτά στην Κροατία (Πούλα-Trogir-Baska Voda-Biograd-Zanτάρ-Split-Tucepi), δύο στην Τουρκία (Marmaris, Bodrum), δύο στην Καραϊβική (Martinique-St. Lucia), μία στη Γαλλία (Bormes les Mimosas) και ένα άλλο στη Μάλτα (Birgu). Αυτή η ευρεία γεωγραφική κάλυψη έχει βραβευτεί από ένα μεγάλο αριθμό από πιστούς πελάτες, οι οποίοι κατ'επανάληψη να επωφεληθούν από τα προνόμια του Ομίλου τους καθιστά. Είναι πρώτη εταιρία στον τομέα του yachting στην Ελλάδα και τρίτη παγκόσμιος.

Τιμές σε ευρώ για το 2012 (χρέωση ανά εβδομάδα)

Μοντέλο Ιστ.	Ετος Κατ.	ποδια	Καμπινες	wc	ατομα	Ιαν- 19.Μα τι	19 Μια- 30 Ιουν	30 Ιουν- 28 Ιουλ	28 Ιουλ- 18 Αυγ.	18 Αυγ	15 σες.- 29 σεπ	29 Σεπ- Δεκ.
BAVARI A CRUISE R 55	2010	55	5	3	10	4500	5975	6725	7925	6725	5975	4500
OCEANI S 54	2009	54	5	4	10	4375	5800	6525	7700	6525	5800	4375
JEANNE AU 53	2010	53	6	4	12	4375	5800	6525	7700	6525	5800	4375
BAVARI A 51 CRUISE R	2009	51	5	3	10	3750	4975	5600	6600	5600	4975	3750
BAVARI A CRUISE R 50	2011 -12	50	5	3	10	3800	5050	5675	6700	5675	5050	3800
BAVARI A 47 CRUISE R	2009	47	4	2	9	2825	3750	4200	4950	4200	3750	2825
BAVARI A CRUISE R 45	2010 -12	45	4	3	9	2725	3625	4075	4800	4075	3625	2725
SUN ODYSSE Y 44I	2010	44	4	2	10	2725	3625	4075	4800	4075	3625	2725
SUN ODYSSE Y 439	2011 -12	43	4	2	10	2500	3325	3725	4400	3725	3325	2500
BAVARI A 43 CRUISE	2009 -10	43	3	2	7	2175	2900	3250	3825	3250	2900	2175

R												
SUN ODYSSEY 42 DS	2011	42	3	2	8	2125	2825	3175	3750	3175	2825	2125
SUN ODYSSEY 409	2011-12	40	3	2	8	2125	2825	3175	3750	3175	2825	2125
BAVARI A 40 CRUISE R	2009-10	40	3	2	7	1925	2550	2875	3400	2875	2550	1925
DUFOUR 375	2011-12	37	3	1	8	1800	2400	2700	3175	2700	2400	1800
SUN ODYSSEY 379	2012	37	3	1	8	1800	2400	2700	3175	2700	2400	1800
OCEANIS 37	2009	37	3	1	8	1725	2300	2575	3050	2575	2300	1725
BAVARI A CRUISE R 36	2012	36	3	1	8	1675	2225	2500	2950	2500	2225	1675
SUN ODYSSEY 36I/2 CBS	2011	36	2	1	6	1675	2225	2500	2950	2500	2225	1675
BAVARI A 34 CRUISE R	2010	34	2	1	6	1475	1950	2200	2600	2200	1950	1475
LAGOON 450(CAT)	2011-12	45	6	4	10	4950	6575	7400	8725	7400	6575	4950
LAGOON 440 (CAT)	2009	44	6	4	10	4650	6175	6950	8200	6950	6175	4650
BAVARI A 50 CRUISE R	2007-08	50	5	3	10	3325	4400	4950	5850	4950	4400	3325
BAVARI A 46 CRUISE R	2007-08	46	4	2	9	2475	3300	3700	4375	3700	3300	2475

BAVARI A 44 VISION	2007	44	3	2	7	2200	2925	3300	3900	3300	2925	2200
DUFOU R 425	2008	42	3	3	7	2200	2925	3275	3875	3275	2925	2200
SUN ODYSSE Y 42 I	2008	42	3	2	8	1925	2550	2875	3400	2875	2550	1925
BAVARI A 38 CRUISE R	2008	38	2	1	6	1550	2050	2300	2725	2300	2050	1550
BAVARI A 37 CRUISE R	2007	37	3	1	8	1500	2000	2250	2650	2250	2000	1500

Τι θα βρείτε στο σκάφος: Κουβέρτες, σεντόνια, μαξιλάρια, σκεύη κουζίνας, ψυγείο, μάσκες θαλάσσης, πέδιλα.

Τι να φέρετε μαζί σας: Δίπλωμα ιστιοπλοΐας (αν υπάρχει), αδιάβροχο άνορακ ή ελαφριά νιτσεράδα, μαλακά παπούτσια σκάφους (όχι χοντρά σπορτέξ), αντηλιακή προστασία, λίγα ρούχα ελαφρά και άνετα, είδη μπάνιου, φωτογραφική.

ΙΣΤΙΟΣΑΝΙΔΑ(WINDSURFING)

Η ιστιοσανίδα (windsurfing) είναι ένα συναρπαστικό άθλημα για όλους τους ανθρώπους. Δεν απαιτεί ιδιαίτερη σωματική δύναμη, τουλάχιστον στην αρχή, τον κυριότερο ρόλο παίζει η σωστή τεχνική. Το windsurfing έχει φανατικούς και πολυάριθμους φίλους. Υπολογίζεται ότι σήμερα σε όλο τον κόσμο, υπάρχουν 40 εκατομμύρια άνθρωποι περίπου που ασκούνται και ο αριθμός αυτός αυξάνεται συνεχώς. Σημαντικό ρόλο παίζουν οι καιρικές συνθήκες. Ο αθλητής του windsurf πρέπει να γνωρίζει και να σέβεται τη θάλασσα και τον άνεμο γιατί από φίλοι και σύμμαχοι μπορούν να μετατραπούν σε ανελέητους εχθρούς. Εκτός από διασκέδαση και ολυμπιακό άθλημα, το windsurfing έχει γίνει και επαγγελματικό σπορ από το 1985, καθώς και άθλημα επιδείξεων και αγώνων σε κλειστούς χώρους, όπου δημιουργούνται τεχνητά οι απαραίτητες συνθήκες.

Η Ελλάδα με τα χιλιάδες νησιά είναι από τα μέρη που προσφέρεται για windsurf. Για τον λόγο αυτό οι Έλληνες σερφίστες κατέχουν εντυπωσιακές επιδόσεις, χαρίζοντας στη χώρα μετάλλια σε ευρωπαϊκές, παγκόσμιες αλλά και Ολυμπιακές αθλητικές διοργανώσεις.

Οι καιρικές συνθήκες είναι ιδανικές (ήπιο κλίμα, κατάλληλη ένταση ανέμων κ.λπ.) το άθλημα έχει γνωρίσει θεαματική ανάπτυξη και ολοένα και περισσότεροι Έλληνες ασχολούνται συστηματικά με αυτό. Τα τελευταία χρόνια, κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών, πραγματοποιούνται σε διάφορα σημεία της χώρας ευρωπαϊκοί και παγκόσμιοι αγώνες (τουρνουά) και πρωταθλήματα, μερικοί από τους οποίους είναι από τους σημαντικότερους διεθνώς. Το windsurfing χωρίζεται στις εξής κατηγορίες:

- α) Cruising: Είναι η πιο απλή μορφή του wind surfing και η πιο δημοφιλής.
- β) Freestyle: Ο αθλητής κινεί το σκάφος ανάλογα με τον αέρα, χρησιμοποιώντας στροφές και διάφορες τεχνικές, όπως αυτός επιθυμεί.
- γ) Slalom sailing: Η τεχνική βασίζεται στον δυνατό αέρα και είναι ιδιαίτερα θεαματική. Φυσικά απαιτεί άριστη τεχνική κατάρτιση.
- δ) Bump and jump sailing: Με τη βοήθεια δυνατών ανέμων και υψηλών κυμάτων, ο surfer πραγματοποιεί εντυπωσιακά άλματα, στροφές, και loops.
- ε) Wavesailing: Είναι το πιο extreme και παράλληλα πιο θεαματικό, αθλητικό και δύσκολο είδος του wind surfing. Είναι το surfing της βαθιάς θάλασσας. Γίνεται κυρίως σε ωκεανούς και κόλπους όπου μπορούν να δημιουργηθούν δυνατοί άνεμοι και πολύ ψηλά κύματα. Στις περισσότερες οργανωμένες παραλίες της χώρας, υπάρχει η δυνατότητα για το άθλημα της ιστιοσανίδας και για μαθήματα από εξειδικευμένους εκπαιδευτές. Ενδεικτικά κάποια σημεία, όπου μπορεί κάποιος να κάνει οργανωμένα windsurfing είναι:

- Αττική: στις παραλίες Αναβύσσου, Βάρκιζας, Λαυρίου, Λούτσας, Ραφήνας, Σχοινιά (Μαραθώνα) και Γαλάζια Ακτή (Μαραθώνα)
- Κυκλάδες: στην Πάρο (παραλίες Χρυσή Ακτή, Νέα Χρυσή Ακτή, Τσουκαλιά, Σάντα Μαρία και Πούντα), στη Μύκονο (παραλίες Φτελιά και Καλαφάτης), στη Νάξο (παραλίες Άγιος Γεώργιος και Μικρή Βίγλα), στην Ίο (παραλία Μυλόποτας), στη Σαντορίνη κ.α.
- Δωδεκάνησα: στη Ρόδο (παραλίες Τριάντα, Φανές, Πρασσονήσι και Θεολόγος), στην Κάρπαθο (Όρμος του Διαβόλου), στην Κω κ.α.
- Πάτρα (Πελοπόννησος): στις παραλίες Δρέπανο και Ζαχάρω
- Ιόνια νησιά: στη Λευκάδα (παραλία Βασιλική), στη Ζάκυνθο
- Κρήτη
- Σποράδες: στην Σκιάθο
- Μακεδονία: στο νομό Θεσσαλονίκης (παραλίες Αγία Τριάδα και Νέα Μηχανιώνα και στη λίμνη Βόλβη), στη Χαλκιδική (παραλία Sunny Beach)

Η ιστιοσανίδα πρωτοεμφανίστηκε χιλιάδες χρόνια πριν, στις νότιες θάλασσες του Ειρηνικού Ωκεανού. Στα νησιά της Πολυνησίας οι ιθαγενείς χρησιμοποιούσαν σανίδες για να γλιστρούν πάνω σε ψιλά κύματα μέχρι την ακτή. Η πρώτη αναφορά στο surfing έγινε από τον James Cook, τον Αγγλο θαλασσοπόρο το 1777. Ο Cook θαύμασε τον τρόπο με τον οποίο οι ιθαγενείς στα νησιά Ταϊτή και Οάχου (Χαβάη) επιδίδονταν στο surfing χρησιμοποιώντας σανίδες και κανό. Σημείωσε μάλιστα προφητικά στο ημερολόγιο του πλοίου ότι αυτό φαινόταν να γίνεται περισσότερο για λόγους διασκέδασης. Όμως οι χριστιανοί ιεραπόστολοι που έφταναν στην περιοχή στις αρχές του 19ου αιώνα θεώρησαν ηδονιστική τη δραστηριότητα αυτή και την απαγόρευσαν.

Η αναβίωση του surfing και η διάδοσή του σε όλο τον κόσμο οφείλεται στον Duke Kahanamoku, έναν περίφημο κολυμβητή και σερφίστα, που διέδωσε το surfing στην Αυστραλία το 1915 και ίδρυσε τον πρώτο σύλλογο surfing στο Waikiki τη δεκαετία του 1920. Τα χρόνια του 1960 έγινε τρόπος ζωής για πολλούς Αμερικανούς, ιδιαίτερα στην Καλιφόρνια, υμνήθηκε από μουσικά συγκροτήματα (Beach Boys) και έγινε θέμα πολλών κινηματογραφικών ταινιών. Το άθλημα κατάγεται από το surfing (κυματοδρομία), σε συνδυασμό με την ιστιοπλοΐα. Ένας ναυτικός, ο Jim Drake, και ένας φίλος του surfing, ο Hoyle Schweizer, είχαν την ιδέα να τοποθετήσουν άλμπουρο και πανί στη σανίδα του surf. Η δυσκολία δεν ήταν στη σύλληψη της ιδέας αλλά στην πρακτική της εφαρμογή. Οι δύο φίλοι ανακάλυψαν και πατεντάρησαν έναν ειδικό σύνδεσμο-μηχανισμό που επέτρεπε στο rig (δηλαδή το άλμπουρο, το πανί και τη διπλή μάτσα μαζί) να στερεώνεται πάνω σε μία σανίδα του surf, φτιαγμένη από πολυαιθυλένιο, να περιστρέφεται και να κινείται ελεγχόμενα προς κάθε κατεύθυνση. Ο συνδυασμός αυτός σανίδας-πανιού έδωσε ένα πολύ ελαφρύ ιστιοπλοϊκό σκάφος, το μόνο που μπορούσε να ταξιδεύει χωρίς τιμόνι. Βάπτισαν την εφεύρεσή τους Windsurfer και άρχισαν τη μαζική παραγωγή του στις αρχές τις δεκαετίας του '70.

Τα πρώτα χρόνια οι ιστιοσανίδες ταξίδευαν με χαμηλές ταχύτητες και δεν απομακρύνονταν από τις ακτές. Από τότε το άθλημα έχει εξελιχτεί πολύ, αφού έμπειροι αθλητές μπορούν να πετύχουν ταχύτητες που πλησιάζουν τα 80χμ./ώρα και να διασχίζουν μεγάλες αποστάσεις, ακόμα και ωκεανούς. Το πρώτο παγκόσμιο πρωτάθλημα έγινε το 1973, ενώ το 1984 το windsurfing έγινε Ολυμπιακό άθλημα, στο οποίο διαπρέπει και ο έλληνας Νίκος Κακλαμανάκης, Χρυσός Ολυμπιονίκης και Παγκόσμιος Πρωταθλητής.

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Το windsurfing απαρτίζεται από το σκάφος και όλο τον υπόλοιπο εξοπλισμό, που συνοπτικά ονομάζεται rig. Το σκάφος ή σανίδα, εξωτερικά είναι κατασκευασμένο από κάποιο είδος πλαστικού, ενώ εσωτερικά είναι γεμάτο με αφρό (foam), για καλύτερη πλευστότητα και μεγαλύτερη ασφάλεια. Η πάνω πλευρά του σκάφους (το deck) διαθέτει αντιολισθητική επιφάνεια για καλύτερη πρόσφυση των ποδιών, ενώ περίπου στο κέντρο βρίσκεται η σχισμή για την καρίνα, το μεγάλο πτερύγιο. Ένα μικρότερο πτερύγιο (fin) εφαρμόζει στο πίσω μέρος του σκάφους και βοηθά στην πλοήγηση. Το rig απαρτίζεται από τα εξής: α) άλμπουρο, β) μάτσα και γ) σύνδεσμο (mastfoot), που ενώνει το πανί με το υπόλοιπο σκάφος. Η μάτσα είναι κατασκευασμένη από ελαφρά κράματα αλουμινίου και διαθέτει κάλυψη από αντιολισθητικό λάστιχο στις λαβές.

Γάντια

Τα γάντια δεν πρέπει να επηρεάζουν τη λαβή (αίσθηση) των χεριών στη μάτσα. Ο ρόλος τους είναι να τα προστατεύουν από τις φουσκάλες και τα κοψίματα και να τα κρατούν ζεστά. Υπάρχουν γάντια τύπου ιστιοπλοΐας (είναι κομμένα στα δάχτυλα για την ευκολία των χειρισμών) και κανονικά (κλειστά). Τα δεύτερα χρησιμοποιούνται κυρίως τις μέρες που κάνει κρύο.

Κουκούλα

Είναι φτιαγμένη από συνθετικό ελαστικό (νεοπρένιο) και φοριέται κυρίως τις ημέρες που έχει κρύο. Υπάρχουν στο εμπόριο και ειδικά, πολύ ελαφριά προστατευτικά 'κράνη' από ελαστικό, για καλύτερη προστασία.

Παπούτσια

Ο αθλητής πρέπει να πατά σταθερά στη σανίδα. Ειδικά για το windsurfing, υπάρχουν πολύ ελαφριά παπούτσια με αντιολισθητικές σόλες, που, επιπλέον, προστατεύουν τα πόδια από μικροκοψίματα. Για τις πιο κρύες ημέρες, υπάρχουν ελαφριά μποτάκια από νεοπρένιο που κρατούν τα πόδια ζεστά.

Στολή

Οι στολές επιτρέπουν στους αθλητές να ασκούνται στο αγαπημένο τους σπορ ακόμα και τις κρύες μέρες του χειμώνα. Φτιαγμένες από σχεδόν αδιάβροχα υλικά, προστατεύουν τον αθλητή και τον κρατούν ζεστό. Πρέπει να εφαρμόζουν καλά στο σώμα, χωρίς όμως να εμποδίζουν τις κινήσεις του. Συνήθως έχουν ζωηρά χρώματα και σχέδια. Εκτός από τις ολόσωμες στολές υπάρχουν και παρόμοιου τύπου γιλέκα για ζεστότερα κλίματα.

Ζώνες (δέστρες)

Οι ζώνες αυτές φοριούνται στη μέση και δένονται με σχοινιά πάνω στο άλμπουρο. Βοηθούν στο να γίνει ο χειρισμός ευκολότερος και λιγότερο κουραστικός, γιατί μεταφέρουν μέρος της δύναμης του αέρα από τα χέρια στο σώμα του αθλητή.

Γιλέκο-σωσίβιο

Είναι ένα βοήθημα που ξεκουράζει τον αθλητή στο νερό και, όταν βρίσκεται πάνω στην ιστιοσανίδα του, τον προστατεύει από το κρύο.

Εξοπλισμός ασφαλείας

Για περιπτώσεις κινδύνου, όσοι κάνουν windsurfing πρέπει να έχουν μαζί τους φωτοβολίδες, σφυρίχτρα και σημαιούλα κινδύνου. Ετσι, μπορούν να ειδοποιήσουν από απόσταση και να καλέσουν βοήθεια. Αυτά μεταφέρονται σε ένα τσαντάκι ζώνης, που μπορεί ακόμα να περιέχει ένα σουγιαδάκι, μία πένσα, λίγο σχοινί, αδιάβροχη κολλητική ταινία και μερικά ανταλλακτικά για μικροεπισκευές, σε περίπτωση που χρειαστεί να γίνουν στη θάλασσα.

Το WINDSURFING ΣΤΗΝ ΠΑΡΟ

Η Πάρος είναι ένας Δημοφίλης προορισμός στις προτιμήσεις των Ελλήνων και ξένων αθλητών του σερφ και έχει απόκτηση την φήμη ως θέρετρο του σερφ. Οι πρώτες σχολές άρχισαν να δημιουργούνται στο νησί στις αρχές της δεκαετίας του 1980. Στην Πάρο οργανωνόταν από το 1993 έως και το 2001 ο ετήσιος αγώνας του PWA Paros Grand Prix, με διοργανωτή το Paros Surf Club. Η εταιρία διοργάνωσε και το PWA Rhodes World Cup το 1997 και το IFCA World Championships 2000. Επίσης, διοργάνωνε για περίπου 11 χρόνια το μοναδικό μαραθώνιο σερφ ODYSSEY, έναν πολύ δύσκολο και απαιτητικό αγώνα, με διαδρομές γύρω από τα κυριότερα νησιά των Κυκλάδων. Η Νέα Χρυσή Ακτή-Τσερδάκια, βρίσκεται στη Νοτιοανατολική πλευρά της Πάρου, στο σημείο όπου έχουν καταγραφεί οι άνεμοι με τη μεγαλύτερη ένταση και διάρκεια σε όλο το νησί. Η περιοχή προσφέρει άψογες συνθήκες για windsurfing. Η διεύθυνση του ανέμου (left side-shore), σε συνδυασμό με τον κυματισμό της θάλασσας υπό γωνία, δημιουργεί ιδανικές συνθήκες για άλματα.



- **Paros Surf Club**

Το Paros Surf Club ιδρύθηκε το 1984 και άνοιξε βάση της στην Νέα Χρυσή Ακτή, το 1989. Από το 1992 μέχρι το 2000 ο σύλλογος διοργάνωσε το σερφ PWA (Professional Windsurfing Association) το Παγκόσμιο Κύπελλο στην Ελλάδα στην Νέα Χρυσή Ακτή. Η ετήσια αυτή εκδήλωση που Τσερδάκια (το αρχικό όνομα του Νέα Χρυσή Ακτή) ενός διάσημου τόπου windsurfing.

Paros Surf Club είναι το εξαιρετικά εξοπλισμένο σταθμό ιστιοσανίδας στην Πάρο. Προσφέρουν windsurfing σανίδες και πανιά για ενοικίαση, αλλά επίσης ειδικά διδάγματα από το νεότερο προς το παλαιότερο. Λόγω του ευρέος φάσματος της πρώτης ύλης τάξης (κάθε μάρκα χρόνια νέο) από Roberto Ricci Σχεδιασμός, Ezzy και Gastra, Paros Surf Club έγινε RRD Pro-Center. Επίσης, έχουμε ειδικά ιστιοσανίδα σανίδες και εξέδρες για παιδιά μέχρι 40 κιλά βάρους. Το Paros Surf Club διευθύνεται από τον Νίκο Παπανικολάου, Station Manager. Αυτός και η ομάδα του - πάντα, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών και έμπειρους ιστιοσανίδας, οι οποίοι γνωρίζουν την παραλία καλύτερα από τα σπίτια τους - να εξασφαλίσουν την ασφάλεια του τόπου και να σας βοηθήσουν τη βελτίωση των δεξιοτήτων ιστιοσανίδας. Η ομάδα του Paros Surf Club είναι πολύγλωσση: Μιλάμε ελληνικά, αγγλικά, γαλλικά και γερμανικά. Το Paros Kiteboarding Center είναι το πρώτο ΙΚΟ εγκεκριμένο σχολείο στην Ελλάδα από το 2000 με τους καλύτερους και πιο έμπειρους ΙΚΟ ειδικευμένους εκπαιδευτές. Εκεί θα βρείτε ιδανικές συνθήκες σε συνδυασμό με το τελευταίας τεχνολογίας εξοπλισμό.

- **Sunwind surf club**



Το Sun Wind ανήκει και διευθύνετε από τον Τεο Φιλισανη. Είναι πιστοποιημένος από την Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία. Ο οποίος κατέχει 20 χρονιά εμπειρίας και είναι και πιστοποιημένος ναυαγοσώστης.

- **Santa Maria Surf Club**

Στην παραλία της Σάντα Μαρία βρίσκεται το Surf Club για τους επισκέπτες που ενδιαφέρονται να ασχοληθούν με τα θαλάσσια σπορ και να προσθέσουν λίγη περιπέτεια στις διακοπές τους. Το SURF CLUB δίνει τη δυνατότητα στους "γνώστες" της θάλασσας να ασχοληθούν με το αγαπημένο τους άθλημα παρέχοντάς τους τον πιο κατάλληλο εξοπλισμό, που θα ικανοποιήσει και τους πιο απαιτητικούς του είδους. Για αυτούς που ενδιαφέρονται να ασχοληθούν για πρώτη φορά και να γνωρίσουν τη μαγεία των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, υπάρχουν έμπειροι εκπαιδευτές που θα χαρούν να σας μθήσουν στο χώρο αυτό.

Το Surf Club της Σάντα Μαρία είναι το πιο φημισμένο και κατάλληλο μέρος της Πάρου καθώς η τοποθεσία και οι καιρικές συνθήκες, επιτρέπουν κάθε είδος θαλάσσιας δραστηριότητας κατά τους θερινούς μήνες. Η θερμοκρασία του νερού κυμαίνεται από 16οC έως 25οC και η ένταση του ανέμου από 1 έως 8 BF.

Στο SURF CLUB εκτός από τον εξοπλισμό για surf που μπορείτε να νοικιάσετε, για όσο χρονικό διάστημα επιθυμείτε, σας δίνετε η δυνατότητα για θαλάσσιο σκι, wakeboard, kneeboard, tubes, banana, αλεξίπτωτο θαλάσσης και ενοικίασης κανό.

Ο εξοπλισμός που παρέχεται για το surf είναι τα τελευταία μοντέλα των εταιρειών: πανιά: MISTRAL, AHD, F2, ACE



- **Force7 Windsurfing Center**

Από τις πρώτες σχολές για σερφ του Νικόλα Λουριδη στην χρυσή ακτή. Το κέντρο είναι δημιουργία πολλών χρόνων εμπειρίας σε συνδυασμό με άψογο εξοπλισμό. Προσφέρει μαθήματα από έμπειρους σερφερ για αρχάριους και έμπειρους, υπάρχει βάρκα διάσωσης.

Σε όλους τους μαθητευόμενους παρέχονται σωσίβια γάντια και κράνη. Υπάρχουν επίσης παιδικά μαθήματα.

Ενδεικτικές τιμές -2011

Διάρκεια	Τιμή σε Ευρώ Χαμηλή περίοδος Μάιος- Ιούνιος Σεπτέμβριος	Τιμή σε Ευρώ υψηλή περίοδος Ιούλιος Αύγουστος
1 ώρα ιδιαίτερο	25	30
1 ώρα δυο άτομα	20	25
6 ώρες θεωρία και εξάσκηση	120	130

Μαθήματα για προχωρημένους

Διάρκεια	Τιμή σε Ευρώ
1 ώρα ιδιαίτερο	40
6 ώρες	180

Ενοικίαση εξοπλισμού

Το πακέτο περιλαμβάνει την σανίδα πανί και κατάρτι μαζί με όλα τα αλλά απαραίτητα αξεσουάρ, σε πολλές ποικίλες εκδοχές.

Τιμές εξοπλισμού - 2011

Διάρκεια	Τιμή σε Ευρώ Χαμηλή περίοδος Μάιος- Ιούνιος Σεπτέμβριος	Τιμή σε Ευρώ υψηλή περίοδος Ιούλιος Αύγουστος
1 ώρα	20	25
2 ώρες	30	35
3 ώρες	40	45
1 μέρα	70	75
2 μέρες	110	120
3 μέρες	145	150
4 μέρες	170	175
5 μέρες	180	185
1	195	200

εβδομάδα		
2	310	320
εβδομάδα		
3	430	440
εβδομάδα		

KITEBOARDING



Το Kite surfing ή kiteboarding είναι ένα σχετικά νέο άθλημα που προέκυψε από την οικογένεια του δυναμικού kiting, Ένας συνδυασμός του windsurfing, wakeboarding, σέρφινγκ, sk8, snowboard και το αλεξίπτωτο πλαγιάς όταν κάποιος χρησιμοποιεί ένα τυπου "χαρταετού" (αετό) για μετακίνηση στο νερο με την βοήθεια μιας σανιδας Εκτιμάται ότι παγκοσμίως, υπάρχουν περίπου 500.000 άνθρωποι που εξασκούν το άθλημα τακτικά. Ο αριθμός των kitesurfers έχει αυξηθεί ραγδαία τα τελευταία χρόνια, ιδίως δεδομένου ότι το άθλημα αυτό είναι πιο εύκολο να μαθευτεί από το, Windsurfing και σε σύγκριση με τον εξοπλισμό είναι ποιο οικονομικό. Εκτός από αυτό, σε κανένα άλλο θαλάσσιο άθλημα δεν έχει ο αθλητής την ευκαιρία για τόσα άλματα και κόλπα. Τα τελευταία χρόνια, ο εξοπλισμός έχει βελτιωθεί σημαντικά. Όλοι οι παραγωγοί έχουν εξόπλισει τα προϊόντα τους με πλήρη συστήματα ασφαλείας.

Η τοποθεσία πρέπει να είναι τουλάχιστον μια θαλάσσια γραμμή μήκους (90 m).Όσο ποιο δυνατός αέρας φυσάει τόσο μεγαλύτεροι ταχύτητα μπορεί να αναπτύξει ο αθλητής, έχει επίσης την δυνατότητα να επιστρέψει στο σημείο όπου ξεκίνησε με την σανίδα. Χρειάζεται όμως ιδιαίτεροι προσοχή γιατί το ποσοστό των ατυχημάτων είναι μεγάλο γιατί οι νεαροί αθλητές υπερεκτιμούν τις δυνατότητες τους .

- ΕΞΕΛΙΞΗ

Τη δεκαετία του 1820, ο άγγλος καθηγητής George Pocock πειραματιζόταν με μεγάλους χαρταετούς, προκειμένου να οδηγηθούν άμαξες και μικρά σκάφη. Χρησιμοποίησε ένα σύστημα με τέσσερα σκοινιά, το οποίο είναι όμοιο του σημερινού kiteboarding. Το 1903 ο πρωτοπόρος της αεροπορίας Samuel Franklin Cody ο εφευρέτης του «man lifting kite», ένα κατασκεύασμα για πολεμικούς σκοπούς, το σύνδεσε με ένα μικρό ιστιοπλοϊκό σκάφος και διασχίσει τη Μάγχη. Η ανάπτυξη των πλαστικών Kevlar Spectra στα τέλη της δεκαετίας του

1970, καταστησαν δυνατή την δημιουργία ποιο ανθεκτικών πανιών. Με το μοντέλο "Flexifoil" ο Ian Day κατάφερε να φθάσει με το καταμαραν του ταχύτητα περίπου 40 χλμ / ώρα. Τη δεκαετία του '70 και στις αρχές της δεκαετίας του '80 ο Dieter Strasilla ανέπτυξε ένα σύστημα ιστιοπλοΐας που επιτρέπει την ιστιοπλοΐα και στην ξηρά. Οι αδελφοί Bruno και Dominique Legaignon ανέπτυξαν στις αρχές της δεκαετίας του '80 έναν φουσκωτό χαρταετό για kitesurfing και κατοχύρωσαν αυτή την ιδέα, το Νοέμβριο του 1984. Αυτό ήταν σχεδόν το ίδιο με τα σημερινά Kite και υπηρέτησε ως αρχικό μοντέλο για όλες τις μελλοντικές εξελίξεις. Παρόμοια με την ιδέα των αδελφών Legaignon, στις αρχές της δεκαετίας του 90 ο αμερικανός αεροδυναμικός της Μπόινγκ Μπιλ Ροσεσελερ, και ο γιος του Κορει Ροσεσελερ δημιούργησαν το σύστημα "KiteSki". Το 1990 ο Κορει χρησιμοποίησε για πρώτη φορά σανίδα του surf αντι για σανίδα του sky. Ο Laird Hamilton και Manu Bertin το επιδείξανε στο κοινό το 1996 στην ακτή του Μάουι στη Χαβάη, και έτσι βοήθησαν να γίνει το σπορ πιο δημοφιλές. Ο πρώτος διαγωνισμός πραγματοποιήθηκε το Σεπτέμβριο του 1998, ο νικητής ήταν ο Αμερικανός Flash Austin. Από το 2001 οι σανίδες τύπου wakeboard έχουν γίνει όλο και πιο δημοφιλή. Όπως και άλλα extreme sports, υπάρχουν πολλά αρχεία ρεκορ. Άλματα στο ύψος του ρεκόρ είναι περίπου 10 μέτρα επίσημα (ανεπίσημα στις 48 μέτρα) και πλάτος 250 μέτρα. Το μεγαλύτερο άλμα μέχρι στιγμής απτές διήρκεσε 22 δευτερόλεπτα και έγινε στις 28 Jessie Richman, τον Ιούλιο του 2007 από την Golden Gate Στενό από το Σαν Φρανσίσκο που πραγματοποιήθηκαν. Επίσημο παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας με την έκδοση του WGPSSRC: ο Γάλλος Σεμπασιάν Catellan με 56,87 κόμβους = 105,32 χλμ/ώρα (μέση ταχύτητα περίπου 10 δευτερόλεπτα), στις 28 Οκτωβρίου 2009 το Challenge Ταχύτητα Λούντερτζ σε Λούντερτζ στη Ναμίμπια. Ταχύτητα κάτοχος του παγκόσμιου ρεκόρ, σύμφωνα με το Βιβλίο Ρεκόρ Γκίνες είναι οι Αμερικανοί με τον Rob Douglas στο 55,65 κόμβων = 103 χλμ/ώρα 28ο Οκτωβρίου 2010, την πρόκληση Ταχύτητα Λούντερτζ σε Λούντερτζ / Ναμίμπια.

Εξοπλισμός



Ο εξοπλισμός του kitesurfing αποτελείται από διάφορα μέρη. Τα τρία πιο σημαντικά είναι η μπαρά ελεγχου, και τις γραμμές της ασφάλειας και το ίδιο το kite υπάρχουν μεγάλες διαφορές στο σχεδιασμό και το μέγεθος, έτσι ώστε ο εξοπλισμός να ταιριάζει στο σωματικό βάρος και το επίπεδο δεξιοτήτων του αθλητή, καθώς και τις διάφορες ταχύτητες του ανέμου. Όπως οι τέσσερις διαφορετικές σανίδες wakeboards, twin tip, directional και Mutant.

Απαραίτητος εξοπλισμός

Κράνος: Για να αποφύγει ο αθλητής τον κίνδυνο τραυματισμού από πτώσεις, αλλά αυτό θα πρέπει να είναι ένα ειδικά ανεπτυγμένο για kitesurfing κράνος και όχι ως ένα κράνος ποδηλάτου.

Γιλέκο Αντίκτυπος: Ένα γιλέκο αντίκτυπο λειτουργεί σε δύο επίπεδα. Καθώς το νερό σε μια σύγκρουση μπορεί να είναι αρκετά σκληρό, έχει επίσης μια μεγάλη ώθηση που πλησιάζει σχεδόν σε ένα σωσίβιο, διευκολύνει επίσης το κολύμπι, καθώς είναι συχνά αναγκαίο σε μια πτώση.

Υποδήματα: Ισοθερμική φόρμα για να κρατήσει τα πόδια ζεστά σε μακρινά ταξίδια και έτσι να εμποδίσει υποθερμία.

Γυαλιά ηλίου: Πολύ χρήσιμα ειδικά το μεσημέρι όταν ο ήλιος είναι πολύ δυνατός.

Σωσίβιο:ιδιαίτερα απαραίτητο στους αρχάριου

ΣΧΟΛΕΣ KITESURFING ΣΤΗΝ ΠΑΡΟ

Η Πάρος είναι γνωστή σε όλο τον κόσμο και για τις ευκαιρίες που δίνει στους λάτρεις των extreme spor, όπως το kitesurf, να δοκιμάσουν τις δυνάμεις τους κόντρα στα στοιχεία της φύσης όπως αέρας και τα κύματα. Στην Πάρο η πιο κατάλληλη τοποθεσία για kiteboarding βρίσκεται στο στενό Πάρου Αντίπαρου όπου λειτουργούν δυο σχολές.



- Paros Kite Pro Center

Ο Γιώργος Προυγγιος και Ο Πέτρος κάπρος Ιδρύσαν το Paros Kite Pro Center το 2002. Λογο της μεγάλης ζήτησης η πούντα (προς Αντίπαρο) έχει γίνει ένα από τα πιο δημοφιλή σημεία για kite στην Ευρώπη.

Τιμές της σχολής

Πιστοποίηση ΙΚΟ	διάρκεια	Χαμηλή περίοδος	Υψηλή
Ανακαλύπτοντας το kiteboarding	45 λεπτά	35€	45€
ΙΚΟ πρώτο επίπεδο	2-4 ώρες	160€	190€
ΙΚΟ δεύτερο επίπεδο	4-6 ώρες	220€	250€
ΙΚΟ επίπεδα 1&2&3	12-15 ώρες	499€	549€

ΜΑΘΗΜΑΤΑ				
	Ιδιαίτερα		Ομάδες 3-4 ατόμων	
Διάρκεια	Χαμηλή περίοδος	Υψηλή περίοδος	Χαμηλή περίοδος	Υψηλή περίοδος
1 ώρα	99€	129€	59€	79€
2 ώρες	189€	229€	99€	129€
3 ώρες	249€	299€	139€	169€
4 ώρες	299€	349€	169€	199€

Paroskite

Από το 1993, με εμπειρία, ΙΚΟ-πιστοποιημένους εκπαιδευτές η σχολη βρησκετε σε επίσημη PKRA και KPWT παραλία στην Ελλάδα. Το κεντρο αυτό ειναι το πρωτο ΙΚΟ εγκεκριμένο σχολείο στην Ελλάδα με τους καλύτερους και πιο έμπειρους ΙΚΟ ειδικευμένους εκπαιδευτές. Η σχολη ακολουθει αυστηρά τα πρότυπα διδασκαλίας ΙΚΟ και διεξάγει kite επίπεδα 1, 2 και 3.

Ενοικίαση εξοπλισμού	Ολόκληρος εξοπλισμός Υψηλή/ χαμηλή περίοδο	Μόνο αετό Υψηλή/ χαμηλή περίοδο	Μόνο σανιδά Υψηλή/ χαμηλή περίοδο
2 Ώρες	45€ / 55 €	30 € / 40 €	20 € / 30 €
Καθημερινά 10-18.00	70 € / 80 €	40 € / 50 €	30 € / 40 €
2 Ημέρες	100 € / 140 €	70 € / 90 €	45 € / 60 €
1 ευδομάδα	270 € / 310 €	200 € / 230 €	100 € / 130 €
10 Ημέρες	350 € / 430 €	260 € / 310 €	140 € / 180 €
2 Ευδομαδες	400 € / 500 €	320 € / 390 €	190 € / 230 €

Πιστοποίηση ΙΚΟ	διάρκεια	Χαμηλή περιόδος	υψηλή
ΙΚΟ πρώτο επίπεδο	5 ώρες	200€	230€
ΙΚΟ δεύτερο επίπεδο	5 ώρες & Μια ώρα θεωρία	220€	250€
ΙΚΟ επίπεδο 3	6 ώρες	230€	260€
ΜΑΘΗΜΑΤΑ			
	Ιδιαίτερα		
Διάρκεια	Χαμηλή περιόδος	Υψηλή περιόδος	
1 ώρα	80€	110€	
2 ώρες	220€	280€	

Κάθε χρόνο διοργανώνεται στην παραλία της Πούντας ο αγώνας για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Kitesurf/Kiteboard.



ΘΑΛΑΣΣΙΟ SKY

Το θαλάσσιο sky είναι ένα από τα πιο δημοφιλή αθλήματα του νερού και δεν χρειάζεται ιδιαίτερη εξάσκηση όταν γίνεται ερασιτεχνικά. Ο αθλητής στέκεται όρθιος σε σανίδες στο νερό και τον τραβά ένα μηχανοκίνητο σκάφος. Οι σανίδες είναι λυγισμένες προς τα πάνω και να έχουν ένα μαλακό περίβλημα από καουτσούκ όπου εφαρμόζουν τα πόδια. Το θαλάσσιο σκι «γεννήθηκε» γύρω στο 1900, από μια παρέα νεαρών που διασκεδάζε στα νερά μιας λίμνης των Η.Π.Α. Γρήγορα η μόδα εξαπλώθηκε, ενώ με την εμφάνιση όλο και πιο δυνατών μηχανών στα σκάφη, αυξήθηκε η ταχύτητα, η δυσκολία αλλά και η δημοτικότητα του αθλήματος.

Στην Ελλάδα, ο Ναυτικός Όμιλος Βουλιαγμένης (στην περιοχή της Αττικής) ήταν το πρώτο σωματείο, που το 1957 ίδρυσε τμήμα θαλάσσιου σκι, ενώ το 1963 ιδρύθηκε η Ελληνική Ομοσπονδία Θαλάσσιου Σκι, με στόχο τη διάδοση του αθλήματος στη χώρα. Το **1964** κατασκευάζεται ο πρώτος βατήρας άλματος. Πρώτοι ηρωικοί σκιέρ στον Όμιλο και την Ελλάδα είναι οι: Σπύρος Διακάκης, Τάσος Καραγιώργος, Ηλίας Λυπητεράκος, Άγγελος Σταθάτος, Γιάννης Σταθάτος, Γιώργος Ιωαννίδης, Κώστας Ιωαννίδης, Αλέκος Βούξινος, Σπύρος Ροσόλυμος, Ανδρέας Ποταμιάνος, Γιώργος (Μπούλης) Κασιδόκωστας, Τεό Λαράς (στη δεξιά φωτογραφία). Τη χρονιά αυτή δημιουργείται η πρώτη Διοικούσα Επιτροπή του τμήματος, με επικεφαλής τον Γιάννη Λάτση, με στόχο την αλλαγή του τρόπου λειτουργίας και την εφαρμογή πιο σύγχρονων μεθόδων. Το 1965 από τη Γαλλία αυτή τη φορά, ο Walter Trilling, ένας εξαιρετος προπονητής του σκι βουνού που είχε μεταπηδήσει, όπως και πολλά άλλα στελέχη του αθλήματος, στο χώρο του θαλάσσιου σκι. Ο ερχομός του στην Ελλάδα φέρνει μαζί όλα όσα τα προηγούμενα χρόνια οι Έλληνες σκιέρ έβλεπαν σε διεθνείς αγώνες ή σε φωτογραφίες. Μέχρι το 2011 έχουν δημιουργηθεί διάφορα είδη θαλάσσιου sky το κλασσικό sky χωρίζεται στα άλματα τις φιγούρες και το slalom.



- **Στο Slalom** χρησιμοποιείτε ένα πέδιλο και στόχος του αθλητή είναι να περάσει εξωτερικά των 6 μπαλονιών του στίβου με συγκεκριμένη ταχύτητα αλλά και μήκος σχοινιού αλλά χωρίς να παραλείψει να περάσει μέσα από τις 'πόρτες' εισόδου και εξόδου.
- Ο Νικητής είναι αυτός που θα περάσει επιτυχώς τις περισσότερες μπάλες με τη μεγαλύτερη ταχύτητα και με το μικρότερο μήκος σχοινιού.
- **Στις φιγούρες** στόχος του αθλητή είναι να πραγματοποιήσει σε συγκεκριμένη απόσταση μια σειρά φιγούρων οι οποίες μπορεί να αποτελούνται από στροφές, άλματα αλλά και τούμπες. Το πέδιλο των φιγούρων είναι κοντότερο από εκείνο του Slalom αλλά και πιο φαρδύ. Νικητής είναι αυτός που θα πραγματοποιήσει στα 2 περάσματά του τις πιο δύσκολες φιγούρες ενώ πραγματοποιεί μονό μία πτώση.

- Το **wakeboard** πραγματοποιείται με διαφορετικό σκάφος απ αυτό του ski έτσι ώστε τα απόνερα να είναι μεγαλύτερα και ο πυλώνας που ενώνει το σχοινί με το σκάφος βρίσκεται σε υψηλότερο σημείο. Αυτό βοηθά τον αθλητή να πάρει φόρα και χτυπώντας τα απόνερα του σκάφους να 'πετάξει' και να πραγματοποιήσει στον αέρα τις φιγούρες .Νικητής είναι αυτός που θα συγκεντρώσει τη μεγαλύτερη βαθμολογία ανάλογα με την δυσκολία του κόλπου, το ύψος πραγματοποίησης αλλά και την τεχνική.

.Σε όλη την Ελλάδα υπάρχουν ιδιωτικές σχολές εκπαίδευσης, οι οποίες λειτουργούν σε οργανωμένες παραλίες ή στις εγκαταστάσεις μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων. Στην Πάρο στο μοναστήρι τις κολυπήθρες την χρυσή ακτή, την πούντα λειτουργούν κέντρα θαλασσίων σπορ. Στις κολυπήθρες λειτουργεί το waterskyzone από το 1995 όπου μπορείτε να κάνετε και wakeboard banana θαλάσσιο κανοε. Στην παράλια Μοναστήρι λειτουργεί η σχολή RED LINE. Και προσφέρεται επίσης στην οργανωμένη παράλια της Σάντα Μαρίας.

ΚΑΤΑΔΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο τεράστιος πλούτος του βυθού και η καθαρότητα των ελληνικών θαλασσών αποτελούν πόλο έλξης για όσους αναζητούν την μαγεία της υποβρύχιας εξερευνήσεις.

Οι ελληνικές θάλασσες είναι οι μαγικότερες όλης της μεσόγειου ,η κατάδυση στα γράφηκα νησιά εκπληρώνει και τις ποιο απαιτητικές προσδοκίες. Στην όμορφη Πάρο, η κατάδυση είναι μια εμπειρία ζωής, μπορείτε να εξερευνήσετε υφάλους, σπηλιές, ξεχασμένα ναυάγια ακόμα και πολεμικών αεροπλάνων από τον 2ο παγκόσμιο πόλεμο, η ορατότητα στο νερό μπορεί να φτάσει και τα 50 μέτρα χαρίζοντας αξέχαστες καταδυτικές εμπειρίες και ιδανικές συνθήκες για τους υποβρύχιους φωτογράφους. Η υποβρύχια γεωμορφολογία του νησιού είναι πολύ ενδιαφέρον και αποτελείται από ενδιαιτήματα μέσα στα οποία βρίσκουν κατάλυμα πολλά είδη ψαριών όπως σκάροι, γερμανοί, χειλούδες, ροφοί, σκορπιοί, ιππόκαμποι και γύλοι λούτσων, τόνων και μαγιάτικων. Η πανίδα των ασπόνδυλων χαρακτηρίζεται από κολοχτύπες, καβούρια, γυμνοβράχια και πολλά όμορφα και σπάνια είδη δίθυρων και γαστερόποδων. Επίσης φώκιες, δελφίνια αλλά και χελώνες παρατηρούνται κάθε χρόνο καθώς και πανέμορφα θαλασσινά πουλιά.

Με μάσκα η κατάδυση επιτρέπεται παντού αλλά η κατάδυση με χρήση φιαλών ατμοσφαιρικού αέρα 80%αζωτο και 20% οξυγόνο απαγορεύεται σε περιοχές με υποθαλάσσιες αρχαιότητες .Το ήπιο κλίμα της χώρας καθιστά δυνατές τις καταδύσεις όλο το χρόνο Η καλύτερη περίοδος είναι τον Απρίλιο με μέση θερμοκρασία νερού 18C.Στην Ελλάδα λειτουργούν δεκάδες σχολές καταδύσεων που υπόκεινται σε ειδική άδεια του υπουργείου εμπορικής ναυτιλίας .Όλοι οι δύτες υποχρεούνται να συμφωνούν και να τηρούν τους κανονισμούς του νόμου 5351/32 περί αρχαιοτήτων ,οι υποβρύχια δραστηριότητες με εξοπλισμό επιτρέπονται από την ανατολή μέχρι την δύση του ήλιου.

Στην Πάρο λειτουργούν 3 σχολές κατάδυσης οι οποίες βρίσκονται στα καλύτερα σημεία για κατάδυση ενώ είναι πλήρες εξοπλισμένες για την ασφάλεια των δυτών

Οι ενδιαφέροντες πρέπει να γνωρίζουν Ότι απαγορεύεται το ψάρεμα με εξοπλισμό αυτόνομης κατάδυσης, η φωτογράφιση και αφαίρεση αρχαιοτήτων.



Αυτόνομη κατάδυση.

Ως αυτόνομη κατάδυση, για να διακρίνεται από τις άλλες μορφές κατάδυσης, ορίζεται η δυνατότητα κατάδυσης με αυτόνομη καταδυτική συσκευή. Ο όρος χρησιμεύει για τη διάκριση της εν λόγω δραστηριότητας από τις λοιπές μορφές κατάδυσης. Συνηθέστερα η αυτόνομη κατάδυση αποκαλείται SCUBA diving (Self Contained Underwater Breathing Apparatus). Ο αυτοδύτης σε αντίθεση με τον δύτη που είναι εξαρτημένος από έναν ομφάλιο λώρο μέσω του οποίου αντλεί τον ατμοσφαιρικό αέρα ή μείγματα αερίων από σταθμό φέρει συσκευή συμπιεσμένου αέρα, γεγονός που προσδίδει μεγαλύτερη αυτονομία στην υποβρύχια κίνηση αλλά και περιορισμό στον χρόνο παραμονής του οποία αποδίδεται η μεγαλύτερη αυτονομία στην υποβρύχια κίνηση αλλά και ο περιορισμός στον χρόνο παραμονής του. Διαφέρει από την ελεύθερη κατάδυση, στην οποία ο δύτης καταδύεται αυτόνομα, χωρίς όμως να φέρει καταδυτικό αναπνευστικό εξοπλισμό.

Όμως στον βυθό παραμονεύουν πολλοί κίνδυνοι, τα συνηθέστερα προβλήματα είναι, Υποθερμία-υποξεία. Διλητηριάσεις αερίων. Νάρκωση αζώτου N₂. Βαροτράυματα Βαροτραύματα πνεύμονα. Παραρινικές κοιλότητες. Μέσω ωτός. Και η Νόσος των δυτών σαν νόσο των δυτών ορίζουμε εκείνη την παθολογική κατάσταση που έρχεται σαν αποτέλεσμα παραμονής του δύτη σε υπερβατικό περιβάλλον με πίεση πάνω από 2 ATM και για χρονικό διάστημα αρκετό, ώστε το διαλυμένο στους ιστούς άζωτο να σχηματίζει κατά την ανάδυση φυσαλίδες, των οποίων το πλήθος και το μέγεθος δεν επιτρέπει την ομαλή απομάκρυνση μέσω του αναπνευστικού συστήματος.

ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΔΥΣΗΣ

Το όνειρο της παραμονής του ανθρώπου στο νερό παρέμεινε ζωντανό στο διάβα της ιστορίας. Η ιδέα της πρώτης αναπνευστικής συσκευής υποβρυχίως - μια χύτρα ανεστραμμένη πάνω από την κεφαλή του δύτη, ώστε να συγκρατεί τον αέρα, ανήκει στον Αριστοτέλη. Το όνειρο της παραμονής του ανθρώπου στο νερό παρέμεινε ζωντανό στο διάβα της ιστορίας. Φημισμένοι μηχανικοί του Μεσαίωνα όπως ο Λεονάρντο Ντα Βίντσι, σχεδίασαν, κατασκεύασαν και έθεσαν σε εφαρμογή μηχανισμούς, που θα μπορούσαν να παρατείνουν την παραμονή του δύτη στο νερό. Χρησιμοποιήθηκαν κώδωνες, ασκοί και πολυάριθμα άλλα υλικά με σχετική επιτυχία για τους σκοπούς που προορίζονταν. Ο νόμος του Μπόιλ περιγράφει την επίδραση της αλλαγής της πίεσης στον όγκο και την πυκνότητα των αερίων, γεγονός υψίστης σημασίας για την καταδυτική φυσιολογία. Η πρώτη περιγραφή συσκευής ανταποκρινόμενης στους στόχους της κατάδυσης δημοσιεύθηκε από τον μαθηματικό Σκοτ στο περιοδικό *Technica Curiosa* το 1664 και ήταν ένας κώδωνας. Λίγα χρόνια αργότερα, το 1669 ο Σινκλέρ δημοσίευσε τα σχέδια ενός καταδυτικού μηχανήματος που είχε χρησιμοποιηθεί το 1588 και το 1665 σε αναζήτηση ναυαγίων με θησαυρούς. Αργότερα, οι Χάλεϊ και Σμίτον βελτίωσαν τον σχεδιασμό του κώδωνα και έγιναν οι πρώτες εφαρμογές του σε μια ποικιλία υποβρύχων δραστηριοτήτων. Ακολούθησε ο μαθηματικός και φυσικός Τζιοβάνι Μπορέλι (Giovanni Alfonso Borelli), το έργο του οποίου εκδόθηκε το 1680, που εμπνεύστηκε και διατύπωσε τη σύσταση σχεδόν ολόκληρου του εξοπλισμού (κώδωνας, υποβρύχιο, καταδυτική συσκευή κ.λπ.) σε θεωρητικό επίπεδο. Πρακτικά οι συσκευές του δε δοκιμάστηκαν ποτέ. Στη συνέχεια, περίπου το 1840, οι Μπενουά Ρουκαϊρόλ (Benoit Rouquayrol) και Ογκίστ Ντενερούζ (Auguste Denayrouze) βελτίωσαν το πρωτόγονο σκάφανδρο του Αουγκούστους Σιέμπε (Augustus Siebe) και το 1878

παρουσιάστηκε η πρώτη συσκευή κλειστού κυκλώματος. Όσον αφορά στην Ελλάδα, το 1866 ο Συμιακός Φώτιος Μαστορίδης έκανε χρήση σκαφάνδρου για την σπογγαλιεία, δίνοντας μια νέα διάσταση στο επάγγελμα. Το σκάφανδρο Μαστορίδη, είχε δωρίσει αγγλική ναυαγοσωστική εταιρεία ως αναμνηστικό δώρο για την προσφορά του σε εργασίες στις Ινδικές Θάλασσες. Η σημαντική εφεύρεση, το 1920, των πτερυγίων κολύμβησης, από τον Υποπλοίαρχο του γαλλικού ναυτικού Κορλύ, επέλυσε το πρόβλημα της προώθησης υποβρυχίως και παρείχε το έναυσμα για την αυτόνομη κατάδυση. Από εκεί και πέρα η επινόηση και τελειοποίηση του ρυθμιστή πίεσης από τον Ζακ Κουστώ και τον Γκανιό άλλαξε ριζικά το σκηνικό. Στην Ελλάδα σημαντική προσφορά στην ανάπτυξη της αυτόνομης κατάδυσης παρείχε η Μονάδα Υποβρυχίων Καταστροφών (Μ.Υ.Κ.) και πιο συγκεκριμένα ο διοικητής της Μανώλης Παπαρηγοράκης, ο οποίος ενδιαφέρθηκε ιδιαίτερα για την εγκαθίδρυση και τεκμηρίωση του θεωρητικού υπόβαθρου για το γνωστικό πεδίο της αυτόνομης κατάδυσης και φυσικά του κατάλληλου εκπαιδευτικού προγράμματος. Έκτοτε, παρόλο το σφικτό και αρνητικό προς τις καταδύσεις νομικό υπόβαθρο στην Ελλάδα, υπήρξε ραγδαία ανάπτυξη αυτής της ενδιαφέρουσας δραστηριότητας με τις πολλαπλές δυνατότητες σε ερασιτεχνικό και επαγγελματικό επίπεδο.

Βασικά στοιχεία καταδυτικού εξοπλισμού

Η κατάδυση είναι δυνατή χάρις στον εξειδικευμένο σύγχρονο εξοπλισμό που βοηθά στην προσαρμογή του αυτοδύτη στο υδάτινο περιβάλλον. Η Μάσκα είναι από τα βασικότερα στοιχεία εξοπλισμού και υπάρχει σε πολλές ποικιλίες, Πτερύγια είναι εύκαμπτα πτερύγια, ελαφριάς κατασκευής και παρέχουν άνεση, ευελιξία και ταχύτητα στον αυτοδύτη. Αναπνευστήρας υλικό εξοπλισμού που επιτρέπει την παρακολούθηση του βυθού, χωρίς την ανάγκη επιφανειακής αναπνοής απ' τον αυτοδύτη. Από τα σημαντικότερα στοιχεία είναι το καταδυτικό μαχαίρι. Ρυθμιστής πλευστότητας (BCD): Σημαντικότερο στοιχείο εξοπλισμού που επιτρέπει στον αυτοδύτη να ρυθμίσει την πλευστότητά του κατά βούληση, αυξομειώνοντας τον όγκο του. Ρυθμιστής πίεσης Είναι ο μηχανισμός εκείνος ο οποίος μειώνει την απόλυτη πίεση της φιάλης σε τέτοια τιμή, ώστε να καθίσταται ο αέρας της φιάλης αναπνεύσιμος. Ζώνη βαρών Όπως και ο ρυθμιστής πλευστότητας, η ζώνη βαρών συνιστά μηχανισμό ελέγχου της πλευστότητας. Καταδυτική στολή Παρέχει θερμική προστασία στον αυτοδύτη, καθώς και προστασία από κτυπήματα ή κοψίματα που πιθανώς θα προκληθούν από την επαφή του με το βυθό. Φιάλη αέρα Είναι δοχείο ποικίλης χωρητικότητας, που μεταφέρει με ασφάλεια αέρα υψηλής πίεσης. Κονσόλες Οργάνων Είναι θήκες σε ποικίλα σχήματα, που περιέχουν όλα τα αναγκαία όργανα με τα οποία παρακολουθεί ο δύτης το βάθος της κατάδυσης (βαθόμετρο) την πίεση της φιάλης και συνεπώς τα αποθέματα αέρα (μανόμετρο) και την κατεύθυνσή του υποβρυχίως (πυξίδα).

ΚΕΝΤΡΑ ΚΑΤΑΔΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟ

Στην Πάρο λειτουργούν 3 καταδυτικά κέντρα X-TA-SEA Divers και pro divers στην περιοχή της σανταμαρίας βρίσκεται σε περιοχή που έχει χαρακτηριστεί από την Ευρωπαϊκή ένωση ως περιοχή Natura 2000 και το eurodivers στην περιοχή της πουντας (παροικια)

Pro divers.gr

Οι εγκαταστάσεις βρίσκονται εντός του Surfing Beach Camping / Διαμερίσματα της Σάντα Μαρία. Το Σάντα Μαρία Surfing Beach Village είναι μόνο 3 χλμ από τη Νάουσα ένα από τα δημοφιλέστερα μέρη του νησιού. Το Pro divers.gr δίνει την ευκαιρία στον καθένα να βιώσει το υποβρύχιο κόσμο, από αρχάριους μέχρι και έμπειρους δύτες. Ναυάγιο-κατάδυση, Σπήλαιο-κατάδυση, Cliff Diving και πολλά άλλα. Παραδίδονται μαθήματα από Ελεύθερη Κατάδυση έως Dive Master. Ειδικά προγράμματα για ομάδες και παιδιά. Ο επικεφαλής δυτής Κωστας έχει εμπειρία στην καταδυση πάνω από 20 χρόνια έχει λάβει μέρος σε πολλές καταδύσεις στην Ελλάδα αλλά και παγκοσμίως είναι μέλος της ProDive Hellas®, καταδύσεις που οργανώνονται από το κέντρο είναι στον ορμό της Σανταμαρίας, στα νησιά Φιλιζι, Γαιδουρονήσι, Φονισσές, Οβριόκαστρο και στο ναυγιο Αμαρίδες.



Οι X-ta-sea Divers

Ιδρύθηκαν από τον Βασίλη Κολοβό, επαγγελματία δύτε με μεγάλη εμπειρία ως εκπαιδευτής δυτών και διάσωσης. Το κέντρο έχει τρεις θέσεις στο νησί. Στην πόλη της Νάουσας εδρεύουν τα κεντρικά γραφεία, όπου εκεί διεξάγονται τα θεωρητικά μαθήματα. Η βάση όπου ξεκινούν τις καταδύσεις έχοντας το προτέρημα να έχουμε κάποια από τα καταδυτικά σημεία σε κοντινή απόσταση μην έχοντας προβλήματα καιρού, βρίσκεται καλοδιατηρημένη παραλία της Σάντα Μαρίας (1 χλμ μετά από την περιοχή κάμπινγκ) Οι Κολυπήθρες, μια ιδιαίτερη τοποθεσία με μικρές αλλά υπέροχες παραλίες. Το καταδυτικό μας κέντρο είναι πιστοποιημένο από το Υ.Ε.Ν με αριθμό άδειας 2118.3/07/06-31 και πιστοποιημένο από την ΒVQI με αρ.ΕΝ 14467, από την ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ

ΚΑΤΑΔΥΣΕΩΝ,την CMAS, την IANTD, την PADI numb.32332,και την DAN παρέχει πιστοποιήσεις για όλα τα επίπεδα δυτών.

Eurodivers

Ακόμα και αν δεν είστε πιστοποιημένος δύτης, σας δίνετε η δυνατότητα να γνωρίστε την μαγεία του βυθού ξεκινώντας την εκπαίδευση. Μπορείτε να επιλέξετε ανάμεσα σε μια ποικιλία καταδύσεων, ανάλογα με αυτό που θέλετε να δείτε και σύμφωνα με τα προσόντα σας. Η Σχολή Καταδύσεων Eurodivers είναι PADI INT. resort (# 32098) και βρίσκεται στην Πούντα της Παροικιάς. Απέχει μερικά μέτρα από το λιμένα, 8km από το λιμάνι της Πάρου και 4χλμ από το αεροδρόμιο. Τηρούν στα πρότυπα PADI προσφέροντας μια σειρά για αρχάριους και επαγγελματίες, χρησιμοποιώντας τον πιο σύγχρονο οπτικοακουστικό εξοπλισμό κάτω από την καθοδήγηση των πεπειραμένων εκπαιδευτικών μας. CMAS, NAUI, ANDI, YMCA, emp. Οι εκπαιδευόμενοι γίνονται δεκτοί κατόπιν αιτήσεως.

Ο πλήρης εξοπλισμός σκαφάνδρων είναι διαθέσιμος για όλους τους σπουδαστές και τους δύτες (συμπιεστές BAUER - SCUBAPRO εξοπλισμός, κ.λπ...). Στο κατάστημα κατάδυσης της λέσχης οι επισκέπτες μπορούν να βρουν εξοπλισμό κατάδυσης.

Οι εκπαιδευτές της Padi είναι πρωτοπόροι στην καταδυτική κοινότητα παγκοσμίως με μέσω όρο 1 εκατομμύριο μαθητές κάθε χρόνο! Για τους μη πιστοποιημένους δύτες παρέχουν ένα πρόγραμμα που αποτελείται από μία ή δύο καταδύσεις δοκιμής της υποβρύχιας εμπειρίας, με την άμεση επίβλεψη ενός εκπαιδευτή. Στη συνέχεια υπάρχει η δυνατότητα ολοκλήρωσης του πρώτου πτυχίου και της πιστοποίησης των μαθητευόμενων.

Το καθημερινό πρόγραμμα αποτελείται 2 πρωινές καταδύσεις και 2 απογευματινές. Και οι δύο οι ενότητες έχουν διάρκεια 3,5 ώρες. Από τις 09:30 π.μ. μέχρι την 13:00 μ.μ. είναι η πρώτη και από τις 14:00 μ.μ. μέχρι τις 17:30 μ.μ. είναι η δεύτερη. Όλες οι καταδύσεις, συμπεριλαμβανομένων των καταδύσεων δοκιμής για τους μη πιστοποιημένους, πραγματοποιούνται από φουσκωτό σκάφος. Πριν από τον απόπλου οι εκπαιδευτές ετοιμάζουν όλο τον απαραίτητο εξοπλισμό, ο οποίος είναι Scubapro και οι συμμετέχοντες δύτες παίρνουν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες από τους εκπαιδευτές για τις καταδύσεις που θα πραγματοποιηθούν. Η ασφάλεια είναι υψίστης σημασίας! Γι'αυτό όλες οι καταδύσεις πραγματοποιούνται με την συνοδεία εκπαιδευτή. Τα σκάφη είναι εξοπλισμένα με πρώτες βοήθειες, σωσίβια, μέσα πυρόσβεσης και συσκευή παροχής οξυγόνου. Η σχολή οργανώνει καθημερινές εκδρομές στα γύρω νησάκια σε ερημικές καταγάλανες παραλίες και σε υπέροχους καταδυτικούς προορισμούς, με ένα παραδοσιακό ξύλινο καΐκι 15 μέτρων μήκους και χωρητικότητας 36 επιβατών. Οι κοντινοί προορισμοί είναι ιδανικοί για μπάνιο, κατάδυση και μοναδικές στιγμές χαλάρωσης. Αναψυκτικά και κρύα γεύματα προσφέρονται κατά την διάρκεια της περιήγησης μας.

Ενδεικτικές τιμές για τις υπηρεσίες των καταδυτικών κέντρων είναι οι εξής

Ανακαλύψτε την κατάδυση (πισίνα)	30
Ανακαλύψτε την κατάδυση (θάλασσα)	70
Discover Scuba Diving Εισαγωγικές Dive	50

SCUBA DIVER 2 μέρες (min): Περιλαμβάνει 2 βουτιές, εξοπλισμό και πιστοποίηση	290
4 καταδύσεις, ημερολόγιο και τα έξοδα πιστοποίησης	375
UPGRADE SCUBA DIVER Για να Open Water Diver. Περιλαμβάνει 2 βουτιές, εξοπλισμό και πιστοποίηση	315
Discover Scuba Diving (2 καταδύσεις) Εισαγωγικές Dive + μια δεύτερη ανοικτή βουτιά νερό	80
RESCUE DIVER ΜΑΘΗΜΑ 5 ημέρες (min) incl. μαθήματα θεωρίας, περιορίζεται και να ανοίξει την πρακτική του νερού	380
ADVANCED OPEN WATER 3 ημέρες (min) περιλαμβάνει 5 καταδύσεις, όλος ο εξοπλισμός και τα τέλη πιστοποίησης	330
ADVENTURE DIVER 2 ημέρες (min) inc.3 βουτιές, όλος ο εξοπλισμός και τα τέλη πιστοποίησης	260
OPEN υδατορεύματος 5 ημέρες (min): Περιλαμβάνει 4 καταδύσεις για το νερό, όλο τον εξοπλισμό, σκάφος και τα τέλη πιστοποίησης	410
2. Κατάδυση Μαθήματα Παιδιά MAKER BUBBLE 8 έως 12 ετών. Στην πισίνα. Δεν πιστοποίησης.	40
Απεριόριστες Καταδύσεις 30 ημέρες	560
PADI Emergency First Response EFR-2 Min ημέρες. Μια Πρώτες Βοήθειες και CPR Γήπεδο απαιτείται για την πιστοποίηση Rescue Diver 210	210
1 κατάδυση και το κόστος της πιστοποίησης	140
2 κατάδυσεις και το κόστος της πιστοποίησης	220
3 βουτιές και τα έξοδα πιστοποίησης	285
DIVE MASTER ΜΑΘΗΜΑ 10-15 ημέρες (min) Εξοπλισμός και πιστοποίηση Τέλη	880

ΕΡΑΣΥΤΕΧΝΙΚΗ ΑΛΥΑ

Η Πάρος και η Αντίπαρος μαζί διαθέτουν τον μεγαλύτερο επαγγελματικό, αλιευτικό στόλο σ' ολόκληρο το Αιγαίο. Ιδανικός προορισμός για τους ερασιτέχνες ψαράδες, όσοι ταξιδεύουν για τις διακοπές τους με τα καλάμια τους και τις πετονιές τους υπάρχουν οι εξής Ψαρότοποι: * Παραλίες βορειοδυτικής Πάρου, από Υστερνή ως Δρυό (πέρασμα Παροναξίας).

* Αλυκή προς Μακριά Μύτη.

* Βόρεια πλευρά Αντιπάρου.

* Νοτιοδυτική πλευρά Αντιπάρου (Άγιος Γεώργιος και Δεσποτικό).

Προσοχή:

* Από την παραλία επιτρέπεται χωρίς άδεια Πετονιά, καλάμι, καμάκι. Υπάρχει ανώτατο όριο αλιεύματος ανά είδος ψαριού.

* Με βάρκα ως 15 ίππους μηχανή επιτρέπεται χωρίς άδεια πλοήγησης ταχυπλόου, αρκεί να δηλωθεί στον ιδιοκτήτη της βάρκας ότι θα χρησιμοποιηθεί για ψάρεμα (όταν η βάρκα είναι νοικιασμένη). Σε περίπτωση που ο τουρίστας έχει δική του βάρκα πρέπει να διαθέτει άδεια ερασιτεχνικής αλιείας. Αν δεν έχει, λαμβάνει άδεια από το τοπικό λιμεναρχείο. Ισχύουν οι περιορισμοί στην ποσότητα ψαρέματος. (Απαγορεύονται τα δίχτυα, παραγάδια κλπ.).

* Καταδυτικό ψάρεμα: επιτρέπεται μόνο από την ανατολή του ηλίου ως τη δύση του. Απαγορεύεται η κατάδυση κοντά σε εγκαταστάσεις ή λιμενικούς χώρους ή αγκυροβόλια. Απαγορεύεται η κατάδυση το βράδυ και η χρήση φωτισμού. Απαγορεύεται η χρήση φιαλών οξυγόνου στις καταδύσεις με σκοπό το ψάρεμα. Συνιστάται η αποφυγή ψαρέματος κατά μόνας. Είναι υποχρεωτικό να φέρει ο δύτες σηματοδύρα επιφανείας στην περιοχή που ψαρεύει.

Το ηλιοβασίλεμα αλλά και οι πολλές άβατες πλευρές της Πάρου και της Αντιπάρου προσφέρονται για βαρκάδα. Μην χάσετε την ευκαιρία, είτε έχετε βάρκα είτε δεν έχετε. Για όσους δεν έχουν, μπορούν να νοικιάσουν.

ΨΑΡΕΜΑ ΜΕ ΨΑΡΟΝΤΟΥΦΕΚΟ

.Για να πραγματοποιήσει κανείς αυτό τη δραστηριότητα και να ζήσει με ασφάλεια τις χαρές του βυθού απαιτείται ένα μίνιμουμ εξοπλισμού ο οποίος περιλαμβάνει:

- α) τη στολή,
- β) τη μάσκα,
- γ) τον αναπνευστήρα,
- γ) τα πέδιλα,
- δ) τα βαρίδια και
- ε) το ψαροντούφεκο.

Η στολή διατίθεται σε διαφορετικά πάχη και η επιλογή σχετίζεται με την εποχή. Ωστόσο, αν το ψάρεμα βασίζεται σε παθητικό τρόπο όπως για παράδειγμα το καρτέρι, κατά το οποίο κυνηγός δεν κινητέ πάρα πολύ, χρειάζεται μια πιο χοντρή στολή.

Αναφορικά με τη μάσκα, μια μικρού ή μεσαίου όγκου είναι ιδανική, αρκεί βέβαια να εξασφαλίζει επαρκές οπτικό πεδίο αφού εξυπηρετεί συν τοις άλλοις στα πολύ θολά τα

νερά. Η μάσκα πρέπει να εφαρμόζει σωστά στο πρόσωπο και να το καλύπτει στεγανά. Καλό θα είναι πριν την αγορά της να δοκιμαστεί. Για όσους έχουν κάποια πάθηση στα μάτια, υπάρχουν μάσκες με ενσωματωμένους διορθωτικούς φακούς.

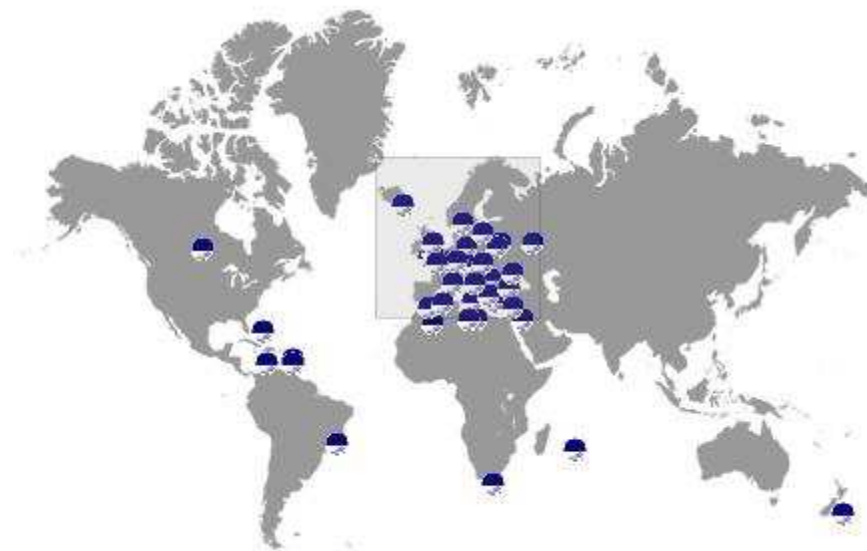
Τα πέδιλα, αποτελούν την πρωστήρια δύναμη και θα πρέπει να ταιριάζουν σωστά στο πέλμα γιατί εάν είναι στενά παρουσιάζονται κράμπες ενώ εάν είναι φαρδιά πληγώνουν το πόδι. Μεσαίο μέγεθος πτερυγίων σε συνδυασμό με μαλακό και ελαφρύ υλικό κατασκευής είναι η ιδανική επιλογή.

Τα ψαρουντούφεκα που χρησιμοποιούνται είναι κατά μέσο όρο μικρού μεγέθους αεροβόλα και λειτουργούν με συμπιεσμένο αέρα. Υπάρχουν βέβαια και οι οπαδοί των λαστιχοβόλων. Το ζητούμενο ανεξαρτήτως τύπου ψαρουντούφεκου είναι να μην βραχώνει η βέργα εύκολα και να μην κάνει πολλή φασαρία. Ενδεικτικά προτείνονται τα μεγέθη πάνω από 60 εκατοστά, και μέχρι 90 εκατοστά.

ΨΑΡΕΜΑ ΜΕ ΚΑΛΑΜΙ

Στο ψάρεμα με το καλάμι το ψάρι δαγκώνει το δόλωμα και πάει να φύγει βιαστικά (για να φάει κάπου κρυμμένο, με την ησυχία του). Τραβώντας το δόλωμα, τραβιέται η αρματωσιά και κατά συνέπεια ο φελλός βυθίζεται στο νερό, δίνοντας σήμα σε εμάς να σηκώσουμε το καλάμι σε μια προσπάθεια να καρφώσουμε το ψάρι. Είναι φτηνό και εύκολο σε εξοπλισμό ,με λίγα χρήματα μπορούμε υπάρχουν στο εμπόριο απλά καλάμια μπαμπού (σπαστά σε δύο ή τρία κομμάτια) έτοιμα με την αναγκαία αρματωσιά (πετονιά, φελλό, βαρίδι, αγκίστρι)

ΓΑΛΑΖΙΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ



Το εθελοντικό Πρόγραμμα “BLUE FLAGS” ξεκίνησε για πρώτη φορά στη Γαλλία, το 1985, αλλά η ουσιαστική έναρξή του ήταν την 5η Ιουνίου 1987, την διεθνή ημέρα Περιβάλλοντος, οπότε και παρουσιάστηκε στο Συμβούλιο της Ευρώπης και στην Ευρωπαϊκή Ένωση ως «πρωτότυπη Περιβαλλοντική Δράση για ακτές με μεγάλο αριθμό λουομένων». Από το 2000 συμμετέχουν στο εθελοντικό αυτό πρόγραμμα 49 χώρες από όλες σχεδόν τις ηπείρους, σε συνεργασία με τους Συντονιστές των χωρών μελών, αναμορφώνονται κατά καιρούς τα κριτήρια βράβευσης, καθιστώντας τα όλο και αυστηρότερα, με στόχο τη βελτίωση, των συνθηκών στις ακτές και μαρίνες που βραβεύονται. Στην Ελλάδα χειρίζεται το πρόγραμμα αυτό η ΕΕΠΦ από το 1992.

Τα κτίρια για να κερδίσει μια ακτή την γαλάζια σημαία είναι:

Περιβαλλοντική εκπαίδευση και πληροφόρηση

- Πληροφορίες για το παράκτιο οικοσύστημα και το ευαίσθητο φυσικό περιβάλλον στον παράκτιο χώρο.
- Συνεχής πληροφόρηση του κοινού για την ποιότητα των νερών κολύμβησης.
- Πληροφορίες για το Διεθνές Πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες» στον Πίνακα Ανακοινώσεων της ακτής.
- Έντυπες πληροφορίες και αναρτημένες οδηγίες συμπεριφοράς για την ακτή.
- Δραστηριότητες που να προβάλλουν ενεργά τη προστασία του φυσικού περιβάλλοντος της ακτής.

Ποιότητα νερών κολύμβησης

- Ποιότητα των νερών κολύμβησης, που να επιβεβαιώνεται με δειγματοληπτικές μετρήσεις
- Μη απόρριψη βιομηχανικών λυμάτων στην ακτή
- Επεξεργασία αστικών λυμάτων, όπως απαιτεί η Ευρωπαϊκή Οδηγία

Περιβαλλοντική Διαχείριση

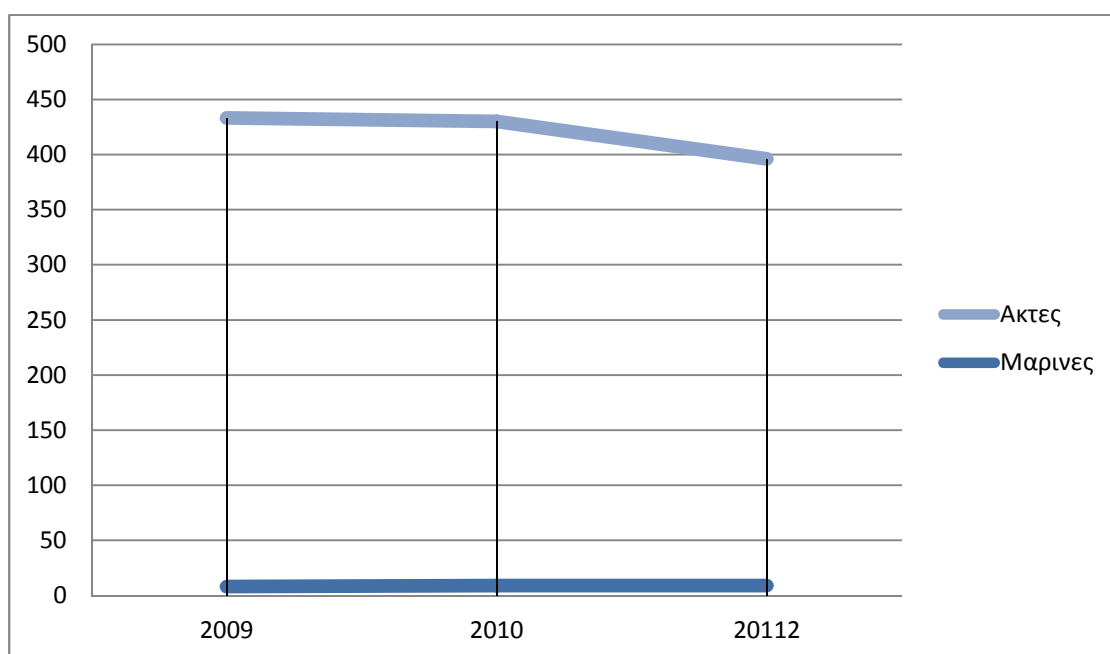
- Σχέδιο χρήσης γης και περιβαλλοντική διαχείριση
- Περιοδικός καθαρισμός της ακτής από σκουπίδια, αποσίγαρα κλπ.
- Επαρκείς κάδοι απορριμμάτων, που να αδειάζονται σε τακτά διαστήματα
- Διευκολύνσεις για ανακυκλώσιμα υλικά
- Επαρκείς εγκαταστάσεις υγιεινής, με ελεγχόμενο σύστημα αποχέτευσης
- Απαγόρευση της οδήγησης οχημάτων και μοτοποδηλάτων στην ακτή
- Απαγόρευση της ελεύθερης κατασκήνωσης
- Επιτήρηση κατοικίδιων ζώων στην ακτή
- Συντήρηση κτιρίων και εξοπλισμού στην ακτή

Ασφάλεια, ναυαγοσωστικά, πρώτες βοήθειες, υπηρεσίες και εγκαταστάσεις

- Εκπαιδευμένοι ναυαγοσώστες - ή άμεση πρόσβαση σε τηλέφωνο - σωστικά εφόδια και πρώτες βοήθειες
- Σχέδια για την αντιμετώπιση κάποιου ατυχήματος ρύπανσης, με άμεση ενημέρωση του κοινού
- Ασφαλής δίοδος στην ακτή και φροντίδα για άτομα με ειδικές ανάγκες
- Μια ακτή μπορεί να βραβευθεί με τη Γαλάζια Σημαία εάν είναι μία εθνική ή διεθνής, επίσημα χαρακτηρισμένη κολυμβητική περιοχή με τουλάχιστον ένα επισήμως καθορισμένο σημείο δειγματοληψίας για τον έλεγχο της ποιότητας των νερών κολύμβησης.
- Το όνομα και τα όρια της ακτής ορίζονται από τις επίσημες εθνικές αρχές.
- Η ακτή πρέπει να προσφέρει τις απαραίτητες υπηρεσίες και την υποδομή που απαιτούν τα Κριτήρια του Προγράμματος.
- Ένα συγκεκριμένο άτομο από την τοπική αρχή οφείλει να ασχολείται ειδικώς με το Πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες».
- Κατά την διάρκεια της χειμερινής περιόδου οι ενδιαφερόμενοι διαχειριστές αποστέλλουν τις αιτήσεις υποψηφιότητας στην Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης (ΕΕΠΦ). Η Εθνική Επιτροπή Κρίσεων (Ε.Ε.Κ.) αξιολογεί τις αιτήσεις υποψηφιότητας σύμφωνα με την οργάνωση που είχαν την προηγούμενη χρονιά και προωθεί τις υποψήφιες προς βράβευση ακτές στη Διεθνή Επιτροπή Κρίσεων (Δ.Ε.Κ.). Η Δ.Ε.Κ. λαμβάνει την τελική απόφαση για τις ακτές και τις μαρίνες που θα βραβευθούν.
- Προκειμένου να διατηρήσει μια ακτή τη "Γαλάζια Σημαία" καθ' όλη τη διάρκεια του καλοκαιριού η ακτή αξιολογείται για την οργάνωσή της και τη συμμόρφωση προς τα κριτήρια από επιθεωρητές του Εθνικού Χειριστή κάθε χώρας αλλά και από τους επιθεωρητές του Διεθνούς Συντονιστή.
- Οι Συντονιστές του Προγράμματος (FEE, ΕΕΠΦ) δεν οφείλουν να προειδοποιούν για την ημερομηνία της επίσκεψης, η επιθεώρηση δηλαδή γίνεται είτε ενημερώνοντας τον διαχειριστή για την ημερομηνία επίσκεψης, είτε απροειδοποίητα, κατά την κρίση του Συντονιστή.

Βραβευμένες ακτές και μαρίνες στην Ελλάδα

- 425 Ελληνικές ακτές και 8 μαρίνες βραβεύονται με τη Γαλάζια Σημαία το 2009
- 387 Ελληνικές ακτές και 9 μαρίνες βραβεύονται με τη Γαλάζια Σημαία το 2011.
- 421 Ελληνικές ακτές και 9 μαρίνες βραβεύονται με τη Γαλάζια Σημαία το 2010



Βραβευμένες ακτές στον Δήμο Πάρου

Μάρπησσα/Χρυσή Ακτή



Λογαράς



Τσερδάκια



Πούντα



ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Συμπερασματικά από την έρευνα, τα πλεονεκτήματα του θαλάσσιου τουρισμού είναι ότι η Ελλάδα είναι πλούσια σε ακτές χώρα και με χρόνια παράδοση στον τουρισμό. Διαθέτει παραθαλάσσιες πόλεις. Έτσι ο θαλάσσιος τουρισμός είναι εφικτό να συνδυαστεί και με αλλά ειδή τουρισμού όπως τον περιηγητικό τουρισμό η τον τουρισμό πόλεως.

Οι μαρίνες και τα κρουαζιερόπλοια είναι η πιο προσοδοφόρα μορφή τουριστικής επένδυσης, απαιτεί ιδιαίτερα υψηλό κόστος που το κράτος συνήθως αναλαμβάνει σε συνεργασία με ιδιώτες. Επίσης Η επένδυση αυτή κατά τεκμήριο έχει πολύ μεγάλη διάρκεια ζωής, μικρό χρόνο απόσβεσης και διακρίνεται για την πληρότητα της υποδομής. Οι χώρες που έχουν ήδη ένα σημαντικό δίκτυο μαρίνων και κατ' ακολουθία και μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων σήμερα είναι η Ιταλία, η Ισπανία το Μαρόκο και η Τουρκία. Γενικά η Ελλάδα υστερεί σε μαρίνες και λιμενικές υποδομές, αλλά Η Μαρίνα της Πάρου βρίσκεται σε καλή πορεία με όλο και περισσότερες αφίξεις κάθε χρόνο.

Όμως το αεροδρόμιο της Πάρου που είναι συμπληρωματική υπηρεσία είναι ανεπαρκή στο να δεχτεί μεγαλύτερα αεροσκάφη. Αν και οι περισσότεροι τουρίστες επιλέγουν το αεροσκάφος λόγω της ταχύτητας και της άνεσης που πραγματοποιούνται τα ταξίδια, δεν υπάρχουν απευθείας πτήσεις από το εξωτερικό όπως σε Μύκονο, Σαντορίνη και Κάρπαθο.

Θετικό στοιχείο είναι ότι τους καλοκαιρινούς μήνες υπάρχουν πολλαπλά δρομολογία με τα πλοία της γραμμής από και προς Παρο και με ταχύπλοα πλοία με τα οποία το ταξίδι έχει διάρκεια 2,5 ωρες.

Στην Ελλάδα Παρουσιάζεται πτώση στον θαλάσσιο τουρισμό και τα βασικά αίτια για την πτώση του κλάδου είναι

- Απουσία υποδομών (έλλειψη μαρίνων)
- Φορολογικές επιβαρύνσεις
- Κακή εικόνα της Ελλάδας σε σχέση με την ασφάλεια των επισκεπτών

Τα ελληνικά επαγγελματικά σκάφη διαφεύγουν σε Τουρκία και Κροατία τον τελευταίο χρόνο, εξαιτίας των φορολογικών επιβαρύνσεων στη χώρα. Η πτώση των ναυλώσεων, που έχει ξεκινήσει από το 2008, το 2010 έφθασε το 60%-80% και συνεχίζεται εφέτος στα ίδια επίπεδα. Η πτώση αυτή οφείλετε στην κρίση και δημιουργεί ακόμα μεγαλύτερη ανεργία σε πληρώματα και ναυτικούς. Παρόλα αυτά δεν πρέπει να αγνοηθούν οι υπόλοιποι τομείς του θαλασσιου τουρισμου που συνδέονται με τις θαλασσιες αθλητικες δραστηριοτητες γιατι και αυτές οι δραστηριοτητες αποτελουν μια σημαντική βιομηχανια καθώς οι καταδύσεις και το wind και kite surfing αποτελούν σημαντικό ποσο ελξης επισκεπτών. Οι σχολες αυτές και τα προταθλήματα που οργανωνονται συμβαλουν σημαντικα στην ενοισχηση της οικονομιας του τοπου. Η παρος με πλουσιο βυθο και εκσυγχρονισμένες σχολες είναι ο ιδανικος προορισμος για δυτες επαγγελματιες και ερασιτέχνες.

Η παρος επισης θα μπορούσε να εκμεταλευτει περισσότερο τον τομεα τον κρουαζιερων οπως η Σαντορινη οπου καθημερινα αγκυροβολουν πολλα κρουαζιεροπλοια. Ο θαλασσιος τουρισμος και ο τουρισμος γενικότερα πρεπει να αντιμετωπιση με περισσοτερη φροντιδα. Χρειαζετε βελτισση των περισσοτερων υπηρεσιων, ιδηκοτερα αυτων που αφορουν το ξενοδοχειακο τομεα στην παρο. Και αυτό γιατί οι περισσότεροι επισκεπτες από αρκετα ξενοδοχεια της είναι απογοητευμενοι από τις υπηρεσιες που προσφεροντε όπως φενετε σε πολλές σελιδες παραπονων στο δυαδικτιο. Παρόλα αυτά το διαδίκτυο είναι πλεον ένα από τα ποιο χρήσιμα εργαλια διαφημησης και προοθησης του τουριστικου

προορισμοί με προσφορές early booking(προορές κρατήσεις) και αρκετά οικονομικά τουριστικά πακέτα.Με αυτόν τον τρόπο θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί και η εποχικότητα με ειδικές προσφορές στο τέλος και στην αρχή της τουριστικής περιόδου.

Προοπτικές

Το Υπουργείο προτίθεται να προχωρήσει σε δημιουργία μαρίνων, τουριστικών καταφυγίων και αγκυροβολίων, καθώς η χώρα μας υστερεί λόγω πληθώρας κωλυμάτων και γραφειοκρατικών αγκυλώσεων. Υπάρχουν σχέδια για την επέκταση και την δημιουργία νέων θέσεων της μαρίνας της παρούσας καθώς τα τελευταία χρόνια βελτιώθηκαν και οι υποδομές στο αγκυροβόλιο στο Πισωλιβάδι. Επίσης υπάρχουν και σχέδια αναδιαμόρφωσης του αεροδρομίου του νησιού.

ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΒΙΒΛΙΑ

- Νικόλαος Δ.Ηλίας- ελλας θαλασσινος οδηγος εκδοσεις eagle ray
- Freude am segeln in den kyckladen εκδοσεις stalling
- Haefen und ankerplaetze- Gerd Radspieler
- Ιστιοπλοια και η τεχνη της –Μαριος Βερετης εκδοσεις χριστακη
- Θαλασσιος τουρισμος –dr.Heiner Haass
- Εναλλακτικες και ειδικες μορφες τουρισμου σχεδιασμος και μανατζμεντ μαριος σωτηριαδης Ιωαννα φαρσαρη εκδοσεις interbooks
- Αειφορεια Εναλλακτικος τουρισμος Κων/νος Ανδριοτης εκδοσεις Σταμουλης

ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ INTRERNET

Parosweb.com

Luisgroup.com

Kycladesnews.gr

Enet.gr

Traveling.gr

Travelstories.gr

Innews.gr

Cruisetimetables.com

Polostours.gr

Epaidia.com

Windsurfing.gr

Prodivers.gr

Kreuzfahrt.de

Rraj.gr

Investingreece.com

Hpyoa.gr

Nov.gr

Finacialnews.com