

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



Τίτλος Εργασίας : ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

ΜΟΡΦΕΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Σπουδαστής: ΤΣΟΠΕΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Επιβλέπων: ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια ειδική μορφή τουρισμού, με ιδιαίτερη σημασία για την Ελλάδα, καθώς επίσης και με τεράστια περιθώρια ανάπτυξης. Εντάσσεται στην κατηγορία των ειδικών μορφών τουρισμού, συγκεντρώνοντας όλα τα χαρακτηριστικά τους. Στην έννοια του θαλάσσιου τουρισμού εντάσσεται κάθε είδους ανθρώπινη δραστηριότητα που έχει ως πεδίο δράσης το θαλάσσιο χώρο και ως σκοπό την αναψυχή και την πολιτισμική επικοινωνία. Ο θαλάσσιος τουρισμός δηλαδή περιλαμβάνει ένα πλήθος δραστηριοτήτων όπως είναι η χρήση σκαφών αναψυχής (ιστιοφόρα, γιωτ, μηχανοκίνητα σκάφη, κλπ), η κολύμβηση, η διενέργεια κρουαζιέρων, η χρήση ταχύπλοων σκαφών, η ερασιτεχνική αλιεία, η κατάδυση, τα θαλάσσια αθλήματα (θαλάσσιο σκι, jet ski, windsurfing, surfing, parasailing κλπ), η περιήγηση σε θαλάσσια πάρκα, η παρατήρηση φαλαινών και δελφινιών, η επίσκεψη σε ναυτικά μουσεία, λιμάνια, κλπ.

Σκοπός αυτής της εργασίας είναι η κατανόηση της έννοιας του θαλάσσιου τουρισμού, των μορφών του, τα προβλήματα που αντιμετωπίζει και τρόποι βελτίωσης του.

Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα όπως τις ελλειπείς υποδομές των λιμανιών και των μαρίνων, τη διακοπή ή μείωση πολλών δρομολογίων πλοίων από τα μεγάλα λιμάνια της χώρας προς τα ελληνικά νησιά, η σημαντική καθυστέρηση της υλοποίησης των δρομολογίων για τις άγονες γραμμές, το cabotage, ο μικρός αριθμός των μαρίνων, η έλλειψη υποδομών, η υψηλή φορολογία στα σκάφη και τα ιστιοφόρα, ο αθέμιτος ανταγωνισμός ανάμεσα στους επαγγελματίες πλοιοκτήτες και οι δυσλειτουργίες του ακτοπλοϊκού συστήματος.

Όμως παρά τα προβλήματα και τις δυσκολίες που ενδεχομένως αντιμετωπίζει θα πρέπει όλοι και κυρίως οι τουριστικοί φορείς, οι εμπλεκόμενοι στον τουρισμό μιας περιοχής, αλλά και της Ελλάδας, ότι η χώρα μας, μας προσφέρει και έχει τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης και ανάδειξης του θαλάσσιου τουρισμού της.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ σελ.4-5

ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ σελ.6-9

ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ σελ. 10-17

ΓΙΩΤΙΝΓΚ (YACHTING)-ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ σελ. 18-21

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ σελ.22-25

ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ-ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ σελ.26-33

CABOTAGE-ΑΡΣΗ ΤΟΥ σελ.34-39

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ σελ.40-42

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ σελ.43-45

ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ σελ.46-51

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ σελ.52

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αναμφιβολα ο θαλασσιος τουρισμος αποτελεί μια από τις δυναμικότερες μορφές του σύγχρονου τουρισμου, αφού η σημασία του στις τουριστικές οικονομίες των χωρών που έχουν τόσο τις φυσικές προϋποθέσεις όσο και τις οικονομικές δυνατότητες να τον αναπτύξουν είναι κυριολεκτικά μεγάλη.

Γι αυτό λοιπόν, ο πλούτος και η ποικιλία των ελληνικών θαλασσών, τα ατελείωτα χιλιόμετρα των ελληνικών ακτών και τα χιλιάδες ελληνικά νησιά, οι προστατευμένες θαλάσσιες περιοχές χιλιάδων τετραγωνικών χιλιομέτρων, το ήπιο κλίμα, τα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και το ενδιαφέρον και εναλλασσόμενο τοπίο της, καθιστούν την Ελλάδα ιδανικό προορισμό για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού. Αυτό ενισχύεται από την ασφάλεια των πελαγών, (από άποψη ναυτικών κινδύνων), την μικρή απόσταση των ακτών μεταξύ τους, αλλά και από τις ευνοϊκές συνθήκες των καιρικών φαινομένων (ένταση ανέμων, θερμοκρασίες περιβάλλοντος και θάλασσας) που επικρατούν στην χώρα μας.

Επίσης ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μία μορφή τουρισμού που επειδή έχει ως πεδίο δράσης το θαλάσσιο στοιχείο με τα πλούσια οικοσυστήματά του, προσφέρεται μέσω κατάλληλων προγραμμάτων, για την ευαισθητοποίηση των τουριστών σε περιβαλλοντικά θέματα. Είναι γνωστό ότι διάφορες περιβαλλοντικές οργανώσεις επωφελούνται από την απόλαυση που προσφέρει ο θαλάσσιος τουρισμός για να ευαισθητοποιήσουν τους πολίτες και για να υποστηρίξουν περιβαλλοντικά μέτρα διαχείρισης.

Ωστόσο ο ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός αντιμετωπίζει και διάφορα σοβαρά προβλήματα τα οποία όμως αν αντιμετωπιστούν γρήγορα ο θαλάσσιος τουρισμός θα αναπτυχθεί. Κάποια από τα χρόνια προβλήματα του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα είναι: οι ελλειπείς υποδομές στα μεγάλα λιμάνια της χώρας, ο μικρός αριθμός μαρινών, η κακή διαχείριση του συγκεκριμένου τομέα από το κράτος, οι υψηλοί ειδικοί φόροι στα σκάφη, τα υψηλά τέλη ελλιμενισμού και η διακοπή πολλών δρομολογίων για τα ελληνικά νησιά. Η υφιστάμενη κατάσταση μαρινών στην Ελλάδα δεν είναι θετική. Υπάρχουν όμως και διάφοροι ευνοϊκοί παράγοντες, όπως ο γεωγραφικός παράγοντας, ο πολιτιστικός και ο κοινωνικός, οι οποίοι δεν έχουν αξιοποιηθεί καταλλήλως από την πολιτεία και δεν έχει διαμορφωθεί μία σαφής πολιτική ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα.

Θα χρειαστεί να γίνουν σημαντικές επενδύσεις πάνω σε αυτόν τον τομέα και να βελτιωθεί η εικόνα της χώρας στο εξωτερικό. Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα για την Ελλάδα. Με τα τόσα συγκριτικά πλεονεκτήματα η Ελλάδα θα έπρεπε να διαπρέπει στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού.

Πρέπει να προταθούν διάφορα μοντέλα ανάπτυξης αυτού του τομέα, που να δίνουν έμφαση στις λιμενικές υποδομές, στη δημιουργία νέων μαρίνων, στην αειφόρο ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, στην μείωση της φορολογίας για τα σκάφη αναψυχής και την βελτίωση του ακτοπλοϊκού συστήματος στη χώρα. Η Ελλάδα χρειάζεται μία εθνική πολιτική για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο θαλασσιος τουρισμος αναφέρεται στο σύνολο των δραστηριοτήτων, που διεξάγονται στο θαλάσσιο χώρο μιας χώρας υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών.

Οι υπηρεσίες και οι δραστηριότητες αυτές θα πρέπει να αποτελούν αναπόσπαστο και βασικό στοιχείο της τουριστικής μορφής και όχι μέσο για την πραγματοποίηση των διακοπών. Στις υπηρεσίες θαλάσσιων πλωτών μέσων εντάσσονται: α) οι κρουαζιέρες, β) οι περιηγήσεις με ιστιοφόρα και yachts (ιδιόκτητα ή μισθωμένα σκάφη), γ) οι μετακινήσεις με πλοία. στις δύο πρώτες μορφές, οι υπηρεσίες που παρέχονται είναι βασικά στοιχεία των διακοπών και αποτελούν σκοπό των ταξιδιών, ενώ αντίθετα στην τρίτη μορφή η μεταφορά δεν αποτελεί αυτοσκοπό αλλά μέσο για την πραγματοποίηση των διακοπών.

Ο τουρισμός γενικά προϋποθέτει τη μετακίνηση του ανθρώπου από τον τόπο μόνιμης κατοικίας του σε άλλο τόπο με καθορισμένη χρονική διάρκεια παραμονής σ' αυτόν, με σκοπό την αναψυχή, δηλ. τη σωματική, πνευματική και ψυχική ανάταση και με προεπιλεγμένη απόφαση επιστροφής στον τόπο μόνιμης κατοικίας. Ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες αναψυχής που έχουν ως πεδίο αναφοράς και ανάπτυξης-δράσης το θαλάσσιο περιβάλλον. Έτσι αποκλείονται από την έννοια του θαλάσσιου τουρισμού οι δραστηριότητες αναψυχής που έχουν σχέση, άμεση ή έμμεση, με το γλυκό υγρό στοιχείο, δηλ. τους ποταμούς και τις λίμνες. Επίσης αποκλείονται όλες εκείνες οι δραστηριότητες που ενώ λαμβάνουν χώρα στο θαλάσσιο περιβάλλον, δεν αποσκοπούν στην αναψυχή.

Ο θαλάσσιος τουρισμός απαιτεί ένα σύνολο εργασιών και υπηρεσιών που έχουν εξειδικευμένο χαρακτήρα, καθώς συνδυάζει τις απαιτήσεις δύο τομέων της οικονομίας, τον τουρισμό και τη ναυτιλία. Η απασχόληση στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού απαιτεί εξειδίκευση, η οποία είναι αποτέλεσμα εκπαίδευσης, κατάρτισης και εμπειρίας. Δεν επιτρέπεται στις περισσότερες δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού η ανειδίκευτη και η περιστασιακή εργασία, διότι ο εργαζόμενος στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού δεν περιορίζεται μόνο στην παροχή υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα που έτσι και αλλιώς προϋποθέτουν εκπαίδευση, αλλά πρέπει να έχει την ικανότητα να ανταπεξέρχεται στις δύσκολες συνθήκες εργασίας που προϋποθέτει το θαλάσσιο περιβάλλον. Για το λόγο αυτό εξάλλου η οποιαδήποτε θαλάσσια τουριστική απασχόληση υπόκειται σε αυστηρή αδειοδότηση, σε αυστηρό έλεγχο και τελεί υπό την αυστηρή επιτήρηση της δημόσιας αρχής.

Επίσης, ο θαλάσσιος τουρισμός, όπως και γενικότερα ο τουρισμός, έχει διεθνή χαρακτήρα. Εξαρτάται από πολλούς και διαφορετικούς διεθνείς παράγοντες, όπως οικονομικές κρίσεις, πολιτικές κρίσεις, πολεμικές συγκρούσεις, φυσικές καταστροφές, κλπ. Είναι φανερό ότι η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού έχει ως αποτέλεσμα μια ευρύτατη διαπολιτισμική επικοινωνία μεταξύ των τοπικών πληθυσμών και των επισκεπτών-τουριστών. Η «επικοινωνία» αυτή έχει ιδιαίτερο κοινωνιολογικό και πολιτισμικό ενδιαφέρον, διότι ο θαλάσσιος τουρισμός επιφέρει σημαντικές αλλαγές στη ζωή, στη συμπεριφορά, στα ήθη, στα έθιμα, στις συνήθειες των κατοίκων των χωρών υποδοχής. Άμεση σχέση με τις κοινωνικό-πολιτισμικές επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού έχουν και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Ο θαλάσσιος τουρισμός ως από τη φύση του βασιζόμενος αποκλειστικά στο θαλάσσιο στοιχείο μπορεί με την ορθολογική διαχείριση του να καταστεί μοχλός ανάπτυξης για τις παράκτιες και τις νησιωτικές περιοχές της Ελλάδας. Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας οικονομικός τομέας που κατά κανόνα αγηγά τα μειονεκτήματα που τυχόν προκαλεί η δυσμενής γεωγραφική θέση, καθώς η ναυπηγική τεχνολογία με την κατασκευή διαφόρων τύπων επιβατηγών πλοίων επιτυγχάνει τη συγκοινωνιακή και τουριστική επικοινωνία.



Ωστόσο στο πλαίσιο του θαλάσσιου τουρισμού μπορούν να ενταχθούν και αθλητικές δραστηριότητες (ερασιτεχνικού ή επαγγελματικού χαρακτήρα) που πραγματοποιούνται στη θάλασσα.

Τέτοιες δραστηριότητες είναι ατομικού ή ομαδικού χαρακτήρα, όπως η ιστιοσανίδα, το θαλάσσιο σκι, το τζετ σκι, καθώς και δραστηριότητες όπως καταδύσεις, ψαροντούφεκο κ.α. Οι θαλάσσιες αθλητικές δραστηριότητες μπορούν να ενταχθούν στο θαλάσσιο τουρισμό μόνο αν αποτελούν βασικό στοιχείο των τουριστικών διακοπών και σκοπό του ταξιδιού. Η Ελλάδα είναι η χώρα με το μεγαλύτερο μήκος ακτών. Διαθέτει ένα μοναδικό νησιωτικό σύμπλεγμα, ονειρεμένους φυσικούς κόλπους και αμέτρητα ακατέργαστα λιμανάκια. Έχει ακόμη τις ωραιότερες και ίσως τις καθαρότερες θάλασσες, έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους στον κόσμο ενώ διαθέτει ανεκτή οργάνωση και υποδομή σε ορισμένους τομείς τουρισμού.

Η μετακίνηση επιβατών με θαλάσσια μέσα αποτελεί ένα σημαντικό τμήμα της αγοράς.

Αυτό αφορά τις μετακινήσεις επιβατών εντός των χωρικών υδάτων της Ελλάδας σε παραθαλάσσιους προορισμούς, αλλά και στη μεταφορά επιβατών και οχημάτων από και προς το εξωτερικό, με κυριότερες διαδρομές αυτές της γραμμής Ελλάδας-Ιταλίας. Το πλαίσιο των θαλάσσιων τουριστικών δραστηριοτήτων είναι ευρύ. Για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, οι μεταφορές αυτές στο πλαίσιο των διακοπών αποτελούν σημαντική πηγή εσόδων και θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι οι υπεύθυνοί τους βασίζονται στο θαλάσσιο τουρισμό. Αντίθετα για τον τουρίστα η μεταφορά αποτελεί μόνο ένα συστατικό του τουριστικού προϊόντος, χωρίς όμως να αποτελεί τον σκοπό. Οι ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη γραμμή της Αδριατικής είναι πολύ κερδοφόρες λόγω της αύξησης της ταξιδιωτικής κίνησης και του παράλληλου εκτοπισμού των μικρότερων εταιρειών με υποβαθμισμένα πλοία. Εκτός από τη μετακίνηση από και προς το εξωτερικό, πολύ μεγαλύτερα είναι τα μεγέθη των επιβατών που διακινούνται ακτοπλοϊκώς εντός της Ελλάδας.

Εκτός από τις αθλητικές δραστηριότητες υπάρχουν και οι πολιτισμικές όπως επισκέψεις σε λιμάνια-μουσεία. Στο πλαίσιο αυτό τα σκάφη πέρα από την αποκατάσταση στην αρχική τους μορφή, τη συντήρηση και προστασία, ελλιμενίζονται σε λιμάνια-μουσεία, που αποτελούν ειδικά διαμορφωμένους και οργανωμένους χώρους όπου εκτίθενται στο κοινό.

Το λιμάνι μουσείο αποτελεί έναν «ανοιχτό» χώρο ναυτικού πολιτισμού, όπου ο επισκέπτης μπορεί να δει αντικείμενα και δραστηριότητες της ναυτικής παράδοσης, με πόλο έλξης τα παραδοσιακά σκάφη, ενώ παράλληλα μπορεί να λάβει μέρος σε εκπαιδευτικές ναυτικές δραστηριότητες όπως είναι η ξυλοναυπηγική, το ψάρεμα με παραδοσιακούς τρόπους.

Τα λιμάνια-μουσεία ξεκίνησαν ως ευρωπαϊκός θεσμός για τη διατήρηση των αξιόλογων δειγμάτων της τοπικής ναυπηγικής τέχνης. Μέσα από τους θεσμούς αυτούς προβάλλεται η ναυτική ιστορία κάθε χώρας και ειδικότερα κάθε τόπου, συντηρείται και διατηρείται ζωντανή η επικοινωνία του λαού με τη ναυτική του παράδοση και κληρονομιά και δημιουργείται πολιτιστικό τουριστικό ρεύμα προς τις τοπικές κοινωνίες.

Ο θαλάσσιος τουρισμός, ανάλογα με το κριτήριο του ιδιαίτερου θαλάσσιου χώρου όπου λαμβάνει χώρα η τουριστική δραστηριότητα και ανάλογα με το πλωτό μέσο που χρησιμοποιείται για την ανάπτυξη της μπορεί να διακριθεί σε:

- παράκτιο τουρισμό
- υποβρύχιο τουρισμό
- θαλάσσιο τουρισμό φύσης
- θαλάσσιο αλιευτικό τουρισμό
- θαλάσσιο πολιτιστικό τουρισμό
- θαλάσσιο αθλητικό τουρισμό
- γιώτινγκ
- κρουαζιέρα

ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Υπάρχουν αρκετές δραστηριότητες που μπορεί κάποιος να πραγματοποιήσει στη θάλασσα. Η Ελλάδα είναι μία χώρα που έχει μεγάλη ιστορία στη θάλασσα και διαθέτει τις ιδανικές συνθήκες για την πραγματοποίηση αυτών των δραστηριοτήτων. Κάποιες από αυτές είναι οι παρακάτω.

· Ιστιοπλοΐα



Η ιστιοπλοΐα είναι ένα άθλημα που συνδέεται άρρηκτα με 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.

· Θαλάσσιο σκι



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 δημοφιλία του αθλήματος. Το θαλάσσιο σκι είναι πλέον από τα πιο διαδεδομένα σύγχρονα σπορ του νερού και δεν χρειάζεται ιδιαίτερη εξάσκηση όταν γίνεται ερασιτεχνικά. Σε όλη την Ελλάδα υπάρχουν ιδιωτικές σχολές εκπαίδευσης, οι οποίες λειτουργούν σε οργανωμένες παραλίες ή στις εγκαταστάσεις μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων. Θαλάσσιο σκι λέγεται η κίνηση του ατόμου στην επιφάνεια της θάλασσας με τη βοήθεια ειδικών πέδιλων που επιτυγχάνεται χάρη στην έλξη του ατόμου από ταχύπλοο σκάφος με τη χρήση κατάλληλου σχοινιού.

· Ιστιοσανίδα (Windsurfing)



Η ιστιοσανίδα (windsurfing) είναι ένα συναρπαστικό άθλημα για όλους τους ανθρώπους, ανεξαρτήτως ηλικίας και φύλου. Δεν απαιτεί ιδιαίτερη σωματική δύναμη, τουλάχιστον στην αρχή, τον κυριότερο ρόλο παίζει η σωστή τεχνική. Το windsurfing συνδυάζει το surfing με την ιστιοπλοΐα (sailing). Το windsurf είναι ένας μακρόστενος υδατοστεγής πλωτήρας στον οποίο τοποθετείται μικρός ιστός με ιστίο που κινείται με την πνοή του ανέμου και τους κατάλληλους χειρισμούς του ιστίου από τον επιβαίνοντα.

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. Καθώς στην Ελλάδα, οι καιρικές συνθήκες είναι ιδανικές (ήπιο κλίμα, κατάλληλη ένταση ανέμων κ.λπ.) το άθλημα έχει γνωρίσει θεαματική ανάπτυξη και ολόένα και περισσότεροι Έλληνες ασχολούνται συστηματικά με αυτό. Μάλιστα, τα τελευταία χρόνια, κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών, πραγματοποιούνται σε διάφορα σημεία της χώρας ευρωπαϊκοί και παγκόσμιοι αγώνες και πρωταθλήματα, μερικοί από τους οποίους είναι από τους σημαντικότερους διεθνώς.

· Surfing



Το surfing (κυματοδρομία) αποτελεί μια δημοφιλή δραστηριότητα αναψυχής αλλά και άθλημα. Το άτομο κινείται στην επιφάνεια της θάλασσας με τη βοήθεια των κυμάτων χρησιμοποιώντας μια σανίδα που κατασκευάζεται από πλαστικό, fiberglass ή ξύλο.

Είναι ένα από τα πιο δημοφιλή θαλάσσια αθλήματα και γίνονται κάθε χρόνο διάφορες εκδηλώσεις και πρωταθλήματα σε πόλεις της Ελλάδας, όπως το Ηράκλειο Κρήτης.

· Θαλάσσιο αλεξίπτωτο (Parasailing)



Το Parasailing ή αλλιώς Para shooting άρχισε τα τελευταία χρόνια να γίνεται πολύ δημοφιλές ανάμεσα στους Έλληνες. Είναι μια δραστηριότητα αναψυχής κατά την οποία το άτομο ανυψώνεται με τη βοήθεια ειδικού αλεξίπτωτου που έλκεται από κατάλληλο ταχύπλοο σκάφος.

· Κανό και καγιάκ θαλάσσης



Τα κανό (canoe) είναι ελαφριά, μακρόστενα σκάφη χωρίς καρίνα, που κινούνται με τη μυϊκή δύναμη ενός ή περισσότερων ατόμων που χρησιμοποιούν κουπί διπλό ή μονό. Έχουν μήκος από 2,5 έως 4 μέτρα και χρησιμοποιούνται κυρίως για άθληση και αναψυχή. Αρχικά το καγιάκ γινόταν μόνο σε ποτάμια αργότερα όμως έγινε μια δραστηριότητα που μπορείς να την απολαύσεις και στην θάλασσα σε ειδικές διαδρομές.

· Θαλάσσιος αθλητικός τουρισμός



Έχει διαπιστωθεί ότι πολλές ειδικές διοργανώσεις που βασίζονται σε ναυτικά γεγονότα αποτελούν σημαντικούς τουριστικούς ελκτικούς πόρους. Πολλά από αυτά τα γεγονότα διοργανώνονται σε ετήσια βάση και προσελκύουν δεκάδες χιλιάδες τουρίστες, καθώς η "άθληση- θέαμα" αποτελεί δημοφιλή κοινωνική δραστηριότητα. Οι δραστηριότητες αυτές παίρνουν διάφορες μορφές, όπως αγώνες κολύμβησης, αγώνες μηχανοκίνητων σκαφών, αγώνες ψαρέματος, αγώνες παραδοσιακών σκαφών, κλπ. Η πιο χαρακτηριστική θαλάσσια αθλητική τουριστική δραστηριότητα είναι οι αγώνες σκαφών, οι ρεγκάτες.

Στην Ελλάδα άρχισε από το 1999 να διοργανώνεται η "ρεγκάτα Αιγαίου" ένας διεθνής ιστιοπλοϊκός αγώνας στην περιοχή του Κεντρικού και Ανατολικού Αιγαίου.

Η διοργάνωση του ξεκίνησε από το Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής με τη συνδρομή του Υφυπουργείου Αθλητισμού και σε συνεργασία με την Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία νησιών του Αιγαίου. Κατά την διάρκεια των αγώνων, που διαρκούν περίπου 10 ημέρες διοργανώνονται σε όλα τα νησιά-λιμάνια που αποτελούν σταθμούς του αγώνα, πολιτιστικές εκδηλώσεις (συναυλίες, παραστάσεις, κλπ.) που προσελκύουν πλήθος κόσμου.

· Θαλάσσιος αλιευτικός τουρισμός



Όταν η δραστηριότητα αυτή οργανώνεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργούνται έσοδα, π.χ. από την έκδοση ερασιτεχνικών αδειών αλιείας, από τη διαμονή σε καταλύματα κλπ και οφέλη για τις τοπικές κοινωνίες υποδοχής, τότε αναπτύσσεται ο αλιευτικός τουρισμός. Η αλιευτική δραστηριότητα δεν ασκείται μόνο για επαγγελματικούς λόγους αλλά και για λόγους αναψυχής (ερασιτεχνική αλιεία). Ωστόσο η δραστηριότητα αυτή, αν υπερβεί τη φέρουσα ικανότητα των περιοχών μπορεί να προκαλέσει σημαντικά προβλήματα στις περιοχές υποδοχής π.χ. υποβάθμιση περιβάλλοντος, ρύπανση, σύγκρουση επαγγελματιών και ερασιτεχνών αλιέων, μείωση ιχθυοαποθεμάτων, κλπ. Ο αλιευτικός τουρισμός δημιουργεί νέες υποδομές, νέες θέσεις εργασίας, νέες οικονομικές δραστηριότητες, κλπ. και μπορεί να εμφανισθεί με δύο μορφές, την ενεργητική και την παθητική. Στην ενεργητική ο ίδιος ο τουρίστας επιδίδεται στην αλιευτική δραστηριότητα μέσα από ιδιόκτητο σκάφος ή από ναυλωμένο σκάφος.

Στην παθητική ο τουρίστας επιβαίνει σε επαγγελματικό αλιευτικό σκάφος και παρακολουθεί τη διαδικασία της αλιευτικής δραστηριότητας. Η μορφή αυτή δραστηριότητας αναψυχής προϋποθέτει επαγγελματικό σκάφος που είναι πλήρως οργανωμένο για το σκοπό αυτό. Οι τουρίστες παρακολουθούν τη διαδικασία αλιείας και έτσι έρχονται σε επαφή με το φυσικό περιβάλλον.

Μία άλλη μορφή του αλιευτικού τουρισμού είναι το ψάρεμα από την ακτή το οποίο είναι μια πολύ δημοφιλής δραστηριότητα αναψυχής. Το ψάρεμα στην πράξη εμπεριέχει μεγάλες περιόδους αδράνειας που δίνουν τη δυνατότητα για ανάπαυση και χαλάρωση, ενώ επίσης προσφέρει περιόδους δράσης στην περίπτωση που το ψάρι τσιμπήσει, αγκιστρωθεί και τελικά ανασυρθεί. Η εμπειρία της προσπάθειας της σύλληψης του ψαριού, η απόλαυση της απόδρασης από την εργασία και την καθημερινότητα είναι γενικά πιο σημαντική από το πραγματικό γεγονός, δηλ. την αλίευση μεγάλης ποσότητας ψαριών.

Μέσα από το ψάρεμα ο άνθρωπος έρχεται σε επαφή με το φυσικό περιβάλλον και απολαμβάνει τη χαλάρωση και δράση που του προσφέρει η δραστηριότητα αυτή καθαυτή. Αυτό αποδεικνύεται και από την τακτική του ψαρέματος και της απελευθέρωσης που ακολουθείται σε πολλές περιοχές, όπου δηλαδή οι ψαράδες ψαρεύουν τα ψάρια και στη συνέχεια τα απελευθερώνουν στο φυσικό τους περιβάλλον. Σε πολλές περιοχές το ψάρεμα από την ακτή έχει οργανωθεί με τέτοιο τρόπο ώστε καθίσταται τουριστικό προϊόν. Ο κύκλος του τουριστικού προϊόντος "ψάρεμα από την ακτή" περιλαμβάνει την πώληση αδειών αλιείας περιορισμένης χρονικής διάρκειας, την ενοικίαση δωματίων σε τουριστικά καταλύματα της περιοχής από τουρίστες που έρχονται αποκλειστικά και μόνο για το ψάρεμα και την παροχή υπηρεσιών ξεναγού- οδηγού για την ευρύτερη περιοχή του ψαρέματος. Για να μην γίνει υπέρβαση στη φέρουσα ικανότητα της περιοχής, ελέγχεται αυστηρά ο αριθμός των ερασιτεχνών αλιέων και οι ερασιτέχνες ψαράδες ακολουθούν την τακτική της σύλληψης και απελευθέρωσης των αλιευμάτων.

· Καταδυτικός τουρισμός



Η ιδιαίτερη καθαρότητα των ελληνικών θαλασσών και ο τεράστιος πλούτος του βυθού, αποτελούν πόλο έλξης για όσους αναζητούν τη μαγεία της υποβρύχιας εξερεύνησης. Με μάσκα επιτρέπεται παντού η ελεύθερη κατάδυση, αλλά η κατάδυση με τη χρήση φιαλών ατμοσφαιρικού αέρα (80% άζωτο + 20% οξυγόνο) απαγορεύεται σε περιοχές με υποθαλάσσιες αρχαιότητες.

Στην Ελλάδα λειτουργούν δεκάδες σχολές καταδύσεων, που υπόκεινται σε ειδική άδεια του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Όλοι οι αυτοδύτες υποχρεούνται να συμφωνούν και να τηρούν τους κανονισμούς και τους περιορισμούς του νόμου 5351/32 περί αρχαιοτήτων. Υποβρύχιας δραστηριότητες με καταδυτικό εξοπλισμό επιτρέπονται από την ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου. Ο ζεστός και αίθριος καιρός της χώρας καθιστά τις καταδύσεις δυνατές όλο το χρόνο. Η καλύτερη περίοδος ξεκινά τον Απρίλιο, με μέση θερμοκρασία νερού 18oC (65oF), με αποκορύφωμα τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, οπότε η θερμοκρασία αγγίζει τους 26oC (79oF).

Υπάρχουν τέσσερα είδη κατάδυσης. Το πρώτο είναι η ελεύθερη κατάδυση όπου ο δύτης βουτά χωρίς καμία βοηθητική συσκευή παρά μόνο με τον αέρα που έχει στα πνευμόνια του και αυτό το είδος κατάδυσης χρειάζεται πολύ εξάσκηση. Το δεύτερο είδος είναι η αυτόνομη κατάδυση (scuba diving), όπου ο δύτης μεταφέρει μαζί του τις φιάλες με τον απαραίτητο αέρα σε πίεση. Το τρίτο είδος είναι η κατάδυση με συμπιεσμένο αέρα από την επιφάνεια ο οποίος στέλνεται με σωλήνα από το σκάφος που βρίσκεται στην επιφάνεια. Το τέταρτο και τελευταίο είδος κατάδυσης είναι η κατάδυση με διάφορα σκάφη όπως με βαθυσκάφος, βαθύσφαιρα και υποβρύχιο.



ΓΙΩΤΙΝΓΚ (YACHTING)-ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Οι ελληνικές θάλασσες και ακτές έχουν πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα με άλλες χώρες και τα ήρεμα νερά προσφέρονται για ταξίδια με ναυλωμένα ή ιδιόκτητα σκάφη αναψυχής. Η ναύλωση επαγγελματικών σκαφών αναψυχής διακρίνεται σε δύο κατηγορίες, στη ναύλωση σκάφους με πλήρωμα (crewed yacht) και στη ναύλωση σκάφους χωρίς πλήρωμα (bare boat).

Το γιώτινγκ (yachting) είναι μια πολύ δημοφιλής δραστηριότητα όχι μόνο μεταξύ των Ελλήνων αλλά και ανάμεσα στους ξένους επισκέπτες της χώρας. Με τον όρο γιώτινγκ είναι διεθνώς γνωστή η θαλάσσια δραστηριότητα κατά την οποία ο ταξιδιώτης χρησιμοποιεί θαλαμηγό σκάφος για λόγους αναψυχής. Το γιώτινγκ βασίζεται στο θαλαμηγό σκάφος που παρέχει υπηρεσίες διαμονής και εστίασης στον τουρίστα, καθώς και τη δυνατότητα προσέγγισης σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές. Επίσης παρέχει στον ταξιδιώτη μεγάλο εύρος επιλογών ως προς την απόλαυση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Σημαντικό τμήμα του θαλάσσιου τουρισμού αποτελούν οι περιηγήσεις με σκάφη αναψυχής, κυρίως ιστιοφόρα και θαλαμηγούς. Οι περιηγήσεις γίνονται με ιδιόκτητα ή μισθωμένα πλοία, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν στη μίσθωση και πλήρωμα (crewed boats) ή να προσφέρονται χωρίς αυτό (bare boats). Σε περίπτωση που οι τουρίστες-ενοικιαστές δεν πληρούν οι ίδιοι τις απαραίτητες προϋποθέσεις (δεν διαθέτουν αναγνωρισμένο δίπλωμα ιστιοπλοΐας), τότε αναγκαστικά θα υποχρεωθούν να νοικιάσουν και τις υπηρεσίες ειδικευμένου προσωπικού, γεγονός που ανεβάζει την τιμή ενοικίασης. Στην τιμή ενοικίασης δεν συμπεριλαμβάνονται οι τροφοδοσίες σε τρόφιμα και καύσιμα.

Στη ναύλωση σκάφους με πλήρωμα οι ενδιαφερόμενοι ναυλώνουν θαλαμηγό σκάφος που είναι στελεχωμένο. Η στελέχωση του θαλαμηγού σκάφους γίνεται με βάση το μέγεθος του σκάφους, τον αριθμό των επιβαίνόντων και τις απαιτήσεις τους. Τα μέλη του πληρώματος δικαιούνται να ενδιαιτώνται στο σκάφος. Τα βασικά έξοδα των μελών του πληρώματος, δηλαδή η διατροφή και η ασφάλισή τους, περιλαμβάνονται στην τιμή ναύλωσης. Υπάρχουν τρεις τύποι σκαφών που μπορούν να ναυλωθούν με πλήρωμα : α) τα μηχανοκίνητα σκάφη (motor yachts) τα οποία είναι ταχύπλοα και ανάλογα με το μέγεθος τους μπορεί να είναι βαρέως, μεσαίου ή ελαφρού εκτοπίσματος. Τα σκάφη αυτά συνήθως υπερβαίνουν σε μήκος τα 30 μέτρα. β) τα ιστιοφόρα σκάφη (sailing yachts). Το ιστιοφόρο είναι το κλασικό σκάφος για ναύλωση που έχει ως κύριο μέσο προώθησης τα πανιά και φέρει βοηθητική μηχανή. γ) τα μηχανοκίνητα ιστιοφόρα (motor sailers). Είναι ιστιοφόρα σκάφη με μηχανή που μπορεί να χρησιμοποιηθεί είτε ως βοηθητικό είτε ως κύριο μέσο. Αυτή η κατηγορία σκαφών είναι ιδιαίτερα δημοφιλής. Αξίζει να σημειωθεί ότι με τα ιστιοφόρα διεξάγεται και πλήθος αγώνων, που εκτός από αθλητικό έχουν και τουριστικό ενδιαφέρον. Στη ναύλωση σκάφους χωρίς πλήρωμα (bare boat), ο ταξιδιώτης παραλαμβάνει το σκάφος της επιλογής του από προκαθορισμένη μαρίνα ή από τη βάση της εταιρείας ναύλωσης και καθορίζει ο ίδιος το πρόγραμμα της αναψυχής του. Βασική προϋπόθεση για τη ναύλωση αυτή είναι ο ναυλωτής να έχει δίπλωμα πλοήγησης (δίπλωμα skipper) και επιπλέον να επιβαίνει άλλο ένα άτομο που να έχει ικανότητες πλοήγησης.

Το επαγγελματικό- τουριστικό yachting άρχισε να αναπτύσσεται στην Ελλάδα από τη δεκαετία του '60 και διέπεται από το νόμο 438/76, σύμφωνα με τον οποίο τα προς ενοικίαση επαγγελματικά σκάφη (ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα) πρέπει να έχουν ελάχιστο μήκος έξι μέτρα και να καλύπτουν ναύλους 150 ημερών σε μια τριετία. Προκειμένου να μειωθεί το κόστος της ναύλωσης σκάφους αναγνωχής καθιερώθηκε μια ιδιαίτερη μορφή ναύλωσης ο στολίσκος σκαφών (φλοτίλλες). Ουσιαστικά οι φλοτίλλες εντάσσονται στην κατηγορία των σκαφών χωρίς πλήρωμα. Περιλαμβάνουν μικρά βοηθητικά σκάφη με τέσσερις έως έξι θέσεις το καθένα. Οι φλοτίλλες είναι μια ομάδα 10- 12 σκαφών που ακολουθούν ένα σκάφος-αρχηγό (leader boat). Το σκάφος-αρχηγός προηγείται των άλλων σκαφών και σε αυτό επιβαίνει ένας κυβερνήτης (cruise leader), ένας μηχανικός και ένας ξεναγός. Αυτή η μορφή ναύλωσης προτιμάται από όσους 20 διαθέτουν δίπλωμα πλοήγησης αλλά δεν έχουν σχετική εμπειρία. Η μορφή αυτή είναι ιδιαίτερα δημοφιλής σε πολλούς ιστιοπλόους.

Υπάρχουν τρεις τύποι σκαφών που μπορούν να ναυλωθούν χωρίς πλήρωμα: α) τα ιστιοφόρα σκάφη (sailing yachts). Το ιστιοφόρο είναι το κλασικό σκάφος για ναύλωση που έχει ως κύριο μέσο πρόωσης τα πανιά και φέρει βοηθητική μηχανή, β) τα μηχανοκίνητα σκάφη (motor yachts), γ) τα catamaran.

Τα catamaran προσφέρονται για όσους θέλουν να συνδυάσουν την άνεση του μηχανοκίνητου και το ρομαντισμό των ιστιοπλοϊκών. Μια άλλη κατηγορία στο γιώτινγκ είναι τα πλοία της κατηγορίας motor yachts με πλήρωμα, τα οποία μπορούν να φιλοξενήσουν από έξι έως τριάντα άτομα. Η συντριπτική πλειοψηφία των σκαφών της κατηγορίας αυτής ανήκει σε ιδιώτες, οι οποίοι μέσω της ενοικίασης καλύπτουν τα έξοδα συντήρησης και μισθοδοσίας. Οι διακοπές με motor yachts απευθύνονται σχεδόν αποκλειστικά σε τουρίστες του εξωτερικού, ενώ ένα σημαντικό μερίδιο καταλαμβάνουν οι Αμερικανοί. Είναι απαραίτητη η δραστηριοποίηση επαγγελματιών στο χώρο της ναύλωσης των σκαφών, η παροχή υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής των σκαφών, η παροχή υπηρεσιών τροφοδοσίας και επισιτισμού και άλλων υπηρεσιών που έχουν σχέση άμεση ή έμμεση με την κίνηση του θαλαμηγού σκάφους.

Βασική προϋπόθεση όμως για την ανάπτυξη του γιώτινγκ είναι ο ελλιμενισμός των σκαφών. Για το σκοπό αυτό απαιτείται η κατασκευή ειδικών τουριστικών λιμένων (μαρίνες) και λιμένων καταφυγής, και η ανάπτυξη ενός αντίστοιχου δικτύου ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών, διότι το γιώτινγκ προϋποθέτει τη γειτνίαση παράκτιων περιοχών, πράγμα που επιτρέπει το νησιωτικό σύμπλεγμα. Τα φυσικά αυτά στοιχεία απαντώνται στο Αιγαίο και στο Ιόνιο Πέλαγος και ευνοούν την ανάπτυξη του γιώτινγκ στην Ελλάδα, καθώς η ακτογραμμή ανέρχεται στα 16.000 χλμ, υπάρχουν 3.000 περίπου νησιά και οι κλιματολογικές συνθήκες είναι κατάλληλες για ταξίδια με σκάφος.

Η ιδιαιτερότητα του γιώτινγκ συνίσταται στο γεγονός ότι ο επιβαίνων στο θαλαμηγό σκάφος καθορίζει ο ίδιος το χρόνο και το χώρο των δραστηριοτήτων αναψυχής του.

Χαρακτηριστικό στοιχείο της θαλάσσιας αυτής δραστηριότητας (γιώτινγκ) είναι η αυτοδυναμία της αναψυχής. Το γιώτινγκ υποστηρίζεται από πληθώρα υπηρεσιών. Το θαλαμηγό σκάφος εκτός από χώρο καταλύματος και εστίασης, είναι η βάση για την ανάπτυξη μιας ποικιλίας δραστηριοτήτων αναψυχής όπως είναι η ηλιοθεραπεία πάνω στο σκάφος, η κατάδυση, η ερασιτεχνική αλιεία, η παρατήρηση θαλάσσιων θηλαστικών, η κολύμβηση σε απομονωμένους όρμους, η προσέγγιση σε δυσπρόσιτες από την ξηρά ακτές, το θαλάσσιο σκι, η περιήγηση, κλπ.

Στην ανάπτυξη του γιώτινγκ βοήθησε η εξέλιξη της ναυπηγικής τέχνης. Με το σκάφος μπορεί κάποιος να εξερευνήσει ακτές και απρόσιτες παραλίες που δεν θα μπορούσε να επισκεφθεί οδικώς και ταυτόχρονα θα απολαμβάνει την ηρεμία και την ησυχία. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω τα σκάφη αναψυχής μπορεί να είναι είτε ιδιόκτητα, είτε ναυλωμένα.

Για να ναυλώσει κάποιος ένα σκάφος αναψυχής θα χρειαστεί πρώτα να γνωρίζει τα εξής:

- 1) Ποιός τύπος σκάφους τον ενδιαφέρει
- 2) Από ποιά λιμάνι της χώρας θα αναχωρήσει
- 3) Εάν επιθυμεί πλήρωμα ή όχι
- 4) Πόσα άτομα θα είναι στο σκάφος
- 5) Τον αριθμό των ημερών και τις ακριβείς ημερομηνίες του ταξιδιού

Αξιοσημείωτα συμπεράσματα προκύπτουν από κλαδική μελέτη για την αγορά των σκαφών αναψυχής που εκπόνησε η Διεύθυνση Οικονομικών Μελετών της ICAP Group, μέλους της Global Finance. Πτωτικά κινήθηκε η αγορά σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα τη τελευταία χρονιά, ενώ μέτρα όπως η επιβολή τελών κυκλοφορίας στα σκάφη άνω των 10μ., η έκτακτη εισφορά στους ιδιοκτήτες σκαφών καθώς και η επιβολή τεκμηρίου εκτιμάται ότι θα πλήξουν περαιτέρω τον κλάδο.

Τα σκάφη αναψυχής δεν καλύπτουν βασικές ανάγκες, αλλά προορίζονται για ψυχαγωγία, με αποτέλεσμα η ζήτηση να εμφανίζει υψηλή ελαστικότητα ως προς την τιμή πώλησης, αλλά και το κόστος χρήσης, φύλαξης και συντήρησης αυτών. Σαφώς, οι προαναφερόμενοι παράγοντες συνδέονται άμεσα με το διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών. Πέρα από τα προαναφερόμενα στοιχεία τα οποία επιδρούν άμεσα στη ζήτηση των σκαφών αναψυχής, η αγορά των εν λόγω προϊόντων επηρεάζεται και από έμμεσους παράγοντες που σχετίζονται με την υπάρχουσα υποδομή, όπως ο αριθμός των τουριστικών λιμένων, οι υπηρεσίες που παρέχουν και το κόστος αυτών, η ύπαρξη χώρων διαχείμασης, ειδικών χώρων κατέλυσης και ανέλυσης κ.λπ.

Στον κλάδο των σκαφών αναψυχής δραστηριοποιείται σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων, συγκριτικά με το μέγεθος της εγχώριας αγοράς, οι οποίες στην πλειοψηφία τους είναι μικρού και μεσαίου μεγέθους. Το αντικείμενο της δραστηριότητάς τους περιλαμβάνει την κατασκευή ή/και εισαγωγή σκαφών αναψυχής, καθώς και άλλες παρεμφερείς δραστηριότητες, όπως η επισκευή και συντήρηση σκαφών, η εμπορία ναυτιλιακών ειδών και μηχανών θαλάσσης κ.λπ. Ορισμένες από τις κατασκευαστικές επιχειρήσεις σκαφών αναψυχής είναι καθετοποιημένες και συμμετέχουν σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας, ενώ αρκετές ειδικεύονται στην κατασκευή συγκεκριμένων μόνο τμημάτων του σκάφους. Το μέγεθος της εγχώριας αγοράς σκαφών αναψυχής εμφάνισε άνοδο την περίοδο 2002- 2007 με μέσο ετήσιο ρυθμό 17,8%. Η σημαντική άνοδος που σημειώθηκε από το 2003 και μετά αποδίδεται, σύμφωνα με παράγοντες του κλάδου, κυρίως στην κατάργηση του τεκμηρίου για σκάφη αναψυχής έως 10μ. Αντίθετα, μειωμένο κατά 14,8% εμφανίζεται το σύνολο της αγοράς το 2008 σε σχέση με το 2007. Ειδικότερα κατά κατηγορία, τα πολυεστερικά σκάφη εκτιμάται ότι κατέχουν το 2008 μερίδιο 54% στο σύνολο της εγχώριας αγοράς (σε τεμάχια), με την παραγωγή να καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης, ενώ τα φουσκωτά σκάφη εκτιμάται ότι κατέχουν μερίδιο 38%, με τη ζήτηση να καλύπτεται κυρίως από εισαγωγές.

Η εγχώρια αγορά ιστιοπλοϊκών σκαφών εκτιμάται ότι αντιπροσωπεύει το 2% περίπου της συνολικής αγοράς το 2008, με το σύνολο σχεδόν της αγοράς να καταλαμβάνουν τα εισαγόμενα σκάφη. Τέλος, η εγχώρια αγορά θαλάσσιων jet παρουσίασε μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 15,1% την περίοδο 2000-2008. Το σύνολο της αγοράς καλύπτεται από εισαγόμενα προϊόντα, καθώς στη χώρα μας δεν υφίσταται παραγωγή. Στα σημαντικά προβλήματα του κλάδου περιλαμβάνεται η διάθεση στην εγχώρια αγορά σκαφών που δεν πληρούν πάντοτε τις απαιτούμενες προδιαγραφές καθώς και η έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού. Αντίθετα, η ανάπτυξη της εξαγωγικής δραστηριότητας και η κατάκτηση νέων αγορών εξακολουθεί να αποτελεί ευκαιρία για τις περισσότερες επιχειρήσεις του κλάδου.

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ

Οι κρουαζιέρες αποτελούν οργανωμένες περιηγήσεις με ειδικά διαμορφωμένα πλοία. Τα κρουαζιερόπλοια είναι πρακτικά πλωτά ξενοδοχεία, τα οποία βρίσκονται σε κίνηση, δίνοντας τη δυνατότητα στους ταξιδιώτες να πραγματοποιούν επισκέψεις και εκδρομές στα διάφορα λιμάνια που προσεγγίζουν. Εντός του πλοίου προσφέρονται ποικίλες υπηρεσίες διασκέδασης, άθλησης, φαγητού, αγορών έως και ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης. Οι κρουαζιέρες διακρίνονται ανάλογα με τη διάρκεια σε μονοήμερες ή πολυήμερες, ανάλογα με τον προορισμό σε εγχώριες, διεθνείς, υπερατλαντικές κλπ.

Λιγότερο σημαντικές είναι οι τοπικές, μονοήμερες κρουαζιέρες που αποτελούν θαλάσσιες εκδρομές.

Η κρουαζιέρα συνδέει την ψυχαγωγία του επιβάτη στο κρουαζιερόπλοιο με την επίσκεψη του σε ένα ή περισσότερα κοσμοπολίτικα λιμάνια, ικανοποιώντας την ανάγκη για γνωριμία με νέους τόπους και επαφή με πολιτισμούς. Η κρουαζιέρα είναι αμιγής δραστηριότητα αναψυχής.

Η Ελλάδα ως τουριστικός προορισμός αποτελεί τον ιδανικό προορισμό για την πραγματοποίηση μιας ολιγοήμερης ή πολυήμερης κρουαζιέρας. Στα πλαίσια μιας κρουαζιέρας γίνονται κάποιες στάσεις όπου οι επιβάτες μπορούν να επισκεφτούν για λίγες ή πιο πολλές ώρες διάφορα ενδιαφέροντα μέρη. Στην Ελλάδα υπάρχουν πολλά τέτοια σημεία, όπου μπορούν να επισκεφτούν μοναδικές εκκλησίες, σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους, παραδοσιακούς οικισμούς, μνημεία και μουσεία. Στην Ελλάδα υπάρχουν αρκετές εταιρείες που διοργανώνουν κρουαζιέρες.

Οι πολυήμερες κρουαζιέρες μπορούν να καταταχθούν σε τέσσερις ομάδες:

1. Στις εγχώριες, που περιλαμβάνουν στάσεις στα ελληνικά νησιά, κυρίως σε Μύκονο, Ρόδο και Σαντορίνη καθώς και στο καθιερωμένο πλέον Κουσάντασι της Τουρκίας. Η διάρκεια τους ανέρχεται μέχρι και τις δέκα ημέρες.
2. Σε αυτές με προορισμούς της ΝΑ Μεσογείου (Ελλάδα, Κύπρος, Μέση Ανατολή, Ισραήλ) που έχουν διάρκεια περίπου έντεκα ημέρες. Στο πλαίσιο των διαδρομών αυτών εντάσσονται και ξεναγήσεις στο Νείλο, στους Άγιους Τόπους κ.α.
3. Στις κρουαζιέρες στη δυτική Μεσόγειο (Ιταλία, Ισπανία, Κανάρια νησιά) που έχουν διάρκεια μέχρι δέκα ημέρες.
4. Στις υπερατλαντικές κρουαζιέρες, με προορισμούς κυρίως την Καραϊβική, τις ΗΠΑ και το Μεξικό.

Το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο προσφέρει στον επιβάτη θάλασσα, ήλιο, ψυχαγωγία και υπηρεσίες που δραστηριοποιούνται από την απλή θαλάσσια μεταφορά που προσφέρει το επιβατηγό πλοίο. Το κυρίαρχο χαρακτηριστικό στη κρουαζιερόπλοια είναι η ξενοδοχειακή λειτουργία του πλοίου.

Το κρουαζιερόπλοιο προσφέρει υπηρεσίες ξενοδοχειακού τύπου και οι εργαζόμενοι

σε αυτό έχουν ειδικότητες ανάλογες των σύγχρονων ξενοδοχειακών μονάδων, για παράδειγμα Hotel manager. Η ειδοποιός διαφορά του κρουαζιερόπλοιο από το συμβατικό ξενοδοχείο έγκειται στο γεγονός ότι αυτό λόγω της ικανότητας πλεύσης μπορεί να μετακινείται γεωγραφικά για να ανταποκρίνεται στην εκάστοτε ζήτηση κλινών.

Υπάρχει η τάση για ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιοι ολοένα και μεγαλύτερης χωρητικότητας προκειμένου να παρέχουν υπηρεσίες που υπερβαίνουν τη συμβατική ξενοδοχειακή λειτουργία με σκοπό να καλύψουν όλες τις παροχές ενός υπερπολυτελούς ξενοδοχειακού- τουριστικού συγκροτήματος (π.χ. γήπεδα, spa, γκολφ, κινηματογράφοι, θέατρα). Το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο μετατρέπεται σε πλωτό θέρετρο. Η «κρουαζιέρα της πολυθρόνας» και το «κρουαζιερόπλοιο- πλωτός οίκος ευημερίας» που ήταν τα χαρακτηριστικά της κρουαζιεροπλοΐας των προηγούμενων δεκαετιών μετεξελίσσεται σε «κρουαζιέρα δράσης» και το κρουαζιερόπλοιο σε χώρο πολυδύναμης δραστηριότητας, στοιχεία που χαρακτηρίζουν πλέον την κρουαζιέρα στις αρχές του 21^{ου} αιώνα.

Η ανάπτυξη της κρουαζιεροπλοΐας έχει καταστήσει σήμερα την κρουαζιέρα προσιτή σε ευρύτερα κοινωνικά στρώματα. Δεν υπάρχει πλέον ένας χαρακτηριστικός τύπος ανθρώπου που κάνει κρουαζιέρα. Από τους πλούσιους και διάσημους μέχρι την οικογένεια της διπλανής πόρτας, όλα τα κοινωνικά στρώματα μπορούν να απολάυσουν την κρουαζιέρα στη σύγχρονη εποχή. Έχει παύσει πλέον να επικρατεί η στερεότυπη εικόνα ότι η κρουαζιέρα συνδέεται με την «Τρίτη ηλικία». Είναι γεγονός ότι στις προηγούμενες δεκαετίες μόνο οι ηλικιωμένοι και πλούσιοι είχαν το προνόμιο της πραγματοποίησης μιας κρουαζιέρας, καθώς αυτοί μόνο είχαν τον χρόνο και την οικονομική δυνατότητα να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της. Στις δεκαετίες αυτές η κρουαζιέρα χαρακτηριζόταν από μεγάλη χρονική διάρκεια. Έτσι δημιουργήθηκε ένας μύθος που περιέβαλε την κρουαζιέρα.

Οι κρουαζιέρες άρχισαν να γίνονται προσιτές και σε άλλα κοινωνικά στρώματα και όχι μόνο στην ανώτερη εισοδηματική τάξη, με την προσφορά κρουαζιέρων μικρότερης διάρκειας, τη δυνατότητα επιλογών και την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των κρουαζιερόπλοιοι. Δηλαδή η μέση διάρκεια της κρουαζιέρας μειώθηκε καθώς οι επιβάτες με μέσο εισόδημα αναζητούν ολιγοήμερες κρουαζιέρες με χαμηλότερο κόστος.

Γίνεται πολύς θόρυβος για την απελευθέρωση της κρουαζιέρας και πολλοί ζητάνε την απελευθέρωση των ελληνικών θαλασσών. Οι «μεγάλοι παίκτες», όπως είναι οι ναυτιλιακοί κολοσσοί, η Royal Caribbean Cruises, η Costa, η Carnival, η Holland America, η Queen Star, η V Ships, η Sea Born, η MSC Cruises και άλλοι πιέζουν εδώ και δύο τουλάχιστον δεκαετίες να τους επιτραπεί να πραγματοποιούν κρουαζιέρες από ελληνικά λιμάνια και κυρίως από τον Πειραιά με δικαίωμα και επιβίβασης και αποβίβασης τουριστών, δικαίωμα που έχουν τα κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία και με Κοινοτική σημαία.

Οι τουριστικοί παράγοντες υποστηρίζουν ότι θα έρχονται κάθε χρόνο 5 εκατομμύρια τουρίστες και θα εισάγεται περίπου 1,2 δισ. ευρώ από τις κρουαζιέρες. Βέβαια, τα Κοινοτικά πλοία, που επιχειρήσαν να κάνουν κρουαζιέρες από τον Πειραιά, αντιμετώπισαν την αδιάλλακτη στάση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας, που αξίωσε και το επέτυχε να ναυτολογηθούν και στα πλοία αυτά Έλληνες ναυτικοί.

Τα τελευταία χρόνια πολύς λόγος γίνεται για την ελληνική κρουαζιέρα και τον τρόπο ανάπτυξής της δεδομένου ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία, ο κλάδος αυτός παγκοσμίως δείχνει να είναι ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος τομέας του τουρισμού. Ιδιαίτερη εστίαση γίνεται στο cabotage για το οποίο εκπρόσωποι τουριστικών φορέων και όχι μόνο, ζητούν την κατάργησή του προβάλλοντάς το ως το κυρίως εμπόδιο που στερεί από την ελληνική οικονομία έσοδα έως και 500 εκ. ευρώ ετησίως, όπως αναφέρεται σε δημοσιεύματα των εφημερίδων.

Το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο (cabotage) δεν επιτρέπει σε κρουαζιερόπλοια που δεν φέρουν σημαία κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης να επιβιβάσουν και να αποβιβάσουν τουρίστες σε κάποιο ελληνικό λιμάνι. Ένα ακόμη 'αγκάθι' είναι κι αυτό της σύνθεσης των πληρωμάτων που αποτελεί μία συνεχή διαμάχη μεταξύ των εταιριών και των εργαζομένων, αλλά για τους ενόητους λόγους ποτέ δεν ασχολήθηκε σοβαρά καμία κυβέρνηση με το θέμα αυτό.

Παρ όλες τις δυσκολίες (cabotage, υποδομή κλπ) έκθεση που παρουσιάστηκε σε συνέδριο του European Cruise Council ανέδειξε την Ελλάδα δεύτερο δημοφιλέστερο ευρωπαϊκό προορισμό για το 2008, μετά την Ιταλία, για την πραγματοποίηση κρουαζιέρας. Σύμφωνα με προ μηνών δημοσίευμα, κύκλοι που ασχολούνται με την κρουαζιέρα και τάσσονται ανεπιφύλακτα υπέρ του προστατευτισμού που ισχύει σήμερα, υποστήριζαν ότι αν δεν υπήρχε το εμπόδιο του θεσμικού πλαισίου η χώρα μας θα μπορούσε να βρισκόταν στην πρώτη θέση, μακράν της Ιταλίας απολαμβάνοντας τεράστια οικονομικά οφέλη.

Το συμπέρασμα του Forum «Ελλάδα: Διεθνής Κόμβος Κρουαζιέρας της Ανατολικής Μεσογείου» που πραγματοποιήθηκε τον Οκτώβριο 2006 ήταν ότι «η δημιουργία κόμβου στην Ελλάδα για την Αν. Μεσόγειο θα αποδώσει πολλαπλά οφέλη στον Ελληνικό τουρισμό. Με τους κατάλληλους χειρισμούς, την άρση των αντικινήτρων και τη δημιουργία επενδύσεων, η κρουαζιέρα μπορεί να αποδώσει 5.000.000 τουρίστες στον ελληνικό τουρισμό και την οικονομία στα επόμενα χρόνια.

Η κρουαζιέρα παγκοσμίως προσελκύει 11.000.000 πελάτες το χρόνο με 3,2 εκατομμύρια να προέρχονται από την γρήγορα αναπτυσσόμενη Ευρωπαϊκή αγορά. Οι δυνατότητες απασχόλησης θα αυξηθούν τόσο για Έλληνες ναυτικούς όσο και για μια σειρά επαγγελματιών (ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, τροφοδότες πλοίων, κλπ.) όπως έγινε π.χ. και στη γειτονική Ιταλία. Υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον από τις μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας να εγκατασταθούν σε ελληνικά λιμάνια (άμεσα στον Πειραιά και το Ηράκλειο και στη συνέχεια θα ακολουθήσουν και άλλα εναλλακτικά όπως π.χ. Θεσσαλονίκη. Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Μεσόγειο αναμένεται να είναι ραγδαία και στα επόμενα χρόνια θα πλησιάζει και την Καραϊβική.

Οι προσεγγίσεις πλοίων θα αυξηθούν στο σύνολο της χώρας γιατί δεν θα υπάρχουν πια μεγάλες αποστάσεις από τα Home Ports. Έτσι τα δρομολόγια των κρουαζιερόπλοιων θα μπορούν να προγραμματίζουν πολύ περισσότερες προσεγγίσεις και σε περισσότερα ελληνικά λιμάνια.



ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ-ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Η Ελλάδα είναι ένας από τους δημοφιλέστερους τουριστικούς προορισμούς παγκοσμίως. Τα πανέμορφα τοπία της, το ήπιο κλίμα, οι φιλικές και καθαρές της θάλασσες, η μοναδική ιστορική κληρονομιά καθώς και η πατροπαράδοτη ελληνική φιλοξενία είναι τα πλεονεκτήματα που έχουν καταστήσει τη χώρα έναν ιδιαίτερα θελκτικό προορισμό για τον επισκέπτη-τουρίστα. Για πρώτη φορά ο θαλάσσιος τουρισμός, ως ειδική μορφή τουρισμού, απασχόλησε ουσιαστικά τη Δημόσια Διοίκηση το 1993. Ο Ν. 2160/93 ανέθεσε τη διοίκηση, τη διαχείριση, την εκμετάλλευση και τον έλεγχο των τουριστικών λιμένων σε ειδικό φορέα.

Επιπλέον ο τουριστικός τομέας αποτελεί για την Ελλάδα μία από τις κύριες πηγές του εθνικού της πλούτου, καθώς συνεισφέρει ετησίως περισσότερο από το 18% στη διαμόρφωση του Α.Ε.Π., δημιουργεί περίπου 700.000 θέσεις εργασίας και συμβάλει αποφασιστικά στην περιφερειακή ανάπτυξη. Μετά την επιτυχή διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα και την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων υποδομής, η Ελλάδα εισήλθε σε νέα ελπιδοφόρα εποχή. Η άρτια οργάνωση του μεγάλου αυτού αθλητικού γεγονότος που άφησε άριστες εντυπώσεις στην παγκόσμια κοινότητα, ανέδειξε ανάγλυφα τις τεράστιες δυνατότητες της χώρας και απέδειξε ότι η Ελλάδα έχει κερδίσει την εμπιστοσύνη και μεγάλων επιχειρηματιών στη διεθνή τουριστική και μη αγορά και σταδιακά καθιερώνεται ως ιδανική επιλογή-προορισμός για διεξαγωγή μεγαλύτερων ή μικρότερων συνεδρίων, διεθνών εκθέσεων, άλλων οργανωμένων εκδηλώσεων αλλά και μεγάλων επενδύσεων που εντάσσονται στη βιομηχανία του τουρισμού.

Πρόσφατα, με εξαγγελίες της, η ελληνική κυβέρνηση υπογράμμισε τη σημασία του τουρισμού για την οικονομική ανάπτυξη του τόπου και περιέγραψε το πλαίσιο της νέας στρατηγικής, η οποία θα δημιουργήσει ένα πιο φιλικό κλίμα στον νέο επενδυτή.

Η στρατηγική αυτή περιλαμβάνει τη σταδιακή απεμπλοκή των διαδικασιών δημιουργίας επενδύσεων από τις χρονοβόρες διαδικασίες της γραφειοκρατίας, τον εκσυγχρονισμό και τη σωστή χρήση των υφιστάμενων τουριστικών υποδομών, αλλά και το άνοιγμα σε νέες αναπτυσσόμενες αγορές του κόσμου μέσω μιας μοντέρνας επικοινωνιακής τουριστικής πολιτικής.

Ο θαλάσσιος τουρισμός άρχισε να αναπτύσσεται στην Ελλάδα τη δεκαετία του '60 και, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, εξελίσσεται με γρήγορους ρυθμούς. Στο χώρο των κρουαζιερών, τα κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία, που πραγματοποιούν ολιγοήμερες ή πολυήμερες κρουαζιέρες σε ελληνικά λιμάνια και λιμάνια άλλων χωρών της Ανατολικής Μεσογείου, είναι άνω των 160.000 Κ.Ο.Χ. και έχουν συνολική δυναμικότητα άνω των 10.000 επιβατών. Όμως, τα ελληνικά λιμάνια επισκέπτονται και κρουαζιερόπλοια με ξένη σημαία, που φέρνουν στα θαλάσσια σύνορα της χώρας περισσότερους από 500.000 επιβάτες, κατ' έτος. Ο θαλάσσιος τουρισμός δε βρίσκεται στην κορυφή των προτιμήσεων του Έλληνα παραθεριστή. Τα νούμερα μιλούν από μόνα τους.

Παρόλα αυτά οι εταιρείες που προσπαθούν να παρακινήσουν τους Έλληνες να αγαπήσουν αυτό που θα έπρεπε να είναι εθνικό τους χόμπι, την ιστιοπλοΐα, ολοένα και αυξάνονται. Τα σκάφη τους είναι υπερσύγχρονα και το προσωπικό τους εξειδικευμένο. Τα ναύλα για μια παρέα 6 ατόμων για μια εβδομάδα ισοδυναμούν με διαμονή σε τρία μεσαίου βεληγεκούς δίκλινα για την ίδια περίοδο.

Η σημαντική εισροή συναλλάγματος που συνεπάγεται ο θαλάσσιος τουρισμός είναι επιθυμητή, ιδιαίτερα στα πρώιμα στάδια της ανάπτυξής του, με αποτέλεσμα οι επιδράσεις του να αντιμετωπίζονται σε αυτή τη φάση κυρίως ως θετικές, ιδιαίτερα όσον αφορά στην επίδραση του στην οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής ή μιας χώρας. Συνεπώς ο θαλάσσιος τουρισμός στα πρώτα στάδια θεωρείται ως ένας επιθυμητός τομέας- στόχος για ανάπτυξη.

Στην Ελλάδα λειτουργούν, σήμερα, 22 μαρίνες που διαθέτουν 6.661 θέσεις ελλιμενισμού προσφέροντας συγχρόνως υπηρεσίες υψηλού επιπέδου. Αρκετές από αυτές τις μαρίνες είναι βραβευμένες από το πρόγραμμα <Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης>. Τα τελευταία χρόνια, ο ΕΟΤ και ορισμένες από τις 13 διοικητικές περιφέρειες της χώρας έχουν θέσει σε εφαρμογή πρόγραμμα δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου δικτύου αγκυροβολίας και συναφών υπηρεσιών για σκάφη, κατά μήκος των ελληνικών ακτών πρόγραμμα που βρίσκεται σε φάση ολοκλήρωσης. Νέες σύγχρονες μαρίνες, ξενοδοχειακοί λιμένες και αγκυροβόλια για τον ασφαλή ελλιμενισμό σκαφών λειτουργούν ήδη ή τίθενται σταδιακά σε λειτουργία, προκειμένου να καλύψουν με τον πιο ικανοποιητικό τρόπο και υπό τις ασφαλέστερες συνθήκες τις ανάγκες των τουριστών, που φθάνουν στην Ελλάδα από τη θάλασσα. Εκτός από τις θέσεις ελλιμενισμού που παρέχουν οι δημόσιες ή ιδιωτικές μαρίνες, 3.000 περίπου σκάφη αναψυχής μπορούν να φιλοξενηθούν στους ελληνικούς λιμένες.

Στον Πίνακα 1 παρουσιάζεται η υπάρχουσα προσφορά μαρίνων στην Ελλάδα.

Πίνακας 1 Μαρίνες στην Ελλάδα κατά περιοχή και δυναμικότητα

ΜΑΡΙΝΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΘΕΣΕΙΣ
Αλίμου	Αττική	1000
Βουλιαγμένης	Αττική	115
Γλυφάδας	Αττική	780
Ζέας	Αττική	900
Φλοίσβου	Αττική	200
Λαυρίου	Αττική	685
Μεθάνων	Αττική	70
Γλυφάδας	Πάτρα	450
Καλαμάτας	Καλαμάτα	250
Ευλοκάστρου	Πελοπόννησος	220
Αρετσούς	Θεσσαλονίκη	300
Πόρτο Καρρά	Χαλκιδική	175
Πόρτο Σάνη	Χαλκιδική	150
Μανδρακίου	Ρόδος	115
Κω	Κως	250
Αγίου Νικολάου	Κρήτη	250
Γούβες Ηρακλείου	Κρήτη	72
Γουβιών	Κέρκυρα	850
Λευκάδας	Λευκάδα	620
Πρέβεζας	Πρέβεζα	260
Βουνάκι	Αιτωλοακαρνανία	70
Κλεοπάτρα	Άκτιο Αιτ/νίας	138
ΣΥΝΟΛΟ	22	7920

Πηγή: ΕΟΤ

Στα περισσότερα από αυτά τα λιμάνια παρέχονται βασικές ευκολίες και στοιχειώδεις εξυπηρετήσεις προς τα ελλιμενιζόμενα σκάφη. Τέτοια λιμάνια έχουν δημιουργηθεί στο Μικρολίμανο του Πειραιά, στον Πόρο, στην Αίγινα, στην Ύδρα, στην Ιθάκη, στις Σπέτσες, στη Ζάκυνθο, στο Ναύπλιο, στο Γύθειο, στην Κεφαλονιά, στη Πύλο, στην Πάτμο, στο Πλωμάρι Λέσβου, στη Χίο, στη Σάμο, στους Παξούς, στην Ίο, στη Μύκονο, στη Λευκάδα, στη Σύμη και αλλού (Internet 29/10/09). Με τη κατασκευή προβλητών και κυματοθραυστών έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς χώροι, στους οποίους ελλιμενίζονται τουριστικά σκάφη καταβάλλοντας τα αναλογούντα λιμενικά τέλη. Σε πολλούς λιμένες της Ελλάδας εκτός των μεγάλων εμπορικών λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης έχουν κατάλληλα διαμορφωθεί και εξοπλιστεί μικρά και γραφικά αγκυροβόλια.



SERVICES AND FACILITIES



Στην παραπάνω εικόνα βλέπουμε τον σχεδιασμό και την διάταξη της μαρίνας στην Καλαμάτα και τις υπηρεσίες που παρέχει.

Οι εμπορικοί λιμένες εποπτεύονται από τις κατά τόπους λιμενικές αρχές. Τα σκάφη αναψυχής, που χρησιμοποιούν τα λιμάνια της χώρας, υποχρεώνονται στη καταβολή λιμενικών τελών, που καθορίζονται με κανονιστικές πράξεις του αρμόδιου Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.). Τα τέλη ελλιμενισμού καταβάλλονται στα κατά τόπους Λιμεναρχεία υπέρ του Λιμενικού Ταμείου και υπολογίζονται με βάση την κατηγορία του σκάφους, τα μέτρα ολικού μήκους του σκάφους, την χωρητικότητα και τη διάρκεια παραμονής στο λιμένα.

Το λιμάνι του Πειραιά είναι ιδανικό για τις εταιρείες κρουαζιέρες, αφού λόγω των τιμών των καυσίμων (50% των εξόδων λειτουργίας του πλοίου) είναι οικονομικά συμφέρον να ξεκινούν τις κρουαζιέρες στην Ανατολική Μεσόγειο από το Πειραιά σε σχέση με τις άλλες περιοχές της Ανατολικής Μεσογείου. Η Ελλάδα πρέπει να κινηθεί γρήγορα, διότι η κρουαζιέρα αυτή τη περίοδο αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς τόσο στην Αίγυπτο όσο και στο Ισραήλ.

Τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρείται ένα γενικότερο ενδιαφέρον για τη φύση, τα παράκτια καταλύματα και τις δραστηριότητες που βασίζονται στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Αποτέλεσμα αυτού του ενδιαφέροντος είναι μια συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για σχετικά "αδιατάρακτα" παράκτια περιβάλλοντα και ειδικότερα για τα περιβάλλοντα που φιλοξενούν άγρια ζωή. Αυτή η μορφή τουρισμού επιδοκιμάζεται από πολλούς ερευνητές καθώς θεωρείται ως κατάλληλος τρόπος για τη διάσωση απειλούμενων πληθυσμών των αγρίων ζώων, συμπεριλαμβανομένων και των θαλάσσιων ειδών.

Άλλοι ερευνητές όμως είναι επιφυλακτικοί παρατηρώντας τις αρνητικές επιπτώσεις όσον αφορά στον τουρισμό που βασίζεται στο φυσικό περιβάλλον. Μάλιστα οι απόψεις αυτές μπορούν να συνοψισθούν με μια δήλωση: "Ο τουρισμός εμπεριέχει τους σπόρους της καταστροφής του. Ο τουρισμός μπορεί να σκοτώσει τον τουρισμό, να καταστρέψει τα ίδια τα ελκυστικά στοιχεία του περιβάλλοντος, τα οποία οι τουρίστες έρχονται να απολαύσουν σε μια περιοχή".

Στο μεταξύ, σοβαρά προβλήματα παραμένουν άλυτα, με πρώτο απ' όλα το στρατηγικό κίνδυνο για τη συνοχή της χώρας εάν, ως αποτέλεσμα ανεπαρκών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, τα νησιά της περιφέρειας σιγά-σιγά χάσουν τον πληθυσμό τους επειδή λίγος κόσμος θα θέλει να ζήσει σ' αυτά. Ήδη ο αριθμός των κατοικημένων νησιών έχει μειωθεί σε σχέση με εκείνον προπολεμικά. Και αν δεν θέλουν να ζήσουν Έλληνες στα νησιά τους, είναι πλέον βέβαιο ότι θα θελήσουν κάποιοι άλλοι.

Είναι επομένως στρατηγική υποχρέωση του Ελληνικού Έθνους στο σύνολό του να διατηρήσει τη συνοχή της νησιωτικής Ελλάδας, εκεί όπου δεν συμφέρει στον ιδιώτη εφοπλιστή να το κάνει.

Σε ολόκληρο τον κόσμο έχουν καταγραφεί πολλές και σημαντικές περιπτώσεις που αποδεικνύουν τις αρνητικές επιπτώσεις που συνδέονται με την αλληλεπίδραση του θαλάσσιου τουρισμού με το φυσικό περιβάλλον. Υπάρχουν πολλές τέτοιες περιπτώσεις και στον ελλαδικό χώρο. Στη Ζάκυνθο, η μεγάλη και ανεξέλεγκτη αύξηση της κατασκευής παράκτιων ξενοδοχειακών μονάδων και η αυξημένη ζήτηση για θαλάσσια αθλήματα έχουν επιφέρει σημαντικές καταστροφές στις περιοχές όπου φωλιάζουν η χελώνα Careta-Careta και η πράσινη χελώνα Chelonia Mydas.

Η συρρίκνωση του παράκτιου χώρου που χρησιμοποιείται για την ωτοκία, λόγω της άναρχης τουριστικής ανάπτυξης, ο θόρυβος από τα ξενοδοχεία, από τα οχήματα και από τα κέντρα διασκέδασης, τα φώτα που αποπροσανατολίζουν τους νεοσσούς, οι ομπρέλες παραλίας, κλπ. είναι ανασταλτικοί παράγοντες στην ωτοκία και την εκκόλαψη. Οι ενέργειες που έγιναν για την προστασία των περιοχών αυτών (δημιουργία Εθνικού Θαλάσσιου Πάρκου Ζακύνθου το Δεκέμβριο του 1999) και η ευρύτατη δημοσιότητα που έλαβε το θέμα, προκάλεσαν ακόμα μεγαλύτερα προβλήματα λόγω του νέου κύματος από "συνειδητοποιημένους τουρίστες" που άσκησαν τεράστιες περιβαλλοντικές πιέσεις στην περιοχή (αύξηση αποβλήτων, κατανάλωσης ρεύματος, κλπ.)

Η Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού είναι εγκλωβισμένη στην υπάρχουσα αντί-αναπτυξιακή νομοθεσία εδώ και πολλά χρόνια και έχει ζητήσει με έγγραφα και υπομνήματα την αναμόρφωση του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου προς τα συναρμόδια Υπουργεία, που αν είχε εισακουσθεί πιθανόν ο θαλάσσιος τουρισμός σήμερα να ήταν ακμαιότατος και παρά την διεθνή οικονομική ύφεση ο επαγγελματίας δικαίως θα συμμετείχε στα εισπρακτικά μέτρα του ειδικού φόρου και της έκτακτης εισφοράς. Επιγραμματικά οι θέσεις της Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού είναι οι εξής:

1. Οποιαδήποτε επιβάρυνση, με τη μορφή της έκτακτης εισφοράς ή με τη μορφή του ετήσιου τέλους στα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής, τον κλάδο οι επαγγελματίες του οποίου είναι ήδη σε απόγνωση λόγω της οικονομικής κρίσης είναι εξοντωτική.
2. Τα μέτρα θα οδηγήσουν σε μαζική αποεπένδυση στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού. Αξίζει να σημειωθεί ότι την ίδια περίοδο οι βασικές ανταγωνίστριες χώρες της Ελλάδας αναπτύσσονται με ρυθμό πολλαπλάσιο του δικού μας.
3. Το επιχείρημα ότι επιβαρύνονται οι επαγγελματίες, επειδή το κράτος έχει δυσκολία να ξεχωρίσει τους «πραγματικούς» επαγγελματίες από «αδιώτες που χαρακτηρίζουν νόμιμα το σκάφος τους επαγγελματικό», δεν συνάδει με κράτος δικαίου. Έτσι καταδικάζουν αθώους επειδή δεν μπορούν να τους διαχωρίσουν από τους πιθανούς ενόχους.
4. Η Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού σαφώς επιθυμεί να συμβάλλει ώστε να διαχωριστεί το επαγγελματικό σκάφος από το ιδιωτικό που νόμιμα αποκαλείται επαγγελματικό με ξεκάθαρα και εντελώς διαφανή κριτήρια. Είναι αυτονόητο επίσης ότι ευχαρίστως θα συμμετείχε σε Επιτροπή με σκοπό τον καθορισμό των κριτηρίων και σε Επιτροπή που θα κρίνει την επαγγελματικότητα των σκαφών σύμφωνα με τα καθορισθέντα κριτήρια.
5. Η Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού ανησυχεί με τον τρόπο που αντιμετωπίζεται ο θαλάσσιος τουρισμός και η Ελλάδα κινδυνεύει να χάσει τον άτυπο οικονομικό πόλεμο που γίνεται για την κυριαρχία στο σημαντικότερο συγκριτικό πλεονέκτημα που έχουμε σαν χώρα, τις θάλασσές μας."

6. Τα πλοία-εταιρίες που θα κριθούν επαγγελματικά να μην επιβαρυνθούν ούτε με το 50% των τελών κυκλοφορίας. Είναι δεδομένο πως ο κλάδος του θαλάσσιου τουρισμού παραπαίει οικονομικά και ευρίσκεται σε δυσμενέστερη θέση από όλους τους υπόλοιπους τουριστικούς κλάδους.

Με το πρόσχημα της «αποκατάστασης των στρεβλώσεων που υπάρχουν στην συγκεκριμένη αγορά» ο Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών κατέθεσε σχέδιο νόμου με το οποίο οι επαγγελματίες των τουριστικών σκαφών άνω των 15 μέτρων οδηγούνται σε αφανισμό και δεν θα υπάρχουν για να απολαύσουν και την δεύτερη δέσμη μέτρων που ετοιμάζει το κράτος που υπόσχεται ότι θα αναμορφώνει με «επενδυτικά και ενισχυτικά κίνητρα» το νομικό πλαίσιο μέσα στο οποίο θα δραστηριοποιούνται τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής.

Σήμερα σε μια μαρίνα, το κόστος ελλιμενισμού για παράδειγμα ενός σκάφους 15μ. για ένα ολόκληρο χρόνο κυμαίνεται από 4.200 έως 8.200 , σε μία αγορά ιδιαίτερα ανταγωνιστική (Ιταλία, Τουρκία, Κροατία). Ο αλλοδαπός, ιδιοκτήτης σκάφους 15μ. που επέλεξε την Ελλάδα ως τόπο των διακοπών του καλείται τώρα να πληρώσει επιπλέον 8.250 (Ειδικός Φόρος) και 8.250 (ΕΚΤ. Εισφορά). Το ποσό των 16.500 θα προσαυξάνεται κατά 10% για κάθε μήνα καθυστέρησης. Με τέτοιους φόρους και έκτακτες εισφορές είναι προφανές ότι όλοι οι ξένοι που θα κληθούν να τα καταβάλλουν πολύ απλά δεν θα τα πληρώσουν, θα εγκαταλείψουν όσο πιο γρήγορα γίνεται τα Ελληνικά χωρικά ύδατα χωρίς καμία άδεια απόπλου ή άλλη τυπική διαδικασία και επίσης θα κάνουν αρνητική διαφήμιση της Ελλάδας στο εξωτερικό.

Θα φροντίσουν να γίνει ευρύτερα γνωστό τι μπορεί να συμβεί σε κάποιον αν έρθει με το σκάφος του στην Ελλάδα.

Η εικόνα του θαλάσσιου τουρισμού σήμερα διαμορφώνεται ως εξής:

- Πλοία αναψυχής μέχρι 49 ατόμων πτώση 25-30 %.
- Πλοία αναψυχής μέχρι 12 ατόμων πτώση μέχρι 80 %.
- Ιστιοπλοϊκά πτώση 20-25 %.
- Κατασχέσεις πλοίων αναψυχής από τράπεζες λόγω της έλλειψης ικανότητας αποπληρωμής δανείων, αριθμός πλοίων 18.
- Δεμένα πλοία αναψυχής από την έναρξη της περιόδου, αριθμός 10.
- Προβλεπόμενη ανεργία ανώτερων και κατώτερων πληρωμάτων.

Οι διάφορες θαλάσσιες οικονομικές δραστηριότητες που αναφέρθηκαν παραπάνω και στο προηγούμενο κεφάλαιο προκαλούν συγκρούσεις και ρήξεις που αναπτύσσονται είτε στο χερσαίο χώρο, π.χ. οικοπεδοποίηση για κατοικίες και ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, διάνοιξη δρόμων, λιμενοποίηση περιοχής, είτε στο θαλάσσιο χώρο, π.χ. επαγγελματική αλιεία, ερασιτεχνική αλιεία, θαλάσσιες τουριστικές δραστηριότητες, κλπ. Υπάρχουν όμως συγκρούσεις και ρήξεις σε τομεακό επίπεδο που διαπερνούν το θαλάσσιο και χερσαίο χώρο όπως η βιομηχανοποίηση του παράκτιου περιβάλλοντος, π.χ. ναυπηγικές εγκαταστάσεις, η τουριστικοποίηση του παράκτιου περιβάλλοντος, για παράδειγμα ξενοδοχειακή επιχείρηση με ξενοδοχειακό-τουριστικό λιμένα, η αστικοποίηση του παράκτιου περιβάλλοντος, π.χ. επέκταση πόλης, η μεταφοροποίηση του παράκτιου περιβάλλοντος, π.χ. η διάνοιξη δρόμων για τη σύνδεση λιμανιών με αεροδρόμια, κλπ.

Οι βιομηχανίες της αλιείας, των θαλάσσιων μεταφορών και του τουρισμού ανταγωνίζονται για το ζωτικό χώρο των παράκτιων ζωνών και ενδεικτικά στην Ευρωπαϊκή Ένωση εκτείνονται σε μήκος 89.000 χλμ περίπου και φιλοξενούν ορισμένα από τα πλέον ευαίσθητα και πολύτιμα φυσικά ενδιαίτηματα της Ευρώπης. Οι επιπτώσεις στο παράκτιο περιβάλλον είναι πολλές και συχνά λειτουργούν πολλαπλασιαστικά.

Οι επιπτώσεις αυτές μπορούν να ομαδοποιηθούν ως εξής:

- Ρύπανση του παράκτιου και θαλάσσιου οικοσυστήματος.
- Ηχορρύπανση, ιδίως στην περίοδο αιχμής, με επιπτώσεις στην τοπική χερσαία και θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα αλλά και στη ζωή των κατοίκων και των ίδιων των τουριστών.
- Απώλεια φυσικών πόρων τους οποίους οι τοπικοί πληθυσμοί παραδοσιακά θεωρούν δεδομένους.
- Υπέρβαση της φέρουσας ικανότητας της περιοχής.
- Αλλοίωση του παράκτιου περιβάλλοντος με την κατασκευή εγκαταστάσεων και υποδομών συχνά ξένων προς τον τοπικό και παραδοσιακό ρυθμό.
- Αλλοίωση του φυσικού περιβάλλοντος και υποβάθμιση της αισθητικής.

CABOTAGE-ΑΡΣΗ ΤΟΥ

Το Cabotage είναι μια νομοθετική ρύθμιση που απαγορεύει σε σκάφη με ξένη σημαία να εκτελούν δρομολόγια σε ελληνικά λιμάνια και συγκεκριμένα από ένα ελληνικό λιμάνι σε άλλο. Η άρση του Cabotage αποτελεί το φόβητρο του yachting της ελληνικής ναυτιλίας. Το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα -γνωστό και ως **cabotage**- δεν επιτρέπει σε κρουαζιερόπλοια που δεν φέρουν σημαία κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης να επιβιβάσουν και να αποβιβάσουν τουρίστες σε κάποιο ελληνικό λιμάνι. Ριζικές αλλαγές επιθυμεί να πραγματοποιήσει η Κυβέρνηση στον τομέα του τουρισμού με την πλήρη απελευθέρωση της κρουαζιέρας.

Σε 10 ημέρες η άρση του cabotage στην κρουαζιέρα τόνισε η Υπουργός Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας κ. Άννα Διαμαντοπούλου. Κίνηση η οποία θα έχει οικονομικά οφέλη για την Ελλάδα που φθάνουν τα 1,165 δισ. ευρώ τον χρόνο. Το cabotage δεν επιτρέπει να αρχίζει και να τελειώνει στην Ελλάδα ένα κρουαζιερόπλοιο την κρουαζιέρα παρά μόνο όταν έχει σημαία Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι υποστηρικτές της άρσης του cabotage επισημαίνουν ότι εάν η Ελλάδα ακολουθήσει το παράδειγμα της Ισπανίας και της Ιταλίας που δεν υπάρχουν τέτοιου είδους περιορισμοί, θα μπορέσει να εξασφαλίσει ένα μεγάλο μερίδιο της αγοράς, το οποίο αναμένεται να φθάσει τα επόμενα χρόνια στα 5 εκατομμύρια τουρίστες. Υπό τις προϋποθέσεις αυτές ο Πειραιάς μπορεί να διαδραματίσει για την ανατολική Μεσόγειο, τον ρόλο που έχει στη δυτική Μεσόγειο η Βαρκελώνη, η οποία κατάφερε να αυξήσει τις αφίξεις από το 1989 έως το 2005, σε διάστημα 16 ετών, κατά 920%.

Τα οφέλη θα είναι πολλά και τα σημαντικότερα από αυτά είναι τα εξής:

1. Επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου με την ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας,
2. Ανάπτυξη νέων ελληνικών προορισμών για την κρουαζιέρα και, επομένως, καλύτερη κατανομή των οφελών στην περιφέρεια,
3. Σημαντική αύξηση εσόδων για τον ξενοδοχειακό κλάδο της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και της Κρήτης από προγράμματα πριν και μετά την κρουαζιέρα,
4. Σημαντική διεθνή προβολή της Ελλάδος από τις εταιρείες της κρουαζιέρας και της πελατείας τους.

Πέρα από τις νέες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν σε ξηρά και θάλασσα (στην Ιταλία η κρουαζιέρα απασχολεί πλέον 4.000 Ιταλούς ναυτικούς), θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν και σε πολλούς άλλους τομείς. Θα αυξηθούν οι δραστηριότητες στο transit και στο home porting, όσο στους κλάδους που ασχολούνται με την τεχνική υποστήριξη πλοίων, την παροχή τουριστικών υπηρεσιών, προμήθεια υλικών και τροφοδοσίας, ναυπηγεία κ.λπ. Παράλληλα, για την προστασία των εργαζόμενων στη ναυτιλία και την αύξηση της απασχόλησής τους θα πρέπει να γίνει σχεδιασμός για:

- Την αναβάθμιση της εκπαίδευσης και κατάρτισης στους ναυτικούς ξενοδοχειακών ειδικοτήτων, ώστε να καταστούν ελκυστικοί στην αγορά εργασίας.
- Την προώθηση Ελλήνων ναυτικών σε θέσεις ευθύνης στις εταιρείες κρουαζιέρας

μέσω κυβερνητικών φορέων.

➤ Την ένταξη των εργαζομένων στα κρουαζιερόπλοια σε πρόγραμμα επιδότησης, το οποίο καταρτίζεται αυτή την περίοδο και θα είναι αντίστοιχο με αυτό που έχει σήμερα ο ΟΑΕΔ για τους ξενοδοχοϋπαλλήλους.

Μαζί με την Κυβέρνηση κατά του προστατευτισμού που ισχύει σήμερα τάσσεται ανεπιφύλακτα και το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, υποστηρίζοντας ότι αν δεν υπήρχε το εμπόδιο του θεσμικού πλαισίου, η χώρα μας θα απολάμβανε τεράστια οικονομικά οφέλη της τάξεως του ενός δισεκατομμυρίου ευρώ ετησίως.

Επιπλέον, όπως σημειώνουν εκπρόσωποι του Επιμελητηρίου, η άρση του cabotage θα δημιουργούσε χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας και θα τόνωνε τον ανταγωνισμό, οδηγώντας, έτσι στην καλύτερη και οικονομικότερη παροχή υπηρεσιών.

Αντίθετη γνώμη φαίνεται πως έχουν άλλοι κύκλοι που ασχολούνται με τον τουρισμό.

Ενδεικτικά σύμφωνα με την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, μία ενδεχόμενη απελευθέρωση των κρουαζιέρων στην Ελλάδα θα σήμαινε και τη μείωση χιλιάδων θέσεων εργασίας στο συγκεκριμένο τομέα. Αξίζει, τέλος να σημειωθεί, πως για να επέλθουν θετικά αποτελέσματα από την προαγγελθείσα επικείμενη νομοθετική αλλαγή, πρέπει να πραγματοποιηθεί σειρά άλλων ενεργειών. Όπως επισημαίνουν εφοπλιστές και εκπρόσωποι ταξιδιωτικών οργανισμών, η άρση του cabotage δεν είναι πανάκεια καθώς προτού εφαρμοσθεί, πρέπει πρώτα -μεταξύ άλλων- να εξασφαλισθούν άρτιες ναυτιλιακές υποδομές (προβλήτες για απρόσκοπτη προσβασιμότητα από τη θάλασσα, αξιόλογες λιμενικές υπηρεσίες, γειτνίαση με αεροδρόμια και ξενοδοχειακές μονάδες).

Τα δεδομένα αυτά επιβεβαιώνει η κατάσταση που επικρατεί σήμερα στον τομέα της ακτοπλοΐας. Εκεί, παρόλο που το cabotage ήρθη, εν τέλει η υφιστάμενη κατάσταση δε βελτιώθηκε αφού δεν έγιναν οι απαιτούμενες προεργασίες ενώ δεν έλειψαν και διάφορες παρατυπίες κατά την εφαρμογή των ρυθμίσεων του σχετικού Κανονισμού.

Την άμεση άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα, υπό την προϋπόθεση πρόσληψης 25 Ελλήνων ναυτικών, στα υπό τρίτων σημαίων κρουαζιερόπλοια που θα χρησιμοποιήσουν τα ελληνικά λιμάνια ως βάσεις, ζητάει ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγών Πλοίων. Αν το τράνζιτ κρουαζιερόπλοιο χρησιμοποιούσε τον Πειραιά για home port, έχει υπολογιστεί ότι ο επιβάτης κρουαζιέρας που σήμερα περνάει τράνζιτ και ξοδεύει 65 ευρώ, θα ξόδευε 300 ευρώ.

Τη φετινή χρονιά, η Ελλάδα δεν αντιμετώπισε μόνο το πρόβλημα του χαμηλού αριθμού των επιβατών που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται στον Πειραιά, γεγονός που έχει άμεση σχέση και είναι αλληλένδετο με τη φημολογούμενη κατάργηση του περίφημου cabotage, αλλά, λόγω και της διεθνούς οικονομικής δυσπραγίας, αντιμετωπίσαμε την κάθετη πτώση των εισπράξεων των κρουαζιερόπλοιων, κάτι που απλά σημαίνει επιβάτες χαμηλού βαλαντίου και παροχή από τις εταιρείες προς τους πελάτες τους υψηλών και εξωπραγματικών εκπτώσεων, που συμπιέζουν αφόρητα την ταμειακή ρευστότητα των εταιρειών, με αποτέλεσμα τη λειτουργία των πλοίων πολλές φορές σε επίπεδα πολύ χαμηλότερα του ημερήσιου λειτουργικού κόστους των.

Στην κατηγορία των υπό ξένες σημαίες κρουαζιερόπλοιων που λόγω της ισχύος του cabotage δεν έχουν το δικαίωμα κυκλικών κρουαζιερών από ελληνικά λιμάνια και, επομένως, δεν επιβιβάζουν/αποβιβάζουν επιβάτες στον Πειραιά, η κατάσταση, παρά τη διεθνή οικονομική ύφεση, δεν παρουσίασε την καθίζηση που παρουσίασε η κρουαζιέρα από Πειραιά με υπό ελληνική σημαία πλοία. Αντιθέτως, οι διελεύσεις επιβατών transit από Πειραιά, αλλά και από τα άλλα ελληνικά λιμάνια με κρουαζιερόπλοια που χρησιμοποιούν ως αφετηρία λιμάνια της Ιταλίας, της Ισπανίας ή της Τουρκίας, ήταν και εξακολουθούν να είναι πολλαπλάσιες από τις αναχωρήσεις και αφίξεις επιβατών κρουαζιερόπλοιων με αφετηρία τον Πειραιά.

Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία που προσκόμισε πρόσφατα στα αρμόδια υπουργεία το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας κατά το έτος 2008, σε συγκριτικά στοιχεία είχαμε τις εξής διαφορές: την Ιταλία επισκέφθηκαν περίπου πέντε εκατομμύρια τουριστών, έναντι 4,3 εκατομμυρίων που επισκέφθηκαν την Ελλάδα και 3,6 εκατομμυρίων την Ισπανία. Από τους παραπάνω αριθμούς, στην Ιταλία επιβιβάστηκαν και αποβιβάστηκαν σε κρουαζιερόπλοια περίπου 1,7 εκατομμύρια επιβάτες, στην Ισπανία περίπου ένα εκατομμύριο και στην Ελλάδα δυστυχώς μόνο 472.000.

Τα αποτελέσματα της φετινής περιόδου θα είναι ακόμα πιο αποκαρδιωτικά, διότι ήδη έχουμε μια μείωση αφίξεων, κατά τους αρμοδίους, της τάξεως του 8-10%, ενώ στην πραγματικότητα άνω του 15% και μια μείωση του εισαχθέντος τουριστικού συναλλάγματος, συμπεριλαμβανομένης και της μερίδας της κρουαζιέρας μεταξύ 25% με 30%.

Οι προβλέψεις για το έτος 2010 σχετικά με τη διακίνηση επιβατών της κρουαζιέρας είναι εξίσου δυσσίωνες, αν όχι και χειρότερες από το έτος 2009. Αν θέλει το ελληνικό κράτος τουρισμό όλο τον χρόνο πρέπει να προχωρήσει και σε σοβαρές διαρθρωτικές αλλαγές και σε αλλαγές νοοτροπίας, όπως το καμποτάζ. Εδώ και χρόνια έχει χαθεί πολύτιμο έδαφος στη ραγδαία ανάπτυξη της διεθνούς κρουαζιέρας.

Μοιραία, λοιπόν, έρχεται και πάλι στην επιφάνεια το φλέγον ζήτημα της κατάργησης του περίφημου cabotage, κάτι που τον τελευταίο καιρό έχει απασχολήσει έντονα όχι μόνο το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας και τον ΣΕΕΝ, που είναι υπέρμαχοι της κατάργησής του, αλλά και άλλους φορείς, όπως ο ΣΕΤΕ και κυρίως τα αρμόδια υπουργεία ΥΕΝΑΠ, Οικονομίας και Οικονομικών και Τουριστικής Ανάπτυξης. Το 2011 έχει ήδη χαθεί, διότι όλες οι εταιρείες κρουαζιερόπλοιων έχουν προ πολλού προγραμματίσει τις κρουαζιέρες των πλοίων τους και είναι αδύνατη κάθε αλλαγή. Στα δύο έχει χωριστεί η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία με αφορμή την κρουαζιέρα που έρχεται να φουντώσει την κόντρα και στην ακτοπλοΐα. Από τη μια πλευρά, ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας όπου κυριαρχούν οι εταιρείες συμφερόντων είναι υπέρ της άρσης του καμποτάζ, ενώ από την άλλη η Ένωση Επιχειρήσεων Ναυτιλίας είναι κατά, σε πρώτη φάση.

Η κατάργηση του cabotage στην κρουαζιέρα, κάτι το οποίο συνδέεται άμεσα με την ελληνική οικονομία, βοηθά στην ανάπτυξη χωρίς να δίνονται επιδοτήσεις. Οι εταιρείες κρουαζιέρας θα χρησιμοποιήσουν το Πειραιά ως home port για κρουαζιέρες στο Αιγαίο και στην Ανατολική Μεσόγειο. Τα πλοία αυτά θα έχουν τουλάχιστον 25 Έλληνες ναυτικούς στη σύνθεσή τους, θα φέρουν συνάλλαγμα υψηλό τουρισμό, ενώ θα ενισχυθεί και η οικονομία της Αττικής και οι εταιρείες που έχουν ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών προς τη ναυτιλία, όπως οι επισκευές και ο εφοδιασμός. Οι Έλληνες ναυτικοί δεν συμφωνούν με αυτό αλλά θα πρέπει να δουν το συνολικό καλό για την Ελλάδα. Πρέπει να συμφωνήσουν και οι ναυτεργατικές οργανώσεις ώστε να γίνει άμεσα.

Η Ελλάδα είναι μέσα στις τρεις πρώτες χώρες -πανευρωπαϊκά- στον τομέα της κρουαζιέρας (από πλευράς προσεγγίσεων), ωστόσο τα εμπόδια που υφίστανται λόγω cabotage αποστερούν την ελληνική οικονομία και τις τοπικές κοινωνίες (κυρίως νησιωτικές) από σημαντικά έσοδα.

Σύμφωνα με τον νόμο 2932/2001 για την άρση του cabotage υπάρχει “Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές- Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής- Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις” (ΦΕΚ Α’ 145/27.6.2001). Παρακάτω γίνεται αναφορά στο νόμο 2932/2001 περί cabotage.

Στο πρώτο άρθρο του νόμου 2932/2001 Θαλάσσιες μεταφορές από ή προς λιμένες νησιών αναφέρονται τα εξής:

- 1) Από την 1η Νοεμβρίου 2002 είναι ελεύθερη η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που:
 - α. Παρέχονται έναντι αμοιβής από πλοιοκτήτη Κράτους-Μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (Ε.Κ.) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (Ε.Ζ.Ε.Σ.) εκτός από την Ελβετία και
 - β. Εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών, από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, καθώς και από τα πλοία που έχουν ολική χωρητικότητα μέχρι εξακόσιες πενήντα μονάδες υπολογισμού, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση <<Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969>>, την οποία κύρωσε ο Ν. 1373/1983 (ΦΕΚ 92 Α) , εφόσον τα πλοία αυτά είναι νηολογημένα στην Ελλάδα ή άλλο Κράτος-Μέλος της Ε.Κ. ή του Ε.Ο.Χ. ή της Ε.Ζ.Ε.Σ >> εκτός από την Ελβετία και φέρουν τη σημαία του

2) Ως πλοιοκτήτης στον παρόντα νόμο νοείται το πρόσωπο που ορίζεται στη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του Κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) με αριθμ. 3577/1992 του Συμβουλίου «για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών - Μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές)» - L364/7-10/12- 12-92

3) Κατ' εξαίρεση, αν τα πλοία που προβλέπονται στην παράγραφο 1 δεν επαρκούν, επιτρέπεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών από πλοία, που φέρουν τη σημαία άλλου κράτους, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας και με τις προϋποθέσεις που τίθενται στο νόμο αυτόν.

Στο δεύτερο άρθρο του νόμου 2932/2001, αναφέρονται τα εξής:

1. Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών τελεί υπό την εποπτεία του κράτους, η οποία ασκείται από τους Υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου

2. Όπου αναφέρεται στον παρόντα νόμο Υπουργός και Υπουργείο, νοείται ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ή ο Υπουργός Αιγαίου και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) ή το Υπουργείο Αιγαίου, αναλόγως αρμοδιότητας.

3. Το κράτος, οι οργανισμοί διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων και οι οργανισμοί της τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας, μεριμνούν στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους για το σχεδιασμό, την ανάπτυξη, τη λειτουργία και οργάνωση των λιμένων, καθώς και για την εξασφάλιση υπό συνθήκες ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού της παροχής ασφαλών, σταθερών, αξιόπιστων και ποιοτικών θαλάσσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, της προστασίας των συμφερόντων του επιβατικού κοινού, της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών, της συνοχής του νησιωτικού χώρου και της εδαφικής συνέχειας της χώρας

4. «Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές τακτικών γραμμών εκτελούνται από επιβατηγά και οχηματαγωγά, επιβατηγά ή φορτηγά, πλοία που δρομολογούνται σε γραμμή ή γραμμές του ενδεικτικού γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που καλύπτει τους λιμένες όλων των νησιών.». *[Το πρώτο εδάφιο της παρ.4 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 25 Ν. 3450/2006 (ΦΕΚ Α' 64)]*

Το δίκτυο καθορίζεται μέχρι 31 Οκτωβρίου εκάστου έτους με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ, και οι δρομολογιακές γραμμές διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα με τη σημασία τους στις εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές της χώρας, στη διοικητική διάρθρωσή της, στη διάταξη των λιμένων, τις ειδικές συνθήκες σε αυτούς και την ανάγκη εξασφάλισης τακτικής εξυπηρέτησής τους

5. Πλοίο δρομολογούμενο σε γραμμή ορισμένης κατηγορίας μπορεί να εξυπηρετεί και λιμένα ή λιμένες, που περιλαμβάνονται σε γραμμή άλλης κατηγορίας.

6. Με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., μπορεί να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες, που ενδιαφέρονται για τη δρομολόγηση πλοίου σε ορισμένη ή ορισμένες γραμμές, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Οι ανωτέρω υποχρεώσεις επιβάλλονται για την εξυπηρέτηση λόγων δημόσιου συμφέροντος και περιλαμβάνουν, χωρίς να δημιουργούν διακρίσεις, όρους που αφορούν τους λιμένες, οι οποίοι επιβάλλεται να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα και ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, το ναύλο και τη στελέχωση των πλοίων.

Δεν απαιτείται γνώμη του Σ.Α.Σ. για την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν επείγουσες κοινωνικές ανάγκες ή λόγοι εθνικής ασφάλειας και άμυνας.

Όσοι από το προσωπικό δεν είναι Έλληνες πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

1) Η Ελλάδα είναι η χώρα με το μεγαλύτερο μήκος ακτών. Διαθέτει ένα μοναδικό νησιωτικό σύμπλεγμα, ονειρεμένους φυσικούς κόλπους και αμέτρητα ακατέργαστα λιμανάκια. Έχει ακόμη τις ωραιότερες και ίσως τις καθαρότερες θάλασσες, έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους στον κόσμο, ενώ διαθέτει ανεκτή οργάνωση και υποδομή σε ορισμένους τομείς τουρισμού. Με όλα αυτά θα έπρεπε να ήταν ένας παράδεισος για κάθε ιδιοκτήτη γιότ και ιδιαίτερα του πλούσιου Ευρωπαίου που θα άφηνε το σκάφος του εδώ και θα "πεταγόταν" τακτικά για ένα διήμερο-τριήμερο, για να απολαύσει τα αγαθά της φύσης.

2) Η Ελλάδα είναι ο ιδανικότερος χώρος για κρουαζιέρες, πιθανώς σε ολόκληρο τον κόσμο. Στην Ελλάδα δεν υπάρχουν τυφώνες όπως υπάρχουν στη Φλόριντα, ούτε ρηχά και ξέρες όπως στις Μπαχάμες. Δεν υπάρχουν ομίχλες, παλίρροια και γενικά όλοι οι άλλοι κίνδυνοι που υπάρχουν στις θάλασσες του κόσμου. Ο γεωγραφικός παράγοντας θέτει τις βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα. Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας στη Μεσόγειο θάλασσα, η γεωμορφολογία των ακτών και η νησιωτικότητα είναι στοιχεία που ευνοούν όλες τις μορφές του θαλάσσιου τουρισμού. Επίσης οι κλιματολογικές συνθήκες, δηλαδή η μικρά περίοδος ηλιοφάνειας, το ήπιο κλίμα, οι υψηλές θερμοκρασίες, επιτρέπουν τις θαλάσσιες δραστηριότητες αναψυχής στο μεγαλύτερο μέρος του έτους.

3) Υπάρχουν πάνω από 20.000 νησιά, σε μικρή απόσταση μεταξύ τους. Σίγουρα η Ελλάδα είναι η χώρα η οποία θα έπρεπε να είναι στην προτίμηση όλων των Ευρωπαίων που κάνουν διακοπές με σκάφος.

4) Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η τουριστική ανάπτυξη γενικά, συνεπάγεται πολλά οικονομικά οφέλη για τις κοινωνίες υποδοχής και φιλοξενίας. Είναι γεγονός ότι ένα οποιοδήποτε σκάφος ξοδεύει αρκετά χρήματα και βοηθάει την ελληνική οικονομία περισσότερο από κάθε άλλο είδος τουρισμού. Σκάφη που παραμένουν στην ελληνική επικράτεια δώδεκα μήνες τον χρόνο ξοδεύουν σημαντικότερα ποσά σε συνάλλαγμα εντός Ελλάδας και δίνουν δουλειά σε χιλιάδες άτομα.

Είναι γεγονός ότι τα σκάφη, σε αντίθεση με τα σπίτια ή τα αυτοκίνητα κινούνται από χώρα σε χώρα και ευκολότερα αλλάζουν τόπο μόνιμης αγκυροβολίας αν βρουν κάπου αλλού ευνοϊκότερες συνθήκες. Τα συναλλαγματικά οφέλη προκύπτουν κατά κανόνα από τον θαλάσσιο τουρίστα που προέρχεται από ανεπτυγμένες χώρες και έχει υψηλό εισοδηματικό επίπεδο και προβαίνει σε καταναλώσεις που αυξάνουν το εισόδημα των κατοίκων του τόπου υποδοχής. Βεβαίως το επίπεδο της κατανάλωσης εξαρτάται από τη μορφή της θαλάσσιας τουριστικής δραστηριότητας.

5) Με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας. Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του απαιτεί εξειδίκευση απασχόλησης. Το θαλάσσιο περιβάλλον ως ιδιαίτερος χώρος εργασίας και αναψυχής απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις και ικανότητες. Έτσι ο

θαλάσσιος τουρισμός ως τέτοια επιχειρηματική δραστηριότητα δημιουργεί θέσεις εργασίας με ιδιαίτερη εξειδίκευση. Σε αυτές τις θέσεις εργασίας δεν υπεισέρχεται η ετεροαπασχόληση, δηλαδή η ευκαιριακή και ανειδίκευτη εργασία που ενδεχομένως χαρακτηρίζει άλλους τομείς του τουρισμού.

6) Υπάρχουν τα κρατικά οφέλη τα οποία είναι οφέλη που προκύπτουν για το κράτος από τη θαλάσσια τουριστική δραστηριότητα. Πηγή των κρατικών εσόδων είναι η άμεση ή έμμεση φορολόγηση των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού (π.χ. επιχειρήσεων, εργαζομένων, κλπ.), η επιβολή τελών για παροχή υπηρεσιών θαλάσσιου τουρισμού (π.χ. ελλιμενισμό τουριστικών σκαφών, αδειοδότηση για άσκηση θαλάσσιας τουριστικής δραστηριότητας), η επιβολή προστίμων για παραβάσεις της θαλάσσιας τουριστικής νομοθεσίας, κλπ.

7) Η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών όσον αφορά στην ασφάλεια των επιβατών βρίσκεται, παρά τη μεγάλη ηλικία του στόλου, είναι σε πολύ καλό επίπεδο, ειδικά αν συγκριθεί με το επίπεδο ασφάλειας τόσο της ευρωπαϊκής όσο και της παγκόσμιας επιβατηγού ναυτιλίας.

8) Ο κλάδος των σκαφών αναψυχής είναι από τους πλέον ζωντανούς και δραστήριους κλάδους της βιομηχανικής παραγωγής της Ελλάδας σήμερα. Είναι ζωντανός, βιώσιμος και με πολύ καλές προοπτικές για το μέλλον.

Έχουν πραγματοποιηθεί αξιολογες επενδύσεις αλλά έχει επιτευχθεί και πολύ καλός καταμερισμός εργασίας. Το ελληνικό σκάφος είναι πολύ καλό ποιοτικώς, πράγμα που φαίνεται και από τις εξαγωγές που πραγματοποιεί ο κλάδος. Η ναυτιλία εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο, συνδέει τα λιμάνια της χώρας και τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα και δημιουργεί άλλες οικονομικές δραστηριότητες, άμεσες και έμμεσες της ναυτιλίας, όπως ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού, μεσιτεία, εταιρείες τεχνικού ελέγχου, ασφάλιση, κλπ.

9) Η ιδιαίτερη καθαρότητα των ελληνικών θαλασσών και ο τεράστιος πλούτος του βυθού αποτελούν πόλο έλξης για όσους αναζητούν τη μαγεία της υποβρύχιας εξερεύνησης. Οι ελληνικές θάλασσες είναι οι ομορφότερες και μαγευτικότερες της Μεσογείου. Η κατάδυση κατά μήκος των δαντελωτών ακτών ή κοντά σε γραφικά νησιά εκπληρώνει και τους πιο απαιτητικούς. Σημαντικά πλεονεκτήματα είναι ο πολιτισμός της Ελλάδας, η μοναδική πολυνησία, το φυσικό περιβάλλον, οι ιδεώδεις καιρικές συνθήκες, το ανεπανάληπτο φώς και το εκτεταμένο μήκος των ακτών. Έλληνες και θάλασσα ήταν, είναι και θα είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι. Δεν είναι τυχαίο ότι ο θαλάσσιος τουρισμός και κατ' επέκταση η ναυπήγηση σκαφών αναψυχής είναι από τους ιδιαίτερα σημαντικούς κλάδους που αναπτύσσονται στην Ελλάδα τις τελευταίες δεκαετίες. Η δύναμη της μεγάλης εμπορικής ναυτιλίας έδωσε στην Ελλάδα τη δυνατότητα πέρα από πολιτισμό, να μιλάει και για επενδύσεις. Ο πολιτιστικός παράγοντας αποτελεί ενισχυτικό μοχλό στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, καθώς ο πλούσιος πολιτιστικός πλούτος των νησιών και των παράκτιων περιοχών μπορεί να αποτελέσει συμπληρωματικό ελκυστικό πόρο στην κάθε εξειδικευμένη θαλάσσια δραστηριότητα.

10) Ο πολιτικός παράγοντας, που συνίσταται στη δημιουργία ασφαλούς περιβάλλοντος για τον τουρίστα συντελεί επίσης στη διαμόρφωση θετικής εικόνας για το θαλάσσιο τουρισμό στην Ελλάδα. Η θετική αυτή εικόνα ενισχύθηκε και

προβλήθηκε διεθνώς μετά την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα το 2004.

11) Τα ελληνικά σκάφη όχι μόνο δεν έχουν τίποτα να ζηλέψουν από τα εισαγόμενα αλλά προσφέρουν την άμεση επαφή με τον κατασκευαστή, διατίθενται σε ανταγωνιστικές τιμές και είναι προσαρμοσμένα και αξιοπλοία στα ελληνικά νερά.

12) Ο κλάδος αυτός έχει προοπτικές, συντελεί στη δημιουργία προστιθέμενης αξίας για την Ελλάδα και δημιουργεί ευκαιρίες για νέες θέσεις εργασίας. Η ναυτιλία ως κλάδος της οικονομίας παρουσιάζει έντονη ιδιομορφία που συνίσταται στην παγκοσμιότητα του χαρακτήρα της. Αποτελεί βασικό μοχλό για την οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη.

Προσφέρει θέσεις απασχόλησης στο εργατικό δυναμικό της χώρας και πολλές φορές στο εργατικό δυναμικό άλλων χωρών (απασχόληση αλλοδαπών). Επίσης συντελεί στην αύξηση του εθνικού εισοδήματος (ναύλοι που εισπράττονται σε ξένο συνάλλαγμα για τη μεταφορά φορτίων τρίτων χωρών εισρέουν ως ναυτικό συνάλλαγμα).

13) Τέλος, άλλο ένα σημαντικό πλεονέκτημα το οποίο είναι ο κοινωνικός παράγοντας, που συνίσταται στη φιλόξενη διάθεση του ντόπιου πληθυσμού, στην παραδοσιακή κουζίνα, στον τρόπο διασκέδασης και συμπληρώνει την ελκυστικότητα της χώρας ως θαλάσσιου τουριστικού προορισμού. Οι ελληνικές θάλασσες και ακτές με τα πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα που προσφέρουν, κατέστησαν το θαλάσσιο τουρισμό και συγκεκριμένα το γιώτινγκ πολύ δημοφιλή δραστηριότητα τόσο μεταξύ των Ελλήνων, όσο και μεταξύ των ξένων επισκεπτών της χώρας.

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

1) Δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές και υπηρεσίες στα λιμάνια και είναι συχνό φαινόμενο οι επιβάτες που φτάνουν σε κάποιο μεγάλο τερματικό λιμάνι (π.χ. Πειραιάς) να εγκαταλείπονται στην τύχη τους σχετικά με το πώς θα βγουν από το πλοίο. Παρά τη συνεχή ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, η έλλειψη σε υποδομές (όσον αφορά τις θέσεις ελλιμενισμού) και σε παρεχόμενες υπηρεσίες είναι εμφανής. Η υπάρχουσα υποδομή σε θέσεις ελλιμενισμού ανέρχεται σε 8.000 ενώ οι ανάγκες αγγίζουν τις 20.000.

2) Οι προοπτικές είναι άριστες, οι δυσκολίες όμως ήταν και εξακολουθούν να είναι πολλές και ποικίλες. Το βασικό πρόβλημα είναι ότι η συμβολή της πολιτείας στην επιβολή και την ανάπτυξη του κλάδου δεν υπήρξε στον επιβαλλόμενο βαθμό ικανοποιητική. Η ελληνική φορολογική πολιτική ελάχιστα βοήθησε το επαγγελματικό σκάφος ως οικονομική μονάδα.

3) Στο κομμάτι του τουρισμού που ακούει στο πακέτο υποδοχή σκαφών, η Ελλάδα υστερεί τραγικά. Οι μαρίνες δεν πληρούν τις διεθνείς τις διεθνείς προδιαγραφές και καμιά προσπάθεια δεν γίνεται προς τον στόχο αυτό. Επιπλέον τα γειτονικά κράτη είναι πιο μπροστά σε θέματα υποδομής αλλά και εκμεταλλεύονται την ανεπάρκεια της Ελλάδας στον χώρο. Οι παρεχόμενες υπηρεσίες από τα λιμάνια είναι ελλιπείς αφού στα περισσότερα δεν υπάρχουν ευκολίες προς τους επιβάτες (αίθουσες αναμονής, τηλέφωνα, εστιατόρια, ταξί, κτλ).

4) Θα πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι ενώ στην Ελλάδα το επαγγελματικό σκάφος επιβαρύνεται συνέχεια, στην Τουρκία τα σκάφη με τουρκική σημαία έχουν έκπτωση 50% στο κόστος προσέγγισης σε λιμάνια της χώρας ενώ ταυτόχρονα οι τράπεζες δίνουν μεγάλα κίνητρα για ανανέωση του στόλου κλπ., η νομοθεσία για τη σύνθεση των πληρωμάτων αναπροσαρμόζεται συνεχώς και παράλληλα δαπανώνται τεράστια ποσά για διαφήμιση κ.α.

5) Η αύξηση στα τέλη ελλιμενισμού στις μαρίνες του ΕΟΤ (Αλίμου, Ζέας, Φλοίσβου) είχε ως αποτέλεσμα αυτές να βρεθούν στις δέκα ακριβότερες της Μεσογείου, χωρίς ωστόσο να προσφέρουν τις ανάλογες υπηρεσίες.

6) Η επιβολή ΦΠΑ στα ναυλοσύμφωνα και ο περιορισμός της ρευστότητας των εταιρειών λόγω της αλλαγής της διαδικασίας πετρέλευσης προκάλεσαν πλήγμα στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικού επαγγελματικού σκάφους, τη στιγμή που στο Αιγαίο τα σκάφη υπό τούρκικη σημαία ύστερα από σχετικές κρατικές αποφάσεις πωλούν το ίδιο ακριβώς προϊόν χωρίς την παραμικρή επιβάρυνση του λειτουργικού κόστους. Πλήττεται και η οικονομία της χώρας αφού θα απολεσθούν πολύ περισσότερα έσοδα έναντι αυτών που πρόσκαιρα επιχειρείται να εισπραχθούν.

7) Διάφορες ναυτιλιακές εταιρείες καταργούν ή μειώνουν πολλά δρομολόγια για τα νησιά της χώρας και τις ακριτικές περιοχές. Οι επιπτώσεις είναι μεγάλες τόσο για τους κατοίκους όσο και για την εμπορική και τουριστική δραστηριότητα των περιοχών αυτών. Η μείωση των δρομολογίων θα σημάνει και την αύξηση των απολύσεων των εργαζομένων σε αυτές τις εταιρείες. Δυστυχώς αυτό δείχνει ότι έχει σχηματιστεί ένα καρτέλ με μόνο σκοπό το κέρδος και την εκμετάλλευση του επιβατικού κοινού.

8) Βασικό χαρακτηριστικό της ζήτησης είναι η έντονη εποχικότητα που παρουσιάζεται τους καλοκαιρινούς μήνες και οφείλεται στην τουριστική κίνηση. Η υπερφόρτωση των πλοίων κατά τους θερινούς μήνες μειώνει την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών, μπορεί να έχει επιπτώσεις τόσο στο επίπεδο της ασφάλειας όσο και στο επίπεδο της άνεσης που απολαμβάνουν οι επιβάτες.

9) Το δίκτυο που συνδέει τα λιμάνια σήμερα αλλά και τα δρομολόγια των πλοίων που κινούνται στο δίκτυο αυτό, παρουσιάζουν σημαντικά προβλήματα σχεδιασμού. Βασική αδυναμία είναι η συγκέντρωση των περισσότερων γραμμών στο λιμάνι του Πειραιά. Άλλη αδυναμία είναι η έλλειψη σύνδεσης νησιών που δεν ανήκουν στην ίδια γραμμή. Είναι πολύ σύνθηες το φαινόμενο η σύνδεση δύο λιμανιών να γίνεται μέσω του Πειραιά.

10) Μία από τις συνήθεις οικονομικές επιπτώσεις της ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού στις τοπικές κοινωνίες είναι αυτή της αύξησης των τιμών. Λόγω της αυξημένης ζήτησης που είναι αποτέλεσμα της επίσκεψης των τουριστών στην περιοχή, συνήθως παρατηρείται αύξηση των τιμών στα αγαθά και στις υπηρεσίες. Αυτό προκαλεί οικονομικές δυσκολίες στις τοπικές κοινωνίες.

11) Χαριστική βολή για τον θαλάσσιο τουρισμό χαρακτηρίστηκαν τα τελευταία φορολογικά μέτρα για τους ιδιοκτήτες σκαφών. Το yachting έχει πληγεί περισσότερο από τους υπόλοιπους κλάδους από την παγκόσμια οικονομική κρίση με μείωση στις ναυλώσεις που υπερβαίνει και το 50%. Το κράτος όμως δεν το λαμβάνει αυτό υπόψη και επιβάλλει και άλλες επιβαρύνσεις όπως τέλη κυκλοφορίας και έκτακτη εισφορά στους κατόχους σκαφών αναψυχής. Οι συνέπειες από την επιβολή του Ειδικού Φόρου και της Έκτακτης Εισφοράς είναι τραγικές τόσο για τον θαλάσσιο τουρισμό όσο και για τον τουρισμό γενικότερα.

Προσβάλλεται η αξιοπιστία της χώρας όταν επιβάλλει εισπρακτικά μέτρα με αναδρομική ισχύ. Ο θαλάσσιος τουρισμός ήδη πλήττεται από άλλους προγενέστερους κανονισμούς, νόμους, αποφάσεις των εκάστοτε αρμοδίων και ασαφείς διαδικασίες. Υπάρχουν αρνητικές συνέπειες στις ιδιωτικές και μη μαρίνες στις οποίες η πληρότητα και κατ' επέκταση τα έσοδα αναμένεται να μειωθούν σε ποσοστό άνω των 30% και μάλιστα σε περίοδο οικονομικής κρίσης. Πλήττονται και οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στους χώρους των τουριστικών λιμένων όπως είναι τα εμπορικά καταστήματα, οι χώροι εστίασης, οι τεχνικοί, οι συντηρητές σκαφών, τα ναυπηγεία, κλπ.

12) Ο αριθμός των μαρίνων στην Ελλάδα είναι αρκετά μικρός. Η κατάσταση των μαρίνων δεν είναι καθόλου θετική. Τα κυριότερα προβλήματα είναι η έλλειψη ικανοποιητικού αριθμού μαρίνων, η ανεπάρκεια χώρου στις υπάρχουσες μαρίνες, καθώς και οι ελλειπείς υποδομές εξυπηρέτησης. Υπάρχουν μόλις 19 μαρίνες έναντι 320 στην Ισπανία και 261 στην Ιταλία. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ιδιωτικές μαρίνες στην Ελλάδα καταβάλλουν στο κράτος υπέρογκα ποσά ως ενοίκια, που σε συνδυασμό με άλλους δυσμενείς παράγοντες καθιστά την λειτουργία τους δύσκολη και επισφαλή. Υπάρχουν αρνητικές συνέπειες για τις τοπικές κοινωνίες, ιδιαίτερα των απομακρυσμένων από τη Αττική, για τις οποίες η ύπαρξη της μαρίνας αποτελεί πολύ απλά πηγή ζωής και είναι ένα μέσο αναβάθμισης του τόπου τους και απασχόλησης εργατικού δυναμικού.

13) Συμπερασματικά λοιπόν σήμερα η Ελλάδα επιλέγει με κάποιον τρόπο να τιμωρήσει τον όποιο ξένο επιλέγει να επισκεφθεί και να παραμείνει με το σκάφος του στα ελληνικά νησιά και στις μαρίνες. Ταυτόχρονα προσφέρει την καλύτερη διαφημιστική προβολή για τον θαλάσσιο τουρισμό των γειτονικών χωρών. Ο κοινός νους αντιλαμβάνεται πως με τα στοιχεία αυτά μία από τις πιο προσοδοφόρες μορφές τουρισμού-ο θαλάσσιος τουρισμός- βρίσκεται στα πρόθυρα πλήρους αφανισμού.

ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ο θαλάσσιος τουρισμός απαιτεί υποδομές υψηλού επιπέδου προκειμένου να ικανοποιήσει τη ζήτηση. Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού απαιτεί έργα υποδομής.

Οι υποδομές περιλαμβάνουν τη διάθεση κρουαζιερόπλοιων, την ύπαρξη επαρκούς αριθμού πλοίων αναψυχής, καθώς και σημαντικές υποδομές ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των πλοίων. Ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να κινητοποιήσει τις τοπικές αρχές για τη βελτίωση των υποδομών, π.χ. ύδρευσης, αποχέτευσης, δικτύων παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, οδικών δικτύων, κλπ. Τα έργα αυτά συμβάλλουν στην ποιότητα της ζωής των κατοίκων, ενώ παράλληλα διευκολύνουν την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Ο θαλάσσιος τουρισμός δρα με αυτόνομο και εξειδικευμένο τρόπο και απαιτεί ιδιαίζουσες και πολυδάπανες υποδομές και υπηρεσίες και γι' αυτό απευθύνεται σε ειδικές ομάδες καταναλωτών που διακρίνονται για το μορφωτικό τους επίπεδο, τις οικολογικές τους ευαισθησίες αλλά κυρίως για την υψηλή οικονομική τους επιφάνεια.

Για τον ελλιμενισμό των σκαφών αναψυχής απαιτούνται ειδικές λιμενικές εγκαταστάσεις που χαρακτηρίζουν το λιμενικό χώρο ως μαρίνα. Μεγαλύτερες απαιτήσεις σε λιμενικά έργα έχει ο ελλιμενισμός των κρουαζιερόπλοιων. Η εξυπηρέτηση των επιβατών-τουριστών ενός κρουαζιερόπλοιου απαιτεί και επιπλέον έργα υποδομής και αναδομής (γέφυρες από-επιβίβασης, χώρους στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, ιατρείο, φαρμακείο, μέσα μεταφοράς από το πλοίο στην πύλη εξόδου του λιμένα, κλπ.).

Η λιμενική υποδομή έχει πολύ μεγάλη σημασία για την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας αλλά και του τουρισμού της Ελλάδας. . Οι επενδύσεις που απαιτούνται για τον εκσυγχρονισμό της λιμενικής υποδομής με βάση το ισχύον σήμερα ακτοπλοϊκό σύστημα είναι τεράστιες, αφού σχεδόν όλα τα μεσαία και τα μεγάλα λιμάνια χρειάζονται εκσυγχρονισμό για να μπορούν να δεχτούν τα μεγάλα πλοία.

Η ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού, όπως ο θαλάσσιος, πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα για την Ελλάδα, για να μπορέσει να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα, να αναβαθμίσει και να παγιώσει μία υψηλή θέση στην παγκόσμια αγορά. Η Ελλάδα πρέπει να επενδύσει σε ένα μοντέλο που θα εμπλουτίσει το τουριστικό προϊόν, θα βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά του και θα διευρύνει την τουριστική περίοδο αμβλύνοντας ουσιαστικά την εποχικότητα.

Ο θαλάσσιος τουρισμός όπως έχει ήδη αναπτυχθεί, αποτελεί σημαντική συναλλαγματοφόρο πηγή για την Ελλάδα. Για την υποστήριξη του θαλάσσιου τουρισμού απαιτείται η ενεργοποίηση και άλλων τομέων της οικονομίας, π.χ. καταλυμάτων, τροφίμων, εστίασης, μεταφορών, αναψυχής, κ.α. Ο θαλάσσιος τουρισμός χωρίς την κατάλληλη διαχείρισή του δεν επιφέρει αναγκαστικά σημαντικά οικονομικά οφέλη στις κοινωνίες υποδοχής. Η πολιτεία οφείλει να διαμορφώσει σαφή πολιτική για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Στη διαμόρφωση αυτής της πολιτικής είναι αναγκαία η συμμετοχή όλων των φορέων που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με το θαλάσσιο τουρισμό. Σε εθνικό επίπεδο η θαλάσσια τουριστική πολιτική πρέπει να στηρίζεται στις αρχές του συντονισμού, της συνεργασίας και της συλλογικής απόφασης.

“ Υπάρχουν διάφοροι ευνοϊκοί παράγοντες που δεν έχουν αξιοποιηθεί πλήρως από την πολιτεία. Δεν έχει διαμορφωθεί σαφής πολιτική για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα. Ο θαλάσσιος τουρισμός δεν αποτελεί ειδικό και εξειδικευμένο στόχο της οποιας τουριστικής πολιτικής της χώρας. Ένας σημαντικός παράγοντας είναι ο γεωγραφικός, η θέση της Ελλάδας στη Μεσόγειο, ο οποίος θέτει τις βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα. Άλλος παράγοντας που πρέπει να αξιοποιηθεί είναι ο πολιτικός. Μετά τη θετική διαφήμιση που προσέφεραν οι Ολυμπιακοί Αγώνες στην Ελλάδα θα έπρεπε να έχει αυξηθεί ο τουρισμός. Θα πρέπει επίσης να προωθηθεί ο κοινωνικός παράγοντας της Ελλάδας ως θαλάσσιο τουριστικό προϊόν που είναι ο κοινωνικός παράγοντας. Οι Έλληνες είναι φιλόξενοι άνθρωποι που ξέρουν να διασκεδάζουν και να ζούν. Εκτός από τα παραπάνω πλεονεκτήματα υπάρχει και το σημαντικότερο πλεονέκτημα που πρέπει να αξιοποιηθεί, ο πολιτισμός και η ιστορία της χώρας. Χιλιάδες χρόνια ιστορίας ενισχύουν την θετική εικόνα της χώρας και την περαιτέρω ανάπτυξή της.

“ Για την αναβάθμιση του θαλάσσιου τουριστικού προϊόντος στην Ελλάδα απαιτείται βελτίωση και οργάνωση των δομών της εκπαίδευσης και κατάρτισης και προγράμματα εκπαίδευσης σε θέματα θαλάσσιου τουρισμού που θα συνδυάζουν τους τομείς της ναυτιλίας και του τουρισμού σε διαφορετικά επίπεδα ώστε οι εκπαιδευόμενοι να ανταποκρίνονται στις υψηλές απαιτήσεις του τουριστικού αυτού προϊόντος. Στα προγράμματα θαλάσσιας τουριστικής εκπαίδευσης κύριος άξονας πρέπει να είναι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος για μια βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη.

“ Η Ελλάδα πρέπει να παραδειγματιστεί από άλλες χώρες, οι οποίες ενθαρρύνονται να επενδύσουν στο θαλάσσιο τουρισμό λόγω των αποδεδειγμένων οικονομικών ωφελειών- ιδίως των εισροών συναλλάγματος, της αύξησης της απασχόλησης και της δημιουργίας αναπτυξιακών υποδομών. Μάλιστα η ανάλυση κόστους-ωφελειών της τουριστικής ανάπτυξης συνήθως επικεντρώνεται σε αυτά τα θετικά αποτελέσματα, δίνοντας ελάχιστη προσοχή στις κοινωνικές, περιβαλλοντικές και άλλες επιπτώσεις που συνδέονται με την ανάπτυξη του τουρισμού γενικότερα και του θαλάσσιου τουρισμού ειδικότερα. Πρέπει να θεσπιστεί ένα κανονιστικό πλαίσιο που θα διέπει όλες τις δράσεις του θαλάσσιου τουρισμού με σαφή προσανατολισμό στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος που αποτελεί τη βασική προϋπόθεση της ανάπτυξής του.

· Πρέπει επίσης να δημιουργηθούν περισσότερες και πιο οργανωμένες μαρίνες αφού ο ΕΟΤ συντηρείται από τις εισπράξεις των μαρίνων που ήδη υπάρχουν. Είναι το μόνο καθαρό έσοδο που έχει ο ΕΟΤ από όλες τις επιχειρήσεις που ελέγχει. Για παράδειγμα, θα μπορούσε να φτιαχτεί μία μαρίνα σκαφών αναψυχής στο "πρόσωπο" του λιμανιού της Θεσσαλονίκης προς το κέντρο της πόλης (α' προβλήτα), η οποία θα μπορεί να φιλοξενήσει μέχρι 90 μεγάλα σκάφη ή και 200 μικρά γιωτ ταυτόχρονα. Υπάρχουν και άλλες δυνητικά κατάλληλες περιοχές στη Θεσσαλονίκη που θα μπορούσαν να κατασκευαστούν μαρίνες όπως στον χώρο μετά το Μέγαρο Μουσικής και στον Ναυτικό Όμιλο. Σύμφωνα με προϋπάρχουσα μελέτη σκοπιμότητας για τη δημιουργία δικτύου μαρίνων στη Θεσσαλονίκη, η κατασκευή τέτοιων υποδομών θα ενισχύσει τη θέση της πόλης ως τουριστικού προορισμού και θα συμβάλει στη διεθνή προβολή της.

· Πρέπει να αλλάξει η δομή του ακτοπλοϊκού συστήματος. Πρέπει να γίνει εκ νέου ο σχεδιασμός του δικτύου. Ο νέος σχεδιασμός πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις νέες συνθήκες σε ορισμένα νησιά-π.χ. τη δημιουργία αεροδρομίου καθώς και την έντονη, πρόσφατη, τουριστική τους ανάπτυξη. Επίσης πρέπει να υπολογιστεί και η κοινωνική πολιτική των κυβερνήσεων που επιβάλλει για να εξυπηρετούνται ομαλά τα ακριτικά νησιά.

· Τα οικονομικά οφέλη από την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι εμφανή. Συνήθως η βιομηχανία του θαλάσσιου τουρισμού στηριζόμενη στο φυσικό κεφάλαιο, αξιοποιεί υπάρχοντες ελκτικούς πόρους χωρίς να απαιτούνται μεγάλες επενδύσεις κεφαλαίου λόγω της φύσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι επενδύσεις εξαρτώνται από την ιδιαίτερη μορφή του θαλάσσιου τουρισμού. Για παράδειγμα η ανάπτυξη του γιώτινγκ, δηλαδή του τουρισμού με σκάφη αναψυχής, απαιτεί επενδύσεις σε έργα υποδομής, π.χ. την κατασκευή μαρίνων, ενώ η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού φύσης απαιτεί κυρίως έργα παρέμβασης για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

· Οι τιμές των εισιτηρίων των πλοίων θα πρέπει να μειωθούν και τα δρομολόγια για τα νησιά της Ελλάδας να αυξηθούν.

· Θα πρέπει να γίνει μελέτη των χαρακτηριστικών της αγοράς, ώστε να κατανοηθούν οι ιδιότητές της με σκοπό τον ορθολογικό προγραμματισμό των επενδύσεων τόσο από ιδιωτικής πλευράς όσο και από πλευράς δημόσιων επενδύσεων για την αποτελεσματικότερη και ποιοτικά αναβαθμισμένη λειτουργία του ακτοπλοϊκού συστήματος.

· Ο ΦΠΑ και τα τέλη ελλιμενισμού πρέπει να μειωθούν καθώς αυτό θα ανακουφίσει τους ιδιοκτήτες σκαφών και θα υπάρχουν πλέον περιθώρια άνθισης του θαλάσσιου τουρισμού. Άλλες χώρες όπως η Ισπανία που μείωσε τον ΦΠΑ στα σκάφη ώστε να είναι ο χαμηλότερος στην Ευρώπη, για να προσελκύσει σκάφη στις δικές της τέλει οργανωμένες μαρίνες.

“ Η κατάργηση του cabotage είναι μια μοναδική ευκαιρία για την Ελλάδα να καθιερώσει μια πολιτική που να την καθιστά πιο ελκυστική από τις άλλες μεσογειακές χώρες ώστε να συγκεντρώσει τον ναυτικό τουρισμό της Ευρώπης και συνεπώς τους τουρίστες υψηλών εισοδημάτων. Το κράτος πρέπει πλέον να καταλάβει ότι τα σκάφη έχουν προπέλα και φεύγουν. Πρέπει επιτέλους να αφήσει τα σκάφη με ξένη σημαία να βρίσκονται στην Ελλάδα. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΣΕΕΝ (Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας) σε περίπτωση που η ελληνική κυβέρνηση αποφασίσει την άρση του καμποτάζ (επιβίβαση/αποβίβαση επιβατών) στα ελληνικά λιμάνια για κρουαζιερόπλοια με τρίτες σημαίες, η ελληνική οικονομία θα κερδίσει περίπου 1,1 δις ευρώ ετησίως.

“ Πρέπει να ενθαρρύνονται οι Έλληνες να αγοράζουν σκάφη, μικρά, μεγάλα, φουσκωτά, ιστιοπλοϊκά, ψαράδικα, θαλαμηγούς για πολλούς και ευνόητους λόγους που έχουν σχέση με τη νησιωτική μας παράδοση και τον έντονο ανταγωνισμό από τις γειτονικές μας χώρες, ο οποίος θα αυξάνεται όλο και περισσότερο. Η Ελλάδα πρέπει να πάρει για παράδειγμα πολλές χώρες του εξωτερικού που ενθαρρύνονται να επενδύσουν στο θαλάσσιο τουρισμό λόγω των αποδεδειγμένων οικονομικών ωφελειών, ιδίως των εισροών συναλλάγματος, της αύξησης της απασχόλησης και της δημιουργίας αναπτυξιακών υποδομών.

“ Οι Έλληνες θα πρέπει να λαμβάνουν κάθε χρόνο μέρος στο Διεθνές Ναυτικό Σαλόνι, που είναι ένας κορυφαίος θεσμός και προσφέρεται η ευκαιρία στους εκθέτες για διεθνείς συναντήσεις, εμπορικές συναλλαγές και ενημέρωση για τις εξελίξεις στον κλάδο. Αυτό δημιουργεί τεράστια οφέλη όχι μόνο για τους εκπροσώπους αλλά και για την ελληνική οικονομία. Πρέπει να στηριχτεί η ελληνική επιχειρηματικότητα στον κλάδο αυτό και να ενισχυθεί η παρουσία του εντός και εκτός Ελλάδος. Ενεργό ρόλο σε αυτήν την εξέλιξη θα πρέπει να παίζει το κράτος και να στηρίξει τους μελλοντικούς και τωρινούς επιχειρηματίες.

“ Σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού διαδραματίζει η Περιφερειακή Διοίκηση. Σε περιφερειακό επίπεδο η διοίκηση είναι σε θέση να εντοπίσει τα πλεονεκτήματα της γεωγραφικής και διοικητικής της περιφέρειας και να τα αξιοποιεί στη διαμόρφωση μιας περιφερειακής θαλάσσιας τουριστικής πολιτικής. Η περιφερειακή αυτή πολιτική στον τουρισμό θα καθορίζει τις στρατηγικές ανάπτυξης των ειδικών μορφών θαλάσσιου τουρισμού στην περιφέρεια.

“ Το μεγάλο ερώτημα που τίθεται είναι κατά πόσο οι εκάστοτε φορείς του θαλάσσιου τουρισμού (δημόσιοι και ιδιωτικοί) είναι σε θέση να προβούν σε μια ορθολογική διαχείριση. Η διαχείριση αυτή θα αφορά στη χρήση και οργάνωση του παράκτιου και νησιωτικού χώρου, στη διοίκηση των επιχειρήσεων θαλάσσιου τουρισμού, στην επωφελέστερη για τους τοπικούς πληθυσμούς αξιοποίηση της διαπολιτισμικής επικοινωνίας μέσω της υιοθέτησης προτύπων που θα είναι σε θέση να διατηρήσουν τις παραδόσεις, τα ήθη και έθιμα και στην υιοθέτηση μοντέλων ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού φιλικών προς τα παράκτια περιβάλλοντα.

“ Ο θαλάσσιος τουρισμός από τη φύση του έχει τα χαρακτηριστικά για να αξιοποιηθεί για την προσέλκυση μικρού αριθμού τουριστών με υψηλό εισοδηματικό επίπεδο. Είναι μία μορφή τουρισμού στην οποία με την κατάλληλη τουριστική πολιτική μπορεί να υπάρξει έλεγχος με βάση την φέρουσα ικανότητα του παράκτιου περιβάλλοντος, δηλαδή να δημιουργηθεί “ελεγχόμενος” τουρισμός που να οδηγεί στη βιώσιμη ανάπτυξη της παράκτιας ή νησιωτικής περιοχής.

“ Για την αντιμετώπιση της κρίσης πρέπει να συνεργαστούν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις με τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και τις κυβερνήσεις. Είναι φανερό ότι η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού έχει ως αποτέλεσμα μια ευρύτατη διαπολιτισμική επικοινωνία μεταξύ των τοπικών πληθυσμών και των επισκεπτών-τουριστών. Η “επικοινωνία” αυτή έχει ιδιαίτερο κοινωνιολογικό και πολιτισμικό ενδιαφέρον, διότι ο θαλάσσιος τουρισμός επιφέρει σημαντικές αλλαγές στη ζωή, στη συμπεριφορά, στις συνήθειες, στα ήθη, στα έθιμα των κατοίκων των χωρών υποδοχής. Άμεση σχέση με τις κοινωνικό-πολιτισμικές επιπτώσεις.

“ Η έλλειψη ορθολογικού σχεδιασμού και συνέχειας από πλευράς Πολιτείας είναι ίσως το μόνο σταθερό χαρακτηριστικό του ακτοποϊκού προβλήματος στην Ελλάδα τουλάχιστο τα τελευταία 50 χρόνια, παρά το γεγονός ότι η γενική εικόνα από τότε μέχρι σήμερα άλλαξε άρδην και πέρασε από πολλές φάσεις. Στη βάση αυτή, οι ευθύνες για μια στρατηγικά και λειτουργικά σωστή λύση του προβλήματος βαρύνουν κυρίως την Πολιτεία και είναι τεράστιες.

“ Η θαλάσσια τουριστική πολιτική πρέπει να διέπεται από την αρχή της εξειδίκευσης. Αυτό σημαίνει ότι οι τοπικοί φορείς θα έχουν την ευελιξία να προσαρμόζουν την εθνική θαλάσσια τουριστική πολιτική στις τοπικές ιδιαιτερότητες αξιοποιώντας με τον καλύτερο τρόπο τα πλεονεκτήματα της κάθε περιοχής για την ανάπτυξη συγκεκριμένης μορφής θαλάσσιου τουρισμού. Ειδικά η Τοπική Αυτοδιοίκηση είναι η αρμόδια να εξειδικεύσει την εθνική θαλάσσια τουριστική πολιτική στις γεωγραφικές, τοπικές, πολιτιστικές και άλλες ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής.

Η Τοπική Αυτοδιοίκηση μπορεί να αξιοποιήσει το συγκριτικό πλεονέκτημα της κάθε παράκτιας και νησιωτικής περιοχής για την ανάπτυξη συγκεκριμένης θαλάσσιας τουριστικής δραστηριότητας. Έτσι, άλλη περιοχή θα αξιοποιείται για την ανάπτυξη του υποβρύχιου τουρισμού (π.χ. Σαντορίνη), άλλη περιοχή για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού φύσης (π.χ. Θαλάσσιο Πάρκο Ζακύνθου), άλλη περιοχή για την ανάπτυξη του αλιευτικού τουρισμού (π.χ. λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου) κ.λ.π.

Τέλος, συνοπτικά μια εθνική πολιτική για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού μπορεί να περιλαμβάνει τα παρακάτω:

- Την ανάληψη υψηλών επενδύσεων όταν πρόκειται για την κατασκευή υποδομών, π.χ. μαρίνων.
- Την προώθηση κατάλληλων προγραμμάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης στο θαλάσσιο τουρισμό.
- Την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος
- Την ενημέρωση των πολιτών για τη συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού στην οικονομική ανάπτυξη τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό επίπεδο.
- Το συντονισμό όλων των εμπλεκόμενων φορέων και οργανώσεων του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα.
-
- Σαφή στρατηγική για την ανάπτυξη συγκεκριμένης θαλάσσιας τουριστικής δραστηριότητας ανάλογα με τις τοπικές γεωγραφικές, κοινωνικές, πολιτισμικές και οικονομικές συνθήκες.
- Ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας με τη δημιουργία του κατάλληλου πλαισίου για την ανάληψη της κατάλληλης για την περιοχή θαλάσσιας τουριστικής δραστηριότητας.

Η ελληνική ναυτιλία έχει αποδείξει στο παρελθόν ότι γνωρίζει πώς να επιβιώσει μια κρίση και να επιστρέψει στο προσκήνιο της διεθνούς οικονομικής σκηνής με ακόμη μεγαλύτερο δυναμισμό. Η απάντηση βρίσκεται στην ανάπτυξη και την διαπίστωση ότι υπάρχουν τεράστια περιθώρια ώστε η Ελλάδα να αναδειχθεί πρωταθλήτρια διεθνώς στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού. Όσο πιο ανοικτό και φιλικό είναι το περιβάλλον και όσο πιο έτοιμα τα λιμάνια της χώρας, τόσο πιο μεγάλο θα είναι το κέρδος και τα έσοδα για την εθνική οικονομία, απ' τον θαλάσσιο τουρισμό.

Βιβλιογραφία

- Ηγουμενάκης Ν. ,Κραβαρίτης Κ. ,Λύτρας Π., Εισαγωγή στον Τουρισμό Εκδοτικός οίκος 'INTERBOOKS'.
- Βελισσαρίου Ε. (2000), Διοίκηση Τουρισμού και Τουριστικών Επιχειρήσεων, τόμος Δ, Μάνατζμεντ ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού, Ελληνικό Ανοιχτό Πανεπιστήμιο (ΕΑΠ)
- Μυλωνόπουλος Δ., Μοίρα Π., (2005) Θαλάσσιος Τουρισμός, Εκδόσεις Interbooks
- Σωτηριάδης Μ., Φαρσάρη Ι., (2009) Εναλλακτικές και ειδικές μορφές τουρισμού, Εκδόσεις Interbooks.

Διαδίκτυο

- <http://www.visitgreece.gr/pages.php?pageID=222&langID=1>
- <http://www.nautilia.gr/content.asp?ContentId=9932>
- http://www.in.gr/agro/_spor/windsurf/surf_3.asp
- <http://yen.gr/wide/home.html>
- <http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=185&langID=1>
- http://traveldailynews.gr/subcat.asp?subcategory_id=6
- http://aegaio.blogspot.com/2008/07/blog-post_2166.html
- <http://www.syn.gr/gr/keimeno.php?id=6838>
- http://www.mileikanea.gr/eidiseis_357.htm
- <http://www.naftemporiki.gr/>
- <http://www.elliniko-fenomeno.gr/?cat=6&paged=2>
- <http://www.aegeanregatta.gr>
- <http://walking-greece.ana-mpa.gr>
- <http://www.eio.gr>
- <http://www.enallaxnews.gr>
- <http://www.skygr.gr/?p=10611>