

**Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Κρήτης  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

## **«YACHTING ΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ»**



**ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ  
ΝΤΟΚΟΥ ΜΑΡΙΑ**

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ  
ΜΑΖΑΡΑΚΗ ΑΓΓΕΛΙΚΗ  
ΜΑΝΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ**

**ΗΡΑΚΛΕΙΟ 2007**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή .....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 .....	5
Τουρισμός .....	5
1.1. Ορισμός τουρισμού .....	5
1.2. Το φαινόμενο του τουρισμού .....	8
1.3. Βιώσιμος τουρισμός και φέρουσα ικανότητα .....	10
1.4 Εναλλακτικές μορφές τουρισμού .....	11
1.5 Η ιστορία του τουρισμού .....	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 .....	14
ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ .....	14
2.1 Έννοια .....	14
2.2. Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα .....	15
2.3 Ιστορική αναδρομή στο θαλάσσιο τουρισμό .....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 .....	20
ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ .....	20
3.1 Επαγγελματικά πλοία αναψυχής .....	20
3.2 Ναύλωση .....	20
3.3 Ναυλοσύμφωνο .....	21
3.4 Ναυλομεσίτες .....	22
3.5 Ναυλομεσιτικά γραφεία .....	22
3.6 Ιδιωτικά πλοία αναψυχής .....	23
3.7 Βιβλίο "Transit Log" .....	23
3.8 Ακυρώσεις .....	24
3.9 Ασφάλιση .....	24
3.10 Έλεγχοι .....	25
3.11 Οικονομικές Υποχρεώσεις για Αλλοδαπά Σκάφη .....	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 .....	27
ΥΑΧΤΙΝΓ .....	27
4.1 Ιστορική αναδρομή .....	27
4.2 Έννοια του yachting .....	27
4.3 Τύποι σκαφών .....	29
4.4 Ονοματολογία σκαφών .....	31
4.5 Τρόποι μίσθωσης .....	32
4.6 Υλικά κατασκευής μηχανοκίνητων σκαφών .....	33
4.7 Κόστος ενοικίασης σκαφών .....	34
4.8 Κόστος ενοικίασης ιστιοπλοϊκού σκάφους .....	35
4.9 Μαρίνες .....	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 .....	46
5.1 Ο τομέας της κρουαζιέρας .....	46
5.2 Ιστορική αναδρομή .....	47
5.3 Προορισμοί κρουαζιέρας .....	49

5.4 Δραστηριότητες στο πλοίο.....	50
5.5 Η κρουαζιέρα παγκοσμίως.....	54
5.6 Η αγορά της κρουαζιέρας στις Η.Π.Α.....	54
5.7 Ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας.....	57
5.8 Η κατάσταση στην Ελλάδα.....	63
5.9 Λιμάνι κόμβος.....	64
5.10 Ναυτιλιακές εταιρίες και κρουαζιερόπλοια στην Ελλάδα.....	65
5.11 Πλοιοκτήτριες εταιρίες.....	70
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.....	76
Επιπτώσεις –Προοπτικές εξέλιξης-Συμπεράσματα.....	76
6.1 Δυνατότητες Ανάπτυξης.....	76
6.2 Ανταγωνιστικό περιβάλλον.....	78
6.3 Συμπεράσματα.....	79
6.4 Αναμενόμενα αποτελέσματα.....	81
Βιβλιογραφία.....	83

## **Εισαγωγή**

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μια μορφή εναλλακτικού τουρισμού που σαν στόχο έχει να προβάλλει τον θαλάσσιο πλούτο της χώρας, να προάγει το ενδιαφέρον των τουριστών να έρθουν σε επαφή με την θάλασσα και να διασφαλίσει την βιωσιμότητα του θαλάσσιου πλούτου της Ελλάδος.

Αυτό το είδος τουρισμού και πιο συγκεκριμένα οι κρουαζιέρες και το yachting είναι για την χώρα μας μια πολύ κερδοφόρα βιομηχανία καθότι η Ελλάδα είναι πλούσια σε ακτές και εκατομμύρια τουρίστες εγχώριοι και αλλοδαποί επισκέπτονται τους καλοκαιρινούς μήνες διάφορες παραλίες για τουρισμό, αναψυχή και για να έρθουν σε επαφή με την φύση.

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι να αναλύσει τον θαλάσσιο τουρισμό και τα πλεονεκτήματα που μπορεί να προσδώσει στην οικονομία μιας χώρας αλλά και πως μπορεί να συμβάλει στην τουριστική ανάπτυξη με όσο το δυνατό γίνεται λιγότερες αρνητικές συνέπειες.

Αρχικά αναφερόμαστε στον τουρισμό γενικότερα ενώ εν συνεχεία εστιάζουμε στο αντικείμενο αυτής της μελέτης, το θαλάσσιο τουρισμό. Παράλληλα αναφέρονται βασικοί νόμοι που τον διέπουν. Εξετάζονται σε ξεχωριστά κεφάλαια η αγορά της κρουαζιέρας και του yachting ενώ στο τελευταίο κεφάλαιο αναλύονται τα συμπεράσματα και το ποιες προοπτικές ανάπτυξης υπάρχουν για το θαλάσσιο τουρισμό στον ελλαδικό χώρο και με βάση τα δεδομένα της χώρας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### Τουρισμός

#### 1.1. Ορισμός τουρισμού

Ο τουρισμός καθότι περιλαμβάνει πολλές διαστάσεις είναι δύσκολο να ερμηνευτεί επακριβώς αφού ασκεί άμεσες επιρροές τόσο στην κοινωνία όσο και στο περιβάλλον, οικονομία κλπ.

Στις μέρες μας ο τουρισμός έχει μαζικό χαρακτήρα και έχει πλέον διαφοροποιηθεί εντελώς από τον τουρισμό που επικρατούσε τα παλιότερα χρόνια που ήταν μόνο για τους εύπορους. Σήμερα δικαίωμα στον τουρισμό έχουν όλοι οι άνθρωποι φτωχοί ή πλούσιοι, ανεξάρτητης ηλικίας ή κοινωνικής τάξης.

Επίσης με την πάροδο των ετών ο τουρισμός απέκτησε και διεθνή χαρακτηριστικά και επήλθε η διάκριση ανάμεσα στον εσωτερικό και στον εξωτερικό τουρισμό. Ο πρώτος αναφέρεται στον εγχώριο τουρισμό της χώρας ενώ ο δεύτερος έχει να κάνει με τον τουρισμό που εισέρχεται σε μια χώρα.

Στην ανάπτυξη αυτή του εξωτερικού τουρισμού συνέβαλε σε μεγάλο βαθμό η ανάπτυξη των μεταφορικών μέσων, η πρόσβαση σε απομακρυσμένες περιοχές και η εξέλιξη της τεχνολογίας η οποία βοήθησε στην ανάπτυξη των τουριστικών επιχειρήσεων.

Με την γρήγορη αυτή ανάπτυξη του τουρισμού ενισχύθηκε και ο τουριστικός ανταγωνισμός ο οποίος ώθησε τις χώρες που θεωρούνταν ισχυροί τουριστικοί προορισμοί προς την υιοθέτηση τουριστικών πολιτικών που θα ενδυνάμωναν την θέση τους και θα ανέπτυσαν τον τουρισμό στην συγκεκριμένη χώρα ακόμα περισσότερο.

Τέτοιες πολιτικές ήταν η βελτίωση των υποδομών, η βελτίωση της ποιότητας, η προώθηση του τόπου, η δημιουργία νέων τουριστικών επιχειρήσεων και η στροφή προς τον εναλλακτικό τουρισμό.

Προσπαθώντας οι ειδικοί να ερμηνεύσουν τον τουρισμό με την πάροδο των ετών θεώρησαν ότι ο καλύτερος ορισμός είναι αυτός που χαρακτηρίζει τον τουρισμό ως το σύνολο των ανθρώπινων μετακινήσεων και των δραστηριοτήτων που προκύπτουν από αυτές.

Ένας άλλος ορισμός που χρησιμοποιήθηκε ευρέως αναφέρει ότι ο τουρίστας είναι το άτομο που πραγματοποιεί μια μετακίνηση, για διάφορες αιτίες και χρησιμοποιεί το χρόνο τηςσχόλης του για ανάπαυση, ψυχαγωγία και αναψυχή.

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (ΠΟΤ) ορίζει τον τουρισμό *«ως εκείνη την δραστηριότητα των ανθρώπων που ταξιδεύουν και διαμένουν σε περιοχές διαφορετικές από το μέρος που διέμεναν, όχι περισσότερο από ένα χρόνο για διασκέδαση, δουλειές ή για άλλους σκοπούς»*.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι ο τουρισμός μπορεί να ερμηνευτεί με βάση το κίνητρο του τουρίστα και την μετακίνηση. Πιο συγκεκριμένα το κίνητρο του τουρίστα είναι πολύ σημαντικός παράγοντας για τον τουρισμό αφού άλλος ταξιδεύει για επαγγελματικούς λόγους και άλλος για αναψυχή. Επίσης ο όρος μετακίνηση είναι εξίσου σημαντικός αφού κάποιος που ταξιδεύει και διαμένει σε έναν τόπο πάνω από έναν χρόνο δεν θεωρείται τουρίστας.

Σαν λέξη ο τουρισμός προέρχεται από τη γαλλική λέξη Tour ,που έχει τη σημασία του γύρος και την αγγλική λέξη Touring η οποία σημαίνει τριγυρίζω διάφορες περιοχές για επίσκεψη των διαφόρων αξιοθέατων. Συχνά θεωρήθηκε συνώνυμος με τον περιηγητισμό, ο οποίος αποτελεί μια έννοια στενότερη από τον τουρισμό ,δεδομένου ότι περιηγούμαι σημαίνει περιγράψω την περιοχή. Τουρισμός είναι η πρόσκαιρη διακίνηση ατόμων από το γεωγραφικό περιβάλλον της μόνιμης διαμονής σε άλλο, με σκοπό την ψυχική ευχαρίστηση.

Με άλλα λόγια ο πιο αποδοτικός ορισμός του τουρισμού είναι αυτός που αναφέρει ότι ο τουρισμός είναι η πρόσκαιρη μετακίνηση των ανθρώπων από τον τόπο της μόνιμης διαμονής τους σε ένα άλλο τόπο με σκοπό την ικανοποίηση των αναγκών του, την ξεκούραση και την αναψυχή.

Το στοιχείο της μετακίνησης αποτελεί ένα θέμα καθώς θεωρείτε πως για να ονομαστεί κάποιος τουρίστας πρέπει να ταξιδεύει για μια περίοδο 24 ή περισσότερων ωρών. Επίσης πρέπει μια από τις κυριότερες αιτίες που τον οδήγησαν στο τουριστικό ταξίδι να είναι η ψυχική ευχαρίστηση η οποία μπορεί να έχει τη μορφή της ηρεμίας ,της ξεκούρασης της ανάληψης δυνάμεων,της ψυχαγωγίας, της παρακολούθησης καλλιτεχνικών ή αθλητικών εκδηλώσεων,της δημιουργίας νέων γνωριμιών,της ανάπτυξης ανθρώπινων σχέσεων κ.α. Έτσι μπορούμε να θεωρήσουμε τουρίστα τον άνθρωπο που ταξιδεύει για επαγγελματικούς λόγους ή για λόγους υγείας , όταν καταναλώνει ένα σημαντικό μέρος του χρόνου του ταξιδιού στην αναψυχή και διασκέδασή του.

Για να έχουμε τουρισμό, είναι απαραίτητο να υπάρχουν δύο τουλάχιστον τόποι, αυτός της μόνιμης διαβίωσης κι εκείνος ή εκείνοι του τουριστικού προορισμού. Ο προορισμός πρέπει να είναι γνωστός από υπάρχουσες πληροφορίες, διότι σε αντίθετη περίπτωση δεν έχουμε το φαινόμενο του τουρισμού αλλά της εξερεύνησης.

Το στοιχείο της μετακίνησης αποτελεί ένα θέμα καθώς θεωρείτε πως για να ονομαστεί κάποιος τουρίστας πρέπει να ταξιδεύει για μια περίοδο 24 ή περισσότερων ωρών. Επίσης πρέπει μια από τις κυριότερες αιτίες που τον οδήγησαν στο τουριστικό ταξίδι να είναι η ψυχική ευχαρίστηση η οποία μπορεί να έχει τη μορφή της ηρεμίας, της ξεκούρασης της ανάληψης δυνάμεων, της ψυχαγωγίας, της παρακολούθησης καλλιτεχνικών ή αθλητικών εκδηλώσεων, της δημιουργίας νέων γνωριμιών, της ανάπτυξης ανθρώπινων σχέσεων κ.α. Έτσι μπορούμε να θεωρήσουμε τουρίστα τον άνθρωπο που ταξιδεύει για επαγγελματικούς λόγους ή για λόγους υγείας, όταν καταναλώνει ένα σημαντικό μέρος του χρόνου του ταξιδιού στην αναψυχή και διασκέδασή του.

Τα τελευταία χρόνια ο τουρισμός έχει αναπτυχθεί σημαντικά και για τους περισσότερους είναι δεδομένος ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Ωστόσο υπάρχουν και ορισμένοι παράγοντες που επηρεάζουν τις επιλογές των τουριστών όπως ο ελεύθερος χρόνος των εργαζομένων, η αύξηση των εισοδημάτων, η βελτίωση των υποδομών και οι προτιμήσεις των τουριστών.

Αυτή η μαζικότητα του τουρισμού έχει παρατηρηθεί ότι ασκεί πολλές επιδράσεις στην κοινωνία, περιβάλλον και οικονομία ενός τόπου και για τον λόγο αυτό η πολιτεία έχει στραφεί προς τον εναλλακτικό τουρισμό και την προώθηση του ώστε να αναπτύξει την οικονομία προστατεύοντας παράλληλα το περιβάλλον και την κοινωνία και επιδιώκοντας την βιωσιμότητα τους.

Τα μέτρα που λαμβάνει η εκάστοτε πολιτεία για να διασφαλίσει την βιωσιμότητα της και για να μεγιστοποιήσει τις θετικές επιδράσεις του τουρισμού είναι η ενίσχυση της απασχόλησης, η ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιδράσεων όπως οι επιβαρύνσεις στο περιβάλλον, η προστασία του πολιτισμού και των παραδόσεων μιας χώρας και η διασφάλιση του τοπικού χαρακτήρα των περιοχών.

## 1.2. Το φαινόμενο του τουρισμού

Ο τουρισμός όπως προαναφέραμε είναι μια πρόσκαιρη μετακίνηση των ανθρώπων από έναν τόπο σε έναν άλλο με σκοπό την ικανοποίηση των τουριστικών τους αναγκών, την ψυχαγωγία, αναψυχή και την διασκέδαση.

Ο τουρισμός είναι ένα φαινόμενο το οποίο μπορεί να παρατηρηθεί από πολλές πλευρές. Έτσι:

- Αν δούμε τον τουρισμό από τη πλευρά του τουρίστα ,τότε θα θεωρήσουμε ότι είναι μια ευκαιρία για ξεκούραση και ψυχαγωγία.
- Αν δούμε τον τουρισμό από την πλευρά της χώρας υποδοχής τότε θα θεωρήσουμε ότι είναι πηγή συναλλαγματικής εισροής.
- Αν δούμε τον τουρισμό από την επιχειρηματική πλευρά ,τότε θα θεωρήσουμε ότι είναι μια δραστηριότητα η οποία προσφέρει ευκαιρίες για κέρδος.
- Για πολλούς κατοίκους χωρών τουριστικής υποδοχής , ο τουρισμός είναι κλάδος που προσφέρει πολλές και διάφορες θέσεις εργασίας.
- Αν δούμε τον τουρισμό από την κοινωνιολογική πλευρά , τότε θα θεωρήσουμε ότι είναι μια δραστηριότητα η οποία εξυπηρετεί την επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων λαών.

Ο τουρισμός αποτελείται από σύνθετες δραστηριότητες στις οποίες περιλαμβάνονται:

- οι μετακινήσεις των ανθρώπων για τουριστικούς λόγους,
- οι παραγωγοί των τουριστικών αγαθών και υπηρεσιών,
- οι ταξιδιωτικοί πράκτορες,
- οι μεσίτες τουριστικών υπηρεσιών,
- τα έργα υποδομής
- οι τουριστικές επιχειρήσεις και
- οι προμηθευτές των τουριστικών προϊόντων.

Τα τουριστικά προϊόντα σε σχέση με άλλα προϊόντα του τριτογενούς τομέα παρουσιάζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά και διακρίνονται από τα άλλα προϊόντα σε ότι αφορά:

- Το τουριστικό προϊόν το οποίο χαρακτηρίζεται από μεγάλη ετερογένεια. Πιο συγκεκριμένα η ποιότητα διαμονής που προσφέρει ένα ξενοδοχείο είναι



διαφορετική από αυτή που προσφέρει ένα ενοικιαζόμενο δωμάτιο και υπάρχουν μεγάλες διαφορές ακόμα και ανάμεσα στα ξενοδοχεία.

- Το τουριστικό προϊόν χαρακτηρίζεται από εποχικότητα, δηλαδή οι τουρίστες επιλέγουν συγκεκριμένες περιόδους για να επισκεφτούν κάποιους προορισμούς και συνήθως επιλέγεται το καλοκαίρι
- Το τουριστικό προϊόν χαρακτηρίζεται από τη γεωγραφική συγκέντρωση αφού άλλοι επιλέγουν ορεινές και άλλοι παραθαλάσσιες περιοχές.
- Το τουριστικό προϊόν είναι εντάσεως εργασίας .
- Το τουριστικό προϊόν καταναλώνεται στον τόπο παραγωγής του και δεν μπορεί να αποσταλεί σε άλλον τόπο
- Η παραγωγή και η κατανάλωση του τουριστικού προϊόντος πραγματοποιούνται ταυτόχρονα.
- Η ζήτηση για το τουριστικό προϊόν δέχεται σημαντικές επιδράσεις και από μη οικονομικούς παράγοντες όπως είναι οι πολιτικές κρίσεις και οι περιβαλλοντικές καταστροφές.

Η τουριστική ζήτηση επηρεάζεται από τρεις σημαντικούς παράγοντες όπως:

- Κοινωνικοί και οικονομικοί παράγοντες όπως το εισόδημα, η κοινωνική και η επαγγελματική κατάσταση των ατόμων, οι τιμές των προϊόντων, η διάρκεια των διακοπών, η δημογραφική εξέλιξη και τα μεταφορικά μέσα.
- Κοινωνικοί και ψυχολογικοί παράγοντες όπως η διάθεση του ατόμου για διακοπές και αναψυχή, η ανάγκη επιστροφής στη φύση

Παράγοντες σχετικοί με το τουριστικό προϊόν είναι η απόσταση, το κόστος ζωής στη χώρα υποδοχής, το επίπεδο τιμών, η ποιότητα της πληροφόρησης.

Εκτός από την τουριστική ζήτηση σημαντικό ρόλο παίζει και η τουριστική προσφορά. Η τουριστική προσφορά είναι το σύνολο των τουριστικών αγαθών και υπηρεσιών που προσφέρονται στον τουρίστα για να μεγιστοποιήσει την ικανοποίηση των τουριστικών αναγκών του.

Η τουριστική προσφορά διακρίνεται σε πρωτογενή η οποία περιλαμβάνει τουριστικούς πόρους όπως είναι η παραλία, τα μνημεία και τον πολιτισμό και σε δευτερογενή τουριστική προσφορά η οποία αναφέρεται στις διάφορες υποδομές που χρησιμοποιούνται από τον άνθρωπο για την καλύτερη χρήση των τουριστικών πόρων.

### 1.3. Βιώσιμος τουρισμός και φέρουσα ικανότητα

Η έννοια της φέρουσας ικανότητας όταν πρωτοεμφανίστηκε είχε περιβαλλοντικές διαστάσεις και άμεση σχέση με τον μέγιστο αριθμό τουριστών που μπορεί να δεχτεί μια περιοχή χωρίς να υπάρχουν σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Αργότερα η έννοια της φέρουσας ικανότητας έγινε πιο γενική και ενσωματώθηκαν σε αυτήν και άλλοι παράγοντες όπως κοινωνικοί, οικονομικοί και πολιτιστικοί καθότι και αυτοί δέχονται σημαντικές επιρροές από τον τουρισμό.

Σε ότι έχει να κάνει με την οικονομική διάσταση της φέρουσας ικανότητας είναι αποδεκτό πως μια περιοχή μπορεί να απορροφήσει τουριστικές δραστηριότητες τόσες ώστε να μην επηρεάζονται αρνητικά επιθυμητές τοπικές δραστηριότητες.

Οι ορισμοί για την φέρουσα ικανότητα ήταν πάρα πολλοί και αυτός που τελικά έγινε αποδεκτός ανέφερε ότι η φέρουσα ικανότητα αντιπροσωπεύει τον αριθμό των ανθρώπων που μπορούν να επισκέπτονται μια περιοχή χωρίς να δημιουργούν αρνητικές επιπτώσεις στην κοινωνική, πολιτιστική και περιβαλλοντική ζωή των κατοίκων.

Η έννοια της φέρουσας ικανότητας είναι εύκολο να εφαρμοστεί μόνο σε νέους τουριστικούς προορισμούς όπου ο μαζικός τουρισμός δεν έχει δημιουργήσει έντονες αρνητικές επιπτώσεις.

Το σημαντικότερο πρόβλημα που εμφανίζει η έννοια της φέρουσας ικανότητας έχει να κάνει με τον τρόπο υπολογισμού της αφού δεν μπορεί να προσδιοριστεί ένα μέτρο το οποίο θα μπορεί να εκτιμά το μέγεθος των επιπτώσεων του τουρισμού.

Παράλληλα δεν είναι εύκολος ο προσδιορισμός του μέγιστου αριθμού τουριστών που μπορεί να δεχτεί μια περιοχή και η εποχικότητα αποτελεί σημαντικό εμπόδιο εκτίμησης της φέρουσας ικανότητας λόγω του ότι ο συνωστισμός και οι μέγιστοι αριθμοί συγκέντρωσης εμφανίζονται για ένα μικρό χρονικό διάστημα μέσα στο χρόνο.

Η επέκταση του ορισμού της φέρουσας ικανότητας πέρα από την περιβαλλοντική διάσταση οδήγησε στην υιοθέτηση της έννοιας του βιώσιμου τουρισμού. Η πιο σημαντική διαφορά ανάμεσα στον βιώσιμο τουρισμό και στην φέρουσα ικανότητα είναι ότι στο βιώσιμο τουρισμό δεν υπάρχουν όρια που δεν πρέπει να υπερβεί η τουριστική ανάπτυξη, αλλά υπάρχει μια συνεχής προσπάθεια

ανάπτυξης και αναβάθμισης των οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτιστικών επιδόσεων της χώρας.

Ο βιώσιμος τουρισμός είναι η προσπάθεια απομάκρυνσης του συμβατικού ή μαζικού τουρισμού και προσπάθεια βελτίωσης της κατάστασης μιας περιοχής σε σχέση με το πώς ήταν κατά την διάρκεια του μαζικού τουρισμού.

Ο βιώσιμος τουρισμός ως έννοια και πρακτική είναι πιο αποτελεσματικός σε σχέση με την φέρουσα ικανότητα λόγω του ότι δεν προσκρούει στα υπάρχοντα προβλήματα και βελτιώνει την υπάρχουσα κατάσταση του περιβάλλοντος και της κοινωνίας γενικότερα χωρίς να ξεπερνά τα όρια όπως γίνεται στην περίπτωση της φέρουσας ικανότητας.

#### **1.4 Εναλλακτικές μορφές τουρισμού**

Ο μαζικός τουρισμός έχει διαπιστωθεί ότι προκαλεί πολλές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την κοινωνία διαφόρων χωρών και για τον λόγο αυτό πολλές χώρες έχουν στραφεί προς την υιοθέτηση του βιώσιμου τουρισμού προκειμένου να μπορέσουν να πετύχουν αειφορία και διατηρησιμότητα.

Η λύση του βιώσιμου τουρισμού είναι η μόνη δίοδος για την επίλυση των προβλημάτων που έχουν προκληθεί από τον τουρισμό.

Ο μαζικός τουρισμός έχει κορεστεί σημαντικά και για να μην περιοριστεί ο τουρισμός επιδιώχθηκε η ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού οι οποίες έχουν την ικανότητα να αξιοποιούν αν ανάλογα το τουριστικό προϊόν που έχει να προβάλλει η κάθε περιοχή.

Οι εναλλακτικές αυτές μορφές τουρισμού, σε αντίθεση με τον παραδοσιακό μαζικό τουρισμό έχει σαν σκοπό τον σεβασμό προς το περιβάλλον και την πολιτιστική κληρονομιά μιας χώρας καθώς επίσης και την δημιουργία νέων τρόπων προσέλευσης τουριστών.

Βέβαια για να επιτευχθεί αυτό χρειάζεται η ανάπτυξη υποδομών που θα αναδεικνύουν τον εναλλακτικό τουρισμό, η βελτίωση της ποιότητας των τουριστικών υπηρεσιών και η προστασία του περιβάλλοντος μέσω της πληροφόρησης των τουριστών.

Οι πιο σημαντικές εναλλακτικές μορφές τουρισμού είναι οι εξής:

1. Τουρισμός αναψυχής

2. Μορφωτικός τουρισμός

- 3. Εκθεσιακός Τουρισμός
  - 4. Τουρισμός υγείας
  - 5. Τουρισμός Άθλησης
  - 6. Τουρισμός πόλης
  - 7. Συνεδριακός τουρισμός
  - 8. Τουρισμός περιπέτειας
  - 9. Οικογενειακός τουρισμός
  - 10. Τουρισμός τρίτης ηλικίας
  - 11. Τουρισμός χειμερινών σπορ
  - 12. Τουρισμός παραχείμασης
  - 13. Ορεινός τουρισμός
  - 14. Αγροτικός τουρισμός
  - 15. Θρησκευτικός Τουρισμός
  - 15. Τουρισμός κινήτρων
- και φυσικά η μορφή που αποτελεί το αντικείμενο αυτής της μελέτης:
- 16. Θαλάσσιος τουρισμός

### **1.5 Η ιστορία του τουρισμού**

Τα παλιά χρόνια η ανάπτυξη των ταξιδιών σχετιζόταν άμεσα με την ανάπτυξη των μεταφορικών μέσων, αφού χωρίς την κατάλληλη υποδομή ο τουρίστας δεν μπορούσε να επισκεφτεί διάφορες περιοχές. Με την ανάπτυξη των μεταφορικών μέσων υπήρχε ασφάλεια και άνεση στα ταξίδια γεγονός που ενθάρρυνε τους λαούς για ταξιδεύουν.

Το εμπόριο ήταν η αιτία για την ανάπτυξη των υποδομών των μετακινήσεων και η βελτίωση των μεταφορικών μέσων θα οδηγούσε στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη.

Οι παραπάνω παράγοντες οδήγησαν τελικά σε μια άνθηση των τουριστικών ταξιδιών και στην ανάπτυξη του τουρισμού γενικότερα.

Εκείνη την εποχή τα πρώτα ταξίδια που πραγματοποιήθηκαν είχαν σαν στόχο την ψυχαγωγία, τον πολιτισμό και την θρησκεία, και πραγματοποιούνταν σε περιοχές με ένα φάσμα τουριστικών υπηρεσιών και με ποικιλία από τουριστικά αξιοθέατα.

Η ανάπτυξη του τουρισμού μέχρι και την εποχή των Ρωμαίων χαρακτηρίζεται από την προώθηση των προσφερόμενων υπηρεσιών, την διαρκή εξειδίκευση των τουριστικών ταξιδιών και την ενίσχυση της ασφάλειας στις μεταφορές.

Ο 19ος αιώνας θεωρείται ως αιώνας κλειδί για την δυναμική ανάπτυξη του τουρισμού και για την δημιουργία των συνθηκών που θα άνοιγαν τον δρόμο στον μελλοντικό μαζικό τουρισμό που υπάρχει την σημερινή εποχή.

Η αρχή για την ανάπτυξη του τουρισμού έγινε με την επέκταση στο χώρο των μεταφορών και επικοινωνιών και συνεχίστηκε με την οργανωτική και οικονομική επέκταση του τουρισμού σε παγκόσμιο επίπεδο και τελικά ολοκληρώθηκε με τις θεσμικές, κοινωνικές και οικονομικές ανακατατάξεις που είχαν ως κατάληξη την βιομηχανική επανάσταση.

Η βιομηχανική επανάσταση δημιούργησε νέες συνθήκες με την μηχανοποίηση της παραγωγής και με την αύξηση της παραγωγικότητας, ενώ έθεσε τις βάσεις για την παραγωγή νέων προϊόντων και την διεύρυνση των εθνικών αγορών. Η οικονομική ανάπτυξη που αναμενόταν θα διαμόρφωνε νέες δομές σε διάφορους κοινωνικούς τομείς.

Οι εξελίξεις του 20ου αιώνα αποτελούσαν μια συνέχεια των τάσεων που επικρατούσαν με το νέο «οργανωμένο» τουρισμό σε παγκόσμιο επίπεδο.

Στις πρώτες δεκαετίες του 20<sup>ου</sup> αιώνα ενισχύθηκαν οι υποδομές του τουρισμού και έκαναν την εμφάνιση τους χαρακτηριστικά όπως η οργανωτική διάρθρωση του τουρισμού, η διεθνοποίηση των προσφερόμενων υπηρεσιών, η παροχή καλύτερων τιμών και το ασφαλέστερο ταξίδι.

Ο τουρισμός πλέον ήταν μια αναπτυξιακή δραστηριότητα που παρήγαγε εισόδημα και δημιουργούσε νέες θέσεις εργασίας, επαγγελματικές εξειδικεύσεις σε όλο τον κόσμο.

Τα ανεπτυγμένα κράτη προωθούσαν τον τουρισμό ως μια οικονομική δραστηριότητα με πολλά θετικά αποτελέσματα για τις οικονομίες τους και την απασχόληση ενώ δημιουργούσαν και το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο για την ενίσχυση, οργάνωση και έλεγχο της αναπτυσσόμενης τουριστικής βιομηχανίας.

Με την πάροδο των ετών ο τουρισμός αποτέλεσε έναν πολύ ισχυρό οικονομικό παράγοντα της κοινωνίας και ιδιαίτερα κερδοφόρο κλάδο για την κοινωνία, την οικονομία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

#### 2.1 Έννοια

Ως θαλάσσιο τουρισμό θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων που εστιάζονται γύρω από τη θάλασσα με γνώμονα όμως τα σκάφη αναψυχής. Δηλαδή κρουαζιέρες οι οποίες είναι οργανωμένες περιηγήσεις με κρουαζιερόπλοια που συνδυάζουν την πρώτη ξενοδοχειακή υποδομή με περιηγήσεις-εκδρομές και yachting το οποίο αναφέρεται στα μικρά,μεσαία και μεγάλα σκάφη που πραγματοποιούν θαλάσσιες εκδρομές με συγκεκριμένο προορισμό,τα οποία είτε είναι μισθωμένα είτε είναι ιδιόκτητα. Επίσης σ' αυτό το είδος τουρισμού περιλαμβάνονται ναυταθλητικές δραστηριότητες όπως ιστιοπλοΐα,οι θαλαμηγοί και τα τουριστικά σκάφη. Ανάλογες δραστηριότητες σε υδάτινες επιφάνειες της ενδοχώρας(λίμνες, ποτάμια) δεν συμπεριλαμβάνονται στο θαλάσσιο τουρισμό αλλά στις δραστηριότητες της αναψυχής γενικότερα.

Η πιο παραγωγική και συναλλαγματοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού είναι, οπωσδήποτε, εκείνη της ναύλωσης σκαφών αναψυχής κάθε είδους, όπως για παράδειγμα πολυτελών θαλαμηγών, ιστιοφόρων, ταχύπλοων σκαφών κλπ. Η πελατεία στην οποία απευθύνεται και οι ανάγκες ή επιθυμίες της οποίας ικανοποιεί, είναι κατά το πλείστον τουρίστες υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

Άλλη αξιόλογη συναλλαγματοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού είναι και αυτή των κρουαζιερών, η ζήτηση των οποίων παρουσιάζει διεθνώς σημαντική αύξηση. Οι σύγχρονες τάσεις της αγοράς κρουαζιερόπλοιων συγκλίνουν στα μεγαλύτερα και πολυτελέστερα κρουαζιερόπλοια, τα οποία εξασφαλίζουν υψηλή ποιότητα διαμονής και ψυχαγωγίας στους πελάτες τους, που κατά κανόνα αποτελούν τουρίστες μέσης και υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μιας εναλλακτική μορφή τουρισμού που επιδιώκει να φέρει σε επαφή τον τουρίστα με διάφορες αθλητικές – θαλάσσιες δραστηριότητες και προωθεί την πληροφόρηση του τουρίστα για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Η αποτελεσματική ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού κάνει αναγκαία τη διαμόρφωση θαλάσσιας τουριστικής πολιτικής με τη συμμετοχή των ιδιωτικών και δημόσιων φορέων αλλά και με τη συμμετοχή της κοινωνίας.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ύπαρξη θαλάσσιου τουρισμού είναι η δημιουργία της κατάλληλης υποδομής, σε ό,τι αφορά την κατασκευή σύγχρονων και άρτια εξοπλισμένων μαρινών, τον ελλιμενισμό των σκαφών, τον ανεφοδιασμό και γενικά την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής. Επίσης τη συμπλήρωση ή και ανανέωση του στόλου των σκαφών αναψυχής και των κρουαζιερόπλοιων.

Αναμφίβολα ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μία από τις δυναμικότερες και επιλεκτικότερες μορφές του σύγχρονου τουρισμού, 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.

Πολλές χώρες επενδύουν στο θαλάσσιο τουρισμό λόγω των πολλών οικονομικών ωφελειών στις εισροές συναλλάγματος, στην αύξηση της απασχόλησης και της δημιουργίας αναπτυξιακών υποδομών.

## **2.2. Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα**

Ο θαλάσσιος τουρισμός στην χώρα μας είναι αρκετά ανεπτυγμένος λόγω των πολλών ακτών που διαθέτει η Ελλάδα αλλά και της μεγάλης ποικιλίας των νησιών και της μεγάλης ηλιοφάνειας που παρατηρείται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και ελκύει πολλούς τουρίστες.

Η Ελλάδα κατέχει 15.000 χλμ. ακτών, ποικιλία απομονωμένων, πολυσύχναστων και κοσμικών νησιών, καλό κλίμα, ηλιοφάνεια στοιχεία τα οποία δημιουργούν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες χώρες. Τα στοιχεία αυτά την κάνουν έναν ελκυστικό τουριστικό προορισμό κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς ενισχύοντας ακόμα περισσότερο την εικόνα της χώρας. Συνεπώς ο θαλάσσιος τουρισμός για την Ελλάδα είναι μια από τις σημαντικότερες μορφές τουρισμού.

Ο θαλάσσιος τουρισμός ξεκίνησε να αναπτύσσεται στη χώρα μας από τη δεκαετία του 1960, με συνεχώς αυξητικούς ρυθμούς εξέλιξης. Οι τουριστικές υπηρεσίες και υποδομές για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ξεκίνησαν να αναπτύσσονται με ταχείς ρυθμούς προκειμένου η χώρα μας να γίνει πιο ανταγωνιστική και μπήκαν σε εφαρμογή προγράμματα για την δημιουργία καταλυμάτων, εστιατορίων, χώρων εστίασης, ενοικιαζόμενων θαλάσσιων σπορ σε παραθαλάσσιες η κοντινές περιοχές.

Ωστόσο, λόγω της του μεγάλου αριθμού τουριστών που προσελκύει ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα, σημαντικό ρόλο παίζει η ευκολία και η ποιότητα της πρόσβασης μέσω της ύπαρξης λιμανιών, αεροδρομίων και οδικών δικτύων.

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. Επίσης τα ελληνικά λιμάνια επισκέπτονται και κρουαζιερόπλοια με ξένη σημαία, που φέρνουν στα θαλάσσια σύνορα της χώρας περισσότερους από 500.000 επιβάτες, ετησίως.

Αυτό που χαρακτηρίζει τις φημισμένες ελληνικές ακτές είναι η μοναδική ποικιλομορφία τους, η καθαρότητά τους και η διαύγεια των νερών, που τις έχουν καταστήσει παγκοσμίως γνωστές και για το λόγο αυτό εξαιρετικά δημοφιλείς. Το 2005, η Ελλάδα διέθετε 383 παραλίες και 5 μαρίνες που κέρδισαν το βραβείο «Γαλάζια Σημαία», γεγονός που την κατατάσσει στην κορυφή μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών. Επίσης 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. Το πλεονέκτημα αυτό ενισχύεται τόσο από τη ναυτική παράδοση χιλιετηρίδων, όσο και από τις ευνοϊκές για θαλάσσιους πλόες ειδικές συνθήκες: τα ελληνικά πελάγη θεωρούνται ασφαλή από τη σκοπιά των ναυτικών κινδύνων, οι αποστάσεις μεταξύ των ακτών είναι μικρές, ενώ εξίσου ευνοϊκές είναι και οι συνθήκες, που σχετίζονται με την ένταση των ανέμων και τις θερμοκρασίες περιβάλλοντος και θάλασσας.

Ο Θαλάσσιος Τουρισμός είναι ένα μεγάλο τμήμα της τουριστικής βιομηχανίας και λειτουργεί αλληλεπιδραστικά και σαν τροφοδότης σε άλλες κατηγορίες. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία αριθμεί πάνω από 5.500 σκάφη αναψυχής (ιστιοπλοϊκά, γιοτ, ταχύπλοα κ.τ.λ.). Ο στόλος αυτός είναι μακράν ο μεγαλύτερος και νεότερος παγκοσμίως. Από Εθνικής πλευράς, ο Θαλάσσιος Τουρισμός βοηθά στην διατήρηση της συνοχής της Νησιωτικής Ελλάδας και μεταφέρει την Ελληνική Σημαία και στην τελευταία νησίδα.

Ωστόσο, η Ελληνική οικονομία δεν έχει αξιοποιήσει τις σημαντικές δυνατότητες που προσφέρει ο θαλάσσιος τουρισμός, όπως ακριβώς κάνουν αρκετές γειτονικές μας χώρες, με αποτέλεσμα η συνεισφορά του δυναμικού αυτού κλάδου να είναι ακόμη σε μικρά μεγέθη στην Ελληνική οικονομία.



Η Γαλλία και η Τουρκία αποτελούν αυτή την στιγμή τους βασικούς ανταγωνιστές του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού, ενώ χώρες όπως το Μαρόκο, η Τυνησία και η Αλγερία έχουν πολλές δυνατότητες να εμφανιστούν δυναμικά στο προσκήνιο. Η περιοχή από τη Δαλματία έως τη Σμύρνη θεωρείται ένα από τα τρία καλύτερα σημεία στον κόσμο, μαζί με την Καραϊβική και την Άπω Ανατολή. Από το χώρο αυτό η Ελλάδα κατέχει γεωγραφικά το καλύτερο κομμάτι.

Η ελληνική παράδοση στο θαλάσσιο τουρισμό και οι απεριόριστες δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξή του, δεν μπορούν να εγγυηθούν τη θετική μελλοντική του πορεία αν δεν ληφθούν, έγκαιρα, μέτρα που θα εξασφαλίσουν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού προϊόντος στο συγκεκριμένο τομέα.

Ο νόμος 438 του 1976, που ψηφίστηκε επί υπουργίας Αλέξανδρου Παπαδόγωνα, υπήρξε πρωτοποριακός σε παγκόσμιο επίπεδο και έθετε τις βάσεις, που επηρέασαν σημαντικά την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και την ευρύτερη περιοχή. Χώρες όπως η Τουρκία, η Γιουγκοσλαβία και η Τυνησία, υιοθέτησαν παραπλήσιες πολιτικές θαλάσσιου τουρισμού. Το αποτέλεσμα για την Ελλάδα ήταν να δημιουργηθεί ένας ελληνικής σημαίας επαγγελματικός στόλος, που τα λιγότερα από 30 σκάφη της δεκαετίας του '60, έφτασαν το 1995 να αριθμούν γύρω στα 5.250 και να αποτελούν τον μεγαλύτερο επαγγελματικό στόλο τουριστικών σκαφών στον κόσμο.

Παρόλο που η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα που υιοθέτησε μία συγκεκριμένη πολιτική για την ανάπτυξη του γιώτικ, στη συνέχεια, ιδιαίτερα από τα μέσα της δεκαετίας του '80 και μετά, οι βασικές ανταγωνίστριες χώρες όπως η Τουρκία, η Κροατία καθώς και μικρές χώρες της Καραϊβικής, αξιοποιώντας τα θετικά στοιχεία της ελληνικής πολιτικής, προχώρησαν με πολύ ταχύτερα βήματα στη δημιουργία του δικού τους θεσμικού πλαισίου και αντίστοιχων έργων υποδομής, ιδίως σε μαρίνες, σε αντίθεση με την Ελλάδα που εμφανίστηκε να προχωράει τον εκσυγχρονισμό με ιδιαίτερα αργούς ρυθμούς.

Ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '90 η καθυστέρηση στον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου και των έργων υποδομής σ' έναν κόσμο που κινείται πλέον ταχύτατα, έκανε ορατές τις αγκυλώσεις της ελληνικής νομοθεσίας και πολιτικής, με αποτέλεσμα να υπάρχει μια συνεχής φθίνουσα πορεία. Μόλις το 1999, με καθυστέρηση αρκετών ετών, ψηφίστηκε ο νόμος 2743, όπου προσπάθησε ανεπιτυχώς να βάλει μια τάξη σε μια σειρά από χρόνια προβλήματα. Η ΕΠΕΣΤ είχε ήδη κάνει γνωστό στην τότε ηγεσία του Υ.Ε.Ν. πως το συζητούμενο πλαίσιο ήταν ήδη προ

πολλού ξεπερασμένο. Έτσι μόνο μετά τη ψήφισή του, έγινε φανερή η αδυναμία του να αντιστρέψει την κρίση του ελληνικού νηολογίου και την έλλειψη ανταγωνιστικότητας του ελληνικού σκάφους. Ο νόμος 3182 που επεξεργάστηκε το Υ.Ε.Ν. επί υπουργίας Γιώργου Ανωμερίτη και ψηφίστηκε επί υπουργίας Γιώργου Πασχαλίδη, έδωσε λύσεις σε σημαντικά προβλήματα που είχαν συσσωρευτεί όλα αυτά τα χρόνια και ανήκαν στην αρμοδιότητα του Υ.Ε.Ν. Τα συναρμόδια όμως υπουργεία δεν αντιλήφθηκαν ακόμη και τότε την ανάγκη προσαρμογής του θεσμικού πλαισίου σε φιλελεύθερες βάσεις ακόμη και παρά τις οδηγίες και ξεκάθαρες τάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ενίσχυση της ναυτιλίας και των ευρωπαϊκών σημαιών. Η φθίνουσα λοιπόν πορεία, που δυστυχώς πιστοποιείται με τον συνεχώς μειωμένο αριθμό των επαγγελματικών σκαφών συνεχίζεται μέχρι σήμερα, σε αντίθεση με την αυξητική τάση των στόλων των γειτόνων μας και ειδικά της Τουρκίας και της Κροατίας, που ήδη έγιναν πολύ σημαντικοί παίκτες στο θαλάσσιο τουρισμό.

### **2.3 Ιστορική αναδρομή στο θαλάσσιο τουρισμό**

Μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο το φαινόμενο του τουρισμού παρουσίασε έξαρση. Σ' αυτό οδήγησε η μεγάλη ανάπτυξη των συγκοινωνιακών μέσων και της αεροπορικής συγκοινωνίας. Επίσης οι σιδηροδρομικές συγκοινωνίες αναπτύχθηκαν και τελειοποιήθηκαν με τη χρήση του ηλεκτρισμού. Η συγκοινωνία με θαλάσσια μέσα επίσης πήρε πολύ μεγάλη ανάπτυξη. Παρατηρούμε μεγάλες ανέσεις για τους μετακινούμενους και μεγάλη συντόμευση των ταξιδιών. Με την πάροδο των ετών παρουσιάστηκε ένα είδος ταξιδιώτη ο οποίος ταξίδευε για να ξεκουραστεί και ν' απολαύσει. Ο ταξιδιώτης αυτός είναι ο τουρίστας με την έννοια που έχει σήμερα.

Πρωτοπόροι στην αξιοποίηση των υδάτινων δρόμων ήταν οι Αιγύπτιοι, οι οποίοι αξιοποίησαν τις δυνατότητες που τους προσέφερε ο Νείλος και οι παραπόταμοί του. Τα μονόξυλα και οι σχεδίες αποτελούν τον πρόδρομο των στέρεων ποταμόπλοιων που εμφανίζονται το 2700 π.Χ.

Την Ρωμαϊκή εποχή οργανώνονταν περίπατοι στα μεσογειακά νησιά από τη Νάπολη. Πλούσιοι Ολλανδοί έμποροι, τον XVIο αιώνα δημιούργησαν κρουαζιέρες στη Β. Θάλασσα. Οι πλούσιες ιταλικές οικογένειες των Μεδίκων και των Δόγηδων της Βενετίας έκαναν κρουαζιέρες στη Μεσόγειο σε σκάφη ειδικά για το σκοπό αυτό.

Το πρώτο γνωστό κρουαζιερόπλοιο κατασκευάστηκε το 1844 από την αγγλική εταιρεία Peninsular & Oriental Shipping Company. Ήταν ένα ξύλινο ατμόπλοιο, το «Lady Mary Wood», 533 τόνων και εκτελούσε ταξίδια θαλάσσιου τουρισμού από το Λονδίνο στη Μεσόγειο. Έγινε παράδειγμα και για άλλους Άγγλους εφοπλιστές, όπως τον Thomas Cook, ανακάλυψε το ομαδικό ταξίδι σε μοντέρνα μορφή. Το 1891 η Hamburg American Line λάνσαρε μοντέρνες κρουαζιέρες από τη Β. Ευρώπη στη Μεσόγειο και το 1910 ναυπηγήθηκε το «Cleveland», κρουαζιερόπλοιο 650 επιβατών.

Οι μεγάλες μεταναστεύσεις Ευρωπαίων στην Αμερική στα μέσα του περασμένου αιώνα και στις αρχές του αιώνα μας, ως τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο οδήγησαν στην ανάπτυξη της τεχνικής των μηχανών, σκαφών διατλαντικών πλοίων και τον εμπορικό ανταγωνισμό στο Β. Ατλαντικό.

Μεγάλα σκάφη και ολοένα μεγαλύτερα διέσχισαν τον Ατλαντικό σε 10 – 15 ημέρες. Ήταν η χρυσή εποχή των μεγάλων διατλαντικών πλοίων που με αναψυχή προορίζονταν κυρίως για υψηλές εισοδηματικές τάξεις. Μέχρι το 1960 όλες οι ναυτικές εταιρείες διέθεταν ένα μέρος της δραστηριότητάς τους στην κρουαζιέρα, που είχε αναπτύξει τότε μια αγορά 2 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως.

Το 1970 αρχίζει η νέα εποχή της κρουαζιέρας, με πολυτελή κρουαζιερόπλοια ενιαίας τάξης (έναντι των τεσσάρων τάξεων που είχαν παλιά). Το κρουαζιερόπλοιο έπαψε να είναι μέσο μεταφοράς και έγινε αυτό το ίδιο προορισμός διακοπών, συγκεντρώνοντας ταυτόχρονα όλους τους κλάδους του πακέτου τουριστικής προσφοράς επάνω του: κατάλυμα, εστίαση, αναψυχή – ψυχαγωγία, υπηρεσίες – εξυπηρετήσεις, μεταφορά, ενώ η κρουαζιέρα παρέμεινε ένας πολυτελής τρόπος διακοπών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

#### 3.1 Επαγγελματικά πλοία αναψυχής

Η ναυσιπλοΐα στην Ελλάδα διέπεται από νομικό πλαίσιο που περιλαμβάνεται σε συγκεκριμένους νόμους. Ο νόμος 2932 αφορά τις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Ο νόμος 3182 αφορά τις Ναυτιλιακές Εταιρίες Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.) ενώ ο νόμος 2743 αφορά τα πλοία αναψυχής.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του τελευταίου νόμου τα πλοία χωρίζονται ως εξής:

- Πλοία αναψυχής: ονομάζονται τα πλοία εκείνα που έχουν μήκος άνω των 7 μέτρων, τα οποία είτε διαθέτουν είτε όχι χώρους ενδιαίτησης και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδίων αναψυχής ή περιήγησης.
- Επαγγελματικά πλοία αναψυχής :ονομάζονται τα πλοία εκείνα που μπορεί να μεταφέρουν μέχρι και 49 επιβάτες ( εκτός του πληρώματος) με ολική ναύλωση.
- Μηχανοκίνητα επαγγελματικά πλοία αναψυχής: λέγονται τα πλοία εκείνα τα οποία διαθέτουν μηχανή ως κύριο μέσο πρόωσης για ναυσιπλοΐα, και βοηθητικό μέσο πρόωσης.
- Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής:τα πλοία αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικό.

#### 3.2 Ναύλωση

Για να πραγματοποιηθεί η ναύλωση ενός πλοίου πρέπει να έχει χαρακτηριστεί ως επαγγελματικό. Δικαίωμα ολικής ναύλωσης έχουν οι πλοιοκτήτες και οι εφοπλιστές για τα πλοία της ιδιοκτησίας τους, καθώς επίσης και οι ναυλομεσίτες και οι κάτοχοι άδειας λειτουργίας γραφείου γενικού τουρισμού με προϋπόθεση την έγγραφη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή.

Η σύμβαση ολικής ναύλωσης αποδεικνύεται εγγράφως με την κατάρτιση ναυλοσυμφώνου, επικυρωμένο αντίγραφο(από τοπικό λιμεναρχείο) του οποίου πρέπει να φέρουν σε κάθε ταξίδι μαζί τους τα επαγγελματικά πλοία και ο

εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να το φυλάσσει για 5 χρόνια. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τηρεί Αρχείο και Μητρώο για τα επαγγελματικά πλοία όπου αναφέρεται το όνομα και ο αριθμός νηολογίου του κάθε πλοίου, καθώς και άλλες πληροφορίες σχετικές με αυτό.

Το επαγγελματικό πλοίο άψυχης πρέπει να συμπληρώνει κατώτατο, ανά τριετία, όριο ημερών ναύλωσης το οποίο ορίζεται σε 180 ημέρες όταν εκναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα και 120 ημέρες όταν το πλοίο εκναυλώνεται με πλοίαρχο και πλήρωμα.

### **3.3 Ναυλοσύμφωνο**

Για τη ναύλωση ενός σκάφους, είναι απαραίτητη η υπογραφή μιας σύμβασης-ναυλοσυμφώνου μεταξύ των συμβαλλομένων. Είναι ένα έντυπο εις τριπλούν, εγκεκριμένο από το ΥΕΝ, που αναφέρει τους όρους της ναύλωσης (ποσό ναύλωσης, ποσό εγγύησης, ημερομηνίες και λιμάνια αναχώρησης και επιστροφής). Υπογράφεται και από τις δυο πλευρές και δίδεται μια προκαταβολή στον πλοιοκτήτη ή στον αναγνωρισμένο αντιπρόσωπό του, ενώ το υπόλοιπο ποσό του ναύλου πρέπει να καταβάλλεται πριν από την αναχώρηση του σκάφους.

Ο πλοίαρχος πριν από κάθε απόπλου οφείλει να καταθέσει στην οικεία Λιμενική Αρχή κατάσταση με πλήρη στοιχεία πληρώματος και επιβαινόντων (σύμφωνα με την άδεια του σκάφους) θεωρημένη (από τη Λιμενική Αρχή), αντίγραφο της οποίας πρέπει να φέρει μαζί με τα υπόλοιπα έγγραφα του σκάφους, καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού του.

Στα τουριστικά πλοία ή πλοίαρτα υπό ξένη σημαία απαγορεύεται η εκκίνηση υπό ναύλωση από ελληνικά λιμάνια ή η παραλαβή επιβατών έναντι ναύλου για την εκτέλεση πλόων θαλάσσιας αναψυχής και περιήγησης μεταξύ ελληνικών λιμανιών.

Η απαγόρευση όμως αυτή δεν ισχύει σε εξαιρετικές περιπτώσεις, κατά τις οποίες ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ο οποίος είναι αρμόδιος και για τη χορήγηση τη σχετικής αδείας, κρίνει ότι τα αναγνωρισμένα ως επαγγελματικά τουριστικά πλοία με ελληνική σημαία είναι ανεπαρκή.

Η ειδική άδεια επαγγελματικού τουριστικού πλοίου ή πλοιαρίου υπό ξένη σημαία χορηγείται μετά από υποβολή σχετικής αίτησης από τον πλοιοκτήτη ή το νόμιμο αντιπρόσωπο του στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Δ/νση Αστυνομίας)

με την προϋπόθεση ότι θα καταβληθεί το 15% του συμφωνηθέντος ποσού της ναύλωσης στο Ταμείο Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων.

### **3.4 Ναυλομεσίτες**

Οι ναυλομεσίτες είναι οι αρμόδιοι για τη προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα. Είναι δηλαδή οι πράκτορες μέσω των οποίων πωλούνται τα πακέτα του συγκεκριμένου τουριστικού προϊόντος.

Η σύμβαση ναυλώσεως έχει ως αντικείμενο την έναντι ανταλλάγματος χρησιμοποίηση του πλοίου εν όλω (ολική ναύλωση) ή εν μέρει (μερική ναύλωση) προς ενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς. Η εκμετάλλευση των τουριστικών επαγγελματικών σκαφών ειδικότερα, επιτρέπεται να γίνεται μόνο με ολική ναύλωση με αποκλειστικό σκοπό τη θαλάσσια αναψυχή ή περιήγηση. Αντίθετα, απαγορεύεται απόλυτα η ολική ή μερική ναύλωση για μεταφορά προσώπων έναντι εισιτηρίου ή πραγμάτων έναντι ναύλου.

Δικαίωμα εκναύλωσης αναγνωρισμένων τουριστικών σκαφών υπό ελληνική σημαία έχουν μόνο οι ιδιοκτήτες, εφοπλιστές, ναυτικοί πράκτορες, οι ναυλομεσίτες που είναι αναγνωρισμένοι στην Ελλάδα καθώς και αναγνωρισμένα γραφεία τους ιδίως γενικού τουρισμού. Επίσης πράκτορες αποκλειστικά για κρουαζιέρες (ταξιδιωτικοί πράκτορες λιανικής πώλησης) που εμπλέκονται αποκλειστικά στη πώληση και την πραγματοποίηση κρατήσεων για κρουαζιέρες.

Η προμήθεια των ναυλομεσιτών στην Ελλάδα ανέρχεται στο 25% του ναύλου, από το οποίο 15- 20% δίνεται στο ναυλομεσίτη του εξωτερικού. Διαχρονικά η προμήθεια αυτή τείνει να αυξηθεί και σε ορισμένες περιπτώσεις έχει ξεπεράσει και το 30%. Στην Ελλάδα όλοι οι μεσίτες με επαγγελματική άδεια είναι μέλη της Ένωσης Ναυλομεσιτών Ελλάδος.

### **3.5 Ναυλομεσιτικά γραφεία**

Τα ναυλομεσιτικά γραφεία αποτελούν μια ειδική μορφή γραφείων. Είναι νόμιμα οργανωμένες επιχειρήσεις, οι οποίες με τα μέσα που διαθέτουν και τις υπηρεσίες που προσφέρουν, αναλαμβάνουν την εκμίσθωση σε αλλοδαπούς και

ημεδαπούς,κάθε είδους πλωτού μέσου,είτε με ελληνική είτε με ξένη σημαία. Τα πλωτά αυτά μέσα δηλαδή,μπορεί να είναι θαλαμηγοί,κρουαζιερόπλοια,επιβατικά σκάφη,διαφόρων τύπων,πλοιάρια κλπ. Η εκμίσθωσή τους γίνεται αποκλειστικά για πλόες αναψυχής,είτε στα ελληνικά είτε στα ξένα ύδατα,με βάση πάντα ναυλοσύμφωνο εγκεκριμένου τύπου.

Οι παραπάνω υπηρεσίες μπορούν να παρέχονται εκτός από τα ναυλομεσιτικά γραφεία, και από τα αναγνωρισμένα γραφεία γενικού τουρισμού,όπως επίσης και από τους ιδιοκτήτες,εφοπλιστές και ναυτικούς πράκτορες που διέπονται από το Ν.4473/65.

Στο χώρο των πρακτορείων υπάρχει εξειδίκευση όσον αφορά τους πράκτορες αποκλειστικά για κρουαζιέρες(cruise-only agents),οι οποίοι είναι πράκτορες λιανικής πώλησης,που εμπλέκονται μόνο στη πώληση και την πραγματοποίηση κρατήσεων για κρουαζιέρες.

### **3.6 Ιδιωτικά πλοία αναψυχής**

Όσον αφορά τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής σύμφωνα με το Άρθρο 9 απαγορεύεται η εκτέλεση ταξιδίων όπως επίσης και η διαφήμιση σε οποιαδήποτε χώρα,εκτέλεσης στην Ελλάδα ταξιδίων αναψυχής και περιήγησης με καταβολή ναύλου από ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία. Πριν από τον απόπλου,ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης οφείλει να καταθέσει στη λιμενική αρχή του λιμένα αφετηρίας και κάθε λιμένα προσέγγισης κατάσταση με τα στοιχεία των επιβαινόντων

### **3.7 Βιβλίο "Transit Log"**

Μετά τον έλεγχο του σκάφους από τις Λιμενικές και Αστυνομικές Αρχές και μετά τον έλεγχο των Υγειονομικών Αρχών, όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο, επιλαμβάνονται οι Τελωνειακές Αρχές (Υπουργείο Οικονομικών). Αυτές ασκούν Τελωνειακό Έλεγχο στα σκάφη, τα οποία προέρχονται από χώρες μη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι Τελωνειακές Αρχές κατά την άσκηση των καθηκόντων τους σε συνεργασία με τις Λιμενικές Αρχές εκδίδουν για τα σκάφη αναψυχής, που φέρουν σημαία χώρας εκτός Ε.Ε. το Δελτίο Κίνησης Θαλαμηγού .

Το Δελτίο Κίνησης Θαλαμηγού είναι τίτλος προσωρινής εισόδου για την προσωρινή ελεύθερη κυκλοφορία και παραμονή ξένου σκάφους στα ελληνικά χωρικά ύδατα, με αποκλειστικό σκοπό την εκτέλεση ταξιδιού αναψυχής και περιήγησης των επιβατών, που έρχονται από την αλλοδαπή για τουρισμό ή διέρχονται transit. Αρμοδιότητα έκδοσης ή ανανέωσης του Δελτίου Κίνησης έχουν τα Τελωνειακά Γραφεία, στα λιμάνια τα οποία έχουν χαρακτηριστεί ως λιμάνια εισόδου.

Σύμφωνα με το άρθρο 10 του νόμου 2743 τα πλοία αναψυχής με ξένη σημαία δεν μπορούν να εκκινούν από ελληνικούς λιμένες ταξίδια αναψυχής. Το παραπάνω μπορεί να αναιρεθεί μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις ύστερα από άδεια του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

### **3.8 Ακυρώσεις**

Εάν για οποιοδήποτε λόγο οι ενοικιαστές ακυρώσουν την κράτηση, η αρχική προκαταβολή κρατείται από τον ιδιοκτήτη του σκάφους. Στη περίπτωση όμως που ο πλοιοκτήτης μπορέσει να ενοικιάσει το σκάφος κάτω από τους ίδιους όρους και μέσα στις ίδιες ημερομηνίες, συνηθίζεται αυτός να επιστρέφει την προκαταβολή (εκτός των δαπανών στις οποίες υποβλήθηκε ο ιδιοκτήτης του σκάφους) αν και δεν είναι υποχρεωμένος κατά το νόμο, να το πράξει. Με κοινή συμφωνία, ο ενοικιαστής μπορεί να χρησιμοποιήσει το σκάφος αργότερα ή μέσα στην ίδια τουριστική περίοδο ή στην επόμενη, όποτε αυτό είναι διαθέσιμο

### **3.9 Ασφάλιση**

Το ναυλοσύμφωνο πρέπει να περιλαμβάνει πλήρη ασφαλιστική κάλυψη σκαφών και πληρώματος έναντι οποιουδήποτε ατυχήματος, που οφείλεται σε αμέλεια του ιδιοκτήτη ή του πληρώματος ή σε ελάττωμα του σκάφους. Οι ναυλωτές οφείλουν να κανονίσουν τη δική τους ασφαλιστική κάλυψη, όσον αφορά ασθένειες ή ατυχήματα που προέρχονται από δική τους αμέλεια ή επήλθαν κατά τύχη.

Η μετακίνηση και η κυκλοφορία των επαγγελματικών πλοίων επιτρέπεται μόνο εφόσον αυτά είναι ασφαλισμένα για: α) αστική ευθύνη για θανάτους και



σωματικές βλάβες επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, ναυάγιο ή άλλα αίτια με καταβολή αποζημίωσης ύψους 100.000.000 δρχ. , β) αστική ευθύνη για υλικές ζημιές με καταβολή αποζημίωσης ύψους 50.000.000 δρχ. και γ) για πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης με ποσό 30.000.000 δρχ.

### **3.10 Έλεγχοι**

Ο έλεγχος, τον οποίο ασκούν οι Λιμενικές Αρχές (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας) κατά τον κατάπλου σκάφους αναψυχής υπό ξένη σημαία, αφορά σκάφη προερχόμενα από χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αρχίζοντας από την 1η Ιανουαρίου 1993, όταν τα φορολογικά σύνορα μεταξύ των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης έπαυσαν να υπάρχουν και οι τελωνειακοί έλεγχοι κατά τη διέλευση προσώπων και αγαθών από τα ενδοκοινοτικά σύνορα καταργήθηκαν, η ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και αγαθών μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επετράπη χωρίς ιδιαίτερες διοικητικές διατυπώσεις.

#### **Διατυπώσεις που αφορούν τον κατάπλου σκάφους αναψυχής με ξένη σημαία σε ελληνικό λιμάνι εισόδου.**

Τα πλοία αναψυχής εισερχόμενα στον πρώτο ελληνικό λιμένα κατάπλου γίνονται δεκτά βάσει της αρχής της ελευθεροκοινωνίας υψώνοντας την κίτρινη σημαία (Q) (ως δείγμα, ότι το σκάφος είναι υγιές και ζητά ελεύθερο κατάπλου) και ερχόμενα σε επικοινωνία με τις τοπικές Λιμενικές Αρχές.

### **3.11 Οικονομικές Υποχρεώσεις για Αλλοδαπά Σκάφη**

Στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής που φέρουν ξένη σημαία επιβάλλεται ειδική ανταποδοτική εισφορά υπέρ Δημοσίου, για τρίμηνη διάρκεια παραμονής, έναντι διευκολύνσεων που τους παρέχονται. Η εισφορά αυτή καθορίζεται σε 14,67 ευρώ για κάθε μέτρο ολικού μήκους του πλοίου (άρθρο 10 Ν. 2743/99).

Η εισφορά αυτή δεν επιβάλλεται στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής που φέρουν σημαία Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε) των χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ) εκτός Ελβετίας με την προϋπόθεση ότι στο έδαφος του Κράτους που τηρούνται τα νηολόγια στα οποία είναι νηολογημένα τα πλοία αυτά εφαρμόζεται η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Για τα ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας που δεν ελλιμενίζονται μόνιμα σε ελληνικούς λιμένες καταβάλλονται για διευκολύνσεις που τους παρέχονται κατά το χρόνο παραμονής τους στη χώρα, τέλη κυκλοφορίας που ανέρχονται σε 5,87 ευρώ και οφείλονται κάθε φορά που το πλοίο εισέρχεται στη χώρα και προσεγγίζει σε ελληνικούς λιμένες, όρμους ή ακτές, καταβάλλονται στη λιμενική αρχή του πρώτου από τα ανωτέρω σημεία προσέγγισης και ισχύουν για όλους τους λιμένες όρμους ή ακτές της χώρας. Τα πλοία αναψυχής που συμμετέχουν σε αγώνες ή εκπαιδευτικά ταξίδια ναυταθλητικών ομίλων και σχολών ιστιοπλοΐας ή ακόμα και σε εκπαιδευτικά προγράμματα Υπουργείων άλλων χωρών, απαλλάσσονται της καταβολής των πιο πάνω τελών μετά από (άρθρο 34 Ν.2932/

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### YACHTING

#### 4.1 Ιστορική αναδρομή

Από τα αρχαία χρόνια χρησιμοποιούντο πολυτελή πλοία για ταξίδια ηγεμόνων και πλουσίων ιδιωτών(Πτολεμαίοι,Βυζαντινοί,Βενετσιάνοι).Η ανάπτυξη του yachting ξεκίνησε από το 16<sup>ο</sup> αιώνα. Η αγγλική λέξη yacht προέρχεται από την ολλανδική jacht-jagt που σημαίνει ταχυκίνητο. Το yachting καθιερώθηκε και απέκτησε παράδοση αρχικά στις χώρες της Ευρώπης (Ολλανδία,Γαλλία,Γερμανία,Αγγλία,Σκανδιναβία) και αργότερα στη Κ.Αμερική και τη Μεσόγειο .

Σε διάφορες χώρες του κόσμου ήταν συνηθισμένοι ετήσιοι αγώνες θαλαμηγών ή yachts,στο Κίελο, στην Αγγλία, και από το 1854 καθιερώθηκαν αγώνες yachting και στην Αμερική,συμβολικοί των αγώνων των Άγγλων αποίκων,με έπαθλο το Κύπελλο Αμερικής. Συνεχίζονται μέχρι σήμερα και αποτελούν το τρίτο παγκόσμιο γεγονός μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες και το Παγκόσμιο Κύπελλο Ποδοσφαίρου.

Οι διάφοροι αγώνες (Διάπλους Ατλαντικού,Κύπελλο Αμερικής κ.λ.π.) κυρίως ήταν η αιτία που από τη δεκαετία του '60 προσέλκυσε πολλούς νέους καταναλωτές στο χώρο αυτό καθώς επίσης και η καθιέρωση όλο και πιο πολλών ναυτικών αθλημάτων στους Ολυμπιακούς Αγώνες.

#### 4.2 Έννοια του yachting

Θαλαμηγός ή yacht είναι πλοίο ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, με θαλάμους για ανάπαυση και ύπνο. Ειδικότερα δε θαλαμηγός θεωρείται,το πολυτελές και με κάθε άνεση διασκευασμένο πλοίο για μακρά ταξίδια αναψυχής.

Ο όρος yacht αναφέρεται συνήθως σε μεσαία και μεγαλύτερα σκάφη δηλαδή άνω των 6 μέτρων. Υπάρχουν όμως και μεγαλύτερα θαλάσσια σκάφη αναψυχής με περισσότερες εξυπηρετήσεις καθώς και πολύ μεγάλα ποντοπόρα σκάφη με μηχανή και μόνιμα πληρώματα. Ενώ τα μικρότερα των 6 μέτρων μπορούν εύκολα να ανελκυσθούν από το νερό κα να μεταφερθούν με τρέιλερ από αυτοκίνητα.

Σαν τουριστικά πλοία ή πλοιάρια χαρακτηρίζονται τα σκάφη που διαθέτουν αυτοδύναμη κίνηση στη θάλασσα και τα οποία μπορούν να εκτελέσουν θαλάσσιους πλόες,για θαλάσσια αναψυχή ή περιήγηση,είτε με τη καταβολή αντιτίμου είτε χωρίς.

Όσα από τα σκάφη αυτά διαθέτουν καμπίνες για τους επιβάτες,πέραν από αυτές του πληρώματος,ονομάζονται τουριστικά θαλαμηγά πλοία. Όσα δεν διαθέτουν,ονομάζονται τουριστικά πλοιάρια. Το στοιχείο, λοιπόν, που διαφοροποιεί ένα τουριστικό πλοίο από ένα τουριστικό πλοιάριο,πέραν των διαστάσεων,είναι η ύπαρξη ή όχι καμπινών για τους επιβάτες.

Τα τουριστικά σκάφη,που από κατασκευής προορίζονται για συμμετοχή σε ναυτικούς αγώνες,χαρακτηρίζονται σαν ναυταθλητικά,με την προϋπόθεση όμως να είναι γραμμένα στα μητρώα αναγνωρισμένων ναυτικών ομίλων.

Τα πλοία και τα πλοιάρια χωρίζονται ως εξής:

- Ημερόπλοια,στα οποία θα μπορούσαμε να κατατάξουμε όλα τα πλοία της γραμμής,τα δελφίνια(υδατοπτέρυγα),τα καταμαράν και τα ferry boats.
- Κρουαζιερόπλοια
- Yachts



Πιο συγκεκριμένα όσον αφορά τον τομέα των yacht έχουμε 3 κατηγορίες:

- Ιστιοπλοϊκά:Σκάφη που σαν κύρια δύναμη πρόωσης έχουν τα πανιά,ενώ διαθέτουν και μια μικρή σχετικά μηχανή για περίπτωση ανάγκης.
- Motor sailors:Είναι σκάφη τα οποία για να κινηθούν χρησιμοποιούν τόσο τα πανιά όσο και τη μηχανή.
- Motor yachts



Motor sailers είναι πάντα πλήρως επανδρωμένα και προσφέρουν στους φιλοξενούμενους τη πολυτέλεια και τη παλαιά παγκόσμια γοητεία. Οι καμπίνες είναι μεγαλύτερες από τα κλασικά πλεούμενα yacht, με λουτρό και όλες τις ανέσεις του σπιτιού. Τα γεύματα παρασκευάζονται συνήθως εν πλώ από πειραμένο μάγειρα και οι επαγγελματικές υπηρεσίες που προσφέρονται μπορούν να κακομάθουν και τους πιο απαιτητικούς.



Motor Yachts, κατατάσσονται στο υψηλότερο σημείο όσον αφορά τη τιμή αν και υπάρχουν μερικά διαθέσιμα σκάφη σε ειδική τιμή. Αυτό το είδος των σκαφών ναυλώνονται από άτομα που θέλουν να έχουν ταχύτητα και πολυτέλεια με τον συνδυασμό ειδικών υπηρεσιών και ανώτερης ποιότητας.

### 4.3 Τύποι σκαφών

Ο πιο οικονομικός τύπος yacht είναι το κλασικό sailing yacht, το οποίο μπορεί να είναι τόσο μικρό όσο μια καμπίνα για ένα ζεύγος και τόσο μεγάλο όσο 6 καμπίνες. Εάν κάποιος έχει τα απαιτούμενα προσόντα μπορεί να το οδηγήσει μόνος του αλλιώς πρέπει να προσλάβει έναν επαγγελματία πλοίαρχο. Υπάρχουν επίσης σκάφη πλήρως επανδρωμένα, με μάγειρα, γι' αυτούς που θέλουν να ζήσουν όλες τις συγκινήσεις της ναυσιπλοΐας χωρίς να κάνουν όλη τη δουλειά.

Τα σκάφη σήμερα διαθέτουν μια ευρεία γκάμα που μπορεί να καλύψει ανάγκες από αναψυχή μέχρι επαγγελματική χρήση. Ανάλογα με τη χρήση του αλλά και τις απαιτήσεις του υποψήφιου αγοραστή, μπορεί να πραγματοποιηθεί ένας εύστοχος τρόπος προσέγγισης.

Στην πρώτη κατηγορία συμπεριλαμβάνονται τα σκάφη που προορίζονται για βοηθητική χρήση εξυπηρετώντας τις ανάγκες των σκαφών αναψυχής-ιστιοπλοϊκών και μηχανοκίνητων.

Όλοι έχουμε δει άλλωστε το βοηθητικό βαρκάκι που είναι τοποθετημένο σε κάποιο σημείο της πλώρης ενός ιστιοπλοϊκού ή είναι δεμένο πρίμα και εξυπηρετεί στα μέγιστα τους επιβάτες αφού ένα φουσκωτό με μια μικρή εξωλέμβια μηχανή ισχύος 2 ίππων για παράδειγμα, μπορεί να μεταφέρει τους επιβάτες του ιστιοπλοϊκού στη στεριά, όταν αυτό έχει δέσει αρόδου.

Στα μηχανοκίνητα τα βοηθητικά σκάφη αποτελούν μέρος του βασικού εξοπλισμού και διατίθενται από μικρά φουσκωτά μέχρι εξάμετρα ή και παραπάνω με μηχανές μάλιστα μεγάλης ισχύος σε μεγάλες θαλαμηγούς. Πέρα από την μεταφορά επιβατών και προσωπικού, εξυπηρετούν στην πραγματοποίηση θαλάσσιων χόμπι. Τα σκάφη αυτά έχουν ειδικές προδιαγραφές και διάταξη που δεν απευθύνεται σε ένα κοινό χρήστη.

Το μήκος των σκαφών που ανήκει στην πρώτη κατηγορία ξεκινάει από τα 2 μέτρα και καταλήγει στα 6 ή και παραπάνω. Ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούνται εξωλέμβιες μηχανές ή υδροτζέτ.

Στην δεύτερη κατηγορία κατατάσσονται τα σκάφη που προορίζονται για το αγοραστικό κοινό που έρχεται για πρώτη φορά σε επαφή με το υγρό στοιχείο και με δυνατότητες μικρών παράκτιων ταξιδιών. Στην προκειμένη περίπτωση το σκάφος πρέπει να είναι ευκολόχρηστο και να μπορεί να μεταφερθεί και φυλαχτεί εύκολα και γρήγορα. Μπορεί να είναι κατασκευασμένα από πολλά υλικά, όπως για παράδειγμα, φουσκωτά, πολυεστερικά ακόμη και μεταλλικά από κράμα αλουμινίου, όταν πρόκειται για χρήση σε ήρεμα νερά που τα συναντά κανείς σε λίμνες. Τα σκάφη αυτής της κατηγορίας έχουν μήκος συνήθως από 2,5 έως 3.80 μέτρα μεταφορική ικανότητα τριών ατόμων με μια σχετική θα λέγαμε άνεση ενώ ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούνται εξωλέμβιες μηχανές μικρής ισχύος.

Στην τρίτη κατηγορία ανήκουν τα σκάφη των οποίων ο ιδιοκτήτης έχει-κατά 90%-περάσει από τη δεύτερη κατηγορία κι έχει αυξημένες απαιτήσεις σχετικά με τη διάνυση μεγαλύτερων αποστάσεων στη μεταφορά περισσότερων ατόμων καθώς και την πραγματοποίηση θαλάσσιων χόμπι όπως για παράδειγμα σκι, ψαροντούφεκο, ψάρεμα. Το μήκος των σκαφών αυτών κυμαίνεται συνήθως από τα 3.80 έως τα 5 μέτρα ενώ απαιτούνται μεγαλύτερες ιπποδυνάμεις κινητήρων.

Στην τέταρτη κατηγορία, κατατάσσονται τα σκάφη των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι ιδιαίτερα απαιτητικοί τόσο από άποψη χρήσης-όπως για παράδειγμα μεγάλα μακρινά ταξίδια – όσο και από άποψη εξοπλισμού του σκάφους. Τα σκάφη αυτά διαθέτουν κάτω από το πιλοτήριο μικρή καμπίνα η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί

ως ένας ιδανικός αποθηκευτικός χώρος δεδομένου ότι ο ιδιοκτήτης του δεν είναι ανάγκη να μεταφέρει διαρκώς όλα τα παρελκόμενα, αξεσουάρ, εργαλεία και εξοπλισμό μαζί του. Συνήθως αυτή η καμπίνα διαθέτει και μικρά στρώματα τα οποία βέβαια σε ένα σκάφος που διαθέτει μήκος 6 μέτρα είναι μεν βολικά για λίγη ξεκούραση και προστασία από τον ήλιο δεν είναι όμως ιδιαίτερα βολικά για διανυκτέρευση. Αυτή η κατηγορία είναι ίσως η δημοφιλέστερη στη χώρα μας αφού με ένα λογικό χρηματικό ποσό μπορεί κάποιος να αποκτήσει ένα σκάφος επαρκές σε χώρους και με ικανοποιητικές επιδόσεις.

Το μήκος τους κυμαίνεται από 5 μέτρα έως 8 περίπου μέτρα, ενώ για την πρόωσή τους μπορούν να χρησιμοποιηθούν εξωλέμβιοι κινητήρες μεγάλης ισχύος ή εσωεξωλέμβιοι κινητήρες. Το υλικό κατασκευής τους είναι πολυεστερικό ή ακόμη και φουσκωτό.

Στην πέμπτη κατηγορία διατίθενται σκάφη με μεγαλύτερες ανέσεις και μπορεί να χρησιμοποιηθεί οποιοσδήποτε τύπος κινητήρα (εξωλέμβιος, εσωεξωλέμβιος, εσωλέμβιος). Τα σκάφη αυτά διαθέτουν υπερκατασκευή με σχετικά άνετους εσωτερικούς χώρους που περιλαμβάνουν καμπίνες σαλονάκι κουζίνα και λουτρό /w.c. Ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούν εσωεξωλέμβιους ή εσωλέμβιους κινητήρες με προτίμηση σε αυτούς του πετρελαίου για την οικονομικότερη κατανάλωση. Το μήκος τους κυμαίνεται από τα 9 περίπου μέτρα και καταλήγει στα 15 μέτρα. Στην έκτη κατηγορία κατατάσσονται τα σκάφη με μήκος επάνω από 15 μέτρα και απευθύνονται στο αγοραστικό κοινό που ενδιαφέρεται να έχει μια μικρή κατοικία με ανέσεις στη θάλασσα. Τα σκάφη αυτά πέρα από τους μεγάλους χώρους διαθέτουν πολύ καλές επιδόσεις πλεύσης και, αυτονομίας αφού είναι εξοπλισμένα με μεγάλες δεξαμενές καυσίμων και νερού.

Τέλος μπορούμε να κλείσουμε την κατηγοριοποίηση των θαλαμηγών με την καθιερωμένη διεθνώς ορολογία των super yachts για σκάφη με μήκος μέχρι 30 μέτρα και mega yachts για σκάφη με μήκος επάνω από 30 μέτρα.

#### **4.4 Ονοματολογία σκαφών**

Προκειμένου της κατηγοριοποίησης των σκαφών επικρατεί ένας διεθνής κώδικας ονοματολογίας που αφορά τον τύπο των σκαφών ανάλογα με τη χρήση και δίνεται παρακάτω.

**DAY CRUISER:** Σκάφος με ανοικτό κατάστρωμα ή ημικαμπινάτο με μικρό χώρο ενδιαίτησης με μήκος που κυμαίνεται από έξι έως εννιά περίπου μέτρα.

**CRUISER:** Καμπινάτο με επαρκή αυτονομία για τη διάνυση μεσαίων υδάτινων δρομολογίων με μήκος από εννιά έως δεκαέξι μέτρα.

**SPORT / OFFSHORE:** Αναπτύσσουν πολύ υψηλές ταχύτητες και διαθέτουν λιτούς εσωτερικούς χώρους.

**CONVERTIBLE / FISH:** Ειδικό για ψάρεμα με υπερυψωμένο πιλοτήριο. Μπορεί να είναι καμπινάτο ή ημικαμπινάτο.

**FLYING BRIDGE:** Μηχανοκίνητο καμπινάτο που διαθέτει γέφυρα και διπλό πιλοτήριο.

**OPEN:** Τα καμπριολέ της θάλασσας. Σκάφη των οποίων η οροφή ανοίγει και αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες.

**PILOT:** Προσδιορίζεται ως σκάφος αναψυχής με γάστρα εκτοπίσματος όμοια με τα επαγγελματικά σκάφη.

**SUPER YACHTS:** Πολυτελή θαλαμηγά σκάφη των οποίων το μήκος εκτείνεται συνήθως μέχρι τα 30 μέτρα.

**MEGA YACHTS:** Πολυτελείς θαλαμηγοί με μήκος επάνω από 30 μέτρα

#### 4.5 Τρόποι μίσθωσης

Για να προχωρήσει ο ενδιαφερόμενος στη μίσθωση σκάφους πρέπει να υπογράψει με τον ιδιοκτήτη του σκάφους ναυλοσύμφωνο, έγγραφο που φέρει και την έγκριση του λιμεναρχείου.

Προκειμένου να ναυλώσει κάποιος ένα σκάφος αναψυχής, θα πρέπει προηγουμένως να γνωρίζει:

- ποιος τύπος σκάφους τον ενδιαφέρει
- εάν επιθυμεί να υπάρχει σ' αυτό πλήρωμα ή όχι
- πόσα άτομα θα φιλοξενηθούν στο σκάφος
- τον αριθμό των ημερών και τις ακριβείς ημερομηνίες του ταξιδιού του, και
- από ποιο λιμάνι της χώρας θα αναχωρήσει.

- *Μίσθωση μη επανδρωμένων σκαφών*

Με την τεχνική υποστήριξη, η ενοικίαση μη επανδρωμένων σκαφών είναι πλέον δυνατή.



- *Μίσθωση μικρών στολίσκων*

Η απόλαυση της ιστιοπλοΐας παρέα με ένα μεγάλο γκρουπ ανθρώπων με τα ίδια ενδιαφέροντα με εσάς με την ασφαλή συνοδεία ενός κατευθυντήριου ηγούμενου σκάφους, και ενός πληρώματος έτοιμου να προσφέρει την βοήθεια του οποιαδήποτε στιγμή. Ενδείκνυται για αρχάριους.

- *Μίσθωση καμπινών*

Είναι ένα νέο επιχείρημα για πιο προσιτές διακοπές ιστιοπλοΐας, με σκοπό να προσφέρουν τις συγκινήσεις της ναυσιπλοΐας, με ελάχιστη ή καμία εμπειρία, προσθέτοντας μια νέα διάσταση στις διακοπές.

- *Μίσθωση επανδρωμένων σκαφών*

Προσφέρονται σκάφη πολυτελείας για εκείνους που έχουν την οικονομική δυνατότητα. Οι πιο πολυτελείς διακοπές (δυστυχώς και οι πιο δαπανηρές) που έχουν σαν σκοπό να προσφέρουν αξέχαστες εμπειρίες.

#### **4.6 Υλικά κατασκευής μηχανοκίνητων σκαφών**

Ομολογουμένως κάθε εταιρία κατασκευάζει τα σκάφη της σε διαφορετικό ναυπηγείο και έτσι υπάρχει μια διαφορετικότητα στα υλικά κατασκευής των yacht. Επιπλέον κάθε σχεδιαστής χρησιμοποιεί κάποια συγκεκριμένα υλικά και βέβαια με την πάροδο των ετών έχουν γίνει πολλές αλλαγές προς όφελος πάντα της του περιβάλλοντος, της ασφάλειας και της πολυτέλειας που απαιτούν οι λάτρεις της θάλασσας. Σύμφωνα λοιπόν με τα προαναφερθέντα στοιχεία, από τις αρχές του 1960 το ξύλο και ο χάλυβας έδωσαν τη θέση τους σταδιακά στο πετροχημικό υλικό πολυεστέρας. Χάρη σ' αυτό το υλικό μπορούσαν να κατασκευαστούν εκατοντάδες σκάφη με συγκριτικά πολύ μικρή ποσότητα υλικού εξοικονομώντας έτσι χρόνο και χρήμα. Έπειτα με τη βοήθεια των νέων τεχνολογικών επιτευγμάτων οι κατασκευές από αλουμίνιο κι ατσάλι διαθέτουν υπόσταση άκρως ποιοτική.

Εσωτερικά όσο και εξωτερικά δε λείπει η πολυτέλεια. Οι εσωτερικοί χώροι είναι διαμορφωμένοι σύμφωνα με τη λογική των υψηλών προδιαγραφών της σύγχρονης διακόσμησης και τους κανονισμούς MCA, SOLES ΚΑΙ Lloyd's, Γι' αυτό και τα υλικά που χρησιμοποιούνται είναι ως επί το πλείστον ξύλο κερασιάς, βελανιδιάς, τικ και σφενδάμι. Επίσης το δέρμα, ο γρανίτης, ο όνυχας και το μάρμαρο

είναι επιλογή πολλών. Τέλος ημιπολύτιμες πέτρες, ο χρυσός, το ελεφαντόδοτο και μαργαριτάρι προσφέροντας τη πολυτέλεια στο έπακρο προτιμώνται από τους πιο απαιτητικούς του είδους.

Στο χώρο της κατασκευής σκαφών αναψυχής διακρίνονται η Δανία, η Γερμανία, ΗΠΑ, η Γαλλία, η Ιταλία και η Κίνα που είναι ανερχόμενη δύναμη στη κατασκευή yacht.

#### **4.7 Κόστος ενοικίασης σκαφών**

Το κόστος ενοικίασης (ναύλωσης) σκάφους αναψυχής εξαρτάται από το μέγεθός του, τις ανέσεις που προσφέρει, το βαθμό πολυτέλειας που παρέχει και την ανάλογη εξυπηρέτηση.

Η βασική συμφωνημένη τιμή (στο συμβόλαιο ενοικίασης ή ναυλοσύμφωνο) για ένα σκάφος με πλήρωμα, συνήθως περιλαμβάνει όλα τα τρέχοντα λειτουργικά έξοδα του σκάφους, αμοιβή και τροφοδοσία πληρώματος.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, ανάλογα με τον τύπο του σκάφους και την εποχή του έτους, είναι δυνατό να συμπεριλαμβάνονται καύσιμα και λιπαντικά (πχ ιστιοπλοϊκά και ιστιοπλοϊκά με μεγάλη μηχανή) ή να χρεωθούν επιπλέον εκτός τιμής (πχ. μηχανοκίνητα) ενώ είναι δυνατόν να συμπεριλαμβάνεται νερό και έξοδα για λιμενικά τέλη για ένα συγκεκριμένο αριθμό ωρών πλεύσης. Στην ημερήσια τιμή δεν συμπεριλαμβάνονται το κόστος τροφίμων, ποτών αναψυκτικών, καθαριστήριο και οποιαδήποτε άλλη ειδική απαίτηση των ναυλωτών. Επίσης είναι εκτός τιμής η δαπάνη για τα τέλη του Ισθμού Κορίνθου (εφ' όσον το σκάφος τον διέλθει) και λιμενικά έξοδα σε ξένα λιμάνια.

Πρακτικά συνηθίζεται οι πλοιοκτήτες να κάνουν ξεχωριστή συμφωνία με τους ενοικιαστές για την προμήθεια τροφίμων σε κάποια ημερήσια τιμή κατ' άτομο που συμφωνείται μεταξύ των μερών. Για τα σκάφη χωρίς πλήρωμα οι όροι ενοικίασης είναι διαφορετικοί απ' αυτούς των επανδρωμένων σκαφών. Η τιμή ναύλωσης περιλαμβάνει αποκλειστικά την ναύλωση του σκάφους και την ασφάλειά του. Απαιτείται η καταβολή εγγύησης, που αφορά την περίπτωση απώλειας στοιχείων εξοπλισμού ή ζημιάς, η οποία επιστρέφεται αμέσως με την παράδοση του σκάφους, εφ' όσον αυτό βρίσκεται στην αρχική του κατάσταση.

Η αμοιβή κυβερνήτη (εφ' όσον ζητηθεί) δεν συμπεριλαμβάνεται στον ημερήσιο ναύλο. Οι ναυλωτές σκαφών χωρίς πλήρωμα συνήθως αναλαμβάνουν οι

ίδιοι την τροφοδοσία τους, αλλά ο ναυλομεσίτης αναλαμβάνει, εάν του ζητηθεί, να κανονίσει ώστε να προμηθεύσει το σκάφος με τρόφιμα σε τοπικές τιμές, πριν την αναχώρησή του.

#### **4.8 Κόστος ενοικίασης ιστιοπλοϊκού σκάφους**

Για την ενοικίαση ενός 12 μέτρου ιστιοπλοϊκού σκάφους σε πολύ καλή κατάσταση με τρεις καμπίνες και δύο μπάνια/ WC, το εβδομαδιαίο κόστος ανέρχεται ενδεικτικά στα 2200 €. Τα καύσιμα ανέρχονται κατά μέσο όρο περίπου στα 200 €.

Για τη διατροφή τους στο σκάφος, με δεδομένη την ύπαρξη κουζίνας και ψυγείου, οι επιβάτες μπορούν να προμηθευτούν τρόφιμα και ποτά ώστε το κόστος να διατηρηθεί σε χαμηλά επίπεδα.

Ενδεικτικά αναφέρεται το χρηματικό ποσό των 150€ για κάθε άτομο και για μία εβδομάδα. Στην περίπτωση που τη διακυβέρνηση του σκάφους αναλάβει επαγγελματίας καπετάνιος το κόστος ανεβαίνει κατά 130 € ημερησίως, δηλαδή 910 € εβδομαδιαία. Υπολογίζονται ως προσωπικά έξοδα επιπλέον 200 € για κάθε άτομο.

Το άθροισμα όλων των παραπάνω εξόδων για μία εβδομάδα διακοπών με σκάφος ανέρχεται στο συνολικό ποσό των 5.410 €. Εάν το σκάφος ενοικιασθεί από έξι άτομα αντιστοιχεί στο καθένα 900 €, συμπεριλαμβανομένων όλων των εξόδων.

Το κόστος ναύλωσης εάν το σκάφος δεν ενοικιασθεί τους “μήνες αιχμής” δηλαδή από 23 Ιουλίου έως και 10 Σεπτεμβρίου, μειώνεται από 10%-25%. Στην περίπτωση που δεν απαιτηθεί επαγγελματίας καπετάνιος, το κόστος μειώνεται ακόμα περισσότερο.

#### **4.9 Κόστος ενοικίασης μηχανοκίνητου σκάφους**

Για ένα 12 μέτρο μηχανοκίνητο σκάφος, το εβδομαδιαίο κόστος ανέρχεται ενδεικτικά από 4000 € έως 4500 €. Το κόστος ωστόσο της ενοικίασης μηχανοκίνητου σκάφους επιβαρύνεται κατά πολύ από το κόστος των καυσίμων, αφού χρησιμοποιούνται εσωλέμβιοι κινητήρες μεγάλης ισχύος με αντίστοιχα μεγάλη κατανάλωση. Οι διακοπές, λοιπόν, με μηχανοκίνητο σκάφος αν και προσφέρουν ξεχωριστή πολυτέλεια και ταχύτητα, δεν θα λέγαμε πως αποτελούν φθηνές διακοπές, τουλάχιστον μέχρι στιγμής.



**Παράδειγμα περιήγησης στις Κυκλάδες,για μια εβδομάδα με ενοικιαζόμενες καμπίνες σε γιοτ.**

**Γιοτ: Anatolia**

<b>Καμπίνες</b>	<b>Επιβάτες</b>	<b>Τιμή Μάιος- Οκτώβριος</b>	<b>Τιμή Ιούνιος- Σεπτέμβριος</b>	<b>Τιμή Ιούλιος- Αύγουστος</b>
5	8-10	940€	1050€	1290€

- Οι τιμές είναι ανά άτομο για κρουαζιέρα μιας εβδομάδας με ημιδιατροφή και στέγαση σε διπλή καμπίνα.
- Οι τιμές επίσης περιλαμβάνουν ασφάλεια, την αμοιβή του πληρώματος,φόρους λιμανιού και άλλους φόρους,νερό,βενζίνη,καθημερινό πρωινό και μεσημεριανό στο σκάφος.
- Για να νοικιάσει κάποιος όλο το σκάφος θα πρέπει να πολλαπλασιάσει αυτές τις τιμές με το 10.

- Εάν ένα άτομο θέλει να μείνει μόνο του σε μια καμπίνα θα πρέπει τότε να πληρώσει +50%.
- Για τρίτο άτομο στην ίδια καμπίνα υπάρχει μείωση 35% (2 τριπλές καμπίνες διαθέσιμες).

**ΣΑΒΒΑΤΟ:** Επιβίβαση στο σκάφος στις 5 π.μ., στο Λαύριο. Αναχώρηση για το νησί Κέα, τη νύχτα παραμονή στο λιμάνι.

**ΚΥΡΙΑΚΗ:** Πιθανότητα επίσκεψης του όμορφου χωριού Ιούλης, μετά αναχώρηση για το νησί Κύθνος, στάση το απόγευμα μπροστά από μια παραλία για μπάνιο. Βραδάκι και νύχτα στα Λουτρά στη Κύθνο.

**ΔΕΥΤΕΡΑ:** Αναχώρηση για το νησί Σύρος, στάση σε ένα όμορφο όρμος, το απόγευμα άφιξη στην Ερμούπολη, πολιτιστικό κέντρο των Κυκλάδων.

**ΤΡΙΤΗ:** Ελεύθερη επίσκεψη στη Δήλο, ιερός τόπος, απόγευμα και νύχτα στη Μύκονο.

**ΤΕΤΑΡΤΗ:** Μπάνιο σε παραλία της Τήνου, μετά το βραδάκι και τη νύχτα στην Άνδρο (Μπατσί).

**ΠΕΜΠΤΗ:** Ελεύθερη επίσκεψη του νησιού το πρωί και μετά αναχώρηση για το Μαρμάρι με μια στάση για μπάνιο.

**ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ:** Στάση σ'ένα όμορφο όρμος και μετά επιστροφή πίσω στη στεριά (Λαύριο ή Ωρωπός).

**ΣΑΒΒΑΤΟ:** Αποβίβαση από το σκάφος πριν από τις 9 π.μ. .

Αυτή η περιήγηση μπορεί ν'αλλάξει όσον αφορά τις μετεωρολογικές συνθήκες. Το πρωινό και το μεσημεριανό στο σκάφος, δωρεάν δείπνο σε τυπική ταβέρνα στα νησιά.

Η επιβίβαση ξεκινάει στις 5 π.μ. το Σάββατο και η τελική αποβίβαση είναι στις 9π.μ. του επόμενου Σαββάτου. Στη τιμή περιλαμβάνεται και ένα ποτό καλωσορίσματος το πρώτο βράδυ, καθημερινό πρωινό και ένα γεύμα επίσης καθημερινά (μεσημεριανό ή γεύμα). Εάν φτάσετε αεροπορικώς το Σάββατο, ένας αντιπρόσωπος μας θα σας συναντήσει στο αεροδρόμιο της Αθήνας.

**ΕΑΝ ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ ΟΛΟ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ:** Η περιήγηση είναι πιο ευέλικτη, όσον αφορά τις επιθυμίες μας πριν και κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας. Εάν, παρ'όλα αυτά, η αρχικώς προ-συμφωνημένη περιήγηση έχει επεκταθεί ή εάν αυτή η ευκαμψία

προκαλεί χρήση της μηχανής για παραπάνω από ένα μέσο όρο των 4 ωρών ανά ημέρα κρουαζιέρας, χρεώνεται παραπάνω για τη βενζίνη (αυτό συμβαίνει σπάνια). Ο καπετάνιος νομιμοποιεί τη περιήγηση, εφόσον τηρούνται όλοι οι κανόνες ασφαλείας, ο καιρός είναι κατάλληλος και ημερομηνία επιστροφής είναι προσυμφωνημένη.

Εάν για οποιοδήποτε λόγο οι ενοικιαστές ακυρώσουν την κράτηση, η αρχική προκαταβολή κρατείται από τον ιδιοκτήτη του σκάφους. Στη περίπτωση όμως που ο πλοιοκτήτης μπορέσει να ενοικιάσει το σκάφος κάτω από τους ίδιους όρους και μέσα στις ίδιες ημερομηνίες, συνηθίζεται αυτός να επιστρέφει την προκαταβολή (εκτός των δαπανών στις οποίες υποβλήθηκε ο ιδιοκτήτης του σκάφους) αν και δεν είναι υποχρεωμένος κατά το νόμο, να το πράξει. Με κοινή συμφωνία, ο ενοικιαστής μπορεί να χρησιμοποιήσει το σκάφος αργότερα ή μέσα στην ίδια τουριστική περίοδο ή στην επόμενη, όποτε αυτό είναι διαθέσιμο.

## ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΣΚΑΦΗ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

<u>ΟΝΟΜΑ YACHT</u>	<u>ΜΕΤΡΑ</u>	<u>ΧΡΟΝΙΑ</u>	<u>ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ</u>
1.DUBAI	160m	2006	BLOHM+VOSS,LURSSEN
2.PRINCE ABDUL AZIZ BDULAZIZ	147,01m	1984	HELSINGOR
3.EL HORRIYA	145,69m	1865	SAMUDA BROS
4.AL SALAMAH	140m	1999	HDW.LURSSEN
5.RISING SUN	138m	2005	DEU/LURSSEN
6.SAVARONA	136,03m	1931	BLOHM+VOSS,HAMBURG
7.PROJECT MAY	133,2m	2007	KUSCH YACHTBAY
8.OCTOPUS	128m	2003	HDW,LURSSEN
9.ALEXANDER	121,11m	1976	FLENDER WERFT
10.TURAMA	116,41m	1990	RAUMA SHIPYARD
11.ATLANTIS II	115,82m	1981	HELLENIC SHIPYARDS
12.ISSHAM AL BAHER	115,76m	1973	HELLENIC SHIPYARDS LURSSEN
13.PELORUS	114,5m	2003	WERFT/KROGERWERFT
14.LE GRAND BLEU	106,39m	2000	BREMER VULCAN
15.LADY MOURA	105m	1991	BLOHM+VOSS
16.AL SAID	103,85m	1982	PICCHIOTTI,VIAREGGIO
17.CHRISTINA O.	99,14m	1943	CANADIAN VICKERS
18.CARINTHIA VII	97m	2002	LURSSEN WERFT

19. SEA CLOUD	96,5m	1931	FRIEDRICH GERMANIA WERFT	KRUPP
20. LIMITLESS	96,25m	1997	LURSSSEN	
21. INDIAN EMPRESS	95m	2000	OCEANCO	
22. PROJECT SAFARI	93,25m	2007	BLOHM+VOSS	
23. EOS	93m	2006	LURSSSEN	
24. TATOOSH	92,42m	2000	HDW-NOBISKRUG	
25. EVERGREEN	92,1m	1998	EVERGREEN SHIPYARD	
26. NAHLIN	91,44m	1930	JOHN BROWN	
27. ICE	90,1m	2005	LURSSSEN	
28. CORSAIR	90m	2007	YANTAI SHIPYARD	RAFFLES
29. ASEAN LADY	88,15m	2003	YANTAI SHIPYARD	RAFFLES
30. MALTESE FALCON	88m	2006	PERINI SHIPYARD	NAVY/YILDIZ
31. ARCTIC P	87,58m	1969	FSCICHAU, BREMERHAVEN	
32. KINGDOM 5KR	86,01m	1980	FRATELLI BENETTI FEADSHIP	ROYAL VAN
33. ECSTASEA	86m	2004	LENT#VALUE!	
34. ALYSIA	85,3m	2005	NEORION YARD	
35. ANNALIESSE	85,3m	2004	NEORION YARD	
36. O'MEGA	82m	1985	MITSUBISHI	
37. AL YAMAHA	82,04m	1981	HELSINGOR VAERFT	
38. Y702	82m	2007	OCEANCO	
39. BART ROBERTS	80,77m	1963	CANADIAN VICKERS	
40. NORGE	80,16m	1937	CAMPER&NICHOLSON	
41. GOLDEN ODYSSEY	80,15m	1990	BLOHM+VOSS	
42. AMEVI	80m	2006	OCEANCO	
43. CONSTELLATION	80m	1999	OCEANCO	
44. STARGATE	80m	2001	OCEANCO	
45. ATHENA	79,25m	2004	ROYAL SHIPYARD	HUISMAN
46. AL DIRIYAH	78,65m	1960	NATIONAL BULK CARRIER GREAT	LAKES
47. DELPHINE	78,61m	1921	ENGINEERING WORKS	
48. PRINCESS MARIANNA	78,6m	2004	ROYALDENSHP/DANYARD	
49. MONTKAJ	78,05m	1996	AMELS HOLLAND SCHICHAU-UNTERWASSER	
50. LONE RANGER	77,73m	1973	AG	
51. SAMAR	77m	2006	DEVONPORT YACHTS CANTIERE	NAVALE
52. LADY SARYA	76,37m	1972	APUANIA	

#### 4.9 Μαρίνες

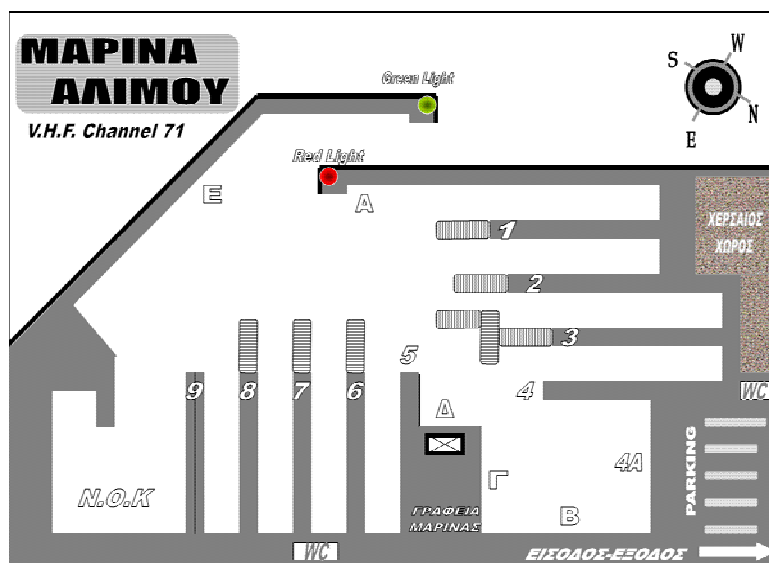
Στην Ελλάδα λειτουργούν, σήμερα, 19 μαρίνες που διαθέτουν 6.661 θέσεις ελλιμενισμού, προσφέροντας συγχρόνως υπηρεσίες υψηλού επιπέδου. Αρκετές από αυτές τις μαρίνες, είναι βραβευμένες από το πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης».

Τα τελευταία χρόνια, ο Ε.Ο.Τ. 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. Σε πολλούς λιμένες της Ελλάδας εκτός των μεγάλων εμπορικών λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, έχουν κατάλληλα διαμορφωθεί και εξοπλιστεί μικρά και γραφικά αγκυροβόλια. Με τη κατασκευή προβλητών και κυματοθραυστών έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς χώροι, στους οποίους ελλιμενίζονται τουριστικά σκάφη, καταβάλλοντας τα αναλογούντα λιμενικά τέλη.



## ΟΙ ΠΙΟ ΓΝΩΣΤΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ



Η Μαρίνα διαθέτει περί τις 1000 μόνιμες θέσεις για σκάφη μέχρι 40 μέτρα. Το μέγιστο βάθος της Μαρίνας είναι 6.5 μέτρα.



SERVICES AND FACILITIES											
Electricity	Water	Weather Forecast	Mail	Public telephones	Crane	Slipway	Diver				
W.C.	Showers	Fuel Station	Super Market	Restaurant	Cafeteria	Chandlery	Laundry				
Yacht renting	Car renting	Scooter renting	Port Police	Customs	Marina Offices	Taxi	Luggage store				
Equipment storing	Parking lot	Bar	Shops	Athletic installations							



Στα περισσότερα από αυτά τα λιμάνια παρέχονται βασικές ευκολίες και στοιχειώδεις εξυπηρετήσεις προς τα ελλιμενιζόμενα σκάφη. Τέτοια λιμάνια έχουν δημιουργηθεί στο Μικρολίμανο του Πειραιά, στην Αίγινα, στον Πόρο, στην Ύδρα, στις Σπέτσες, στο Ναύπλιο, στο Γύθειο, στην Πύλο, στη Ζάκυνθο, στην Ιθάκη, στην Κεφαλλονιά, στη Λευκάδα, στους Παξούς, στην Ίο, στη Μύκονο, στην Πάτμο, στη Σύμη, στη Σάμο, στο Πλωμάρι Λέσβου, στη Χίο και αλλού.



## **1. Πειραιάς, Αττική, κόλπος Αργοσαρωνικού**

- Μαρίνα Ζέας
- Μαρίνα φλοίσβου
- Μαρίνα Αλίμου
- Μαρίνα γλυφάδας
- Μαρίνα Βουλιαγμένης
- Ολυμπιακή μαρίνα, Λαύριο
- Μαρίνα Μεθάνων

## **2. Πελοπόννησος**

- Μαρίνα Ξυλοκάστρου (κορινθιακός κόλπος )
- Μαρίνα Πάτρας γλυφάδα (πατραϊκός κόλπος)
- Μαρίνα Καλαμάτα (μεσσηνιακός κόλπος)

## **3. Κρήτη**

- Μαρίνα του Πόρτο γκουτσες , Ηράκλειο (κρητικό πέλαγος)
- μαρίνα αγίου Νικολάου, Λασιθι (κρητικό πέλαγος)

## **4. Νησιά Δωδεκανήσου**

- Μαρίνα μανδρακι, Ρόδος (νότιο ανατολικό αιγαίο)
- Μαρίνα Κω, Κως (νότιο ανατολικό αιγαίο)
- μαρίνα λάκκοι "Προστατευμένος κόλπος ", Λέρος (νότιο ανατολικό αιγαίο)

## **5. Νησιά των Κυκλάδων**

- Λιμάνι ξενοδοχείων "Πόρτο Πάρος", Πάρος (νότιο ανατολικό αιγαίο)

## **6. Κεντρική Μακεδονία**

- Μαρίνα αρετσούς καλαμαριά, Θεσσαλονίκη (κόλπος Θερμαϊκού)
- Μαρίνα "Πόρτο σανη", Κασσάνδρα, Χαλκιδική (κόλπος Θερμαϊκού)
- Μαρίνα "Πόρτο καρρας", σηθωνια, Χαλκιδική (κόλπος Κασσάνδρας)

## **7. Στερεά Ελλάδα**

- Μαρίνα βουνάκι, παλερο, Αιτωλοακαρνανία (ιόνιο πέλαγος)
- Μαρίνα της Κλεοπάτρας, Άκτιο, Αιτωλοακαρνανία (κόλπος Αμβρακικού)

## **8. Επτάνησα**

- Μαρίνα γουβια, Κέρκυρα (ιόνιο πέλαγος)
- Μαρίνα της Λευκάδας, Λευκάδα (ιόνιο πέλαγος)

### 3.10 Ανεπαρκής χώρος στις μαρίνες

Τη στιγμή που τα πολυτελή ταχύπλοα και ιστιοπλοϊκά που διασχίζουν τις ελληνικές θάλασσες πολλαπλασιάζονται χρόνο με τον χρόνο,στις μαρίνες της χώρας δεν υπάρχουν πλέον διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης. Το πρόβλημα είναι εντονότερο στην Αττική ,όπου εντοπίζεται ο κύριος όγκος των σκαφών,ωστόσο η απουσία οργανωμένων μαρινών είναι αισθητή και σε ορισμένους από τους πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς της χώρας όπως για παράδειγμα η Μύκονος. Ενδεικτικό της κατάστασης είναι ότι στις μαρίνες ολόκληρης της χώρας μπορούν να φιλοξενηθούν περίπου 7.500 σκάφη,τη στιγμή που κατά τη περίοδο του καλοκαιριού διέρχονται μόνο από τη Κέρκυρα έως και 8.000 σκάφη.

Αξίζει να σημειωθεί πως οι μαρίνες της Ελλάδας που πληρούν τις προϋπόθεσης να φιλοξενήσουν πολυτελή σκάφη αναψυχής είναι σήμερα λιγότερες από δέκα (μόνο πέντε βραβεύτηκαν φέτος με τη γαλάζια σημαία), ενώ αντίθετα η Τουρκία και η Κροατία,χώρες που εμφανίζονται ως βασικοί ανταγωνιστές της χώρας στον τομέα του yachting, διαθέτουν αντίστοιχα 25 και 22 μαρίνες Α' κατηγορίας.

Επιπλέον,μια σειρά από μέτρα που λαμβάνονται με πρωτοβουλία της κεντρικής διοίκησης προκαλούν ερωτήματα,καθώς αντί να βελτιώνουν επιδεινώνουν τη θέση της Ελλάδας έναντι των ανταγωνιστών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η απόφαση να υποχρεώνονται όσοι αλλοδαποί σταθμεύουν μόνιμα το σκάφος τους στην Ελλάδα,να βγάζουν ΑΦΜ προκειμένου να πληρώσουν φόρο για τις υπηρεσίες που τους παρέχονται. Μέτρο που προκάλεσε θύελλα αντιδράσεων ,με αποτέλεσμα να καταργηθεί πριν καν καν τεθεί σε εφαρμογή.

Πάντως παρά την έλλειψη επαρκών υποδομών, τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των ξένων σκαφών που σταθμεύουν μόνιμα στη χώρα έχει αυξηθεί κατακόρυφα. Είναι χαρακτηριστικό ότι σχεδόν τις 700 από τις 900 θέσεις της μαρίνας της Κέρκυρας καταλαμβάνουν σε μόνιμη βάση σκάφη που ανήκουν σε αλλοδαπούς ιδιοκτήτες.

Αντίστοιχη είναι η κατάσταση και στη Λευκάδα,όπου έχει κατασκευαστεί μία από τις πιο σύγχρονες μαρίνες της χώρας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### 5.1 Ο τομέας της κρουαζιέρας

Η κρουαζιέρα είναι ένα κυκλικό περιηγητικό ταξίδι που συνδυάζει την θαλάσσια πλεύση με την αναψυχή και την επίσκεψη διαφόρων προορισμών. Το ταξίδι αυτό μπορεί να έχει διάρκεια 3 ημερών, 4 ημερών, μίας εβδομάδας ή και περισσότερο. Οι τριήμερες κρουαζιέρες πραγματοποιούνται συνήθως τα Σαββατοκύριακα ή τις αργίες εντός των χωρικών υδάτων ενός κράτους. Πιο συνηθισμένες είναι οι εβδομήμερες κρουαζιέρες ώστε ο ταξιδιώτης να έχει το χρόνο να απολαύσει τις διακοπές του και να επισκεφτεί αρκετά μέρη σε ένα ή και παραπάνω κράτη.

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας γεννήθηκε το δεύτερο μισό του περασμένου αιώνα, από το 1960 και μετά και από τότε αναπτύσσεται με γρήγορους ρυθμούς (περίπου 8,1% ετησίως) ενώ υπολογίζεται ότι πάνω από 100 εκατομμύρια επιβάτες έχουν πραγματοποιήσει κρουαζιέρα από τότε. Η μεγαλύτερη ανάπτυξη σημειώθηκε κυρίως τη δεκαετία ανάμεσα στα έτη 1990 και 2000 και από τότε αναπτύσσεται σταθερά με ολοένα και μεγαλύτερα πλοία να προστίθενται στο στόλο των πλοιοκτητριών εταιριών και ολοένα και περισσότερους ανθρώπους να πραγματοποιούν κρουαζιέρα. Αν και το κόστος της είναι σχετικά υψηλό, σήμερα είναι προσιτή σε περισσότερους ανθρώπους σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια που μόνο πολύ ευκατάστατοι ταξιδιώτες μπορούσαν να την απολαύσουν.

Η κρουαζιέρα πρόκειται στην ουσία για ένα All Inclusive πακέτο διακοπών, αφού ο επιβάτης με την αγορά του συγκεκριμένου πακέτου εξασφαλίζει τη διαμονή και τη διατροφή του κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του αλλά και εν μέρει την ψυχαγωγία του. Τα έξοδα που δεν συμπεριλαμβάνονται στην τιμή του εισιτηρίου είναι τα ποτά, τα φιλοδώρηματα και οι προαιρετικές εκδρομές στα επισκεπτόμενα μέρη. Μάλιστα η λειτουργία του κρουαζιερόπλοιου είναι παρόμοια με εκείνη του ξενοδοχείου καθώς διαθέτει προσωπικό που εξυπηρετεί 24 ώρες και προσφέρει διαμονή, διατροφή, διασκέδαση και άλλες υπηρεσίες. Χαρακτηριστικά τα κρουαζιερόπλοια αποκαλούνται «πλωτά ξενοδοχεία».

Συνήθως το κάθε κρουαζιερόπλοιο ακολουθεί το ίδιο πρόγραμμα για ολόκληρη την τουριστική περίοδο (σεζόν). Επαναλαμβάνει δηλαδή το ίδιο κυκλικό

ταξίδι ξεκινώντας και τερματίζοντας στο ίδιο λιμάνι, με τους ίδιους ενδιαμέσους σταθμούς και με την ίδια χρονική διάρκεια. Στο παρελθόν σε μία προσπάθεια διαφοροποίησης του προϊόντος δημιουργήθηκαν τα προγράμματα Cruise and Stay και Cruise and fly. Ο πελάτης μπορούσε δηλαδή στην πρώτη περίπτωση να διακόψει το ταξίδι του σε κάποιο ενδιαμέσο σταθμό της αρεσκείας του και να μείνει εκεί μέχρι το κρουαζιερόπλοιο να περάσει ξανά από το ίδιο μέρος στο επόμενο ταξίδι του και να συνεχιστεί η κρουαζιέρα. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι ο πελάτης να ακολουθήσει το πρόγραμμα της κρουαζιέρας μέχρι το τέλος και επίσης να υπάρχει κενή θέση στο επόμενο ταξίδι. Στη δεύτερη περίπτωση η κρουαζιέρα συνδυάζεται με την αεροπορική μεταφορά του επιβάτη στο λιμένα εκκίνησης. Μειονεκτήματα των παραπάνω μεθόδων είναι ότι δημιουργούν πρόβλημα στην πληρότητα και ορισμένες φορές αυξάνουν το κόστος.

## 5.2 Ιστορική αναδρομή

Στο παρελθόν στην αρχαία Ελλάδα ο τομέας της ναυτιλίας ήταν ιδιαίτερα ανεπτυγμένος, κυρίως λόγω επαγγελματικών δραστηριοτήτων όπως το εμπόριο και η ναυτιλία. Η πρώτη αναφορά για τη χρησιμοποίηση πλοίου για λόγους αναψυχής γίνεται κατά τον 3<sup>ο</sup> π.χ. αιώνα με το πλοίο «Συρακουσία». Σχεδιάστηκε από τον Κορίνθιο Αρχία κάτω από την καθοδήγηση του Αρχιμήδη και ναυπηγήθηκε από τον Φιλέα για λογαριασμό του Ιέρωνα, τύραννου των Συρακουσών. Το πλοίο διέθετε εντυπωσιακές για την εποχή του υποδομές: 30 δωμάτια, ναό της Αφροδίτης, βιβλιοθήκη και κήπο. Το πλοίο αυτό στη συνέχεια δωρίστηκε στον Πτολεμαίο της Αιγύπτου ο οποίος το μετονόμασε σε «Αλεξανδρίδα».

Επίσης η βασίλισσα της Αιγύπτου Κλεοπάτρα διέθετε πολυτελή θαλαμηγό. Αναφέρεται ότι οι Πτολεμαίοι διέθεταν περίπου 800 πολυτελή πλοία. Στη συνέχεια κατά τα χρόνια της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας οι Ρωμαίοι πολίτες επισκέπτονταν συστηματικά με πλοία ελληνικές πόλεις για να παρευρεθούν σε διάφορα θεάματα και εορτασμούς. Ο Ρωμαίος αυτοκράτορας Νέρωνας είχε λάβει μέρος στα Πύθια και στα Ολύμπια.

Κατά τον 15<sup>ο</sup> μ.Χ. αιώνα η Βενετία διοργάνωνε θαλάσσιες περιηγήσεις με σκοπό να διακινεί προσκυνητές στους Αγίους Τόπους. Κατά τον 17<sup>ο</sup> αιώνα σειρά είχαν οι Άγγλοι περιηγητές που διοργάνωναν θαλάσσια ταξίδια για να επισκεφτούν

αρχαία μνημεία καθώς και για εκπαιδευτικούς σκοπούς, σε συνδυασμό πάντα με την ψυχαγωγία και ειδικότερα στην περιοχή της Μεσογείου θάλασσας.

Το 1835 ο Arthur Anderson, ένας από τους ιδρυτές της ναυτιλιακής εταιρίας P&O πρότεινε την ιδέα για την πραγματοποίηση μιας κρουαζιέρας από την Αγγλία προς τα νησιά Φερόες και της ακτές της Ισπανίας για λόγους αναψυχής. Την ίδια εποχή έχουμε και τη γέννηση της τουριστικής βιομηχανίας. Το 1841 ο Thomas Cook οργάνωσε το πρώτο τουριστικό πακέτο στην ιστορία που αφορούσε ταξίδι με τρένο. Για τα θαλάσσια ταξίδια εκείνης της εποχής χρησιμοποιήθηκαν ατμόπλοια.

Εξαιτίας του μεταναστευτικού κύματος προς τις Η.Π.Α. ναυπηγήθηκαν νέα πλοία τα οποία έκαναν υπερατλαντικά ταξίδια. Τα επιβατηγά αυτά πλοία σε περιόδους μειωμένης ζήτησης λειτουργούσαν και ως κρουαζιερόπλοια και πολύ περισσότερο μετά το τέλος του Α Παγκοσμίου Πολέμου όταν οι Η.Π.Α. έθεσαν περιορισμούς στην είσοδο μεταναστών. Επειδή τότε δεν υπήρχαν συστήματα αερισμού και κλιματισμού, προνομιούχες καμπίνες ήταν αυτές στα σκιερότερα μέρη του πλοίου, που δεν τις θέρμαινε ο ήλιος. Κατασκευάζονταν όλο και γρηγορότερα πλοία για να καλύπτουν τις ανάγκες πλεύσης του Ατλαντικού. Υπήρχε μάλιστα και ο διαγωνισμός της «Μπλε Κορδέλας» που κέρδιζε το γρηγορότερο πλοίο.

Στον ελληνικό χώρο το 1955 το πλοίο «Σεμίραμις» (ιδιοκτησία Ποταμιάνου) πραγματοποίησε κρουαζιέρες στα ελληνική νησιά. Άλλα πλοία ήταν το «Αγαμέμνων» και το «Αχιλλεύς» (και τα δύο ιδιοκτησία Ωνάση), το «Μιαούλης»(Νομικός) και το «Καραϊσκάκης».

Το γεγονός που σηματοδότησε την έναρξη νέας εποχής ήταν όταν το 1960 καθιερώθηκε το αεροπλάνο σαν κύριο μεταφορικό μέσο και αντικατέστησε το πλοίο στις μετακινήσεις που αφορούσαν μεγάλες αποστάσεις. Οι εφοπλιστές τότε προκειμένου να μην αχρηστευτούν τα πλοία τους, αποφάσισαν να τα μετατρέψουν σε κρουαζιερόπλοια με την προσθήκη των κατάλληλων τροποποιήσεων. Προστέθηκαν χώροι εστίασης, αμπάρια μετατράπηκαν σε πισίνες και δημιουργήθηκαν μεγάλοι χώροι για την ψυχαγωγία των πελατών.

Από το 1970 και μετά κατασκευάζονταν πλοία που θα λειτουργούσαν αποκλειστικά σαν κρουαζιερόπλοια. Ήταν πιο μεγάλα σε μέγεθος, πιο πολυτελή και με περισσότερες δυνατότητες και μπορούσαν να φιλοξενήσουν πάνω από 1.000 επιβάτες. Κύριος προορισμός ήταν η Καραϊβική αλλά κρουαζιέρες πραγματοποιούνταν και σε όλο τον υπόλοιπο κόσμο.



### 5.3 Προορισμοί κρουαζιέρας

Για να επιλεχθεί ένας τόπος ως προορισμός κρουαζιέρας πρέπει αυτός να προσελκύει με κάποιο τρόπο το τουριστικό ενδιαφέρον. Έτσι επιλέγονται μέρη γνωστά και φημισμένα, αρχαιολογικοί χώροι, όμορφα τοπία και γενικά μέρη που θα ήθελε ο καθένας να επισκεφτεί.

Το δρομολόγιο της κρουαζιέρας σχεδιάζεται με προσοχή έτσι ώστε να εξυπηρετείται και η πλοιοκτήτρια εταιρία και ο πελάτης να μείνει ευχαριστημένος. Επιλέγονται συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές που μπορεί να επεκτείνονται σε μία, δύο ή και περισσότερες χώρες, αλλά σε κοντινή πάντα απόσταση μεταξύ τους ώστε να μην κουράζεται ο επιβάτης με μεγάλα ταξίδια, να έχει την ευκαιρία να επισκεφτεί πολλά μέρη και το κόστος των καυσίμων να μην είναι πολύ μεγάλο. Ωστόσο προβλέπεται ο ταξιδιώτης να περάσει κάποιες ώρες εν πλω ώστε να γευτεί την εμπειρία της θαλάσσιας περιήγησης αλλά και να αποκομίσει η εταιρία έσοδα από την παραμονή του στο πλοίο και από τις καταναλώσεις που θα κάνει.

Οι αφίξεις στα λιμάνια των προορισμών γίνονται κατά τη διάρκεια της ημέρας για να έχουν το χρόνο οι επιβάτες να θαυμάσουν τα αξιοθέατα. Η θαλάσσια πλεύση γίνεται τη νύχτα και σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να υπάρξει διανυκτέρευση σε κάποιο λιμάνι εάν το επιβάλλει το πρόγραμμα.

Οι πιο γνωστοί προορισμοί ανά τον κόσμο είναι οι εξής:

- Καραϊβική

Η εκκίνηση γίνεται από τη Φλώριδα (Μαϊάμι και Φορτ Λότερντεϊλ) ή από τη Νέα Υόρκη και πραγματοποιούνται επισκέψεις στις Μπαχάμες, Μεξικό, Δομινικανή Δημοκρατία, Αντίλλες, Βερμούδες. Πολύ γνωστά είναι τα λιμάνια Σαιντ Τόμας, Σαιντ Μάρτεν και Πρίνσες Καις. Η Καραϊβική αποτελεί και τον πιο δημοφιλή προορισμό ανά τον κόσμο.

- Αλάσκα και Καναδάς
- Νότιος Αμερική
- Υπερατλαντικά ταξίδια

Πρόκειται για την πλεύση του Ατλαντικού ωκεανού με υπερπολυτελή κρουαζιερόπλοιο με λιμένα εκκίνησης το Σαουθάμπτον της Αγγλίας και τερματισμό στη Νέα Υόρκη.

- Μεσόγειος

Στη Μεσόγειο Θάλασσα οι κρουαζιέρες διαχωρίζονται σε αυτές που γίνονται στην Ανατολική Μεσόγειο και σε αυτές που πραγματοποιούνται στη Δυτική Μεσόγειο. Η Ανατολική Μεσόγειο συμπεριλαμβάνει τα Ελληνικά Νησιά, την Τουρκία, την Κύπρο, την Αίγυπτο και τη Λιβύη. Γνωστότερα λιμάνια είναι αυτά του Πειραιά, του Ηρακλείου, το Κουσάντασι της Τουρκίας, της Αλεξάνδρειας, της Λεμεσού, της Τρίπολης στη Λιβύη και της Μυκόνου.

Στη Δυτική Μεσόγειο πιο γνωστά είναι τα λιμάνια της Ιταλίας (Νάπολη, Γένοβα, Λιβόρνο, Φλωρεντία), της Βαρκελώνης, της Μάλαγας, της Ίμπιζα στην Ισπανία, της Μασσαλίας στη Γαλλία

- Μαύρη θάλασσα
- Βόρειος Ευρώπη

Κύριους τόπους έλξης τουριστών στη Βόρειο Ευρώπη αποτελούν οι χώρες της Βαλτικής Θάλασσας, τα Νορβηγικά Φιόρντ και η Ισλανδία. Στη Βαλτική οι πιο γνωστοί προορισμοί είναι η Στοκχόλμη (Σουηδία), Κοπεγχάγη (Δανία), Τάλλιν (Εσθονία), Ελσίνκι (Φιλανδία), Αγία Πετρούπολη (Ρωσία), Γκτάνσκ (Πολωνία), Οσλο (Νορβηγία) και Βάρνεμουντε (Γερμανία). Τα γνωστότερα Νορβηγικά Φιόρντ είναι το Σταβάνγκερ, το Φλάαμ, το Χέλλεσουλτ, το Γκειράνγκερ, το Αάλεσουλτ και το Μπέργκεν. Πολλές από τις κρουαζιέρες στη Βόρειο Ευρώπη ξεκινούν από το Σαουθάμπτον της Αγγλίας, καθώς η πλειοψηφία των επιβατών είναι Άγγλοι. Άλλοι τόποι επίσκεψης είναι η Χάβρη στη Γαλλία και το Ρέικιαβικ, το Ακουρέρι και το Ισαφιορντούρ στην Ισλανδία.

- Νότιος Ασία
- Αυστραλία
- Ινδονησία
- Νησιά του Ειρηνικού

Χονολουλού, Μπόρα-Μπόρα, Φίτζι, Νήσοι Σαμόα

#### **5.4 Δραστηριότητες στο πλοίο**

Η τεχνολογική πρόοδος και ο υψηλός ανταγωνισμός έχουν συμβάλλει ώστε να προσφέρεται επάνω στο πλοίο πληθώρα υπηρεσιών ώστε να ικανοποιηθούν οι ανάγκες και οι απαιτήσεις του κάθε επιβάτη. Τα κρουαζιερόπλοια στις μέρες μας έχουν εξελιχθεί σε μεγάλο βαθμό και το σέρβις έχει αναβαθμιστεί. Κύρια

χαρακτηριστικά τους είναι η άνεση και η πολυτέλεια, το μεγάλο τους μέγεθος, η υψηλή τεχνολογία και το πλήθος των δραστηριοτήτων που μπορούν να λάβουν χώρα επάνω σε αυτά. Ενδεικτικά, κάποιες από τις παρεχόμενες υπηρεσίες είναι οι εξής:

#### Αίθουσα Η/Υ

Υπάρχουν ειδικά διαμορφωμένοι χώροι για τη χρήση ηλεκτρονικών υπολογιστών, ενώ με την τεχνολογία Wi-Fi μπορούν οι κάτοχοι ηλεκτρονικών υπολογιστών να συνδεθούν στο διαδίκτυο από τον υπολογιστή τους μέσω ασύρματου δικτύου.

#### Κινηματογράφος

Αίθουσα προβολών κινηματογραφικών ταινιών υπάρχει στο κατάστρωμα και επίσης σε κάθε καμπίνα υπάρχει τηλεόραση με δορυφορικά κανάλια.

#### Καζίνο

Χώρος διεξαγωγής τυχερών παιχνιδιών, ρουλέτα, μπλακ-τζακ, διεξαγωγή τουρνουά

#### Γυμναστήριο

Τα γυμναστήρια στα πλοία είναι υπερσύγχρονα και λειτουργούν σε αυτά και άλλες υπηρεσίες, όπως wellness και spa, πισίνα, τζακούζι, σάουνα, εκμάθηση χωρών και πολεμικών τεχνών, θαλασσοθεραπεία και θεραπείες αναζωογόνησης/ομορφιάς.

#### Καταστήματα duty-free

Στο κατάστρωμα του πλοίου λειτουργούν μπουτίκ με αφορολόγητα είδη, όπως ρούχα, αρώματα, κοσμήματα, είδη δώρων, οινοπνευματώδη.

#### Φωτογραφείο

Βρίσκονται αναρτημένες σε πίνακα οι φωτογραφίες επιβατών κατά τη διάρκεια εκδηλώσεων επάνω στο πλοίο ή σε διάφορα άλλα στιγμιότυπα.

#### Κομμωτήριο

Εκπαιδευμένοι κομμωτές και κομμώτριες παρέχουν τις υπηρεσίες τους. Πολλές φορές λειτουργεί ταυτόχρονα και σαλόνι ομορφιάς.

### Disco/Night Club

Για την ψυχαγωγία των επιβατών κατά τις βραδινές ώρες λειτουργούν μπαρ και νυχτερινά κέντρα

### Εκδηλώσεις

Διοργανώνονται ειδικές βραδιές, gala dinner προς τιμήν των επιβατών, καθώς επίσης show στο σαλόνι του πλοίου, βραδιές με ορχήστρα, παράσταση με ταχυδακτυλουργούς, βραδιές bingo και διαγωνισμούς.

### Αθλητικές δραστηριότητες

Τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια είναι δυνατόν να φιλοξενήσουν γήπεδο μπάσκετ, τένις, ποδοσφαίρου και μίνι-γκολφ.

### Δραστηριότητες για παιδιά

Για τα μικρά παιδιά λειτουργεί παιδότοπος και διοργανώνονται παιχνίδια, μίνι θεατρικές παραστάσεις και κυνήγι του θησαυρού.

### Γραφείο εκδρομών

Σε κάθε τόπο που επισκέπτεται το πλοίο διοργανώνονται περιηγήσεις στις οποίες η συμμετοχή των επιβατών είναι προαιρετική.

### Ημερήσιο πρόγραμμα

Κάθε βράδυ αποστέλλεται σε όλες τις καμπίνες το πρόγραμμα της επόμενης ημέρας με τις δραστηριότητες που θα πραγματοποιηθούν στο πλοίο ή στον τόπο προσέγγισης.

### ***Queen Mary 2***

Για να δοθεί μία πιο κατατοπιστική εικόνα της κατάστασης που επικρατεί σε ένα κρουαζιερόπλοιο, παρουσιάζεται παρακάτω το πλοίο Queen Mary 2.

Το κρουαζιερόπλοιο Queen Mary 2 είναι αυτή τη στιγμή ίσως το μεγαλύτερο και πολυτελέστερο κρουαζιερόπλοιο στον κόσμο. Ανήκει στην εταιρία QUNARD. Η κατασκευή του κόστισε 800 εκατομμύρια δολάρια. Έχει μήκος 1.132 πόδια, πλάτος

147,5 πόδια, ύψος 236,2 πόδια και ζυγίζει 151.400 τόνους (σ.σ 1 μέτρο = 3,28 πόδια). Ο σχεδιασμός του ξεκίνησε το 1998 και η τελετή καθέλκυσης έγινε το 2004 όπου το όνομα δόθηκε από την Βασίλισσα της Αγγλίας Ελισάβετ. Το παρθενικό ταξίδι του πλοίου ήταν ο διάπλους του Ατλαντικού τον Ιανουάριο του 2004 από το Σαουθάμπτον της Αγγλίας στο Φορτ Λότερντεϊλ στις Η.Π.Α.



Το πλοίο μπορεί να φιλοξενήσει μέχρι και 3,056 επιβάτες τους οποίους εξυπηρετεί πλήρωμα 1,253 ατόμων. Υπάρχουν 14 διαφορετικοί τύποι καμπίνας που σε ποσοστό 75% έχουν ιδιωτικό μπαλκόνι. Στα 13 καταστρώματα του πλοίου βρίσκονται 10 εστιατόρια, 13 μπαρ, γήπεδο τένις, μπάσκετ, γκολφ, σπα, χώρος για τρέξιμο, βιβλιοθήκη, αίθουσα τέχνης, αίθουσα χορού, καζίνο, κινηματογράφος, καταστήματα και μπουτίκ, υποθαλάσσια εκθέματα στους διαδρόμους,

αίθουσα υπολογιστών, αίθουσα επιτραπέζιων παιχνιδιών, πάμπ σε αγγλικά πρότυπα χαρτοπαικτική λέσχη. Άλλη καινοτομία είναι η αίθουσα με τους χάρτες όπου απεικονίζεται η ακριβής θέση του πλοίου ανά πάσα στιγμή και το δρομολόγιο

Το συγκεκριμένο πλοίο πραγματοποιεί κρουαζιέρες στη Μεσόγειο, στον Ατλαντικό και επίσης πραγματοποιεί το γύρο του κόσμου σε 180 ημέρες.



## **5.5 Η κρουαζιέρα παγκοσμίως**

Τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή πάνω από 13 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο πραγματοποιούν κρουαζιέρα. Υπάρχουν ανά τον κόσμο πάνω από 250 κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν πολυήμερες κρουαζιέρες ολόκληρο το χρόνο, αριθμοί που στο μέλλον αναμένεται να αυξηθούν κατά πολύ. Τα πλοία αυτά τα διαχειρίζονται 40 περίπου πλοιοκτήτριες εταιρίες ενώ υπάρχουν και αρκετές μικρότερες. Η επαφή των επιβατών με τις πλοιοκτήτριες εταιρίες πραγματοποιείται κυρίως μέσω τουριστικών πρακτορείων και tour operators ενώ σε πολύ μικρό ποσοστό γίνεται απευθείας.

Οι μεγαλύτερες αγορές στον τομέα της κρουαζιέρας παγκοσμίως είναι αυτές της Αμερικής και της Ευρώπης που σχεδόν μονοπωλούν το ενδιαφέρον. Η κρουαζιέρα αποτελεί μια πολύ ενδιαφέρουσα τουριστική δραστηριότητα που τροφοδοτεί τοπικές οικονομίες και δημιουργεί θέσεις εργασίας. Αποτελεί μία ολοκληρωμένη πρόταση για τον ταξιδιώτη που του προσφέρει πολλές επιλογές χωρίς αυτός να χρειάζεται να ανησυχεί για τίποτα που να αφορά την οργάνωση του ταξιδιού.

## **5.6 Η αγορά της κρουαζιέρας στις Η.Π.Α.**

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας αποτελεί τον ταχύτερα αναπτυσσόμενο τομέα της τουριστικής βιομηχανίας για τις Ηνωμένες Πολιτείες. Από το 1980 που ταξίδεψαν 1,4 εκατομμύρια Αμερικάνοι μέχρι το 2005 που ταξίδεψαν 9,6 εκατομμύρια παρουσιάζει μία μέση ετήσια αύξηση της 8,2% στον αριθμό των επιβατών, με 120 εκατομμύρια επιβάτες να έχουν ταξιδέψει συνολικά. Το κυριότερο όμως είναι οι δυνατότητες ανόδου που υπάρχουν, καθώς αυτός ο αριθμός επιβατών αντιπροσωπεύει μόλις το 17% του συνολικού πληθυσμού των Η.Π.Α., υπάρχουν δηλαδή πολλά εκατομμύρια πιθανοί μελλοντικοί πελάτες.

Κατά το έτος 2005 δραστηριοποιούνταν στις Η.Π.Α. 192 κρουαζιερόπλοια τα οποία διέθεταν συνολικά 245.755 κλίνες. Δημοφιλέστερος προορισμός για τους Αμερικάνους είναι η Καραϊβική που υποδέχεται το 49% του συνόλου των επιβατών και ακολουθούν η Μεσόγειος, η Αλάσκα και το Μεξικό. Το 75% των επιβατών παγκοσμίως ξεκινούν την κρουαζιέρα τους από λιμένα εκκίνησης που ανήκει στην Αμερική. Τα πιο πολυσύχναστα λιμάνια βρίσκονται στην πολιτεία της Φλόριδας (Μαϊάμι, Έβεργκλεϊντς, Κανάβεραλ), στην Καλιφόρνια (Λος Άντζελες, Λόνγκ Μπίτς,

Σαν Ντιέγκο), καθώς επίσης και το Βανκούβερ στον Καναδά, η Νέα Ορλεάνη, το Σιάτλ, το Γκέλβεστον και η Χονολουλού. Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι ένα κρουαζιερόπλοιο 2.000 επιβατών με 950 άτομα πλήρωμα ξοδεύει κατά μέσο όρο στο λιμένα εκκίνησης \$258.000 και κάθε επιβάτης ξοδεύει κατά μέσο όρο \$105.

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας έχει μεγάλη σημασία για την αμερικάνικη οικονομία. Οι άμεσες δαπάνες των πλοιοκτητριών εταιριών και των 8,6 εκατομμυρίων επιβατών για το 2005 εκτιμάται ότι έφτασαν το συγκεκριμένο έτος σε \$16,2 δισεκατομμύρια και δημιούργησαν 142.700 θέσεις εργασίας που αμείφθηκαν με μισθούς αξίας \$5,2 δισεκατομμυρίων. Συνολικά 31.600 αμερικανοί πολίτες απασχολήθηκαν σε πλοία και στη στεριάς σε γραφεία των εταιριών. Μαζί με την έμμεση οικονομική επιρροή, οι δαπάνες της βιομηχανίας κρουαζιέρας ανέρχονται σε \$32,4 δισεκατομμύρια και γεννιούνται 330.000 θέσεις απασχόλησης. Η επιρροή είναι εμφανής σε βιομηχανικούς τομείς των Η.Π.Α. όπως το εμπόριο, η κατασκευή αγαθών, τις ταξιδιωτικές υπηρεσίες σε μεγάλο ποσοστό, τις αερομεταφορές και τις παροχές υπηρεσιών.

Μεγάλο πλήγμα για τις κρουαζιέρες στις Η.Π.Α. αποτέλεσαν οι τυφόνες που έπληξαν τη χώρα το 2005 ( Κατρίνα, Ρίτα, Γουίλμα ) και είχαν σαν αποτέλεσμα την ακύρωση 80 τουλάχιστον προγραμματισμένων κρουαζιέρων καθώς και την μείωση της ζήτησης. Επίσης το τρομοκρατικό χτύπημα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2001 επέφερε μείωση στις παραγγελίες για νέα πλοία, που δεν ακολουθούν τους ίδιους αυξητικούς ρυθμούς με το παρελθόν.

Το 90% των πακέτων κρουαζιέρας στις Η.Π.Α. πωλείται από τουριστικά πρακτορεία και αποτελεί μεγάλο μέρος των εσόδων τους, σε ποσοστό άνω του 50%. Ο οργανισμός των ταξιδιωτικών πρακτορειών στις Η.Π.Α. αριθμεί πάνω από 17.000 μέλη. Παράλληλα, όσο αφορά τις κρουαζιέρες έχουν ιδρυθεί οργανισμοί που ασχολούνται αποκλειστικά με αυτές και τις παρεχόμενες υπηρεσίες τους. Οι κυριότεροι από αυτούς είναι οι εξής:

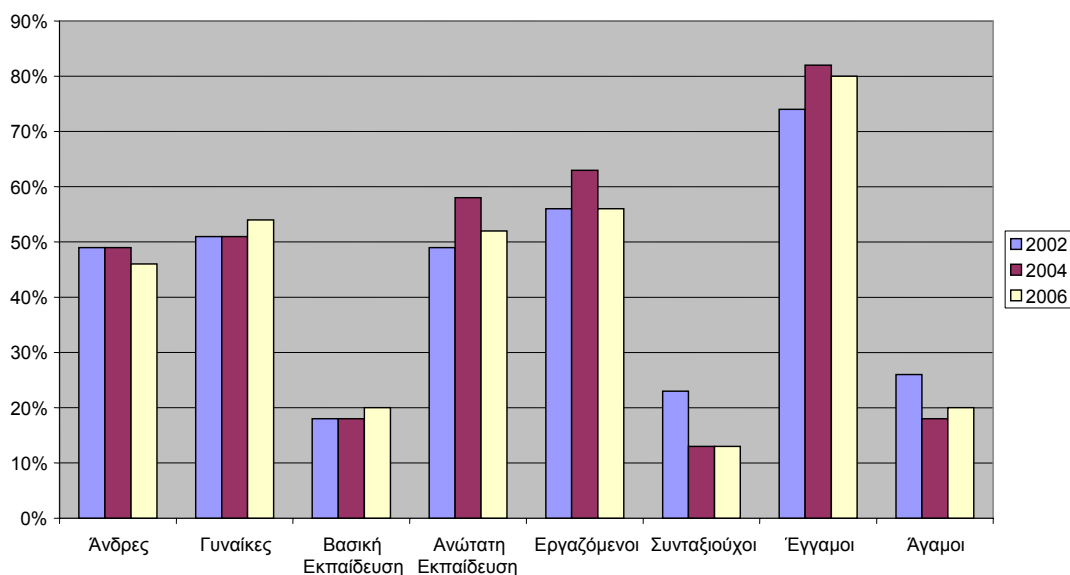
- C.L.I.A. (Cruise Lines International Association)
- F.C.C.A. (Florida-Caribbean Cruise Association)
- I.C.C.L. (International Council of Cruise Lines)
- Northwest Cruise Ship Association

Οι οργανισμοί αυτοί βρίσκονται σε συνεχή συνεργασία και αλληλεπίδραση μεταξύ τους. Μερικές από τις ενέργειές τους είναι η έκδοση εντύπων και περιοδικών,

η πραγματοποίηση συνεδρίων, μελέτη και στατιστική έρευνα της αγοράς ενώ στόχος τους είναι η βελτιστοποίηση του προϊόντος, η ασφάλεια και η προστασία του καταναλωτή και του περιβάλλοντος.

Σύμφωνα με τα στοιχεία έρευνας που έγινε στους επιβάτες κρουαζιέρας ο μέσος ταξιδιώτης έχει ηλικία 49 ετών, ετήσιο εισόδημα \$105.000, το ταξίδι του διαρκεί 7 ημέρες, είναι παντρεμένος και εργάζεται, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα.

### Δημογραφικά χαρακτηριστικά πελατών κρουαζιέρας



Σύμφωνα με την ίδια έρευνα οι επιβάτες ταξιδεύουν κυρίως με φίλους ή την οικογένειά τους και καθοριστικό ρόλο για την επιλογή τους να πάνε κρουαζιέρα έπαιξε σε πρώτο βαθμό η από στόμα σε στόμα διαφήμιση και μετά η παρότρυνση από γνωστούς, η διαφήμιση μέσω του διαδικτύου, η διαφήμιση σε τηλεόραση και περιοδικά και οι τουριστικοί κατάλογοι. Αγορά στόχο για τις πλοιοκτήτριες εταιρίες αποτελούν άτομα άνω των 25 ετών και με ετήσιο εισόδημα από \$40.000 και πάνω. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει την οικονομική κατάσταση του συνόλου των επιβατών με βάση το εισόδημά τους.



### Εισόδημα των αμερικανών επιβατών κρουαζιέρας

Εισόδημα	2004	2006
40.000\$-50.000\$	10%	15%
50.000\$-60.000\$	15%	14%
60.000\$-75.000\$	21%	18%
75.000\$-100.000\$	23%	21%
100.000\$-200.000\$	27%	27%
200.000\$-300.000\$	3%	3%
300.000\$+άνω	1%	2%
Σύνολο	100%	100%

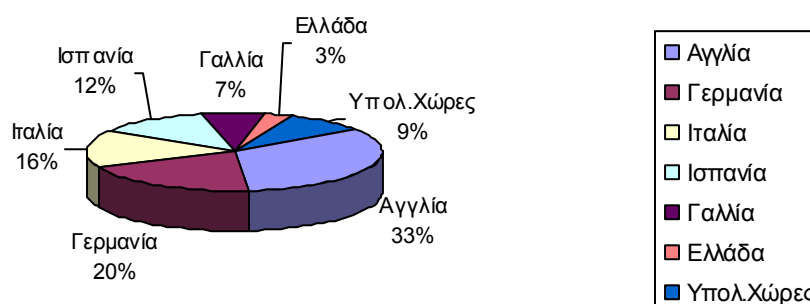
Μερικές από τις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στις Η.Π.Α. είναι η Carnival Cruise, η Royal Caribbean International, η Celebrity Cruises, Costa Cruise Lines, Disney Cruise Lines, Norwegian Coastal Voyages, Regent Seven Seas Cruises, Silversea Cruises, Princess Cruises, Holland America Line, Cunard Line Ltd., MSC Cruises USA και Oceania Cruises Inc.

### 5.7 Ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας

Από την αγορά της Ευρώπης προέρχονται 3,4 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Από τους ευρωπαίους οι περισσότεροι είναι οι Άγγλοι με πάνω από 1 εκατομμύριο επιβάτες και μετά ακολουθούν οι Γερμανοί με 640.000, οι Ιταλοί με 514.000, οι Ισπανοί με 380.000 και οι Γάλλοι με 233.000. Από την Ελλάδα αναχώρησαν το 2005 104.000 επιβάτες παρουσιάζοντας μεγάλη αύξηση σε σχέση με τα προηγούμενα έτη και καταλαμβάνοντας το 3% της ευρωπαϊκής αγοράς κρουαζιέρας, όπως φαίνεται και στους παρακάτω πίνακες.

Επιβάτες (σε χιλιάδες)	2003	2004	2005	Ποσοστιαία μεταβ.04-05
Αγγλία	964	1.029	1.071	4%
Γερμανία	537	583	639	10%
Ιταλία	346	400	514	28%
Ισπανία	307	300	379	26%
Γαλλία	212	222	233	5%
Ελλάδα	42	14	104	618%
Υπολ.Χώρες	262	286	276	-4%
Σύνολο	2.672	2.835	3.216	13%

### Ευρωπαϊκή Αγορά Κρουαζιέρας 2005



Από τους ευρωπαίους πελάτες κρουαζιέρας το 60% επιλέγει τη Μεσόγειο ως προορισμό, το 16% τη Βόρειο Ευρώπη και το υπόλοιπο 24% επιλέγει την Καραϊβική ή άλλους προορισμούς ανά τον κόσμο.

Οργανισμοί που ασχολούνται με την κρουαζιέρα στην Ευρώπη είναι οι E.C.C.(European Cruise Council) και ο P.S.A.( Passenger Shipping Association).

### Ευρωπαϊκή Αγορά 2005



## ***Η οικονομική επίδραση της βιομηχανίας της κρουαζιέρας***

Οι προβλέψεις για τα επόμενα χρόνια δείχνουν ότι 4 εκατομμύρια ευρωπαίοι το χρόνο θα πηγαίνουν κρουαζιέρα μέχρι το 2010 και 5 εκατομμύρια μέχρι το 2015. Εταιρίες όπως η Costa, Louis, Royal Caribbean International και Celebrity επενδύουν στην κατασκευή νέων πλοίων. Οικονομική μελέτη που έγινε για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Ευρώπη έδειξε ότι οι άμεσες δαπάνες των πλοιοκτητριών εταιριών, των επιβατών, των ναυπηγείων και των προμηθευτών ξεπέρασαν τα 8,3 δισεκατομμύρια ευρώ και απασχολήθηκαν στη βιομηχανία 180.000 άτομα. Οι προβλέψεις μάλιστα δείχνουν αύξηση για τις άμεσες δαπάνες έως 50% για το 2010, να ανέρχονται δηλαδή σε 12,7 δισεκατομμύρια ευρώ και οι θέσεις εργασίας αναμένεται να φτάσουν τις 250.000.

Η αγορά της κρουαζιέρας αποφέρει έσοδα σε πολλούς τομείς για την ευρωπαϊκή οικονομία. Το 2005 το συνολικό ποσό από τις προμήθειες για τα τουριστικά πρακτορεία από την πώληση πακέτων κρουαζιέρας ανήλθε στα 480 εκατομμύρια ευρώ. Για το ίδιο έτος οι πλοιοκτήτριες εταιρίες δαπάνησαν για διαφήμιση, ασφάλιση και νομικές υπηρεσίες πάνω από €550 εκατομμύρια. Μέχρι το 2010 έχουν δοθεί 33 παραγγελίες για την κατασκευή κρουαζιερόπλοιων που ξεπερνούν σε κόστος τα €18,6 δισεκατομμύρια, ενώ μεγάλο είναι το κόστος για την επισκευή και τη συντήρηση των πλοίων, περίπου €3,1 δισεκατομμύρια για συνολικά για το 2005. Επίσης μεγάλα ποσά δαπανώνται για τη μεταφορά των επιβατών και κυρίως σε αερομεταφορές.

Από τη μεριά τους οι επιβάτες ξοδεύουν κατά μέσο όρο €100 ανά άτομο στο λιμένα εκκίνησης και €50 ανά άτομο σε κάθε λιμάνι που επισκέπτονται. Από τα 3,4 εκατομμύρια ευρωπαίους που πήγαν κρουαζιέρα κατά το 2005, τα 2,8 ξεκίνησαν από ευρωπαϊκά λιμάνια και πραγματοποίησαν συνολικά 13,1 εκατομμύρια ατομικές επισκέψεις σε λιμάνια, ενισχύοντας έτσι τις τοπικές οικονομίες.

Μεγάλα είναι και τα οικονομικά οφέλη και για τον τομέα της πρωτογενούς παραγωγής και πρώτων υλών, που απαιτούνται για την κατασκευή πλοίων. Μαζί με αυτά πρέπει να υπολογιστούν και τα πετρελαιοειδή που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα για την κίνηση των πλοίων. Ενδεικτικά, ο παρακάτω πίνακας δείχνει τις επιμέρους δαπάνες των πλοιοκτητριών εταιριών. Εξαιρούνται τα έξοδα κατασκευής και συντήρησης πλοίων.

Βιομηχανία	Δαπάνη(σε εκατ.€)
Γεωργία & Μεταλλεύματα	€12
Τρόφιμα & Καπνά	€246
Κλωστοϋφαντουργία	€57
Χαρτικά είδη	€20
Πετρελαιοειδή	€256
Μέταλλα	€78
Μηχανήματα	€241
Αερομεταφορές	€533
Μεταφορικές υπηρεσίες	€580
Χονδρικό εμπόριο	€164
Επικοινωνίες	€15
Ασφάλειες & κτηματομεσιτικά	€122

Η οικονομική επίδραση της βιομηχανίας της κρουαζιέρας είναι άμεση και έμμεση. Η άμεση αφορά όσους εμπλέκονται στην βιομηχανία και η έμμεση αυτούς που επωφελούνται από την ανάπτυξή της. Για παράδειγμα, όταν έχουμε αύξηση της κίνησης σε έναν προορισμό δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας και κατασκευάζονται καινούριες υποδομές για να καλυφθεί η ζήτηση.

Κύριοι αποδέκτες της οικονομικής αυτής ανάπτυξης αποτελούν τα κράτη που συμμετέχουν ενεργά στην αγορά της κρουαζιέρας. Στην Ευρώπη οι πιο ισχυρές δυνάμεις είναι η Αγγλία, η Ιταλία, η Ισπανία, η Γερμανία και η Φιλανδία. Παρακάτω εξετάζεται η κάθε χώρα ξεχωριστά.

### *Αγγλία*

Η Αγγλία αποτελεί τη μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας στην Ευρώπη και είναι χώρα εξαγωγής και εισαγωγής επιβατών. Πάνω από 1 εκατομμύριο Άγγλοι το χρόνο αγόρασαν κρουαζιέρα κατά το 2005 και 503.000 επιβάτες αναχώρησαν από βρετανικούς λιμένες. Το σημαντικότερο λιμάνι της Αγγλίας είναι το Σαουθάμπτον. Οι άμεσες δαπάνες από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Αγγλία ανέρχονται σε €1,7 δισεκατομμύρια, ποσό που αποτελεί το 20% των συνολικών δαπανών σε όλη την Ευρώπη, ενώ 37.319 άτομα απασχολήθηκαν στον κλάδο. Περίπου €80 εκατομμύρια δαπανήθηκαν σε αγγλικά ναυπηγεία για την επισκευή και τη συντήρηση των ήδη υπάρχοντων κρουαζιερόπλοιων. Από τον τουρισμό κρουαζιέρας ωφελήθηκαν τομείς όπως οι μεταφορές, κατασκευές, η γεωργία, χονδρικό και λιανικό εμπόριο,

οικονομικές υπηρεσίες, σύμβουλοι εταιριών και η τουριστική βιομηχανία γενικότερα καθώς και τα ξενοδοχεία.

### ***Γαλλία***

Η Γαλλία λαμβάνει πολύ σημαντικά οφέλη από τη βιομηχανία της κρουαζιέρας και συμμετέχει σε όλες τις πτυχές της βιομηχανίας. Δέχτηκε πάνω από ένα εκατομμύριο επισκέψεις το 2005 ενώ αποτελεί και αγορά πηγής επιβατών με 233.000 Γάλλους να πηγαίνουν κρουαζιέρα το ίδιο έτος. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Γαλλίας είναι στη Νίκαια, στις Κάννες και στη Μασσαλία και πιο γνωστό ναυπηγείο είναι το Άκερ στη Λοριέντ. Οι άμεσες δαπάνες της βιομηχανίας κρουαζιέρας στη Γαλλία το 2005 έφτασαν τα €536 εκατομμύρια, απασχολήθηκαν συνολικά 7.265 άτομα και €300 εκατομμύρια δαπανήθηκαν για την κατασκευή και συντήρηση πλοίων. Από τους γαλλικούς λιμένες 93.000 επιβάτες ξεκίνησαν την κρουαζιέρα τους.

### ***Φιλανδία***

Η Φιλανδία είναι μια χώρα που συμμετέχει στη βιομηχανία της κρουαζιέρας κυρίως με την κατασκευή πλοίων με τα ναυπηγεία που διαθέτει στο Ελσίνκι, Τούρκου και Ράουμα. Κατά το 2005 δαπανήθηκαν €570 εκατομμύρια στην κατασκευή και συντήρηση κρουαζιερόπλοιων, το 92% δηλαδή των συνολικών δαπανών της βιομηχανίας κρουαζιέρας στη Φιλανδία. Το ίδιο έτος 3.600 επιβάτες ξεκίνησαν την κρουαζιέρα τους από λιμάνι της Φιλανδίας και 16.000 Φιλανδοί πραγματοποίησαν κρουαζιέρα. Τα φιλανδικά λιμάνια δέχτηκαν 253.450 επισκέψεις με το Ελσίνκι να αποτελεί το κυριότερο από αυτά. Η βιομηχανία της κρουαζιέρας στη Φιλανδία πραγματοποίησε συνολικές δαπάνες €621 εκατομμυρίων και παράγαγε 10.205 θέσεις εργασίας.

### ***Γερμανία***

Η Γερμανία αποτελεί πολύ σημαντική αγορά πηγής επιβατών κρουαζιέρας ενώ οι δραστηριότητές της στον τομέα της ναυπηγικής της αποφέρουν μεγάλα έσοδα. Τα κυριότερα λιμάνια της Γερμανίας είναι το Κίελο, το Αμβούργο, και το Ροστόκ

ενώ παράλληλα ιδιαίτερα ανεπτυγμένη είναι και η ποταμοπλοΐα. Κατά το 2005 πραγματοποίησαν κρουαζιέρα 640.000 Γερμανοί και 139.100 επιβάτες ξεκίνησαν την κρουαζιέρα τους από γερμανικά λιμάνια, που δέχτηκαν συνολικά 201.700 επισκέψεις επιβατών. Σημαντικά ναυπηγεία διαθέτουν στη Γερμανία οι εταιρίες Lloyd και Aker. Οι συνολικές δαπάνες της βιομηχανίας κρουαζιέρας το 2005 ανήλθαν σε €1,1 δισεκατομμύρια και απασχολήθηκαν 16.969 άτομα.

### *Ισπανία*

Συμπεριλαμβανομένων των Καναρίων Νήσων η Ισπανία αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη αγορά υποδοχής επιβατών κρουαζιέρας στην Ευρώπη με 2,6 εκατομμύρια επισκέψεις σε ισπανικά λιμάνια για το 2005 και με 587.000 επιβάτες να ξεκινούν την κρουαζιέρα τους από αυτά. Τα σημαντικότερα λιμάνια της Ισπανίας είναι η Βαρκελώνη, η Μαγιόρκα, η Μάλαγα, η Ίμπιζα, η Βαλένθια και οι Κανάριες Νήσοι ( Λας Πάλμας, Σάντα Κρούζ ). Κατά το 2005 379.000 Ισπανοί αγόρασαν πρόγραμμα κρουαζιέρας. Οι δαπάνες της βιομηχανίας της κρουαζιέρας €422 εκατομμύρια και απασχολήθηκαν 13.940 άτομα.

### *Ιταλία*

Η Ιταλία αποτελεί πολύ σημαντική χώρα για τη δραστηριότητα της βιομηχανίας της κρουαζιέρας σε ολόκληρη την Ευρώπη. Οι άμεσες δαπάνες της για το 2005 έφτασαν τα €2,5 δισεκατομμύρια, δηλαδή το 30% της οικονομικής δραστηριότητας στην Ευρώπη. Η χώρα αποτελεί αγορά πηγής και αγορά προορισμού και έχει ιδιαίτερα ανεπτυγμένο τον τομέα της ναυπηγικής. Κατά το 2005 τα ιταλικά λιμάνια δέχτηκαν 3.028.000 επισκέψεις, 968.000 επιβάτες ξεκίνησαν κρουαζιέρα από αυτά και 514.000 Ιταλοί πραγματοποίησαν τουρισμό κρουαζιέρας. Η απασχόληση που παράγεται από τη βιομηχανία κρουαζιέρας στην Ιταλία φτάνει τις 61.445 θέσεις εργασίας. Τα κυριότερα λιμάνια της χώρας είναι η Βενετία, η Νάπολη, το Λιβόρνο, η Γένοβα, το Παλέρμο, το Μπάρι και η Μεσσήνη. Τα κυριότερα ναυπηγεία είναι το Monfalcone στην Τεργέστη, το Finchantieri στη Βενετία, το Sestri στη Γένοβα και το Mariotti.

## 5.8 Η κατάσταση στην Ελλάδα

Η ναυτιλιακή πολιτική της χώρας μας βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στον τομέα της κρουαζιέρας καθώς η κρουαζιέρα δεν είναι μόνον ένας οικονομικός τομέας που βοηθά απλά στην παραγωγή, στα εισοδήματα, στην απασχόληση, στον τουρισμό και στην οικονομία της χώρας.

Είναι σημαντικός διότι σχετίζεται με άλλους τομείς και κλάδους της οικονομίας και της κοινωνίας με αποτέλεσμα την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα του. Επίσης ασκεί ισχυρές επιδράσεις και σε άλλες οικονομικές δραστηριότητες, βοηθώντας με αυτό τον τρόπο στην συνολική οικονομική και κοινωνική πρόοδο της χώρας.

Ο χαρακτήρας της χώρας μας είναι πολύ-νησιακός και αυτό βοηθά στην στήριξη της τουριστικής βιομηχανίας και της κρουαζιέρας.

Στον τομέα του τουρισμού και της ναυτιλίας χρειάζεται να προσελκυστούν και να παραμείνουν στο ελληνικό νηολόγιο ποιοτικά περιηγητικά πλοία και κρουαζιερόπλοια τόσο για την ανάπτυξη του τουρισμού όσο και για την ενίσχυση της απασχόλησης, λόγω του σημαντικού αριθμού θέσεων εργασίας που προσφέρουν τα πλοία αυτής της κατηγορίας.

Η δραστηριοποίηση κρουαζιερόπλοιων έχει πολλές θετικές επιδράσεις και σε άλλες οικονομικές δραστηριότητες όπως είναι η τροφοδοσία των πλοίων, η παροχή λιμενικών υπηρεσιών, οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης πλοίων που έχουν αναβαθμιστεί με την υποδομή που αναπτύχθηκε για τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας.

Το 2006 επιδιώχθηκε γενικότερη ενίσχυση του κλάδου της κρουαζιέρας στο Ελληνικό νηολόγιο και εγγράφηκαν στο ελληνικό νηολόγιο τέσσερα νέα κρουαζιερόπλοια που δραστηριοποιούνται στις ελληνικές θάλασσες.

Επίσης εντάθηκαν οι προσπάθειες ανάδειξης της Ελλάδας ως κατεξοχήν τόπου παροχής υπηρεσιών κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, με πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη και ουσιαστική στήριξη του τομέα.

Τα πρώτα αποτελέσματα της προσπάθειας αυτής είναι πλέον ορατά με τους επιβάτες της κρουαζιέρας να παρουσιάζουν αύξηση κατά 22% το 2006 σε σχέση με το 2005 αφού ανήλθαν σε 925.000 περίπου παρουσιάζοντας μία ακόμη πιο επιτυχημένη χρονιά για την κρουαζιέρα στη χώρα μας.

Η ελληνική κρουαζιέρα αναμένεται μελλοντικά να καταφέρει να αναγεννηθεί και να αποτελέσει πόλο έλξης όλων των μεγάλων εταιριών του κόσμου για

κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά, προσφέροντας αναπτυξιακή προοπτική στη νησιωτική Ελλάδα και πολλά οφέλη στην ελληνική οικονομία.

Η χώρα μας θα πρέπει να αναδείξει τον τουρισμό κρουαζιέρας, να προωθήσει τις κρυφές δυνατότητες που υπάρχουν στη νησιωτική Ελλάδα, και στα νησιά των Κυκλάδων, τα Δωδεκάνησα, το Ιόνιο, και την Κρήτη.

Ο τομέας των κρουαζιερόπλοιων βασίζεται κατά ένα μεγάλο μέρος στην ιδιωτική πρωτοβουλία και το θεσμικό πλαίσιο υποβοηθά τη συγκεκριμένη δραστηριότητα να αναπτυχθεί. Επιδίωξη της Ελλάδος είναι να καταφέρει να υιοθετήσει τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα τα οποία θα οδηγήσουν μαζί με τις αποδοτικές ιδιωτικές πρωτοβουλίες τον κλάδο της κρουαζιέρας σε ανάπτυξη.

## **5.9 Λιμάνι κόμβος**

Το λιμάνι από το οποίο ξεκινάει και καταλήγει στο τέλος η κρουαζιέρα ονομάζεται κόμβος (home port). Πέρα από τα λιμενικά τέλη, τα έσοδα που αποκομίζονται από ένα τέτοιο λιμάνι είναι πολλαπλά για την οικονομία και τον τουρισμό της περιοχής. Από εκεί πραγματοποιείται ο κύριος όγκος προμηθειών του πλοίου (καύσιμα, τρόφιμα και πόσιμο νερό) ενώ η επισκευή και η συντήρηση του γίνονται συνήθως στην ίδια χώρα που φιλοξενεί το λιμάνι. Οι επιβάτες για να προσεγγίσουν το λιμάνι χρησιμοποιούν τα αεροδρόμια και τα συγκοινωνιακά μέσα της χώρας. Επίσης μπορεί να παρατείνουν τις διακοπές τους διαμένοντας σε ξενοδοχείο της περιοχής. Στατιστικές μελέτες εξάλλου έχουν δείξει ότι οι πελάτες μιας κρουαζιέρας μελλοντικά επισκέπτονται ξανά τον τόπο προορισμού αγοράζοντας κάποιο άλλο τουριστικό πακέτο. Έτσι αυξάνεται η τουριστική δραστηριότητα, επιμηκύνεται η τουριστική περίοδος και δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας.

Όσον αφορά την Ελλάδα, τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια δεν χρησιμοποιούν τα ελληνικά λιμάνια σαν λιμάνια κόμβους και περιορίζονται σε απλές προσεγγίσεις στον ελλαδικό χώρο προτιμώντας για κομβικά λιμάνια αυτά της Ιταλίας ή άλλων Μεσογειακών χωρών όπου ισχύουν λιγότεροι νομικοί περιορισμοί. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία για να χρησιμοποιήσει τουριστικό πλοίο ελληνικό λιμμένα ως λιμμένα εκκίνησης πρέπει απαραίτητα αυτό να διαθέτει ελληνική σημαία. Μάλιστα η Ελλάδα πολλές φορές δεν συμπεριλαμβάνεται σε προγράμματα κρουαζιέρας στη



Μεσόγειο εάν αυτά δεν αφορούν αποκλειστικά τα ελληνικά νησιά ή την Ανατολική Μεσόγειο.

Αυτό έχει και τη θετική του μεριά. Η Ελλάδα δεν έχει τη φέρουσα ικανότητα και τις κατάλληλες υποδομές για να φιλοξενήσει υπερμεγέθη πλοία της τάξεως των 3.000 επιβατών σε όλους τους προορισμούς της με εξαίρεση τα λιμάνια του Πειραιά και του Ηρακλείου. Στους υπόλοιπους τόπους κάτι τέτοιο θα προκαλούσε συνωστισμό, μη σωστή παροχή υπηρεσιών, καταστροφή του περιβάλλοντος και της αειφόρου ανάπτυξης και αλλοίωση της φυσικής ομορφιάς και του φυσικού πλούτου.

## **5.10 Ναυτιλιακές εταιρίες και κρουαζιερόπλοια στην Ελλάδα**

### **Royal Olympic Cruises**

Η «ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ» ιδρύθηκε από την οικογένεια του Τάσου Ποταμιάνου, η οποία έχει παράδοση στο χώρο της ναυτιλίας που το 1954 έκανε την εμφάνιση της στο χώρο της κρουαζιέρας, οργανώνοντας προγράμματα δύο ή πέντε ημερών στο Αιγαίο, σε συνεργασία με τον Εθνικό Οργανισμό Τουρισμού.

Η εταιρεία δημιουργήθηκε το 1995 από τη συνένωση δύο καθιερωμένων ελληνικών επιχειρήσεων της «Ηπειρωτικής» και της «Sun Line». Το 1965 η εταιρεία ανοίγει το γραφείο της στη Νέα Υόρκη και το 1967 ξεκινά να οργανώνει κρουαζιέρες με αναχωρήσεις από το Λος Άντζελες για το Μεξικό με το πλοίο "ΙΑΣΩΝ".

Το 1970 η εταιρεία επεκτάθηκε οργανώνοντας κρουαζιέρες στη Καραϊβική, τη Νότια Αμερική και τη Βαλτική ενώ ήταν από τις πρώτες εταιρείες στον κόσμο που ξεκίνησαν τα προγράμματα στην Αλάσκα.

Η "Sun Line" ιδρύθηκε το 1958 από τον Χαράλαμπο και την Ισαβέλλα Κιουσέογλου, οι οποίοι αρχικά οργάνωναν πολυτελείς κρουαζιέρες στο Αιγαίο και αναπτύχθηκε με την οργάνωση προγραμμάτων στη Μεσόγειο, στη Καραϊβική και πρωτοποριακά προγράμματα στις περιοχές των Μάγια και τον Αμαζόνιο.

Εκτός από τα καθιερωμένα προγράμματα οι δύο εταιρείες χρησιμοποιούσαν αποκλειστικά τα κρουαζιερόπλοιά τους σε πολλούς οργανισμούς όπως η επιτροπή Ολυμπιακών Αγώνων καθώς και σε πανεπιστήμια και εταιρείες παραγωγής ταινιών.

Η επιβεβαίωση για την αξιοπιστία της Royal Olympic Cruises ήρθε το 1998 με την εισαγωγή της εταιρείας στο Αμερικάνικο χρηματιστήριο (NASDAQ) . Τα έσοδα της εταιρείας από το χρηματιστήριο χρησιμοποιήθηκαν για την ανανέωση του

στόλου της εταιρείας με τα δύο καινούρια πλοία "Olympia Voyager" και "Olympia Explorer"

Τα κρουαζιερόπλοια της εταιρίας είναι τα εξής:

Όνομα	Τόνοι	Μήκος	Πλάτος	Ταχύτητα	Επιβάτες	Πλήρωμα
<b>Olympia Voyager</b>	25.000	180 μ.	26 μ.	28 ν.μ	836	360
<b>Olympia Explorer</b>	25.000	180 μ.	26 μ.	28 ν.μ.	836	360
<b>Stella Solaris</b>	18.000	166 μ.	22 μ.	18 ν.μ.	628	320Α
<b>World Renaissance</b>	12.000	150 μ.	21 μ.	16 ν.μ.	474	230
<b>Triton</b>	14.000	148 μ.	22 μ.	22 ν.μ.	676	300
<b>Olympia Countess</b>	18.000	164 μ.	23 μ.	18,5 ν.μ.	814	350
<b>Odysseus</b>	12.000	147 μ.	19 μ.	17 ν.μ.	448	200

Πηγή: Γεωργάνου, Υ., 2006

Η εταιρεία Royal Olympic Cruises σταμάτησε να λειτουργεί στο τέλος του 2004 όπου κήρυξε πτώχευση λόγω αδυναμίας εκπλήρωσης των οικονομικών της υποχρεώσεων.

Τα τοκοχρεολύσια για τα δύο νεότευκτα πλοία του στόλου της "Olympia Voyager" & "Olympia Explorer" ήταν δυσανάλογα των ποσοστών των κερδών για την εταιρεία, της οποίας οι 150 εργαζόμενοι απολύθηκαν εντός μιας ημέρας, χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση.

### **Festival Cruises**

Η εταιρεία Festival Cruises είναι μια ευρωπαϊκή επιχείρηση κρουαζιέρας με τα κεντρικά της γραφεία να εδρεύουν στη Γένοβα, τα τεχνικά γραφεία διαδικασιών στην Ελλάδα και το τμήμα μάρκετινγκ καθώς και τα εμπορικά γραφεία σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες.

Η Festival Cruises, είναι η μόνη αμιγώς ευρωπαϊκή επιχείρηση, σε μια αγορά που εξουσιάζεται από τους αμερικανικούς φορείς και είναι ένας από τους βασικούς

συντελεστές της παγκόσμιας κρουαζιέρας με διαδρομές στη Μεσόγειο, τη Βόρεια θάλασσα καθώς και την Καραϊβική.

Το εμπορικό δίκτυο της Festival Cruises περιλαμβάνει περίπου 37.000 ταξιδιωτικούς πράκτορες στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική. Η εταιρεία έχει τα δικά της τοπικά γραφεία στην Αυστρία, στο Βέλγιο, στη Γαλλία, στη Γερμανία, στην Ιταλία, στην Πολωνία, στην Ισπανία, στη Σουηδία, στην Ελβετία, στην Αγγλία και στις ΗΠΑ.

Επίσης έχει τους δικούς της τοπικούς πράκτορες (General Sales Agent) στην Ρωσία, στην Ιαπωνία, στην Ινδία και στην Ελλάδα. Ο στόλος των έξι κρουαζιερόπλοιων δίνει το δικαίωμα στην Festival Cruises να προσφέρει 3.310 καμπίνες για περίπου 6.700 κρεβάτια ανά ημέρα.

Οι επιβάτες μπορούν να επιλέξουν από ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών πάνω στα κρουαζιερόπλοια που ποικίλουν από αθλητικά κέντρα έως προσομοιωτές γκολφ και αναρρίχηση τοίχων. Το χαρακτηριστικό που διαφοροποιεί το προϊόν της Festival Cruises είναι η μοναδική ευρωπαϊκή αίσθηση του ύφους και κατηγορίας.

Σκοπός της Festival Cruises είναι να δώσει στο προφίλ της εταιρείας και στα προϊόντα της (κρουαζιερόπλοια) μία εικόνα η οποία θα σέβεται την ιδιοσυγκρασία κάθε τοπικής ευρωπαϊκής αγοράς.

Σε όλα τα κρουαζιερόπλοια, σε όλους τους τύπους κρουαζιέρας και σε όλες τις περιηγήσεις η Festival Cruises προσφέρει μία χαρακτηριστική ευρωπαϊκή ατμόσφαιρα από άποψη υπηρεσιών και φιλοξενίας. Η κουζίνα για παράδειγμα έχει μια παραδοσιακή γεύση, το προσωπικό μιλάει με ευχέρεια πέντε γλώσσες, η ψυχαγωγία προσαρμόζεται κατάλληλα στην ευρωπαϊκή προτίμηση και η ατμόσφαιρα είναι θερμή και φιλική.

Τα πρότυπα της τελειότητας των κρουαζιερόπλοιων της Festival Cruises αποδεικνύονται από τα πολυάριθμα διεθνή βραβεία που απονέμονται στην εταιρεία καθώς και με την απόφαση να φιλοξενηθούν σε ένα από τα κρουαζιερόπλοια της (European Vision) οι ηγέτες του κόσμου, κατά την διάρκεια της συνόδου κορυφής στην Γένοβα τον Ιούλιο του 2001.

Η οικονομική αύξηση της εταιρείας απεικονίζεται, επίσης, στους αριθμούς επιβατών κρουαζιέρας, από 110.000 το 2000 σε 280.000 το 2002 (μια αύξηση περισσότερο από 155%). Τα υψηλά βιομηχανικά και οικονομικά επίπεδα της επιχείρησης, που συνδυάζονται με τις σημαντικές επενδύσεις για να βελτιώσουν

συνεχώς τις υπηρεσίες και το προϊόν που προσφέρει, απεικονίζονται επίσης στους αριθμούς απασχόλησης.

#### Τα κρουαζιερόπλοια της εταιρίας

Όνομα	Τόνοι	Μήκος	Πλάτος	Ταχύτητα	Επιβάτες	Πλήρωμα
<b>European Stars</b>	58.700	251 μ.Μ	28,8 μ.	21 ν.μ.	1.566	711
<b>European Vision</b>	58.700	251 μ.Η	28,8 μ.	21 ν.μ.	1.566	711
<b>Mistral</b>	47.300	216 μ.Τ	29 μ.	19,5 ν.μ.	1.196	470
<b>Flamengo</b>	17.000 Σ	163 μ.	23 μ.	18 ν.μ.	790	390
<b>Azur</b>	15.000	142 μ.	22 μ.	18 ν.μ.	720	330

Πηγή: Γεωργάνου, Υ., 2006

Σχεδόν ταυτόχρονα με την Royal Olympic Cruises κήρυξε πτώχευση και η Festival Cruises, στο τέλος του 2004 και η κύρια αιτία ήταν η αδυναμία εκπλήρωσης των οικονομικών της υποχρεώσεων απέναντι στα τραπεζικά δάνεια που είχε πάρει για την αγορά των κρουαζιερόπλοιων European Stars & European Vision.

#### ZEUS GROUP

Ο όμιλος εταιρειών Zeus Group ιδρύθηκε το 1951 και εξειδικεύεται στα σκάφη αναψυχής και το 2002 είχε τον μεγαλύτερο στόλο στην Ελλάδα μηχανοκίνητων yachts. Τα σκάφη της μπορούν να φιλοξενήσουν από 20 έως 49 επιβάτες.

Τα κεντρικά γραφεία της εταιρείας είναι στην Ελλάδα αλλά έχουν δοθεί γενικές πρακτορεύσεις σε πολλά κράτη του κόσμου.

Οι εταιρείες που υπάγονται στον όμιλο είναι:

1. Zeus Casual Cruises
2. Galileo Cruises

### 3. Harmony Cruises

Ο στόλος του ομίλου εταιρειών Zeus Group είναι στην ουσία σκάφη αναψυχής τα οποία πραγματοποιούν κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά και δεν φέρουν τα χαρακτηριστικά κρουαζιερόπλοιων.

Θεωρούνται, όμως, ότι κάνουν κρουαζιέρες καθώς τα ταξίδια που πραγματοποιούν φέρουν τα εξής χαρακτηριστικά:

1. Προσεγγίζουν τουλάχιστον σε ένα καινούργιο λιμάνι κάθε μέρα
2. Πραγματοποιούν κυκλικά ταξίδια (port to port)
3. Οι υπηρεσίες από το προσωπικό των σκαφών είναι υψηλού επιπέδου.
4. Όλα τα γεύματα συμπεριλαμβάνονται στην τιμή.

Γενικότερα θα μπορούσε να ειπωθεί ότι ο όμιλος εταιρειών Zeus Group προσφέρει ένα εξειδικευμένο προϊόν, σ' ένα κομμάτι της αγοράς, το οποίο θέλει να πραγματοποιήσει μία κρουαζιέρα αλλά όχι με τη συνήθη μορφή.

Ο μικρός αριθμός επιβατών που μπορεί να φιλοξενήσει κάθε σκάφος, δίνει στον επιβάτη την αίσθηση ότι το ταξίδι είναι προσαρμοσμένο στις δικές του ανάγκες και απαιτήσεις.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το κόστος πραγματοποίησης μιας κρουαζιέρας με τη Zeus Group είναι αρκετά αυξημένο σε σχέση με τα 'κοινά' κρουαζιερόπλοια, γεγονός που άλλοτε ενεργεί θετικά και άλλοτε αρνητικά στο σύνολο των επιβατών.

### **Golden Star Cruises**

Η εταιρεία Golden Star Cruises αποτελεί ένα κλασικό παράδειγμα ελληνικής πλοιοκτήτριας εταιρείας καθώς το κύριο χαρακτηριστικό της είναι η πρωτοβουλία και η επιχειρηματικότητα του Έλληνα πλοιοκτήτη.

Ιδρυτής της εταιρείας είναι ο Captain Ανάργυρος Αγγελόπουλος, ο οποίος συνεχίζει μέχρι και σήμερα ως διευθύνων σύμβουλος της συγκεκριμένης εταιρείας.

Ο πλοίαρχος Α. Αγγελόπουλος εργαζόταν ως το τέλος της δεκαετίας του 1960 ως πλοίαρχος εν ενεργεία σε φορτηγά και επιβατικά πλοία και από το 1960 έως το 1974 εργαζόταν ως αρχιπλοίαρχος σε γνωστή ναυτιλιακή εταιρεία του Πειραιά.

Το 1974 αγόρασε δύο φορτηγά πλοία ιδρύοντας την Dolphin Hellas Limited, γνωστή μέχρι σήμερα με την εμπορική επωνυμία Golden Star Cruises, η οποία

λειτουργήσε μέχρι το 1976, έτος κατά την διάρκεια του οποίου η κρίση που πραγματοποιήθηκε στην ελληνική εμπορική ναυτιλία υπήρξε μεγάλων διαστάσεων.

Ακριβώς, εκείνη η περίοδος κρίσης ανάγκασε την εταιρεία να πουλήσει τα δύο φορτηγά πλοία και να δραστηριοποιηθεί στον κλάδο της κρουαζιέρας με την αγορά του πρώτου κρουαζιερόπλοιου, με το όνομα “ Albatros ”.

Κατά τη διάρκεια των ετών 1976 – 1978 το κρουαζιερόπλοιο ταξίδευε υπό Κυπριακή σημαία. Το έτος 1988 η εταιρεία αποκτά το δεύτερο κρουαζιερόπλοιο της, το “ Aegean Dolphin “ και το 1980 από Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (Ε.Π.Ε) έγινε Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε) και τα κρουαζιερόπλοια της ταξίδευαν υπό Ελληνική σημαία. Έπειτα από το χρονικό διάστημα περίπου 5 ετών πουλήθηκε το πρώτο κρουαζιερόπλοιο της εταιρείας, το “Albatros” και η εταιρεία παρέμεινε με ένα μόνο κρουαζιερόπλοιο.

Από το 1998 έως το 2000, η εταιρεία συμβλήθηκε σε κοινοπραξία με άλλες δύο εταιρείες έχοντας συνολικά 3 κρουαζιερόπλοια, με σκοπό την μεγαλύτερη και καλύτερη διάθεση προγραμμάτων στην αγορά. Η κοινοπραξία αυτή δεν ήταν επιτυχής και διαλύθηκε το έτος 2000.

Η εταιρεία συνεχίζει μ’ ένα κρουαζιερόπλοιο, το Aegean I πραγματοποιώντας οργανωμένες 3ήμερες και 4ήμερες κρουαζιέρες στα Ελληνικά Νησιά και στην Τουρκία.

Την καλοκαιρινή περίοδο 2006 η εταιρεία ναύλωσε το κρουαζιερόπλοιο «Ocean Monarch» για τα ολιγοήμερα προγράμματα κρουαζιέρας στο Αιγαίο.

## **5.11 Πλοιοκτήτριες εταιρίες**

### ***Carnival Cruise***

Η Carnival Cruise ιδρύθηκε το 1972 και αποτελεί αυτή τη στιγμή τη μεγαλύτερη και πιο δημοφιλή εταιρία κρουαζιέρων προσφέροντας περισσότερα από αυτά που θα επιθυμούσε ο πελάτης-πληθώρα υπηρεσιών στο πλοίο, εξαιρετική ποιότητα, όμορφους προορισμούς και όλα σε λογικό κόστος.

Πρόκειται για έναν τεράστιο όμιλο επιχειρήσεων που έχει εξαγοράσει και ελέγχει πλήρως 12 διαφορετικές εταιρίες, μερικές από τις οποίες είναι οι AIDA, P&O, SWAN HELLENIC, CUNARD LINE και COSTA CRUISES. Διαθέτει στόλο

με πάνω από 80 πλοία με συνολικά 150.000 κρεβάτια και ξεπερνάει τα 3 εκατομμύρια διανυκτερεύσεις ετησίως.

Τα πλοία της για τα οποία χρησιμοποιείται το σλόγκαν “Fun Ships” έχουν κερδίσει πολλές διακρίσεις, διαθέτουν 24ωρο room service, πλούσια λίστα κρασιών και μενού σχεδιασμένα από διάσημους σεφ. Ιδιαίτερη προσοχή έχει δοθεί στις υπηρεσίες που αφορούν τα μικρά παιδιά, που ανέρχονται σε 525.000 ετησίως.

Τα πλοία της εταιρίας δραστηριοποιούνται σε εποχιακούς προορισμούς, όπως η Ευρώπη, η Αλάσκα, ο Καναδάς, τα Ελληνικά Νησιά, η Χαβάη αλλά και σε ετήσιους όπως η Καραϊβική, η Χαβάη και το Μεξικό. Μερικά από τα πλοία της εταιρίας είναι τα εξής:

Όνομα	Επιβάτες	Όνομα	Επιβάτες
Carnival Conquest	2.974	Carnival Destiny	2.642
Carnival Glory	2.974	Carnival Legend	2.124
Carnival Miracle	2.124	Carnival Liberty	2.974
Carnival Pride	2.124	Carnival Spirit	2.124
Fascination	2.052	Imagination	2.052
Holiday	1.452	Fantasy	2.052
Elation	2.052	Paradise	2.052

Το 2003 η εταιρία προχώρησε σε συμφωνία με την P&O και έτσι δημιουργήθηκε ο πιο ισχυρός όμιλος κρουαζιέρας στον κόσμο.

### ***Celebrity Cruises***

Η εταιρία Celebrity Cruises έχει στην κατοχή της 9 κρουαζιερόπλοια συνολικής χωρητικότητας 14.762 ατόμων. Πρόκειται για την πρώην ελληνικών συμφερόντων εταιρία Χανδρής. Πραγματοποιεί κρουαζιέρες στον Καναδά, την Ευρώπη, την Καραϊβική, Νησιά Γκαλαπάγκος, Μεξικανική Ριβιέρα, Κανάλι του Παναμά, Χαβάη και Βερμούδες. Παρέχει υπηρεσίες 5 αστέρων, 24ωρο σέρβις και διαθέτει προσεγμένα εστιατόρια, μπαρ, πιάνο μπαρ και καφετέριες. Απευθύνεται σε υψηλού εισοδήματος επιβάτες και σχεδιάζει μελλοντικά να προσθέσει στους προορισμούς της την Αυστραλία. Η εταιρία διαθέτει τα εξής πλοία:

Όνομα	Τόνοι	Επιβάτες
Celebrity Xpedition	2.842	100
Century	71.545	1.814
Constellation	91.000	1.950
Galaxy	77.713	1.870
Infinity	91.000	1.950
Mercury	77.713	1.870
Millennium	91.000	1.950
Summit	91.000	1.950
Zenith	47.255	1.375

### ***Costa Cruises***

Η εταιρία Costa Cruises αποτελεί τη μεγαλύτερη εταιρία κρουαζιέρων στην Ευρώπη. Έχει στο στόλο της 10 κρουαζιερόπλοια συνολικής χωρητικότητας 17.265 επιβατών. Πραγματοποιεί 273 κρουαζιέρες στην Ευρώπη ετησίως. Οι προορισμοί που επισκέπτονται τα πλοία της είναι η Μεσόγειος, Καραϊβική, Ρωσία, Νορβηγικά Φιόρδ, Μπαχάμες, Βαλτική, Βερμούδες, Νότιος Αμερική και Κανάριοι Νήσοι. Η εταιρία πρόκειται να κατασκευάσει μέχρι το 2009 ακόμη δύο κρουαζιερόπλοια χωρητικότητας 3.000 επιβατών το κάθε ένα. Παρακάτω τα πλοία της εταιρίας:

Όνομα	Τόνοι	Επιβάτες
Costa Allegra	28.500	820
Costa Atlantica	86.000	2.114
Costa Classica	53.000	1.308
Costa Concordia	112.000	3.000
Costa Europa	54.000	1.494
Costa Fortuna	105.000	2.720
Costa Magica	105.000	2.720
Costa Marina	25.500	776
Costa Mediterranea	86.000	2.114
Costa Romantica	53.000	1.356
Costa Victoria	76.000	1.928



## ***Royal Caribbean International***

Η εταιρία Royal Caribbean International έχει στην κατοχή της 20 κρουαζιερόπλοια χωρητικότητας 45.570 επιβατών και πρόκειται να κατασκευάσει δύο ακόμη πλοία χωρητικότητας 3.643 επιβατών το κάθε ένα. Η εταιρία δίνει ιδιαίτερη έμφαση στις υπηρεσίες που παρέχει επάνω στο πλοίο και διαθέτει ειδικά προγράμματα για παιδιά. Πραγματοποιεί κρουαζιέρες στην Καραϊβική, στην Ευρώπη, στην Αλάσκα, στον Καναδά. Ο στόλος της εταιρίας αποτελείται από τα παρακάτω πλοία:

Όνομα	Τόνοι	Επιβ.	Όνομα	Τόνοι	Επιβ.
Adventure of the Seas	142.000	3.114	Navigator of the Seas	142.000	3.114
Brilliance of the Seas	90.090	2.501	Radiance of the Seas	90.090	2.501
Empress of the Seas	48.563	2.020	Rhapsody of the Seas	78.491	2.435
Enchantment of the Seas	81.500	2.252	Serenade of the Seas	90.090	2.501
Explorer of the Seas	142.000	3.114	Sovereign of the Sea	73.192	2.852
Freedom of the Seas	160.000	3.643	Splendour of the Seas	70.000	2.076
Grandeur of the Seas	74.000	2.446	Vision of the Seas	78.491	2.435
Jewel of the Seas	90.090	2.504	Voyager of the Seas	142.000	3.114
Legend of the Seas	70.000	2.076	Majesty of the Seas	73.941	2.744
Mariner of the Seas	142.000	3.114	Monarch of the Seas	73.941	2.744

### **Παράδειγμα Κρουαζιέρας**

#### **ΤΕΤΡΑΗΜΕΡΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΒΕΝΕΤΙΑ-ΚΟΡΙΝΘΟΣ**

#### **Κρουαζιερόπλοιο: ARION**

#### **Χαρακτηριστικά**

Χωρητικότητα: 6000 τόνοι

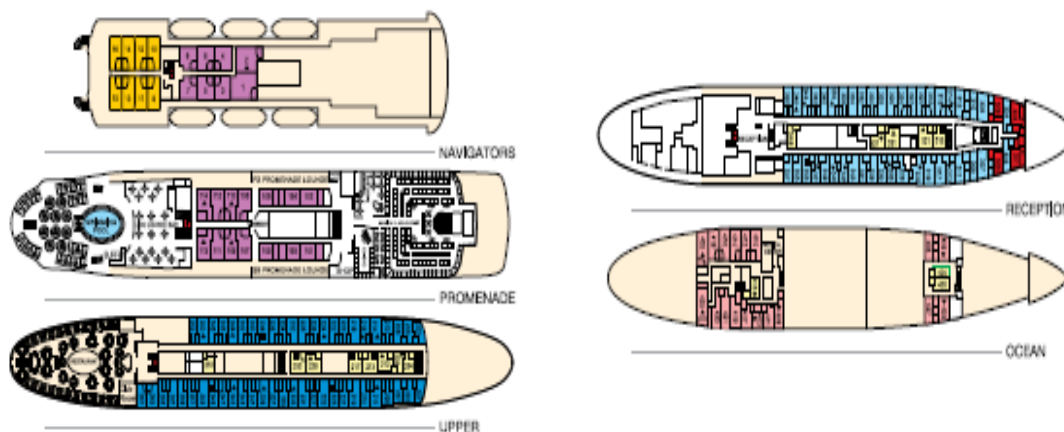
Μήκος, Πλάτος, Βύθισμα: 118m, 16.5m, 5.60m

Σταθεροποιητές – Ασανσέρ – Ταχύτητα 16.5 κόμβοι

Πλήρης μετασκευή 2000

Το στιλάτο αυτό Ωκεανόπορο κρουαζιερόπλοιο με περιορισμένη χωρητικότητα, 340 επιβατών, με ατμόσφαιρα και χαρακτήρα μεγάλου γιωτ , είναι

ιδανικό για τους επιβάτες που επιζητούν άνεση και προσωπική περιποίηση που συχνά λείπουν από την μοντέρνα μας εποχή. Το πλοίο διαθέτει: εστιατόριο, σαλόνι παραστάσεων, Χένρυ bar, Λίντο bar / disco, δύο μεγάλες βεράντες με τζαμαρία, μπουφέ στο κατάστρωμα, πισίνα, καζίνο, φωτογραφείο, νοσοκομείο, βιβλιοθήκη, χώρο για χαρτιά, κομμωτήριο, πλυντήριο και κλιματισμό σε όλους τους χώρους.



## ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

**Σάββατο:** Αναχώρηση αεροπορικώς νωρίς το πρωί για Βενετία, άφιξη, ξενάγηση πόλης, χρόνος ελεύθερος, διαμονή σε ξενοδοχείο της πόλης.

**Κυριακή:** Μεταφορά και τακτοποίηση στο πλοίο. Μπορείτε να θαυμάσετε τα αξιοθέατα της Βενετίας κάνοντας μια βόλτα στα γραφικά της σοκάκια. Επίσης μπορείτε να δείτε τα νησιά Μουράνο & Μπουράνο ή το βράδυ να κάνετε μια μοναδική βόλτα στα κανάλια της (Γόνδολα σερενάτα).

Αναχώρηση στις 23.00 το βράδυ για το Ζαντάρ της Κροατίας.

**Δευτέρα:** Άφιξη στο Ζαντάρ στις 12.00 το μεσημέρι όπου μπορείτε να απολαύσετε έναν απογευματινό περίπατο. Αναχώρηση στις 18.00 για το Μαυροβούνιο.

**Τρίτη:** Άφιξη στις 10.00 το πρωί στο Κοτόρ (Μαυροβούνιο). Μη ξεχάσετε την φωτογραφική σας μηχανή σ' αυτήν την περιήγηση στο Μαυροβούνιο. Διαφορετικά μπορείτε να κάνετε έναν περίπατο στο Κοτόρ. Αναχώρηση στις 17.00 το απόγευμα για τους Αγίους Σαράντα.

**Τετάρτη:** Άφιξη στους Αγ. Σαράντα στις 08.30. Το πρωί εκδρομή στο Μπουτρίνι και αναχώρηση στις 14.00 για την Κόρινθο.

**Πέμπτη:** Άφιξη στην Κόρινθο 07.00 το πρωί και αποβίβαση.



### 4ήμερη Κρουαζιέρα: Βενετία-Κόρινθος

Ημέρα	Λιμάνι	Άφιξη	Αναχώρηση
Κυριακή	Βενετία		23:00
Δευτέρα	Ζαντάρ(Κροατία)	12:00	18:00
Τρίτη	Κοπάρ(Μαυροβούνιο)	10:00	17:00
Τετάρτη	Άγιοι Σαράντα (Αλβανία)	08:30	14:00
Πέμπτη	Κόρινθος	07:00	Αποβίβαση

**Τιμοκατάλογος 5ήμερης εκδρομής.** Περιλαμβάνει: 1 νύκτα διαμονή σε ξενοδοχείο στην Βενετία, ξενάγηση πόλης και 4ήμερη κρουαζιέρα. Δεν περιλαμβάνει το αεροπορικό εισιτήριο

Τύπος καμπίνας	1 Εσωτ	2 Εξωτ	3 Εσωτ	4 Εξωτ	5 Εξωτ	6 Εξωτ	3/4 Κρεβ. Εσωτ	3/4 Κρεβ Εξωτ	Παιδί έως 11	Παιδί έως 17	Μονό	Λιμενικοί Φόροι/ Φιλοδώρ.
Τιμή κατ' άτομο σε ευρώ	499	549	X	X	X	659	X	X	X	X	X	40

#### Επεκτάσεις κρουαζιέρας

**A. 4ήμερη Κρουαζιέρα: Βενετία - Κόρινθος +** δύο νύκτες διαμονή σε ξενοδοχείο στο **Μιλάνο** + ξενάγηση πόλης + 2 νύκτες διαμονή στην **Βενετία** + ξενάγηση πόλης + αεροπορικό εισιτήριο αναχώρησης.

**B. 4ήμερη Κρουαζιέρα: Βενετία - Κόρινθος +** δύο νύκτες διαμονή σε ξενοδοχείο στην **Φλωρεντία** + ξενάγηση πόλης + 2 νύκτες διαμονή στην **Βενετία** + ξενάγηση πόλης + αεροπορικό εισιτήριο αναχώρησης.

**Γ. 4ήμερη Κρουαζιέρα: Βενετία - Κόρινθος +** δύο νύκτες διαμονή σε ξενοδοχείο στην **Βενετία** + ξενάγηση πόλης + αεροπορικό εισιτήριο αναχώρησης.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### Επιπτώσεις – Προοπτικές εξέλιξης-Συμπεράσματα

#### 6.1 Δυνατότητες Ανάπτυξης

Στο ερώτημα αν υπάρχει περιθώριο ανάπτυξης και πόσο είναι αυτό, η απάντηση είναι ότι το περιθώριο ανάπτυξης είναι τεράστιο. Οι θάλασσές μας και οι παραλίες προσφέρονται. Εφ' όσον συντρέξουν οι προϋποθέσεις της καλύτερης υποδομής και της έντονης και αποτελεσματικής προώθησης, πιστεύεται ότι ακόμα και ο τριπλασιασμός του Θαλάσσιου Τουρισμού είναι ένας ρεαλιστικός στόχος.

#### Προβληματισμοί (-) & Προτάσεις (+)

##### Λιμενική υποδομή

##### Ποσότητα

- Τα λιμάνια, οι μαρίνες και τα καταφύγια δεν επαρκούν. Οι Τουρίστες όσο καλά και αν περνούν κατά την διάρκεια της ημέρας, βρίσκονται συνεχώς με το άγχος αν θα βρουν μια ασφαλή θέση για να καταφύγουν. Είναι πια ο κανόνας ότι τα λιμάνια στα νησιά μέχρι τις 2 το μεσημέρι έχουν γεμίσει με αποτέλεσμα όσοι έρχονται αργότερα να μην βρίσκουν θέση και να διαπληκτίζονται για να δέσουν επάνω σε άλλους ή να αναγκάζονται να φύγουν. Δυστυχώς είναι πολλοί που έχουν σταματήσει να έρχονται στην Ελλάδα ακριβώς γι' αυτό, προτιμώντας άλλες χώρες που δεν έχουν τις ομορφιές της δικής μας, αλλά η υποδομή τους εγγυάται διακοπές χωρίς άγχος.

+ Χρειάζεται λοιπόν να κατασκευαστούν πολλές μικρές μαρίνες ή λιμάνια ή καταφύγια περιφερειακά και κοντά στους τουριστικούς πόλους έλξης. Ο Τουρίστας πρέπει να νιώθει σιγουριά, ότι όταν και όποτε το θελήσει, θα βρει σε εύλογη απόσταση ένα ασφαλές καταφύγιο, στο οποίο θα είναι και καλοδεχούμενος.

Στα κέντρα από τα οποία εκκινεί ο Θαλάσσιος Τουρισμός όπως Αθήνα, Κέρκυρα, Ρόδος κλπ. Θα πρέπει να υπάρχει από μια αν είναι δυνατόν μεγάλη μαρίνα, ώστε να αποφεύγεται η πολυδιάσπαση των υπηρεσιών και της υποδομής εξυπηρέτησης του στόλου και των πελατών. Όπου αυτό δεν είναι δυνατόν, μπορεί να δημιουργηθούν γειτονικές μεγάλες μαρίνες. Π.χ, η μαρίνα Αλίμου με την μελλοντική μαρίνα Αγ. Κοσμά θα μπορέσουν να αποτελέσουν ένα λειτουργικό σύνολο. Είναι

πολύ σημαντικό να γίνει διαχωρισμός, των μαρινών που φιλοξενούν μόνιμα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη και εκείνων που φιλοξενούν ιδιωτικά

## **Ποιότητα**

### **Μαρίνες**

- Η υποδομή των μαρινών είναι από ελλιπής. Ειδικά η μαρίνα Αλίμου που είναι ο υποδοχέας του μεγαλύτερου μέρους του Θαλάσσιου Τουρισμού παρουσιάζει άσχημη εικόνα λόγω κακής συντήρησης, φύλαξης και καθαριότητας. Την αίσθηση προχειρότητας εντείνει η έλλειψη θέσεων και η εξυπηρέτηση των σκαφών σε ντάνες. Υπάρχει ακόμα έλλειψη επαρκών επισκευαστικών χώρων. Δεν υπάρχει ιατρείο στις μεγάλες μαρίνες. Δεν υπάρχει επαρκής συγκοινωνιακή κάλυψη

+ Η βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών είναι το ζητούμενο. Η καθαριότητα, η τάξη, η λειτουργικότητα, η ασφάλεια και η σωστή συντήρηση είναι τα κλειδιά. Ας διευκρινίσουμε ότι έργα και παροχές πολυτελείας δεν είναι το ζητούμενο στις μαρίνες που ελλιμενίζονται μόνιμα τα επαγγελματικά σκάφη, αν αυτό γίνει αιτία ή πρόφαση για να ανέβει το κόστος ελλιμενισμού. Σε όλες τις μαρίνες πρέπει να υπάρχουν επαρκείς επισκευαστικοί χώροι και οι ανάλογες εξυπηρετήσεις. Στις μεγάλες μαρίνες να υπάρχει ιατρείο έστω τις ημέρες αιχμής. Όλες οι μαρίνες πρέπει να εξυπηρετούνται από τακτική συγκοινωνία με λεωφορεία. Ακόμα και οι μικρές μαρίνες θα πρέπει να έχουν το ανάλογο μόνιμο προσωπικό, ώστε να συντηρούνται και να καθαρίζονται κανονικά. Πρέπει ακόμα να επιταχυνθεί η διαδικασία εγκατάστασης των συστημάτων συλλογής αποβλήτων σε όλες στις μαρίνες

### **Λιμάνια & Καταφύγια**

- Η παροχή νερού και καυσίμων στα περισσότερα λιμάνια είναι προβληματική σε ποσότητα και σε ποιότητα.

+ Όλα τα λιμάνια και καταφύγια πρέπει να έχουν παροχή νερού για τα σκάφη, καύσιμου ελεγχόμενης ποιότητας καθώς και εύκολη πρόσβαση σε γενικές προμήθειες. Να ενθαρρυνθεί η τοπική κοινωνία για την επιτόπου τεχνική υποστήριξη του στόλου.

### **Στατιστικά στοιχεία**

- Για τον σωστό σχεδιασμό της στρατηγικής και της προώθησης των επιχειρήσεών μας, βασικό ρόλο έχουν τα σωστά και ενήμερα στατιστικά στοιχεία. Είναι βασικό να γνωρίζουμε πόσοι τουρίστες έρχονται από κάθε χώρα, πόσες διανυκτερεύσεις κάνουν, πόσες ημέρες ναύλου έγιναν ανά κατηγορία σκάφους, ανά χώρα, ανά μήνα

κλπ. Τα στοιχεία αυτά συλλέγονται μεν στο YEN, αλλά λόγω έλλειψης προσωπικού ή μηχανοργάνωσης παραμένουν ανεκμετάλλευτα.

+ Χρειάζεται λοιπόν μηχανοργάνωση και επάνδρωση του τμήματος του YEN για την άμεση και πλήρη αξιοποίηση των στατιστικών στοιχείων, στα οποία να υπάρχει εύκολη πρόσβαση όλων των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων. Η σωστή εκμετάλλευση της στατιστικής πληροφορίας θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεών.

#### **Φορέας Θαλάσσιου Τουρισμού.**

- Δεν υπάρχει ενιαίος φορέας για την αντιμετώπιση των προβλημάτων τα οποία προκύπτουν στον Θαλάσσιο Τουρισμό, με αποτέλεσμα να καταναλώνεται τεράστια ενέργεια λόγω γραφειοκρατίας και πολυδιάσπασης των εμπλεκόμενων φορέων. Δημιουργείται ανασφάλεια και αποτρέπονται οι επενδύσεις, ενώ παράλληλα έχει μεγάλο κόστος για εμάς και για το κράτος χωρίς να ωφελείται κανείς.

+ Όλες οι υπηρεσίες οι σχετικές με τον Θαλάσσιο Τουρισμό πρέπει να ενωθούν κάτω από έναν ενιαίο φορέα και οι απαραίτητες διαδικασίες θα εκτελούνται γρήγορα και αποδοτικά.

#### **Επιτροπή Θαλάσσιου Τουρισμού**

Να δημιουργηθεί μόνιμη Επιτροπή Θαλάσσιου Τουρισμού με υπό την αιγίδα αρμόδιου φορέα.

### **6.2 Ανταγωνιστικό περιβάλλον**

Ο τουριστικός ανταγωνισμός εν γένει και ειδικά στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού είναι πολύ μεγάλος και η χώρα μας έχει να ανταγωνιστεί άλλες χώρες οι οποίες γνώρισαν μεγάλη ανάπτυξη όπως είναι η Τουρκία, η Ιταλία και η Ισπανία.

Το νέο περιβάλλον, που επικρατεί, περιέχει σημαντικές προκλήσεις για τη χώρα μας, ενώ εμφανίζει σημαντικές επενδυτικές ευκαιρίες για την επιχειρηματική κοινότητα.

Οι Ελληνικοί λιμένες έχουν πολλά πλεονεκτήματα τα οποία έχουν άμεση σχέση με την στρατηγική θέση της χώρας και τα οποία με αποδοτική αξιοποίηση μπορούν να προσελκύσουν μεγάλο αριθμό πλοίων και φορτίων στους Ελληνικούς λιμένες.

Για να μπορέσει η Ελλάδα να αξιοποιήσει τις σημαντικές ευκαιρίες θα πρέπει να προχωρήσει στο σχεδιασμό πολιτικών που σαν στόχο θα έχουν την ενίσχυση της

ανταγωνιστικότητας των Ελληνικών λιμένων στα πλαίσια των γενικότερων στρατηγικών επιδιώξεων και στόχων της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής.

Οι πιο σημαντικές πολιτικές είναι οι εξής:

- Αξιολόγηση και αναβάθμιση του εθνικού λιμενικού συστήματος μέσω της βελτίωσης του συνόλου των λιμενικών υποδομών και της αναβάθμισης των προσφερόμενων υπηρεσιών.
- Αποτελεσματική ένταξη των λιμένων στο συνολικό σύστημα μεταφορών μέσω της αναβάθμισης των υποδομών συνδυασμένων μεταφορών.
- Εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών με την αποδοτική εκμετάλλευση των Εθνικών και Κοινοτικών Πόρων.
- Προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για την πραγματοποίηση επενδυτικών σχεδίων στους λιμένες
- Εκσυγχρονισμό της λιμενικής βιομηχανίας και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς.

Οι σύγχρονοι λιμένες αποτελούν ολοκληρωμένα κέντρα παροχής υπηρεσιών περιλαμβάνοντας στην παραγωγική τους διαδικασία νέες τεχνολογίες και οργανωτικές δομές και διαδικασίες οι οποίες μπορούν να αναβαθμίσουν τα λιμάνια και να τα μετατρέψουν σε μεταφορική αλυσίδα.

Επίσης η πολιτεία θα πρέπει να προβεί στον σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων υποδομής που θα εξυπηρετούν τις συνδυασμένες μεταφορές.

Παράλληλα, θα πρέπει να δοθεί προσοχή στην ανάπτυξη εφαρμογών πληροφορικής και στην αναβάθμιση της υπάρχουσας υποδομής στον τομέα της ανταλλαγής δεδομένων και στον τομέα της συνολικής διαχείρισης των λιμενικών τερματικών σταθμών.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας θα πρέπει να εξασφαλίσει χρηματοδότηση με ευνοϊκούς όρους για επενδυτικά σχέδια που θα καταστήσουν τα Ελληνικά λιμάνια ελκυστικά για τον ιδιωτικό τομέα.

### **6.3 Συμπεράσματα**

Ο τουρισμός στην χώρα μας είναι πιο σημαντικός κλάδος και η πιο πλουτοπαραγωγική βιομηχανία. Ο θαλάσσιος τουρισμός με την σειρά του είναι ο πιο δημοφιλής αφού η Ελλάδα διαθέτει μεγάλη ποικιλία ακτών και πολλές δραστηριότητες που μπορούν να συνδυαστούν με την θάλασσα.

Ο θαλάσσιος τουρισμός με την ανάπτυξη του καταφέρνει να ενισχύσει και να διατηρήσει την συνοχή στην νησιωτική Ελλάδα. Επίσης βοηθά στην προβολή της χώρα μας στο εξωτερικό αφού το τουριστικό προϊόν «ήλιος – θάλασσα» είναι πολύ δημοφιλές στην χώρα μας.

Εκατομμύρια τουριστών από χώρες με μεγάλη οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξη, επισκέπτονται την Ελλάδα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες για να απολαύσουν την ηλιοφάνεια και τις υπέροχες παραλίες της με σκοπό την αναψυχή και την διασκέδαση.

Συνεπώς, ο θαλάσσιος τουρισμός για την Ελλάδα είναι μια πολύ κερδοφόρα παραγωγική διαδικασία καθότι εκτός από τον τουρισμό που ευνοεί στις νησιωτικές περιοχές ενισχύει και άλλους κλάδους του τουρισμού όπως τουριστικά γραφεία, την τοπική αγορά κ.α.

Σχεδόν όλες οι χώρες καταβάλουν πολλές προσπάθειες με σκοπό να αναβαθμίσουν την ποιότητα τους και τις υποδομές και για να αξιοποιήσουν το φυσικό περιβάλλον τους. Συνεπώς ο ανταγωνισμός στον τουριστικό τομέα γίνεται όλο και πιο έντονος και τυχόν λάθη μπορεί να περιορίσουν το μερίδιο της κάθε χώρας στην τουριστική αγορά.

Η Ελλάδα τις τρεις τελευταίες δεκαετίες καταβάλλει προσπάθειες για την τουριστική της θαλάσσια ανάπτυξη και προβολή και η δημιουργία του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης αποτελεί θετικό στοιχείο για την προβολή του Ελληνικού τουρισμού και κατ' επέκταση και του θαλάσσιου τουρισμού .

Η οικονομική, η πολιτιστική και η εθνική σημασία του θαλάσσιου τουρισμού είναι δεδομένη για την Ελλάδα, η οποία από την φύση της διαθέτει την κατάλληλη γεωγραφική θέση που της επιτρέπει να μετατραπεί σε πόλο έλξης τουριστών.

Στον θαλάσσιο τουρισμό της χώρας μας ιδιαίτερη αίγλη δίνουν η νησιωτική συγκρότηση της Ελλάδος καθώς και οι πλούσιες φυσικές ομορφιές, ο ιστορικός λαογραφικός και η πολιτιστική της ιστορία.

Ο θαλάσσιος τουρισμός ξεκίνησε στην χώρα μας την ανάπτυξη του την δεκαετία του 1960 και τα τελευταία χρόνια εξελίσσεται με γρήγορους ρυθμούς καθώς ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός έχει γίνει ιδιαίτερα γνωστός στους τουρίστες, οι οποίοι διαλέγουν διάφορες μορφές του θαλάσσιου τουρισμού όπως yachting, κρουαζιέρες κ.α..

Ο θαλάσσιος τουρισμός, αποτελεί σημαντική πηγή συναλλάγματος για τη χώρα μας και θεωρείται κατ' εξοχήν αναπτυξιακός διότι προσφέρει δυνατότητες



ανάπτυξης τουριστικών βιομηχανιών και δημιουργεί προϋποθέσεις για την ενίσχυση της απασχόλησης.

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι πλέον αναγκαία και απαιτούνται σύγχρονοι χώροι ελλιμενισμού, που να διαθέτουν τις απαραίτητες διευκολύνσεις καθώς και οργάνωση και ασφάλεια των υπηρεσιών αναψυχής. Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού απαιτεί και την ενίσχυση της ελληνικής ακτοπλοΐας, η οποία έχει κάνει σημαντικά βήματα ποιότητας και εκσυγχρονισμού τα τελευταία χρόνια.

Η Ελλάδα με τα 15.000 χλμ των ακτών που διαθέτει και με τα πολλά και διαφορετικά νησιά της, τις προστατευμένες θαλάσσιες περιοχές χιλιάδων τετραγωνικών χιλιομέτρων, το ήπιο κλίμα, την ηλιοφάνεια, και το εναλλασσόμενο φυσικό τοπίο της έχει ένα σαφές πλεονέκτημα στο θαλάσσιο τουρισμό το οποίο δεν θα πρέπει να αγνοήσει αλλά να το αξιοποιεί καταλλήλως προκειμένου να λάβει τα οφέλη από τον θαλάσσιο τουρισμό.

#### **6.4 Αναμενόμενα αποτελέσματα**

Ο θαλάσσιος τουρισμός για να καταφέρει να αναπτυχθεί πιο πολύ στην Ελλάδα θα πρέπει να ακολουθήσει κάποιο σχέδιο τουριστικής ανάπτυξης το οποίο θα βασίζεται σε συγκεκριμένες προϋποθέσεις και πολιτικές.

Χρειάζεται οργάνωση και σωστός προγραμματισμός για να επιτευχθεί ο σκοπός της τουριστικής ανάπτυξης και η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού θα έχει ως αποτέλεσμα μια γενικότερη επικοινωνία μεταξύ των τοπικών πληθυσμών και των επισκεπτών –τουριστών.

Η επίτευξη αυτής της επικοινωνίας θα έχει ιδιαίτερο κοινωνιολογικό και πολιτισμικό ενδιαφέρον, λόγω του ότι ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να δημιουργήσει σημαντικές αλλαγές στη ζωή, στη συμπεριφορά, στις συνήθειες, στα ήθη και στα έθιμα των κατοίκων των χωρών υποδοχής.

Οι αρνητικές επιπτώσεις στο παράκτιο περιβάλλον είναι πολλές και συχνά λειτουργούν πολλαπλασιαστικά.

Ειδικότερα οι επιπτώσεις αυτές είναι οι εξής:

- απώλεια φυσικών πόρων τους οποίους οι τοπικοί πληθυσμοί θεωρούν δεδομένους,

- αλλοίωση του παράκτιου περιβάλλοντος εξαιτίας της κατασκευής εγκαταστάσεων και υποδομών συχνά ξένων προς τον τοπικό ρυθμό,
- αλλοίωση του φυσικού περιβάλλοντος
- υποβάθμιση της αισθητικής,
- υπέρβαση της φέρουσας ικανότητας της περιοχής,
- ηχορύπανση ιδιαίτερα σε περίοδο αιχμής,
- ρύπανση του παράκτιου και θαλάσσιου οικοσυστήματος.

Συνεπώς τίθεται το ερώτημα κατά πόσο οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς του θαλάσσιου τουρισμού μπορούν να προβούν σε μια ορθολογική διαχείριση του θαλάσσιου τουρισμού.

Η διαχείριση αυτή έχει να κάνει με την ορθολογική χρήση και οργάνωση του παράκτιου και νησιωτικού χώρου, με την διοίκηση των επιχειρήσεων θαλάσσιου τουρισμού, με την σωστή αξιοποίηση της πολιτισμικής επικοινωνίας μέσω της υιοθέτησης τουριστικών προτύπων που θα είναι σε θέση να διατηρήσουν τις παραδόσεις, τα ήθη και έθιμα και στην υιοθέτηση μοντέλων τουριστικής ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού φιλικών προς το παράκτιο περιβάλλον.

Ο θαλάσσιος τουρισμός έχει τα κατάλληλα χαρακτηριστικά για να αξιοποιηθεί για την προσέλκυση τουριστών με υψηλό εισοδηματικό επίπεδο.

Ο Θαλάσσιος τουρισμός με την κατάλληλη τουριστική πολιτική μπορεί να ελεγχθεί με βάση τη φέρουσα ικανότητα του παράκτιου περιβάλλοντος, δηλαδή να δημιουργηθεί τουρισμός που θα οδηγεί στη βιώσιμη ανάπτυξη μιας περιοχής.

Επίσης, ο θαλάσσιος τουρισμός λόγω του ότι δρα στο θαλάσσιο στοιχείο με τα πλούσια οικοσυστήματά του, προσφέρεται και για την ευαισθητοποίηση των τουριστών σε περιβαλλοντικά θέματα.

Οι αρμόδιοι ιδιωτικοί και δημόσιοι φορείς θα πρέπει να στηρίζουν τον θαλάσσιο τουρισμό, να αξιοποιήσουν και να ενισχύσουν την μακραίωνη παράδοσή του αλλά και να εφαρμόσουν συγκροτημένη και ολοκληρωμένη πολιτική θαλάσσιου τουρισμού.

Κάθε τουριστική πολιτική που εφαρμόζεται για να είναι επιτυχημένη θα πρέπει να εφαρμόζει το τρίπτυχο τουρισμός – πολιτισμός - περιβάλλον.

## Βιβλιογραφία

### Ελληνική

- Αλεξάνδρου Ι. Πετροπούλου , 1978 , «Τουριστική Γεωγραφία Ελλάδος» , Εκδόσεις Θεοδ. Π. Τυροβολάς.
- Αλεξανδράκη-Κριτσωτάκη Ρ. 2002 , «Τουριστική Ψυχολογία Ηράκλειο
- Αθηναίος, Ε., 1979, «Θαλάσσια περιήγηση», Αθήναι
- Γεωργάνου, Υ., 2006, «Η αγορά της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, Στρατηγική ανάλυση του κλάδου», Πανεπιστήμιο Πειραιά
- Γεωργιάδης, Ν., 2005, «Η ανερχόμενη αγορά του yachting στην Ελλάδα», Investment Research and Analysis Journal
- Ευθυμιάτου-Πουλάκου Α. , 1987 , «Στοιχεία Τουριστικής Νομοθεσίας» , Εκδόσεις Αντ.Ν. Σακκουλά
- Μυλωνόπουλος, Δ., & Μοίρα, Π., 2006, «Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία: κοινωνιολογική προσέγγιση», ΤΕΙ Πειραιά
- Ρούπας Β. , Λαλούμης Δ, 1998, «Διοίκηση Τουριστικών Επιχειρήσεων» , Εκδόσεις Σταμούλης
- Σωτηριάδης Μ., 1994, «Τουριστική Πολιτική», ΤΕΙ Ηρακλείου

### Ξένη

- Peisley, T., 2002, «The World Cruise Market Update», Travel & Tourism Analysis, London
- R. K Dowling, June 2006, «Cruise Ship tourism», Edith Cowan University, Australia,
- Wood, R., 2000, «Caribbean Cruise Tourism, Globalization at Sea», Annals of Tourism Research, vol. 7

## **Συνέδρια**

- Πρακτικά του Forum «Η Ελλάδα διεθνής κόμβος κρουαζιέρας της Ανατολικής Μεσογείου» Παγκόσμια Ημέρα Τουρισμού 27/9/2006

[www..traveldailynews.gr](http://www..traveldailynews.gr)

[www.cruiseplan.gr](http://www.cruiseplan.gr)

[www.navihellas.gr](http://www.navihellas.gr)

[www.europeancruisecouncil.com](http://www.europeancruisecouncil.com)

[www.cruising.org](http://www.cruising.org)

[www.iccl.org](http://www.iccl.org)

[www.cruises.com](http://www.cruises.com)

[www.in.gr](http://www.in.gr)

[www.yachts.gr](http://www.yachts.gr)

[www.yachtingmagazine.com](http://www.yachtingmagazine.com)

[www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr)

[www.yachting-world.com](http://www.yachting-world.com)

[www.sete.gr](http://www.sete.gr)

[www.costacruises.gr](http://www.costacruises.gr)

[www.kiriakoulis.gr](http://www.kiriakoulis.gr)

[www.yen.gr](http://www.yen.gr)

## **Περιοδικά**

- Πλεύση – Τεύχος 78 ,σελ.8 «APREA MARE 32»,  
σελ.52 «Τι προβλέπει η νομοθεσία για υποχρεωτική κάλυψη αστικής ευθύνης κα  
θαλάσσιας ρύπανσης»,  
σελ.100 «ELEGANCE 48’/54’ »  
σελ.104 «PRINCESS V48»  
σελ.108 «JACARE 22»  
σελ. 110 «PEARL 55 FLYBRIDGE»

- Yachting - Τεύχος 321, σελ63-70 «Το yachting κατακτά «το χρυσό» στη κατηγορία των glam διακοπών»,  
Τεύχος 327, σελ. 35 «The best 99 yachts ».
- Seastyle - Τεύχος 007,σελ.16 «Η Κυριακούλης εισέρχεται στο χώρο των πολυτελών motoryachts ».
- Τουριστικός Τύπος - Τεύχος 30, σελ.30 «Κατακόρυφη άνοδο σημειώνουν οι πωλήσεις σκαφών στην Ελλάδα» ,  
Τεύχος 32, σελ.28 «Αισιόδοξες οι προβλέψεις για το μέλλον της κρουαζιέρας»