

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΑΠΟ
ΜΑΡΙΑ ΤΖΑΒΑΡΑ
ΚΑΙ
ΙΩΑΝΝΑ ΓΙΑΝΝΟΥΤΣΟΥ**

**ΘΕΜΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ: ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΧΑΝΙΩΝ**

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ

ΠΑΡΑΔΟΣΗ: 2 Απριλίου 2008

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΕΛΙΔΕΣ

<u>ΕΝΟΤΗΤΑ 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ</u>	11
1.1 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	11
1.1.1 ΓΕΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ Ή ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΔΙΑΚΟΠΩΝ-ΑΝΑΨΥΧΗΣ	12
1.1.2 ΜΟΡΦΩΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	12
1.1.3 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΕΚΘΕΣΕΩΝ	13
1.1.4 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΥΓΕΙΑΣ Ή ΘΕΡΑΠΕΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	13
1.1.5 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΣΗΣ	13
1.1.6 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΟΛΗΣ	14
1.1.7 ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	14
1.1.8 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑΣ	14
1.1.9 ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	15
1.1.10 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΤΡΙΤΗΣ ΗΛΙΚΙΑΣ	15
1.1.11 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΧΕΙΜΕΡΙΝΩΝ ΣΠΟΡ	15
1.1.12 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΑΡΑΧΕΙΜΑΣΗΣ	16
1.1.13 ΟΡΕΙΝΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	16
1.1.14 ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ Ή ΑΓΡΟΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	17
1.1.15 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	17
1.1.16 ΧΡΟΝΟΜΕΡΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	18
1.1.17 ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	19

1.1.18	ΕΠΙΛΕΚΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	19
1.1.19	ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΤΡΩΝ	19
1.1.20	ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	20
1.1.21	ΛΑΪΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	21
1.1.22	ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	21
1.1.23	ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	21
1.1.24	ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΗΡΩΝ Ή ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ	22
1.2	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	23
1.2.1	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΓΑΛΑΖΙΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ»	24
1.2.2	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	25
1.2.3	ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	25
1.3	ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	26
	<u>ΕΝΟΤΗΤΑ 2 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ</u>	28
2.1	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ	28
2.1.1	ΕΞΕΛΙΞΗ	29
2.2	ΤΥΠΟΙ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΜΙΑΣ ΚΡΟΥΑΧΙΕΡΑΣ	32
2.2.1	ΤΥΠΟΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	33
2.2.2	ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	33
2.3	ΜΕΓΑΛΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	35

2.4	ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	37
2.5	ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ	37
2.5.1	ΜΕ ΕΔΡΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΤΩΝ ΣΦΑΚΙΩΝ	37
2.5.2	ΜΕ ΕΔΡΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑΣ	38
2.5.3	ΜΕ ΕΔΡΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΩΝ ΧΑΝΙΩΝ	39
2.5.4	ΜΕ ΕΔΡΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΚΙΣΣΑΜΟΥ	39
2.6	ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	39
2.7	Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ	40
2.8	ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	40
2.9	ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	41
	<u>ΕΝΟΤΗΤΑ 3 YACHTING</u>	43
3.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ	43
3.2	ΜΟΡΦΕΣ YACHTING	45
3.2.1	ΤΥΠΟΙ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ	45
3.3	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	46
3.4	ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΠΟ ΤΟ YACHTING	47
3.5	ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	48
3.5.1	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	49
3.5.2	ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ICAP ΓΙΑ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	49
3.6	V.I.P YACHTING	51

3.7 ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΓΙΩΤ ΔΙΕΘΝΩΣ	51
<u>ΕΝΟΤΗΤΑ 4 ΜΑΡΙΝΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ</u>	53
4.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ	53
4.1.1 ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ	54
4.2 ΜΑΡΙΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	54
4.2.1 ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ	55
4.3 ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ	56
4.4 ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ	57
4.5 ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ	57
4.6 ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ	58
4.7 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	59
<u>ΕΝΟΤΗΤΑ 5 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΞΙΟΘΕΑΤΑ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ</u>	61
5.1 ΕΝΥΔΡΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	61
Α) ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	62
5.2 ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ	62
<u>ΕΝΟΤΗΤΑ 6 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΠΟΡ</u>	64
6.1 ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΣΚΙ	64
6.1.1 ΕΙΔΗ ΠΕΔΙΛΩΝ	65
6.1.2 ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	65

6.1.3	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	66
6.2	ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΑ	67
6.2.1	ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	67
	Α) ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ, ΠΑΡΟΧΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	68
6.2.2	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΑΣ	69
6.2.3	ΦΟΥΣΚΩΤΑ ΣΚΑΦΗ	69
	Α) ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	69
6.2.4	ΓΑΛΛΙΚΟ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟ «ΒΕΝΕΤΕΑΥ»	70
6.2.5	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ IMS 600 ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ	71
6.3	ΙΣΤΙΟΣΑΝΙΔΑ	72
6.3.1	ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΙΣΤΙΟΣΑΝΙΔΑΣ	73
6.3.2	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	73
6.3.3	ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ	74
6.3.4	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	74
6.3.5	ΜΕΡΗ ΓΙΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΙΣΤΙΟΣΑΝΙΔΑ	75
6.4	ΚΙΤΕΒΟΑΡΔΙΝΓ ή ΚΙΤΕΣΟΥΡΦΙΝΓ	76
6.4.1	ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΚΙΤΕΒΟΑΡΔ	77
6.4.2	ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	77
6.4.3	ΤΥΠΟΙ ΣΚΑΦΩΝ	79
	Α) ΕΥΛΙΓΙΣΙΑΣ ΣΑΝΙΔΑΣ (BOARD'S FLEX)	79
6.4.4	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΙΤΕΒΟΑΡΔ	80

6.5 RAFTING - MONORAFHING	81
6.5.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	82
6.6.2 ΤΟΠΟΘΕΣΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	82
6.6 CANOE ΚΑΙ ΚΑΓΙΑΚ	82
6.6.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	83
6.6.2 ΩΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΑΘΛΗΜΑ	83
6.6.3 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	84
6.6.4 ΚΑΝΟ ΚΑΙ ΚΑΓΙΑΚ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	85
6.7 ΚΩΠΗΛΑΣΙΑ	86
6.7.1 ΙΣΤΟΡΙΑ	86
6.7.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ	87
6.7.3 ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	88
6.8 JET SKI	88
6.9 ΨΑΡΕΜΑ ΜΕ ΨΑΡΟΝΤΟΥΦΕΚΟ	89
6.9.1 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	89
6.9.2 ΨΑΡΕΜΑ ΜΕ ΑΠΛΟ ΚΑΛΑΜΙ	90
Α) ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	91
Β) ΔΟΛΩΜΑ	93
Γ) ΜΑΛΑΓΡΩΜΑ	94
Δ) ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	94

Ε) ΩΡΑ	95
Ζ) ΤΕΧΝΙΚΗ	95
Η) ΠΙΑΤΟ	97
6.9.3 ΑΘΛΗΜΑ «BLUE WATER HUNTING»	98
6.10 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΥΠΟΒΡΥΧΙΑ	98
6.11 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ ΚΗΤΩΔΩΝ	100
6.11.1 ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	102
6.11.2 ΑΙΧΜΑΛΩΣΙΑ	102
6.11.3 ΜΕΤΡΑ	103
6.11.4 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΚΗΤΩΔΩΝ	105
6.12 ΚΑΤΑΔΥΣΗ	106
6.12.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	107
6.12.2 ΤΥΠΟΙ ΚΑΤΑΔΥΣΗΣ	107
6.12.3 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	108
6.12.4 ΚΑΤΑΣΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	110
6.12.5 ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	111
6.12.6 ΣΧΟΛΕΣ ΥΠΟΒΡΥΧΙΩΝ ΚΑΤΑΔΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ	112
<u>ΕΝΟΤΗΤΑ 7 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</u>	113
7.1 ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ	113

7.1.1 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	113
7.2 YACHTING	115
7.2.1 ΠΡΩΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΥ	115
7.2.2 ΔΕΥΤΕΡΟ ΣΤΑΔΙΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΥ	115
7.3 ΜΑΡΙΝΕΣ	116
7.3.1 ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΚΡΗΤΗΣ	116
7.4 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ	117
7.4.1 ΠΡΩΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ	117
7.4.2 ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ	118
7.5 ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	119
7.5.1 ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ	119
7.5.2 ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΓΙΩΤ	121
7.6 ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΧΑΝΙΩΝ	122
7.6.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	122
7.6.2 ΠΡΟΒΛΗΜΑ	123
7.6.3 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ	123
<u>ΕΝΟΤΗΤΑ 8 ΕΠΙΛΟΓΟΣ</u>	124
8.1 ΓΕΝΙΚΑ: ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	124

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

1.1 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο τουρισμός σαν κοινωνικό φαινόμενο αποτελεί ένα μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα για τις οικονομίες των περιοχών όπου αναπτύσσεται. Παραγωγικά ανήκει στο τριτογενή τομέα χωρίς αυτό να αποκλείει την συνεργασία του με τους άλλους δυο τομείς το αγροτικό τομέα και την βιομηχανία-βιοτεχνία. Οι επιπτώσεις του τουρισμού ανάλογα με τον τύπο που εμφανίζεται είναι άλλοτε θετικές και άλλοτε αρνητικές. Ο τύπος τουρισμού που συναντάμε τις τελευταίες δεκαετίες χαρακτηρίζεται από την μαζική του μορφή ή αλλιώς είναι ο τουρισμός των μεγάλων αριθμών που η εμφάνιση του παγιώνεται μετά τον β' παγκόσμιο πόλεμο. Οι επιδράσεις του πολλές και ποικιλίες τόσο στο τομέα της οικονομίας όσο και στην κοινωνία-πολιτισμό και περιβάλλον. Ειδικότερα ανάμεσα στο τουρισμό και στο περιβάλλον υπάρχει μια σχέση αλληλεξάρτησης και ανατροφοδότησης.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια τάση διαφοροποίησης του τουριστικού προϊόντος και παράλληλα μια ευαισθησία απέναντι στο περιβάλλον μέσα από την ανάληψη κάποιων πρωτοβουλιών. Οι ειδικές απαιτήσεις της τουριστικής ζήτησης επιβάλλουν την βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και οι ιθύνοντες του τουρισμού προσανατολίζονται σε μοντέλο ανάπτυξης ενός νέου τύπου τουριστικής δραστηριότητας η οποία δεν βλάπτει τους φυσικούς πόρους και δεν θα τους εξαντλεί, προκειμένου να αντιμετωπιστούν όχι μόνο οι τωρινές ανάγκες, αλλά και οι μελλοντικές. Πάνω σε αυτή την φιλοσοφία, τίθενται η ανάγκη υιοθέτησης και προώθησης ενός πρότυπου ήπιου και ποιοτικότερου τουρισμού που θα διαχέεται σε όλα τα επίπεδα ανάπτυξης τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε τοπικό επίπεδο αφού οι πολιτικές και τα πρότυπα που χρησιμοποιεί είναι εντελώς διαφορετικά από εκείνα του μαζικού τουρισμού. Στην πορεία αυτή συμβάλουν βέβαια και οι ιδιωτικοί φορείς.

Οι μορφές αυτές του τουρισμού που συνδέονται ενδιαφέροντα αποτελούν τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού. Είναι μικρής κλίμακας και χαρακτηρίζονται από μια ήπια και ελεγχόμενη δραστηριότητα, η οποία συνδέεται με τις κοινωνικές και περιβαλλοντικές αξίες που επιτρέπουν τόσο στους οικοδεσπότες όσο και τους φιλοξενούμενους να υφίστανται θετικές αλληλεπιδράσεις.

Για την καταπολέμηση σοβαρών προβλημάτων που αντιμετωπίζει σήμερα ο τουρισμός σε πολλές χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών, μεταξύ των οποίων και το πρόβλημα της εποχικότητας, οι πολιτικές τους εξουσίες και ειδικότερα οι αρμόδιοι για τον τουρισμό στο δημόσιο και ιδιωτικό τομέα αναπτύσσουν διάφορες εναλλακτικές μορφές τουρισμού, οι οποίες κάτω από προϋποθέσεις μπορούν να δώσουν διέξοδο στα αδιέξοδά του.

Ο εναλλακτικός τουρισμός έχει μεγάλα πλεονεκτήματα: σέβεται το περιβάλλον και τον πολιτισμό, προβάλλει την πολιτιστική κληρονομιά κάθε τόπου, αξιοποιεί την τοπική κουζίνα και προωθεί έτσι τα τοπικά προϊόντα, ωφελεί τους πολλούς και τους μικρούς (και όχι τους λίγους και τους μεγάλους), προσφέρει στους τουρίστες εμπειρίες με ποιότητα και χρώμα, συμβάλλει στην επιβίωση και αναζωογόνηση της υπαίθρου.

Οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού έχουν κάνει δειά βήματα τις περασμένες δεκαετίες στην Ελλάδα, μια και οι προϋποθέσεις ήταν λίγες κάτι που λειτούργησε ως τροχοπέδη για την περαιτέρω ανάπτυξη τους. Τέτοιες μορφές ήταν ο χειμερινός τουρισμός, ο εκθεσιακός τουρισμός, ο θαλάσσιος τουρισμός, ο τουρισμός υγείας κλπ.



Σύμφωνα λοιπόν με τις νέες τάσεις η τουριστική ανάπτυξη θα πρέπει να κατευθυνθεί προς ένα πολυμορφικό τουρισμό που θα ικανοποιεί τις ανάγκες του σύγχρονου τουρίστα και παράλληλα θα αξιοποιεί τον πλούτο των πόρων της. Αυτό δεν συνεπάγεται κατάργηση του μοντέλου του μαζικού τουρισμού αλλά βελτίωση της ποιότητας του μέσα από την αναβάθμιση και διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος.

Ανάλογα με τα χαρακτηριστικά κάθε περιοχής εμφανίζονται οι διάφορες εναλλακτικές μορφές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την τόνωση της τουριστικής ανάπτυξης.

1.1.1 ΓΕΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ Ή ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΔΙΑΚΟΠΩΝ-ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Ο γενικός τουρισμός ή τουρισμός διακοπών-αναψυχής, όπως χαρακτηρίζεται και αλλιώς, αποτελεί μια δραστηριότητα του ελεύθερου χρόνου του ανθρώπου που σχετίζεται στενά με την ανάγκη που έχει αυτό για ανάπαυση και αναψυχή. Η μορφή αυτή του τουρισμού είναι αναμφίβολα η σημαντικότερη τόσο από άποψης μεγέθους στο σύνολο της τουριστικής αγοράς όσο και από άποψης αναγκών σε πόρους και υπηρεσίες που απαιτούνται για την καλύτερη εξυπηρέτηση των τουριστών.

Ο γενικός τουρισμός, δηλαδή ο τουρισμός διακοπών-αναψυχής ως προς τη μορφή του διακρίνεται σε τρεις κατηγορίες: σε τουρισμό περιήγησης, όπου ο τουρίστας παρουσιάζει γεωγραφική κινητικότητα και μετακινείται τον περισσότερο χρόνο των διακοπών του από χώρα σε χώρα ή από περιοχή σε περιοχή στην ίδια μοναδική χώρα τουριστικού προορισμού, σε τουρισμό διαμονής, όπου ο τουρίστας παραμένει στην ίδια συγκεκριμένη περιοχή ή τόπο της χώρας τουριστικού προορισμού σε όλη τη διάρκεια των διακοπών του και σε τουρισμό μικτού χαρακτήρα, που περιλαμβάνει τουρισμό περιήγησης και τουρισμό διαμονής.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του γενικού τουρισμού, όπως είναι γνωστό, αποτελεί την πιο προσοδοφόρα μορφή του σύγχρονου τουρισμού, είναι η δημιουργία μιας κατάλληλης υποδομής και ανωδομής, όπως είναι για παράδειγμα η κατασκευή τουριστικών καταλυμάτων όλων των ειδών και κατηγοριών, η ύπαρξη αναπτυγμένου συγκοινωνιακού δικτύου και σύγχρονων μεταφορικών μέσων, η επάρκεια μέσων ψυχαγωγίας και διασκέδασης, η δυνατότητα για ψώνια και κατά προτίμηση αφορολόγητων ειδών, η κατάλληλη εκπαίδευση των στελεχών και του ειδικευμένου προσωπικού που απασχολούνται στην τουριστική βιομηχανία κλπ.

1.1.2 ΜΟΡΦΩΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο μορφωτικός τουρισμός αποτελεί μια μορφή τουρισμού, στην οποία τα άτομα έχουν σαν κύριο σκοπό τη συμμετοχή σε πολιτιστικές εκδηλώσεις. Συγκεκριμένα αυτό το είδος τουρισμού που ως σημειωθεί εμφανίζει ανοδικές τάσεις διεθνώς, περιλαμβάνει μεταξύ άλλων επισκέψεις ιστορικών μνημείων, αρχαιολογικών χώρων, μουσείων, πινακοθηκών, παρακολουθήσεις συναυλιών, θεατρικών παραστάσεων, όπερας, καθώς επίσης συμμετοχές σε πολιτιστικές εκδηλώσεις ή σεμινάρια γλωσσολογίας, φιλοσοφίας, ψυχολογίας, κοινωνιολογίας, ανθρωπολογίας κλπ.

Εξυπακούεται ότι για την ανάπτυξη αυτής της μορφής τουρισμού απαιτείται πέρα από την βασική τουριστική υποδομή και ανωδομή και ειδική υποδομή, όπως για παράδειγμα πλούσια προγράμματα πολιτιστικών, καλλιτεχνικών και μορφωτικών εκδηλώσεων. Κάτι τέτοιο όμως προϋποθέτει την ύπαρξη διεθνούς φήμης θεάτρων κάθε είδους, μουσείων, πινακοθηκών, ιστορικών χώρων, βιβλιοθηκών, εκπαιδευτικών ιδρυμάτων όλων των βαθμίδων της εκπαίδευσης κλπ.

1.1.3 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΕΚΘΕΣΕΩΝ

Ο τουρισμός εκθέσεων πρόκειται ουσιαστικά για μια μορφή τουρισμού, που αναπτύσσεται δυναμικά ολοένα και περισσότερο. Σε αυτήν υπάγονται κάθε είδους εκθέσεις που συνήθως οργανώνονται σε μεγάλα αστικά κέντρα, ώστε οι επισκέπτες τους να μπορούν να συνδυάσουν την επαγγελματική τους ενημέρωση με κάποια μορφή τουρισμού, όπως για παράδειγμα τουρισμό πόλης, μορφωτικό τουρισμό κλπ.

Για την ανάπτυξη του τουρισμού εκθέσεων απαιτείται εκτός άλλων και η δημιουργία της κατάλληλης υποδομής και ανωδομής και συγκεκριμένα σύγχρονων εκθεσιακών χώρων, που να είναι κατάλληλα εξοπλισμένοι και να διαθέτουν τους αναγκαίους βοηθητικούς χώρους, δηλαδή εστιατόρια, καφετέριες, ταχυδρομείο, γραφείο εξυπηρέτησης επισκεπτών, χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, ιατρείο κλπ.

1.1.4 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΥΓΕΙΑΣ Ή ΘΕΡΑΠΕΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο τουρισμός υγείας ή θεραπευτικός τουρισμός, όπως ονομάζονταν παλιότερα, εξελίσσεται σε μια από τις βασικότερες μορφές τουρισμού, τα δε άτομα που μετέχουν σε αυτόν έχουν σαν κύριο κίνητρο την αποκατάσταση και διατήρηση της υγείας τους, τη θεραπεία και ανάρρωσή τους από διάφορες ασθένειες κλπ.

Ας σημειωθεί ότι τα άτομα αυτά, που κυρίως κατοικούν σε μεγαλουπόλεις και είναι κατά τον πλείστον έμπορες, επενδύουν χρόνο και χρήματα στην υγεία τους και κατ' επέκταση στη μακροζωία τους.

Τα βασικά χαρακτηριστικά αυτής της μορφής τουρισμού αναφέρονται από τη μια πλευρά στη σύνθεση της πελατείας του, που αποτελείται αποκλειστικά από άτομα της δεύτερης και τρίτης ηλικίας και από την άλλη πλευρά στον τόπο που προσφέρονται οι τουριστικές υπηρεσίες και που προσδιορίζεται αποκλειστικά από τους φυσικούς πόρους.

Η μορφή αυτή τουρισμού, εκτός από ειδικές εγκαταστάσεις υδρόλουτρο-θαλασσό-αεροθεραπείας και καταλύματα αξιώσεων με συμπληρωματικές εγκαταστάσεις, όπως για παράδειγμα εστιατόρια, χώρους ψυχαγωγίας, χώρους άθλησης, κλπ απαιτεί και ειδικές ιατρικές φυσιοθεραπευτικές υπηρεσίες.

1.1.5 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΑΘΛΗΣΗΣ

Ο τουρισμός άθλησης έχει σαν κύριο κίνητρο την άσκηση ενός αθλήματος, όπως είναι για παράδειγμα η ποδηλασία, η ιππασία, το τένις, το γκολφ, η ανεμοπορία, διάφορα προγράμματα γυμναστικής κλπ.

Η άθληση σαν απασχόληση κατά τη διάρκεια των διακοπών θεωρείται σε αυτήν τη μορφή τουρισμού ο πιο σημαντικός παράγοντας μαζί με τη δυνατότητα που υπάρχει για την πραγματοποίηση εκδρομών και περιηγήσεων.

Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτής της μορφής τουρισμού είναι η δημιουργία εγκαταστάσεων άθλησης εκ μέρους των ξενοδοχειακών επιχειρήσεων και η απασχόληση έμπειρων γυμναστών, εκπαιδευτών αθλημάτων κλπ. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι μια τέτοια επένδυση σε συμπληρωματικές εγκαταστάσεις άθλησης, ανεβάζει αναμφίβολα το επίπεδο αξίας και απόλαυσης των διακοπών, παράλληλα δε με τη ανταγωνιστικότητα και το κύρος της ξενοδοχειακής επιχείρησης, βελτιώνει την πληρότητα της και γενικά προσελκύει πελατεία υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

1.1.6 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΟΛΗΣ

Ο τουρισμός πόλης πρόκειται για μια μορφή τουρισμού, που έχει σαν κύριο χαρακτηριστικό ότι τα άτομα που μετέχουν σε αυτόν ταξιδεύουν σε μια πόλη και την περιηγούνται για μερικές μέρες, συνήθως δε τρεις ως τέσσερις. Οι περιηγήσεις αυτές συνδέονται άμεσα με το μορφωτικό τουρισμό και ιδιαίτερα με διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις που λαμβάνουν χώρα, ενώ τα επαγγελματικά ταξίδια παίζουν και αυτά με τη σειρά τους σημαντικό ρόλο.

Ο τουρισμός πόλης πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο από άτομα ανώτερης μορφωτικής και εισοδηματικής στάθμης, που κατοικούν κατά το πλείστο σε μεγάλα αστικά κέντρα και που ταξιδεύουν τις περισσότερες φορές χωρίς να συνοδεύονται από τις οικογένειές τους. Τα ταξίδια αυτά οργανώνονται σε μεγάλο ποσοστό από τους tour operators, ταξιδιωτικά /τουριστικά γραφεία και αεροπορικές εταιρίες.

Επίσης θα πρέπει να ειπωθεί ότι ένας ακόμα πόλος έλξης για πολλά άτομα που κάνουν αυτής της μορφής τουρισμού, είναι η νυκτερινή ζωή, η διασκέδαση, τα ψώνια, οι ενδιαφέρουσες εκδρομές και τέλος το ωραίο περιβάλλον.

1.1.7 ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Στο συνεδριακό τουρισμό υπάγονται κάθε είδους οργανωμένες εκδηλώσεις, όπως για παράδειγμα συνέδρια ή συναντήσεις με μεγάλο ή μικρό αριθμό συμμετοχών και σε οποιοδήποτε επίπεδο, δηλαδή τοπικό, περιφερειακό, εθνικό ή διεθνές. Επειδή ο συνεδριακός τουρισμός είναι περιορισμένης χρονικής διάρκειας, δυο ως τέσσερις ημέρες συνήθως, συνδυάζεται με κάποια άλλη μορφή τουρισμού, όπως για παράδειγμα τουρισμό πόλης, μορφωτικό τουρισμό κλπ.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του συνεδριακού τουρισμού σε μια χώρα υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών είναι η δημιουργία κατάλληλης υποδομής και ανωδομής και συγκεκριμένα η κατασκευή σύγχρονων συνεδριακών κέντρων άρτια τεχνολογικά εξοπλισμένων και με βοηθητικούς χώρους κάθε είδους, όπως για παράδειγμα εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, ιατρεία, ταχυδρομεία, γραφεία εξυπηρέτησης συνέδρων κλπ, καθώς επίσης η κατασκευή αιθουσών συνεδρίων μεγάλης χωρητικότητας εκ μέρους των μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων του κέντρου και της περιφέρειας.

Ας σημειωθεί ότι η έγκαιρη πληροφόρηση των ενδιαφερόμενων κύκλων για τα συνέδρια και τις διάφορες συναφείς εκδηλώσεις, που θα πραγματοποιηθούν σε μια χώρα που επιδιώκει να αναπτύξει το συνεδριακό τουρισμό, πέρα από το ότι θα βοηθήσει σημαντικά στην προσέλκυση τους, θα προβάλλει παράλληλα και την ίδια στο εξωτερικό σαν χώρα συνεδριακού τουρισμού.

1.1.8 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑΣ

Ο τουρισμός περιπέτειας πρόκειται για μια μορφή τουρισμού με έντονο το στοιχείο του απροσδόκητου, του άγνωστου και της έκπληξης. Φωτογραφικά σαφάρι, περιπλανήσεις σε άγνωστες περιοχές, κωπηλασία σε ορμητικούς ποταμούς κλπ. αποτελούν μερικά από τα χαρακτηριστικά του γνωρίσματα. Τα άτομα που κάνουν αυτής της μορφής τουρισμό είναι συνήθως νέοι άνθρωποι, κατά κύριο δε λόγο ελεύθεροι επαγγελματίες και στελέχη επιχειρήσεων.

Επίσης θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ζήτηση για τουρισμό περιπέτειας προβλέπεται μελλοντικά να σημειωθεί διεθνώς αύξηση, έρχεται δε να καλύψει μια ανάγκη του σύγχρονου ανθρώπου των μεγαλουπόλεων για εκτόνωση από το στρες που του προκαλεί ο σύγχρονος τρόπος ζωής και η ανία της ρουτίνας.

1.1.9 ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο οικογενειακός τουρισμός είναι γνωστό ότι η ύπαρξη παιδιών σε μια οικογένεια αποτελεί αποφασιστικό παράγοντα επιλογής τόσο του τόπου διακοπών όσο και του χρόνου που θα πραγματοποιηθούν αυτές.

Οι tour operators γνωρίζουν ότι όταν τα τουριστικά πακέτα που προσφέρουν στην τουριστική αγορά είναι προσιτά στις οικογένειες, τότε αυτές ταξιδεύουν συνήθως με τα παιδιά τους. Αλλά ακόμα και αν τα τουριστικά πακέτα που προσφέρουν δεν είναι και τόσο προσιτά στον οικογενειακό προϋπολογισμό, προσπαθούν να τα κάνουν, προσφέροντας ειδικές εκπτώσεις για τα παιδιά. Διάφορες εκπτώσεις προσφέρουν επίσης και για τα παιδιά των οικογενειών που κάνουν ατομικό και όχι μαζικό τουρισμό, όπως για παράδειγμα στα μεταφορικά μέσα που χρησιμοποιούν για τη μετακίνησή τους από τον τόπο της μόνιμης διαμονής τους στον τόπο του τουριστικού τους προορισμού. Απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του οικογενειακού τουρισμού είναι η δημιουργία κατάλληλης υποδομής και ανωδομής, όπως για παράδειγμα αίθουσες παιχνιδιών, παιδικές χαρές, παιδικές πισίνες, παιδικοί σταθμοί κλπ και ακόμα ειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό για να προσέχει και να συντροφεύει μικρά κυρίως παιδιά.

1.1.10 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΤΡΙΤΗΣ ΗΛΙΚΙΑΣ

Τουρισμός τρίτης ηλικίας είναι η τάση που υπάρχει σήμερα για περισσότερα και μακρύτερα ταξίδια επηρέασε, όπως είναι φυσικό και την τρίτη ηλικία που συνήθως διαθέτει ελεύθερο χρόνο, σταθερό εισόδημα, υψηλό δείκτη αποταμίευσης λόγω νοοτροπίας και τρόπου ζωής, μα πάνω από όλα μεγάλη επιθυμία για ταξίδια και γενικότερα για τουρισμό.

Δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία ότι η τρίτη ηλικία αποτελεί το συντηρητικότερο τμήμα του τουριστικού δυναμικού μιας χώρας, που κινείται συνήθως τουριστικά στο εσωτερικό της ή το πολύ σε χώρες κοντινές, και κυρίως σε αυτές που συνορεύουν με τη χώρα της μόνιμης διαμονής τους. Τα συγκοινωνιακά μέσα που χρησιμοποιεί γι' αυτόν το σκοπό είναι κατά κύριο λόγο το τρένο, κατά δεύτερο λόγο το ιδιωτικό αυτοκίνητο και το λεωφορείο και κατά τρίτο λόγο το αεροπλάνο.

Για τον τουρισμό τρίτης ηλικίας δεν απαιτείται ειδική υποδομή και ανωδομή εκ μέρους των χώρων που επιθυμούν να τον αναπτύξουν.

1.1.11 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΧΕΙΜΕΡΙΝΩΝ ΣΠΟΡ

Ο τουρισμός χειμερινών σπορ είναι μια δυναμική μορφή τουρισμού, που προσπαθούν να αναπτύξουν οι χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών στο πλαίσιο της προσπάθειας τους να διαφοροποιήσουν το τουριστικό τους προϊόν και με αυτόν τον τρόπο να αξιοποιήσουν και να εκμεταλλευτούν τους αδρανείς μήνες και να προσελκύσουν διάφορες κατηγορίες τουριστών, κυρίως δε τουριστών υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

Ο τουρισμός χειμερινών σπορ καλύπτει το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων που διεξάγονται στη διάρκεια του χειμώνα. Συγκεκριμένα καλύπτει τις δραστηριότητες εκείνες που εκδηλώνονται σε ορισμένο γεωγραφικό χώρο και για την ακρίβεια συνήθως σε ορεινές περιοχές σε συνδυασμό πάντα με ορισμένες κλιματολογικές συνθήκες, όπως για παράδειγμα χαμηλές



θερμοκρασίες που πλησιάζουν τους 0° Κελσίου ή και κάτω από αυτούς , πολύ χιόνι κλπ.

Τα άτομα που κάνουν αυτής της μορφής τον τουρισμό, συνδέονται αποκλειστικά με χειμερινά σπορ και με συναφείς προς αυτά δραστηριότητες.

Η ανάπτυξη του τουρισμού χειμερινών σπορ προϋποθέτει εκτός άλλων τη δημιουργία μιας κατάλληλης υποδομής και ανωδομής, όπως για παράδειγμα άρτια οργανωμένα χιονοδρομικά κέντρα, πίστες πάγου για παγοδρομίες και καλλιτεχνικό πατινάζ, πίστες πάγου για αγωνιστικά έλκηθρα και άλλης κατηγορίας έλκηθρα, αγωνιστικές πίστες σκι, πίστες σκι για παιδιά, αρχάριους και ερασιτέχνες σκιέρ, τουριστικά καταλύματα όλων των κατηγοριών και κυρίως πέντε και τεσσάρων αστέρων, συγκοινωνιακή σύνδεση των τόπων χειμερινών σπορ με τα μεγάλα αστικά κέντρα και τους χώρους άφιξης-αναχώρησης τουριστών, όπως για παράδειγμα αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, λιμάνια κλπ.

1.1.12 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΑΡΑΧΕΙΜΑΣΗΣ

Ο τουρισμός παραχείμασης αναφέρεται στις τουριστικές δραστηριότητες ατόμων, που κατά τη διάρκεια του χειμώνα κάνουν διακοπές μικρής ή μεγάλης διάρκειας σε χώρες με ήπια κλίματα, για να αποφύγουν τις αντίξοες καιρικές συνθήκες, που επικρατούν στους τόπους της μόνιμης διαμονής τους.

Τα άτομα που πραγματοποιούν αυτής τη μορφή τουρισμού είναι κατά το πλείστο άτομα τρίτης ηλικίας που αντιμετωπίζουν πρόβλημα υγείας και που έχουν ελεύθερο χρόνο στη διάθεση τους και σταθερό εισόδημα.

Η ανάπτυξη του τουρισμού παραχείμασης με ταχύτερους ρυθμούς θα εξαρτηθεί από πολλούς παράγοντες, κυρίως όμως από την αρτιότητα των τουριστικών πακέτων παραχείμασης και την τιμή διάθεσης τους στην τουριστική αγορά. Στη διαμόρφωση χαμηλών τιμών τουριστικών πακέτων παραχείμασης θα συμβάλλουν η καθιέρωση ειδικών χαμηλών ναύλων από τα διάφορα μέσα μαζικής μεταφοράς, καθώς επίσης η πραγματοποίηση εκπτώσεων στις υπηρεσίες φιλοξενίας που προσφέρουν τα διάφορα τουριστικά καταλύματα κατά τη χειμερινή περίοδο.

1.1.13 ΟΡΕΙΝΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο ορεινός τουρισμός, αν και παρουσιάζει ορισμένες ομοιότητες με τον τουρισμό χειμερινών σπορ, σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να ταυτιστεί με αυτόν. Συγκεκριμένα δεν έχει χρονικούς περιορισμούς εκδήλωσης και αναφέρεται στο σύνολο των δραστηριοτήτων υπαίθριας αναψυχής και τουρισμού, που εκδηλώνεται αποκλειστικά και μόνο στις ορεινές περιοχές των χώρων υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών που επιθυμούν να αναπτύξουν αυτής της μορφής τουρισμό.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτή της μορφής τουρισμού είναι η δημιουργία τουριστικών καταλυμάτων που δένουν με το φυσικό περιβάλλον και διαθέτουν όσο το δυνατό περισσότερους συμπληρωματικούς χώρους, όπως εστιατόρια, μπαρ, καφετέριες, αίθουσες αναψυχής κλπ.

Επίσης θα πρέπει οι ορεινές αυτές περιοχές, στις οποίες αναπτύσσονται κάθε είδους δραστηριότητες υπαίθριας αναψυχής και τουρισμού, να εξυπηρετούνται συγκοινωνιακά όσο το δυνατό πληρέστερα και καλύτερα γίνεται.

1.1.14 ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ Ή ΑΓΡΟΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο αγροτικός τουρισμός ή αγροτουρισμός, όπως χαρακτηρίζεται και αλλιώς, αναφέρεται στις δραστηριότητες υπαίθριας αναψυχής και τουρισμού που αναπτύσσονται στον αγροτικό χώρο και εντάσσονται στο πλαίσιο του αγροτικού περιβάλλοντος και της αγροτικής ζωής. Συγκεκριμένα αναφέρεται σε μορφές τουριστικών δραστηριοτήτων που εντάσσονται οργανικά και αρμονικά στον αγροτικό χώρο και περιλαμβάνει διάφορες τουριστικές δραστηριότητες που είναι συμπληρωματικές ή δεν έρχονται σε σύγκρουση με άλλες δραστηριότητες, όπως για παράδειγμα οικονομικές και κοινωνικές, που χαρακτηρίζουν τον αγροτικό χώρο.

Σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική και εμπειρία, ο αγροτικός τουρισμός διακρίνεται σε δύο βασικές μορφές και συγκεκριμένα:

- σε εκείνη που καλύπτει υποδοχή και φιλοξενία τουριστών σε αγροκτήματα, όπου οι φιλοξενοούμενοι συμμετέχουν στη ζωή των αγροτών και στις δραστηριότητες γενικότερα. Η μορφή αυτή αγροτικού τουρισμού είναι ευρύτερα γνωστή σαν διακοπές αγροικιών.
- σε εκείνη που αφορά στη δημιουργία τουριστικών καταλυμάτων και ενοικιαζόμενων δωματίων σε εξωαστικούς μικροσυννοικισμούς, όχι απαραίτητα αγροτικού χαρακτήρα και τη φιλοξενία τουριστών σε αυτά συνήθως με το σύστημα «κλίνη και πρόγευμα».

Η ανάπτυξη του αγροτικού τουρισμού σε οποιαδήποτε αγροτική περιοχή προϋποθέτει τη δημιουργία της κατάλληλης υποδομής και ανωδομής, που θα επιτρέψει την ανάπτυξη των σχετικών δραστηριοτήτων, όπως για παράδειγμα εσωτερική διαμόρφωση και εξοπλισμός δωματίων που προορίζονται για ενοικίαση, διάνοιξη δρόμων ή βελτίωση του ήδη υφισταμένου οδικού δικτύου, δημιουργία χώρων εστίασης και αναψυχής, αξιοποίηση των τουριστικών φυσικών πόρων της περιοχής κλπ.



Μέρη της Ελλάδος
που ασκούν αγροτουρισμό

1.1.15 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο θαλάσσιος τουρισμός αναφέρεται στο σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων, που διεξάγονται στο θαλάσσιο χώρο μιας χώρας υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών. Αναμφίβολα ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις δυναμικότερες μορφές του

σύγχρονου τουρισμού, αφού η σημασία του στις τουριστικές οικονομίες των χώρων που έχουν τόσο τις φυσικές προϋποθέσεις όσο και τις οικονομικές δυνατότητες να τον αναπτύξουν είναι κυριολεκτικά μεγάλη.

Η πιο παραγωγική και συναλλαγματοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού είναι οπωσδήποτε εκείνη της ναύλωσης σκαφών αναψυχής κάθε είδους, όπως για παράδειγμα πολυτελών θαλαμηγών, ιστιοφόρων, ταχύπλων σκαφών κλπ. Η πελατεία στην οποία απευθύνεται και οι ανάγκες ή επιθυμίες της οποίας ικανοποιεί, είναι κατά το πλείστο 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 κρουαζιερών συγκλίνουν στα μεγαλύτερα και πολυτερέστερα κρουαζιερόπλοια, τα οποία εξασφαλίζουν υψηλή ποιότητα διαμονής και ψυχαγωγίας στους πελάτες τους, που κατά κανόνα αποτελούν τουρίστες μεσαίας και υψηλής εισοδηματικής τάξης.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη το θαλάσσιου τουρισμού είναι δημιουργία της κατάλληλης υποδομής και ανωδομής, το κόστος της οποίας κάθε άλλο παρά χαμηλό είναι, ιδιαίτερα δε σε ό,τι αφορά στην κατασκευή σύγχρονων και άρτια εξοπλισμένων μαρινών για τον ελλιμενισμό, τον ανεφοδιασμό και γενικά την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής, των επιβατών και των πληρωμάτων τους άσχετα αυτά είναι ενοικιαζόμενα ή ιδιωτικής χρήσης και στη συμπλήρωση ή και ανανέωση του στόλου των σκαφών αναψυχής και των κρουαζιερόπλοιων.

1.1.16 ΧΡΟΝΟΜΕΡΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο χρονομεριστικός τουρισμός είναι αναμφίβολα η ταχύτερα αναπτυσσόμενη μορφή τουρισμού σήμερα. Με ρυθμό ανάπτυξης 30% περίπου το χρόνο, οι χρονομεριστικές διακοπές πιστεύεται βάσιμα ότι θα αποτελέσουν μελλοντικά ότι ήταν το οργανωμένο τουριστικό πακέτο για την δεκαετία του '50. Ο πρωτοποριακός αυτός θεσμός δίνει τη λύση στον «κορεσμένο» τουρίστα του τουριστικού πακέτου, που απαιτητικός όσο ποτέ άλλοτε σήμερα αναζητά υψηλή ποιότητα τουριστικών υπηρεσιών στις διακοπές του.

Η υπερσύγχρονη αυτή μορφή τουρισμού, που ας σημειωθεί έχει κατά κανόνα πελατεία μέσης και υψηλής εισοδηματικής στάθμης, βασίζεται στην αρχή της πώλησης του δικαιώματος χρήσης ορισμένων ημερών ή εβδομάδων σε ένα ξενοδοχείο ή ένα συγκρότημα διαμερισμάτων την ίδια χρονική περίοδο κάθε χρόνο. Επειδή όμως είναι πολύ φυσικό ο αγοραστής του δικαιώματος αυτού να αρχίσει γρήγορα να κουράζεται με την ιδέα της επιστροφής στο ίδιο μέρος, στο ίδιο ξενοδοχείο ή συγκρότημα διαμερισμάτων, την ίδια χρονική περίοδο κάθε χρόνο, οδηγήθηκε εκ των πραγμάτων να επιδιώξει την ανάπτυξη δικτύων ανταλλαγής παρόμοιων δικαιωμάτων. Και το πέτυχε τελικά. Έτσι λοιπόν μπορεί πια σήμερα να ανταλλάξει κανείς το δικαίωμα χρήσης που έχει αγοράσει σε ένα ξενοδοχείο ή σε ένα συγκρότημα διαμερισμάτων για ορισμένο χρονικό διάστημα κάθε χρόνο, με παρόμοιο δικαίωμα χρήσης άλλου αγοραστή σε ξενοδοχείο ή συγκρότημα διαμερισμάτων όχι μόνο σε άλλη περιοχή, αλλά και σε άλλη χώρα. Επίσης μπορεί να το πουλήσει, να το ενοικιάσει ή να το κληροδοτήσει, όπως ακριβώς συμβαίνει με τα άλλα ακίνητα.

Ειδικότερα σε ότι αφορά στα ξενοδοχεία, θα πρέπει να ειπωθεί ότι πολλά από αυτά έχουν αρχίσει να συνειδητοποιούν ότι γίνεται ολοένα και πιο δύσκολο για αυτά να πετύχουν ικανοποιητική απόδοση του κεφαλαίου που έχουν επενδύσει, όταν εξαρτώνται μόνο από το παραδοσιακό τουριστικό πακέτο, σε μια εποχή που οι tour operators πιέζουν για χαμηλότερες τιμές. Για αυτό και επιδιώκουν να εφαρμόσουν το σύστημα των χρονομεριστικών διακοπών, που τους εξασφαλίζει πέρα από την αρχική εισροή κεφαλαίων ένα σταθερό εισόδημα και μια σταθερή πληρότητα με τουρίστες κατά κανόνα μέσης και υψηλής εισοδηματικής στάθμης, όπως ήδη ειπώθηκε.

1.1.17 ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο θρησκευτικός τουρισμός είναι μια μορφή τουρισμού, που αφορά σε μια κατηγορία ατόμων τα οποία επισκέπτονται θρησκευτικούς τόπους, που βρίσκονται στη χώρα της μόνιμης διαμονής τους ή σε κάποια άλλη είτε για λόγους λατρείας είτε για να εκπληρώσουν κάποιο τάμα που είχαν κάνει κλπ.

Η μορφή αυτή τουρισμού είναι περιορισμένης διάρκειας, συνήθως μια ως τρεις ημέρες. Επίσης τα τουριστικά πακέτα για θρησκευτικό τουρισμό είναι σχετικά φθηνότερα από εκείνα άλλων μορφών τουρισμού, επειδή είναι οπωσδήποτε λιγότερα, ενώ τα οικονομικά ωφέληματα για τους θρησκευτικούς τόπους και κατ' επέκταση για τις οικονομίες των χωρών στις οποίες βρίσκονται αυτοί σημαντικά.

Για την ανάπτυξη αυτής της μορφής τουρισμού δεν χρειάζεται ειδική υποδομή και ανωδομή, αλλά μόνο η βασική.

1.1.18 ΕΠΙΛΕΚΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Επιλεκτικός τουρισμός είναι η συνειδητοποίηση των τουριστικών επιχειρηματιών αλλά και των πολιτικών εξουσιών των χωρών υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών, ότι η ικανοποιητική απόδοση του κεφαλαίου που έχουν επενδύσει στην τουριστική οικονομία γίνεται με το πέρασμα του χρόνου ολοένα και πιο δύσκολη, όταν αυτή εξαρτάται μόνο από το παραδοσιακό τουριστικό πακέτο και μάλιστα σε μια εποχή που οι tour operators πιέζουν συνεχώς για χαμηλότερες τιμές, οδήγησε στην ωρίμανση της ιδέας για την ανάπτυξη του επιλεκτικού τουρισμού.

Ο επιλεκτικός τουρισμός πραγματοποιείται κατά κανόνα από άτομα υψηλής εισοδηματικής στάθμης που, όπως μπορεί να συμπεράνει κανείς, όχι μόνο θέλουν αλλά και μπορούν να ξοδέψουν μεγάλα ποσά για την ικανοποίηση των τουριστικών τους αναγκών ή επιθυμιών. Τα άτομα αυτά ταξιδεύουν συνήθως μεμονωμένα, δηλαδή κάνουν ατομικό τουρισμό, που σημαίνει ότι είτε αγοράζουν ατομικά τουριστικά πακέτα IIT (individual inclusive tours) είτε τα φτιάχνουν όπως αυτοί ακριβώς θέλουν, έτσι ώστε να ικανοποιούνται κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο οι τουριστικές τους ανάγκες ή επιθυμίες, είτε δεν αγοράζουν καθόλου τουριστικά πακέτα, που σημαίνει ότι αγοράζουν τις διάφορες τουριστικές υπηρεσίες μεμονωμένα.

Τα άτομα που κάνουν επιλεκτικό τουρισμό μπορεί να ξοδεύουν πολλά χρήματα για την ικανοποίηση των τουριστικών τους αναγκών ή επιθυμιών, αλλά ταυτόχρονα είναι και απαιτητικά. Συγκεκριμένα έχουν την απαίτηση τα χρήματα που ξοδεύουν για την αγορά τουριστικών προϊόντων να τους προσφέρουν τουλάχιστον την ικανοποίηση ή την ωφέλεια ή τη χρησιμότητα που προσδοκούν.

Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη του επιλεκτικού τουρισμού είναι η χώρα υποδοχής και φιλοξενίας αυτής της κατηγορίας τουριστών να δημιουργήσει την κατάλληλη υποδομή και ανωδομή, δηλαδή ξενοδοχεία πέντε και τεσσάρων αστέρων με πολλούς συμπληρωματικούς χώρους, υψηλής ποιοτικής στάθμης σέρβις, νυκτερινή ζωή, καλλιτεχνική κίνηση, αναπτυγμένη αγορά, μουσεία, πινακοθήκες, καλό συγκοινωνιακό δίκτυο, άνετα μεταφορικά μέσα, καθαρό περιβάλλον κλπ.

1.1.19 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΤΡΩΝ

Ο τουρισμός κινήτρων είναι ουσιαστικά μια σχετικά νέα μορφή τουριστικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς και που υπόσχεται σημαντικά οικονομικά ωφέληματα για τις χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών που θέλουν, αλλά και που έχουν τις προϋποθέσεις να τον αναπτύξουν.

Η μορφή τουρισμού για την οποία ο λόγος αποτελεί αναμφίβολα ένα αποτελεσματικό μέσο του σύγχρονου μάρκετινγκ, που χρησιμοποιούν ολοένα και περισσότερο οι μεγάλες

βιομηχανικές, εμπορικές και παροχής υπηρεσιών επιχειρήσεις στην προσπάθεια τους να αυξήσουν την παραγωγικότητα των εργαζομένων που απασχολούν και κατ' επέκταση την ανταγωνιστικότητά τους τόσο στις αγορές του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού. Για να επιτευχθούν λοιπόν ο σκοπός αυτοί των επιχειρήσεων, προσφέρονται εκ μέρους τους διάφορα κίνητρα στους εργαζομένους μεταξύ των οποίων και ομαδικά τουριστικά πακέτα συνήθως για τουριστικούς προορισμούς στο εξωτερικό. Αυτή η μέθοδος υποκίνησης των εργαζομένων εκ μέρους των επιχειρήσεων αποδείχθηκε στην πράξη αποτελεσματική, για αυτό και έχει εξαπλωθεί, όπως ήδη ειπώθηκε, σημαντικά τα τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα στις Η.Π.Α απ' όπου άρχισε να εφαρμόζεται για πρώτη φορά στα μέσα της δεκαετίας του '60.

Ο τουρισμός κινήτρων έχει κατά κανόνα περιορισμένη χρονική διάρκεια, τρεις ως τέσσερις ημέρες συνήθως. Σκοπός του tour operator που αναλαμβάνει για λογαριασμό της επιχείρησης να φτιάξει το σχετικό τουριστικό πακέτο-κίνητρο, είναι να δώσει στο χρήστη του στο ολιγόημερο αυτό διάστημα την ευκαιρία να απολαύσει κάτι το ξεχωριστό, κάτι το οποίο δεν θα είχε ο ίδιος την δυνατότητα να ζήσει, αν έπρεπε να αγοράσει με δικά του χρήματα το τουριστικό αυτό πακέτο.

Για την ανάπτυξη του τουρισμού κινήτρων, απαραίτητη προϋπόθεση είναι να προσφέρεται ένας τουριστικός προορισμός που κατά προτίμηση να ξεχωρίζει από τους συνηθισμένους. Σε αντίθεση με άλλες μορφές τουρισμού, ο τουρισμός κινήτρων δεν δίνει έμφαση στις πολυσύχναστες μεγαλουπόλεις, αλλά στην ατμόσφαιρα που δημιουργεί το περιβάλλον του τουριστικού προορισμού, καθώς επίσης στην άνεση και την πολυτέλεια που προσφέρουν τα ξενοδοχεία του κατά κύριο λόγο και οι άλλες συμπληρωματικές τους εγκαταστάσεις.

1.1.20 ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Για την ανάπτυξη του οικολογικού τουρισμού δεν χρησιμοποιούνται βαριές κατασκευές, ενώ τόσο ο τουρίστας όσο και το τουριστικό κύκλωμα υποδοχής και εξυπηρέτησης του σέβονται τη φύση, μέχρι του σημείου να αποφεύγονται τα μαζικά μέσα μετακίνησης παντού όπου αυτό είναι εφικτό.



Στο πλαίσιο της ανάπτυξης του οικολογικού τουρισμού εντάσσεται η τουριστική ανάπτυξη των παραδοσιακών οικισμών, των βιότοπων, των εθνικών δρυμών κλπ.

Ο οικολογικός τουρισμός αποτελεί αναμφίβολα την εξισορρόπηση μιας χώρας στο μαζικό τουρισμό και τα προβλήματά του, γι' αυτό και η ανάπτυξη του κρίνεται επιτακτική παντού όπου αυτή είναι εφικτή.

1.1.21 ΛΑΪΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο λαϊκός τουρισμός είναι μια μορφή τουρισμού, που χαρακτηρίζεται για την πελατεία του και συγκεκριμένα για το ότι αποτελείται αυτή από άτομα που κατά το πλείστο είναι χαμηλής εισοδηματικής στάθμης και ακόμα ότι τα άτομα αυτά ταξιδεύουν συνήθως οικογενειακά και με κάθε είδους ιδιόκτητα μεταφορικά μέσα, όπως για παράδειγμα αυτοκινούμενα τροχόσπιτα, αυτοκίνητα, μοτοσικλέτες κλπ.

Παρά το γεγονός ότι τα οικονομικά ωφελήματα από αυτήν τη μορφή τουρισμού κάθε άλλο παρά σημαντικά είναι, όλες χωρίς εξαίρεση οι χώρες υποδοχής και φιλοξενίας

τουριστών έχουν λίγο-πολύ αναπτύξει την απαραίτητη υποδομή και ανωδομή για την εξυπηρέτηση τουριστών αυτής της κατηγορίας. Συγκεκριμένα έχουν κατασκευαστεί κάμπινγκ σε οδικούς άξονες, σε τουριστικές τοποθεσίες και στις παρυφές πόλεων, που προσφέρουν στα άτομα που πραγματοποιούν αυτής της μορφής τουρισμό υπηρεσίες φιλοξενίας, που κάνουν τη διαμονή τους όσο το δυνατό ανετότερη.

Ας σημειωθεί ότι η διαμονή σε κάμπινγκ είναι συγκριτικά με αυτή σε άλλα τουριστικά καταλύματα αισθητά φθηνότερη. Το γεγονός αυτό εκτιμάται πάρα πολύ από τους τουρίστες του λαϊκού τουρισμού και κυρίως από αυτούς που συνοδεύονται στις τουριστικές τους μετακινήσεις από τις οικογένειες τους, ιδιαίτερα δε όταν αυτές είναι πολυμελείς.

1.1.22 ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Η πελατεία του κοσμοπολίτικου τουρισμού είναι κατά κύριο λόγο ο κόσμος της αριστοκρατίας και οι μεγιστάνες του πλούτου, που συχνά ταξιδεύουν από το ένα κοσμοπολίτικο κέντρο στο άλλο. Όπως γίνεται αντιληπτό, τα άτομα αυτά που ξοδεύουν μεγάλα χρηματικά ποσά τόσο κατά την τουριστική μετακίνηση τους όσο και κατά τη διαμονή τους στον τουριστικό προορισμό που επισκέπτονται, γι' αυτό και οι απαιτήσεις τους γενικά είναι πάρα πολύ μεγάλες.

Τα άτομα που κάνουν κοσμοπολίτικο τουρισμό μετακινούνται συνήθως με ιδιότητα μεταφορικά μέσα, όπως για παράδειγμα ιδιόκτητα αεροπλάνα, θαλαμηγούς κλπ. Στον τουριστικό προορισμό τους διαμένουν είτε σε ξενοδοχεία πολυτελείας, είτε σε ιδιόκτητες πολυτελείς θαλαμηγούς. Επίσης η ζωή που κάνουν τα άτομα αυτά στα διάφορα κοσμοπολίτικα κέντρα που επισκέπτονται κατά διαστήματα είναι πάρα πολύ κοσμική, κάτι άλλωστε που είναι πολύ φυσικό και απόλυτα συνυφασμένο με τη μορφή τουρισμού για την οποία ο λόγος.

Η ανάπτυξη αυτής της μορφής τουρισμού, αν και θα την επιθυμούσαν πολλές χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών για καθαρά οικονομικούς λόγους, είναι οπωσδήποτε δύσκολη και αυτό γιατί εκτός από την κατάλληλη υποδομή και ανωδομή, απαιτείται και η καταξίωση του τουριστικού προορισμού στη συνείδηση της αριστοκρατίας και των μεγιστάνων του πλούτου σαν τόπος κοσμοπολίτικου τουρισμού. Αυτό όμως απαιτεί συνεχή και έντονη προσπάθεια, μα πάνω από όλα μακριά περιθώρια χρόνου και αναμονής.

1.1.23 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο κοινωνικός τουρισμός, σαν ιδιαίτερη μορφή τουρισμού, ορίζεται το σύνολο των σχέσεων και φαινομένων τουριστικού χαρακτήρα, που διευκολύνουν τη συμμετοχή στον τουρισμό των ασθενέστερων οικονομικών τάξεων. Με άλλα λόγια ο κοινωνικός ή επιδοτούμενος τουρισμός αποτελεί τη μορφή εκείνη του τουρισμού, που χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι πραγματοποιείται από μέλη του κοινωνικού συνόλου, των οποίων η αγοραστική δύναμη είναι λίγο-πολύ περιορισμένη, χάρη σε ειδικές παροχές προς αυτά που μπορεί να είναι άμεσες ή έμμεσες.

Οι παροχές για κοινωνικό τουρισμό αποτελούν σήμερα για τις αναπτυσσόμενες οικονομικά χώρες υποχρέωση του κράτους. Συγκεκριμένα το σύγχρονο κοινωνικό κράτος έχει υποχρέωση πέρα από υγεία, καλά γερατεία, εργασία, παιδεία κλπ να εξασφαλίσει σε άτομα χαμηλής εισοδηματικής στάθμης τη δυνατότητα να κάνουν διακοπές και με αυτόν τον τρόπο να ισορροπήσουν τόσο ψυχικά όσο και σωματικά.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του κοινωνικού τουρισμού είναι η δημιουργία της κατάλληλης υποδομής και ανωδομής, όπως για παράδειγμα κατασκευή ειδικών τουριστικών καταλυμάτων που να ανταποκρίνονται στις οικονομικές δυνατότητες της πελατείας τους, δηλαδή των κοινωνικών τουριστών, χορήγηση επιδομάτων διακοπών που να αναπροσαρμόζονται σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες κάθε οικογένειας, εφαρμογή επιχορηγούμενων προγραμμάτων κοινωνικού τουρισμού για ειδικές κατηγορίες ατόμων,

όπως για παράδειγμα σπουδαστές, στρατιώτες, συνταξιούχους που η οικονομική τους κατάσταση κάθε άλλο τους επιτρέπει να κάνουν διακοπές, χρηματοδότηση των διακοπών με ευνοϊκούς όρους κλπ.

1.1.24 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΗΡΩΝ Ή ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

Ο τουρισμός αναπήρων ή ατόμων με ειδικές ανάγκες πρόκειται για μια μορφή τουρισμού, η ανάπτυξη της οποίας προωθείται τελευταία ολοένα και περισσότερο σε ορισμένες χώρες.

Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτής της μορφής τουρισμού για την οποία ο λόγος είναι η δημιουργία κάθε είδους τουριστικών εγκαταστάσεων, που να διαθέτουν ανάλογο εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση των τουριστών με ειδικές ανάγκες, όπως και η προσφορά τουριστικών πακέτων που θα απευθύνεται στην ειδική αυτή κατηγορία πελατείας και θα ικανοποιεί τις δικές της τουριστικές ανάγκες ή επιθυμίες.

Επίσης θα πρέπει οι χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών, που επιθυμούν να αναπτύξουν την ειδική αυτή μορφή τουρισμού, να θεσπίσουν ειδικές τεχνικές προδιαγραφές που θα πρέπει απαραίτητα να τηρούν τα τουριστικά καταλύματα και οι άλλες τουριστικές εγκαταστάσεις που κατασκευάζονται ειδικά για την εξυπηρέτηση των τουριστών με ειδικές ανάγκες. Τέτοιου είδους προδιαγραφές είναι για παράδειγμα ράμπες, ανελκυστήρες, ειδικός εξοπλισμός στα δωμάτια και τους λοιπούς χώρους των τουριστικών καταλυμάτων κλπ. ώστε να μπορεί να γίνεται χρήση τους εκ μέρους των τουριστών με ειδικές ανάγκες χωρίς προβλήματα ή τουλάχιστον με όσο το δυνατό λιγότερα γίνεται.

Όλες οι παραπάνω μορφές αποτελούν ένα κομμάτι των εναλλακτικών μορφών τουρισμού και συνδέονται στενά μεταξύ τους έχοντας ένα κοινό στόχο την ποιοτική αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος.

Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει η πολιτική να είναι κοινή, καθώς και οι δράσεις όλων των εμπλεκόμενων με τον τουρισμό σε παγκόσμιο, ευρωπαϊκό, εθνικό, περιφερειακό, τοπικό επίπεδο να είναι συντονισμένες.

Η πολυμορφία και η μοναδικότητα της φύσης της Κρήτης στο νομό Χανίων, αποτελούν ένα συγκριτικά ισχυρό πλεονέκτημα, που αν αξιοποιηθεί κατάλληλα για την ανάπτυξη του εναλλακτικού τουρισμού, μπορεί να αποδώσει πολλά στην τοπική οικονομία.

Η Κρήτη έχει ιδανικές συνθήκες για την ανάπτυξη του εναλλακτικού τουρισμού (ιδιαίτερα του φυσιολατρικού, του πολιτιστικού, του οικολογικού, του θαλάσσιου τουρισμού και του αγροτουρισμού) κι αυτό γιατί το φυσικό περιβάλλον του τόπου μας χαρακτηρίζεται από εξαιρετική ποικιλία και ομορφιά, η κύρια ασχολία πολλών κατοίκων είναι η γεωργία, η πολιτιστική μας κληρονομιά είναι ιδιαίτερα πλούσια και σημαντική. Καθώς επίσης, η Κρητική παραδοσιακή εδεσματολογία είναι ιδιαίτερη γνωστή. Εν κατακλείδι οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού χαρακτηρίζονται από την ποικιλία που προσαρμόζεται στις προτιμήσεις και στην οικονομική δυνατότητα κάθε επισκέπτη. Βασική επιδίωξη είναι η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου με ανάπτυξη δραστηριοτήτων κατάλληλων και ελκυστικών για διάφορες εποχές (τουρισμός τεσσάρων εποχών), πάντα στο πλαίσιο των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της υπό μελέτη περιοχής. Θα πρέπει να μελετηθούν οι τουριστικοί πόροι, η υποδομή της κάθε περιοχής, οι προοπτικές ανάπτυξης καθώς και τα πιθανά προβλήματα που μπορούν να δημιουργηθούν. Η διαφοροποίηση αυτή θα είναι ανθρωποκεντρική, φιλική προς το περιβάλλον, ποιοτική και θα εξασφαλίζει την προσπελασιμότητα στο ελαχιστοποίηση των δυσμενών επιπτώσεων του τουρισμού στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον.

1.2 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η θάλασσα από τα αρχαία χρόνια ήταν ο μεγάλος δρόμος επικοινωνίας των λαών. Χώρες που βρέχονταν από θάλασσα όπως η Ελλάδα απόλαυσαν όλα της τα αγαθά, υπέστησαν όμως και όλες τις αρνητικές επιπτώσεις αυτής της γειννίαςης.

Ο τουρισμός είναι για την Ελλάδα η κύρια εξαγωγική πλουτοπαραγωγική βιομηχανία. Θαλάσσιος τουρισμός είναι ένα μεγάλο τμήμα της βιομηχανίας αυτής και λειτουργεί αλληλεπιδραστικά και σαν τροφοδότης σε άλλες κατηγορίες. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία αριθμεί 3.413 σκάφη. Ο στόλος αυτός είναι μακράν ο μεγαλύτερος και νεότερος παγκοσμίως. Από Εθνικής πλευράς, ο θαλάσσιος τουρισμός βοηθά στη διατήρηση της συνοχής της Νησιωτικής Ελλάδας και μεταφέρει την Ελληνική σημαία και στην τελευταία νησίδα.

Ο πλούτος και η ποικιλία των ελληνικών θαλασσών, τα ατελείωτα χιλιόμετρα των ελληνικών ακτών και τα χιλιάδες ελληνικά νησιά, οι προστατευμένες θαλάσσιες περιοχές χιλιάδων τετραγωνικών χιλιομέτρων, το ήπιο κλίμα, τα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και το ενδιαφέρον και εναλλασσόμενο τοπίο της, καθιστούν την Ελλάδα ιδανικό προορισμό για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων θαλασσιού 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 ανάταση των ανεμών και τις θερμοκρασίες περιβάλλοντος και θάλασσας.

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις σημαντικότερες μορφές ήπιου τουρισμού κυρίως σε χώρες που το συγκριτικό τους πλεονέκτημα είναι η θάλασσα. Περιλαμβάνει δραστηριότητες όπως π.χ. τις θαλασσιές περιηγήσεις και τον ναυτικό αθλητισμό.

Η πραγματοποίηση αυτών των δραστηριοτήτων γίνεται μέσα από διάφορους τύπους σκαφών, τους χώρους ελλιμενισμού και τις υπηρεσίες που παρέχονται σε αυτές. Ο θαλάσσιος τουρισμός γίνεται είτε:

- Με κρουαζιέρες, δηλαδή ένα ταξίδι αναψυχής με καθορισμένο πρόγραμμα που πραγματοποιείται με τα γνωστά «πλωτά ξενοδοχεία» τα κρουαζιερόπλοια.
- Με γιότινγκ, τα οποία είναι επανδρωμένα σκάφη όπου είτε γίνεται μια οργανωμένη εκδρομή με συγκεκριμένο ή γενικότερο πρόγραμμα όπου το σκάφος το οδηγεί εξειδικευμένος καπετάνιος, είτε ενοικιάζεται το σκάφος από μια ομάδα ατόμων οι οποίοι έχουν το σχετικό δίπλωμα και κάνουν μια οργανωμένη εκδρομή.
- Με τα πλοία της γραμμής.
- Με το ναυταθλητισμό που περιλαμβάνει και το θαλάσσιο σκι όπου το άθλημα αυτό μπορεί να διεξαχθεί ακόμα και τους χειμερινούς μήνες.
- Με τον καταδυτικό τουρισμό που εμφανίζει διεθνώς σημαντική ανάπτυξη. Στη χώρα μας αποκτά ολοένα και περισσότερους φίλους λόγω των πολλών νησιών, των μαθαρών ακτών και των βραχωδών βυθών που συγκεντρώνουν το ενδιαφέρον των καταδυομένων.

Υπάρχουν μερικές προϋποθέσεις για να γίνονται αυτές οι δραστηριότητες στην θάλασσα αποτελεσματικές. Για παράδειγμα, οι παραλίες οι οποίες χρησιμοποιούνται για τα θαλάσσια σπόρ πρέπει να έχουν την «Γαλάζια Σημαία».

Τί είναι οι «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης»; Το πρόγραμμα αυτό βραβεύει, κάθε χρόνο, τις ακτές και τις μαρίνες, που εκπληρώνουν αυστηρά κριτήρια σχετικά με την καθαριότητα θάλασσας και ακτής, την καλή οργάνωση και ασφάλεια, καθώς και την προστασία εν γένει του παράκτιου περιβάλλοντος.

Με 428 βραβευμένες ακτές, σε σχέση με 411 πέρυσι, η Ελλάδα κατέχει για το 2007 τη 2η θέση ανάμεσα σε 49 χώρες με τις περισσότερες "Γαλάζιες Σημαίες". Συνολικά, η Διεθνής Επιτροπή βράβευσε φέτος 2.579 ακτές και 629 μαρίνες. Από τις τελευταίες οι 9 είναι ελληνικές, έχοντας πραγματοποιήσει σημαντική αύξηση. Συντονιστής του διεθνούς προγράμματος "Γαλάζιες Σημαίες" είναι στη χώρα μας η Ελληνική Εταιρία Προστασίας της

Φύσης (ΕΕΠΦ), ενώ χορηγός του προγράμματος είναι επί επτά χρόνια η Alpha Bank.



1.2.1 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΓΑΛΑΖΙΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ»

Η “Γαλάζια Σημαία” είναι διεθνές σύμβολο ποιότητας, το πιο γνωστό, ίσως, περιβαλλοντικό σύμβολο στον κόσμο, και απονέμεται από το 1987 σε όσες ακτές και μαρίνες πληρούν τις αυστηρές προϋποθέσεις του. Δεν αρκεί οι ακτές να διαθέτουν μόνο την επιθυμητή ποιότητα των νερών κολύμβησης. Πρέπει να τηρούνται τα 29 συνολικά κριτήρια, που αναφέρονται σε καθαριότητα, οργάνωση, πληροφόρηση, ασφάλεια λουομένων και επισκεπτών και προστασία του περιβάλλοντος της ακτής και του παράκτιου χώρου. Τα μεγάλα ταξιδιωτικά γραφεία του εξωτερικού δίδουν ιδιαίτερη σημασία στη “Γαλάζια Σημαία” όταν επιλέγουν τους προορισμούς που προτείνουν στους πελάτες τους, επιμένοντας στις καλές υπηρεσίες, που προσφέρονται στην ακτή αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος. Αυτό το γνωρίζουν και το υπολογίζουν όλοι οι διαχειριστές ακτών, Δήμοι, ξενοδόχοι και Camping. Διεθνής Συντονιστής του Προγράμματος είναι το Ίδρυμα για την Περιβαλλοντική Εκπαίδευση (FEE), που εδρεύει στη Δανία, με 49 χώρες-μέλη από όλες τις Ηπείρους.

Στην Ελλάδα, Συντονιστής του Προγράμματος, από το 1992, είναι η Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης (ΕΕΠΦ), η παλαιότερη περιβαλλοντική οργάνωση της χώρας, πανελληνίας εμβέλειας με έτος ίδρυσης το 1951 που δραστηριοποιείται στην περιβαλλοντική εκπαίδευση με 5 διαχρονικά προγράμματα εγκεκριμένα από το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σε έργα προστασίας της φύσης, σε περιβαλλοντικές παρεμβάσεις και στη γενικότερη ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού. Η χώρα μας περιβάλλεται από πανέμορφες ακτές και καταγάλανες θάλασσες. Όλοι επιθυμούμε κάτοικοι και επισκέπτες της χώρας να χαίρονται την ομορφιά αυτή. Η Alpha Bank, δείχνοντας έμπρακτα την ευαισθησία της σε αυτόν τον τομέα, υποστηρίζει την προσπάθεια για τη διαφύλαξη και την αξιοποίηση των ακτών και της θαλάσσης, προκειμένου να είναι χώροι ασφαλείς και να μπορούν να τις απολαμβάνουν όλοι. Για τον λόγο αυτό, για έβδομη (7η) συνεχή χρονιά στηρίζει ως αποκλειστικός χορηγός το πρόγραμμα “Γαλάζιες Σημαίες”.

Στο πρόγραμμα συμμετέχει και η Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων (ΚΕΔΚΕ), η οποία υποστηρίζει το θεσμό και προτρέπει τους ΟΤΑ στην τήρηση της εφαρμογής των κριτηρίων του. Συμμετέχει δε και με εκπρόσωπό της στην Εθνική Επιτροπή Κρίσεων.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ υποστηρίζει τις “Γαλάζιες Σημαίες” συμμετέχοντας στην Εθνική Επιτροπή Κρίσεων, στην οποία παρουσιάζει τα δεδομένα για την «ποιότητα των νερών κολύμβησης των ακτών. Τα δεδομένα αυτά αναφέρονται στην καλοκαιρινή περίοδο που πέρασε. Όπως είναι γνωστό, το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα ελέγχου της ποιότητας των νερών κολύμβησης ως βάσει του Προγράμματος «Παρακολούθηση Ποιότητας Νερών Κολύμβησης» της Οδηγίας 76/160/EEC της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προβαίνει συνεπώς, με ειδικώς συμβεβλημένα μικροβιολογικά εργαστήρια, στις αναλύσεις των νερών κολύμβησης. Κάθε κολυμβητική περίοδο διενεργεί, ανά δεκαπενθήμερο, τους ελέγχους και παρουσιάζει τα αποτελέσματα των μικροβιολογικών αναλύσεων στην ιστοσελίδα του <http://iason.minenv.gr> όλη την καλοκαιρινή περίοδο, έως το τέλος της κολυμβητικής περιόδου (Ιούνιος-Οκτώβριος). Υποστηρίζουν, επίσης, το Πρόγραμμα, με εκπροσώπους τους στην Εθνική Επιτροπή Κρίσεων, τα υπουργεία Τουριστικής Ανάπτυξης, Εμπορικής Ναυτιλίας, Δημόσιας Διοίκησης & Αποκέντρωσης, Υγείας & Κοινωνικής Αλληλεγγύης, ο ΕΟΤ και η Μη Κυβερνητική Οργάνωση Σύλλογος για την Προστασία της Θαλάσσιας Χελώνας «ΑΡΧΕΛΩΝ».

1.2.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Η ακτή που επιθυμεί να έχει το βραβείο “Γαλάζια Σημαία”, πρέπει να πληρεί όλα τα αυστηρά κριτήρια. Για την ακτή υπάρχουν 29 αυστηρά κριτήρια και για τη μαρίνα 22 κριτήρια. Οι επιθεωρητές της ΕΕΠΦ και της FEE ελέγχουν όλο το καλοκαίρι τη συμμόρφωση με τα κριτήρια του προγράμματος, επισημαίνοντας προβλήματα και παραλήψεις που μπορεί να οδηγήσουν σε προσωρινή ή και οριστική υποστολή της “Γαλάζιας Σημαίας” και απόσυρση της ακτής ή μαρίνας από τη διεθνή και ελληνική ιστοσελίδα του Προγράμματος. Οι αξιολογήσεις των επιθεωρητών λαμβάνονται σοβαρά υπόψη από την Εθνική Επιτροπή Κρίσεων όταν αυτή, μετά το τέλος της θερινής περιόδου, εξετάζει και αξιολογεί τις υποψηφιότητες ακτών και μαρίνων. Η Εθνική Επιτροπή προωθεί στη συνέχεια, στην αντίστοιχη Διεθνή Επιτροπή, τις υποψηφιότητες οι οποίες είχαν πλήρη συμμόρφωση με τα Κριτήρια του Προγράμματος “Γαλάζιες Σημαίες”. Την τελική απόφαση λαμβάνει η Διεθνής Επιτροπή Κρίσεων, στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι του Προγράμματος Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών (UNEP), του Παγκοσμίου Οργανισμού Τουρισμού (WTO), της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας Ναυαγοσωστών (ILSE), της Επιτροπής Περιβάλλοντος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Προστασία των Ακτών (EUCC) και του Διοικητικού Συμβουλίου του FEE.

Η ακτή ή μαρίνα που κέρδισε τη “Γαλάζια Σημαία” το προηγούμενο καλοκαίρι για τη συμμόρφωσή της με τα Κριτήρια του Προγράμματος, τη διατηρεί και την επόμενη, εφόσον αποδείξει ότι την αξίζει πραγματικά.

1.2.3 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Καθαριότητα θάλασσας και ακτής

- Καθαρά νερά κολύμβησης, που να επιβεβαιώνονται με δειγματοληπτικούς ελέγχους που πραγματοποιούνται κάθε δεκαπενθήμερο κατά τη διάρκεια της κολυμβητικής περιόδου από διαπιστευμένα εργαστήρια, συμβεβλημένα με το ΥΠΕΧΩΔΕ.
- Μη απόρριψη στην περιοχή βιομηχανικών και αστικών λυμάτων, χωρίς κατάλληλη επεξεργασία.
- Επαρκείς κάδοι απορριμμάτων, που να αδειάζονται σε τακτά διαστήματα.
- Συνεχής, περιοδικός καθαρισμός της ακτής από σκουπίδια, αποσιγάρα κλπ.

Οργάνωση ακτής και ασφάλεια επισκεπτών

- Συνεχής πληροφόρηση του κοινού για την ποιότητα των νερών κολύμβησης, με την ανάρτηση των ανά 15νθήμερο φύλλων αποτελεσμάτων μικροβιολογικών αναλύσεων του ΥΠΕΧΩΔΕ στον Πίνακα Ανακοινώσεων των ακτών.
- Σχέδια για την αντιμετώπιση τυχόν θαλάσσιας ρύπανσης εξ ατυχήματος, με άμεση ενημέρωση του κοινού.
- Απαγόρευση της κίνησης οχημάτων και μοτοποδηλάτων στην ακτή.
- Απαγόρευση της ελεύθερης κατασκήνωσης.
- Επαρκείς εγκαταστάσεις υγιεινής, με ελεγχόμενο σύστημα αποχέτευσης.
- Εκπαιδευμένοι ναυαγοσώστες σε υπηρεσία, σύμφωνα με τις διατάξεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ή άμεση πρόσβαση σε τηλέφωνο για περίπτωση ανάγκης, σωστικά εφόδια και πρώτες βοήθειες.
- Προσφορά υπηρεσιών για άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑμεΑ).

Προστασία της φύσης και περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση

- Έντυπες πληροφορίες και οδηγίες συμπεριφοράς για την ακτή, καθώς και για περιοχές με ευαίσθητο φυσικό περιβάλλον, χλωρίδας και πανίδας, στον παράκτιο χώρο.
- Αναφορά στην οργάνωση δραστηριοτήτων του διαχειριστή ακτής, που να προβάλλουν ενεργά το φυσικό περιβάλλον της ακτής και την ανάγκη προστασίας του.



1.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ο θαλάσσιος τουρισμός καθιερώθηκε όπως και άλλες δραστηριότητες του ελεύθερου χρόνου και απέκτησε παράδοση αρχικά στις χώρες της Βορειοδυτικής Ευρώπης που υψηλές εισοδηματικές τάξεις δραστηριοποιούνταν και συναθροίζονταν μέσα σε Λέσχες και Ομίλους. Το να είναι κανείς μέλος αποτελούσε μεγάλη τιμή ώστε τα σκάφη έφεραν στον ιστό την σημαία με τα διακριτικά του Ομίλου και έγραφαν στις πρύμνες τους κάτω από το όνομα του σκάφους τα αρχικά του κλαμπ.

Έχοντας μία διαχρονική εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα διαπιστώνεται ότι ο θαλάσσιος τουρισμός ήταν ο πρώτος που αναπτύχθηκε από τις νέες μορφές τουρισμού με τα γιοτ, τις κρουαζιέρες και την βελτίωση των συνθηκών θαλάσσιων συγκοινωνιών. Από τις αρχές του 1960 και μετά ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.) άρχισε μια εντατική προσπάθεια για τη δημιουργία υποδομής, τεχνικής και θεσμικής, για τον θαλάσσιο τουρισμό ώστε να μπορέσει να ανταποκριθεί στις ανάγκες και προσδοκίες των επισκεπτών.

Ο Β.Ν.Ο.Ε. τώρα Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος ήταν ο μοναδικός ναυτικός όμιλος την δεκαετία του 1960 με διεθνή απήχηση και με υποδομή για φιλοξενία σκαφών αναψυχής όπως και για την παροχή πάσης φύσεως πληροφοριών για αυτούς που θα επιθυμούσαν να πλεύσουν στις Ελληνικές θάλασσες.

Η Ελλάδα ευρισκόμενη σε κομβικό σημείο της ανατολικής Μεσογείου στο νοτιότερο της Ευρώπης ήταν από παλιά σημείο των πολιτισμών Ανατολής και Δύσης. Από τις αρχές του 1960 άρχισε να αναπτύσσεται ο θαλάσσιος τουρισμός.

Κύριο μοχλό της προσπάθειας για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού αποτέλεσε ο Ε.Ο.Τ. που πρωτοστάτησε στη δημιουργία της απαιτούμενης τεχνικής και θερμικής υποδομής. Την ίδια περίοδο ξεκίνησε από τον Ε.Ο.Τ. πρόγραμμα κατασκευής μαρίνων για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής. Έτσι ξεκίνησε η λειτουργία της μαρίνας Βουλιαγμένης και ακολούθησαν οι μαρίνες Ζέας Αλίμου, Γούβιων κ.λ.π.

Επίσης απλουστεύθηκαν οι διαδικασίες κίνησης εισόδου και εξόδου των σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, καθιερώθηκε ειδικό δελτίο κίνησης καθώς και κίνητρα για αφορολόγητα είδη και καύσιμα.

Η ραγδαία ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και η μεγάλη αύξηση του αριθμού των ιδιωτικών και επαγγελματικών σκαφών αναψυχής οδήγησαν στην ανάγκη δημιουργίας ενός σύγχρονου νομοθετικού πλαισίου που θα επέλυε την πολυπλοκότητα, την γραφειοκρατία και τις χρονοβόρες διαδικασίες που ίσχυαν μέχρι τότε και παράλληλα επέτρεπε την είσοδο ιδιωτικών κεφαλαίων στον τομέα των ειδικών υποδομών του θαλάσσιου τουρισμού.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ



2.1 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ

Η κρουαζιέρα ως τρόπος αναψυχής είναι γνωστή από την αρχαιότητα και αποτελούσε προνόμιο των εύπορων κοινωνικών τάξεων. Στην διαδρομή του χρόνου τα κοινωνιολογικά και χωρο-χρονικά χαρακτηριστικά της κρουαζιέρας μεταβλήθηκαν. Στην εποχή μας η κρουαζιέρα έχει καταστεί σημαντικός τομέας του θαλάσσιου τουρισμού που προσελκύει πλήθος επιβατών, όχι μόνο υψηλού αλλά και μέσου οικονομικού επιπέδου.

Οι παράκτιες περιοχές από την αρχαιότητα προσέλκυαν τον άνθρωπο, καθώς αποτελούσαν το επίκεντρο των τροφο-συλλεκτικών δραστηριοτήτων του π.χ. αλιεία. Εκτός όμως από σημαντικό πεδίο επιβίωσης, οι παράκτιες περιοχές εξελίχθηκαν σε σημαντικό προσορισμό των ταξιδιών αναψυχής. Η σχέση τους με το θαλασσινό κόσμο προσδίδει την αξία ενός μηνύματος που μεταφέρει τη σαγήνη της θάλασσας. Προκαλώντας το χρόνο και το χώρο, η θάλασσα αντιπαραθέτει την αιωνιότητα και την απεραντοσύνη της στις εφήμερες γενιές των ανθρώπινων πλασμάτων που είναι αγκυροβολημένα σε ένα συγκεκριμένο χώρο. Το θαλάσσιο στοιχείο είναι πηγή έμπνευσης και προκαλεί συμπεριφορές που κλιμακώνονται από τον φόβο μέχρι τα όνειρα ευτυχίας σε μια αναζήτηση του απείρου. Επιστήμες όπως η κοινωνιολογία, η ανθρωπολογία, η εθνογραφία, η ιστορία των θρησκειών προσπαθούν στη διαδρομή του χρόνου, αλληλοβοηθούμενες, να δώσουν εξηγήσεις στην αμφισημία της θάλασσας ως πηγή ζωής και θανάτου.

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

2.1.1 ΕΞΕΛΙΞΗ

Η θαλάσσια περιήγηση δεν αποτελεί φαινόμενο της σύγχρονης εποχής. Είναι ιστορικά αποδεδειγμένο ότι από την αρχαιότητα υπήρχαν πλοία τα οποία χρησιμοποιούνταν για ψυχαγωγικούς λόγους. Το πιο γνωστό από αυτά ήταν το περίφημο «Συρακουσία» που κατασκευάστηκε για τον Ιέρωνα (268-214 π.Χ.) τον τύραννο των Συρακουσών. Το πλοίο φέρεται ότι σχεδιάστηκε από τον Κορίνθιο Αρχία υπό τις οδηγίες του Αρχιμήδη και ναυπηγήθηκε από τον Φιλέα. Στη συνέχεια, ο Ιέρωνας δώρισε το πλοίο στον Πτολεμαίο της Αιγύπτου ο οποίος το μετονόμασε σε «Αλεξανδρίδα». Το πλοίο αυτό ήταν πολυτελέστατο διέθετε 30 δωμάτια, ναό της Αφροδίτης, βιβλιοθήκη με αναγνωστήριο και κήπο.

Επίσης, η Κλεοπάτρα της Αιγύπτου διέθετε πολυτελή θαλαμηγό. Αναφέρεται ότι οι Πτολεμαίοι είχαν περίπου 800 θαλαμηγά πλοία που ήταν πολυτελέστατα και μπορεί να θεωρηθούν ως οι πρόδρομοι των σύγχρονων θαλαμηγών και τουριστικών πλοίων.

Κατά τη Ρωμαϊκή περίοδο οι Ρωμαίοι πολίτες επισκέπτονταν ομαδικά αρχαίες ελληνικές πόλεις (Αθήνα, Κόρινθο, Ρόδο), με ειδικά ναυλωμένα πλοία, για να παρακολουθήσουν διάφορα θεάματα ή θρησκευτικές εορτές ή και για ανάπαυση.

Ιδιαίτερα στην Κόρινθο κατέπλεαν πλούσιοι έμποροι από όλα τα τότε γνωστά σημεία της γης, για να πραγματοποιήσουν τις εμπορικές συναλλαγές τους και παράλληλα τις διακοπές τους. Είναι γνωστή η φράση «ου παντός πλειν ες Κόρινθον» που αποδίδει τη σημασία που είχε η θαλάσσια περιήγηση για τους εύπορους της εποχής εκείνης.

Οι Ρωμαίοι αυτοκράτορες και πατρίκιοι πραγματοποιούσαν περιηγήσεις με πολυτελή επιβατηγά πλοία τύπου *Victoriae* και *Orariae*. Γνωστές περιηγήσεις της ρωμαϊκής περιόδου είναι αυτή του Ρωμαίου ύπατου Γερμανικού στην Αδριατική και στο Ιόνιο καθώς και του Νέρωνα, ο οποίος περιηγήθηκε στην Ελλάδα και έλαβε μέρος στα Πύθια, στα Ίσθμια, στα Νέμεα και στα Ολύμπια.

Στη διάρκεια του 15ου αιώνα, η Βενετία οργάνωσε κατά συστηματικό τρόπο την ομαδική θαλάσσια περιήγηση στην προσπάθειά της να διακινήσει τους προσκυνητές προς τους Αγίους Τόπους. Μάλιστα, υπήρξε τόσο μεγάλο το ενδιαφέρον της Βενετίας για τη θαλάσσια περιήγηση ώστε θέσπισε ειδικούς κανόνες για την ασφαλή ναυσιπλοΐα. Την περίοδο αυτή δημιουργήθηκαν τουριστικές επιχειρήσεις με έδρα τη Βενετία που λειτουργούσαν πρακτορεία σε όλες τις μεγάλες πόλεις της Ευρώπης, με σκοπό τη συγκέντρωση ταξιδιωτών-προσκυνητών και τη διακίνησή τους στους Αγίους Τόπους.

Στο 17^ο αιώνα, η θαλάσσια περιήγηση με την εμφάνιση κυρίως των Άγγλων περιηγητών, αποκτά νέα μορφή που συνδυάζει την ψυχαγωγία με την αρχαιολατρεία και γενικότερα την ιστορική έρευνα και φιλομάθειας. Κατά την περίοδο αυτή, εγκαταλείπεται ο ομαδικός χαρακτήρας της θαλάσσιας περιήγησης και επικρατεί η θαλάσσια περιήγηση των μεμονωμένων ατόμων ή των μικρών ομάδων, ειδικότερα στην περιοχή της Μεσογείου θάλασσας.

Από τότε μέχρι και σήμερα, η Μεσόγειος αποτελεί μια από τις δημοφιλέστερες περιοχές προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων, μαζί με την Καραϊβική και τελευταία τη Βαλτική θέση της Μεσογείου. Στην αγορά της κρουαζιεροπλοΐας, ενισχύεται λόγω των φυσικών και πολιτισμικών δεδομένων μεσογειακής λεκάνης, εκτείνεται σε περίπου 2200 μίλια, από το Γιβραλτάρ στη Μαύρη Θάλασσα και στο Σουέζ. Είναι το λίκνο του Ελληνικού, Ρωμαϊκού, και Αιγυπτιακού Πολιτισμού που αναπτύχθηκε σε ένα ευνοϊκό κλιματολογικό χώρο και σύγχρονων αναφορών.

Η ιδέα της κρουαζιεροπλοΐας δηλαδή να ταξιδεύει κάποιος με πλοίο για αναψυχή και όχι για συγκοινωνιακούς λόγους, αποδίδεται στον Arthur Anderson, έναν από τους ιδρυτές της εταιρείας *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* που έγινε γνωστή στο χώρο της ναυτιλίας ως *P & O*. Το 1835, ο Anderson πρότεινε μια κρουαζιέρα από την Αγγλία προς τα νησιά Φερόες και στις ακτές της Ισπανίας με σκοπό την απόλαυση του ήλιου στη διάρκεια των χειμερινών μηνών. Το 1844 η *P&O* επέκτεινε τις κρουαζιέρες στη Μεσόγειο θάλασσα. Στις επόμενες δεκαετίες, οι κρουαζιέρες πραγματοποιούνταν και σε άλλες θαλάσσιες περιοχές.

Στη δεκαετία του 1860, επεκτάθηκε η ναύλωση και η διαχείριση των πλοίων για κρουαζιέρα. Το κύριο χαρακτηριστικό της ήταν η πολύμηνη διάρκεια και το υψηλό οικονομικό επίπεδο της πελατείας τους. Οι ταξιδιώτες διέθεταν άφθονο χρόνο και πλούτο και ταξίδευαν κυρίως για λόγους υγείας και όχι τόσο για να επισκεφθούν τα λιμάνια. Η κρουαζιέρα συνίστατο κυρίως στην απόλαυση του ταξιδιού και όχι τόσο στη γνωριμία των τόπων προσέγγισης του πλοίου. Έτσι το έτος 1868, το ατμόπλοιο «*Quaker City*», με χωρητικότητα 1.900 κ.ο.χ. πραγματοποίησε την πρώτη κρουαζιέρα από την Η.Π.Α. στη Μεσόγειο θάλασσα.

Το 1881, το ατμόπλοιο «Ceylon» της P&O πουλήθηκε στην Oceanic Yachting Company η οποία το μετέτρεψε σε πλοίο αναψυχής. Η εταιρεία Orient Line of London σε συνεργασία με την εταιρεία Pacific Steam Navigation Co καθιέρωσαν τα πρώτα προγράμματα κρουαζιέρας προς την Νορβηγία το 1889 και προς τη Μεσόγειο θάλασσα το 1893.

Πολλές φορές λόγω της εποχικότητας και λόγω της έλλειψης πελατείας τα επιβατηγά πλοία λειτουργούσαν ως κρουαζιερόπλοια. Έτσι, ο Albert Ballin που διηύθυνε την επιβατική γραμμή που συνέδεε το Αμβούργο με την Αμερική για να αντιμετωπίσει την απραξία των πλοίων στη διατλαντική αυτή γραμμή λόγω έλλειψης επιβατών, έστειλε το πλοίο «Augusta Victoria» (κατασκευής 1889, χωρητικότητας 7.661 κ.ο.χ.) σε κρουαζιέρα στη Μεσόγειο θάλασσα κατά τη διάρκεια του χειμώνα του έτους 1891. Το 1895 το «Lusitania» (3.877 κ.ο.χ.) πραγματοποίησε μια πολυτελή κρουαζιέρα 60 ημερών προς τις Δυτικές Ινδίες, τη Μαδέρα, την Τενερίφη και τις Αζόρες.

Το 1912 και ενώ διέσχισε τον Ατλαντικό, το φημισμένο κρουαζιερόπλοιο «Τιτανικός» συγκρούστηκε με ένα παγόβουνο. Όταν κατασκεύασαν τα σαλόνια, τις σουίτες και τις τραπεζαρίες της πρώτης θέσης οι υπεύθυνοι της White Star δεν είχαν παρά ένα πράγμα στο μυαλό τους. Πως να φτιάξουν τα έπιπλα καλύτερα και από τα πιο μεγάλα και πολυτελή ξενοδοχεία του Λονδίνου ή της Νέας Υόρκης

και πράγματι έτσι έγινε, ο Τιτανικός διαμορφώθηκε σε πολυτελές καράβι που η κάθε σουίτα του стоίχιζε 14.000.000 δρχ. για ταξίδι 6 ημερών.



Ο Τιτανικός ήταν και θα είναι το μεγαλύτερο και το πιο πολυτελές καράβι όλων των εποχών. Τα σαλόνια του ήταν έτσι σχεδιασμένα ώστε οι επιβάτες να είναι ευχαριστημένοι όχι μόνο από την ομορφιά αλλά και από την υπηρεσία του καραβιού. Αλλά, ο «αβύθιστος κολοσσός» αποδείχτηκε οικτρά ανεπαρκής. Είχε μήκος έξι σχεδόν φορές μεγαλύτερο από το ύψος του «Αγάλματος της Ελευθερίας», ο Τιτανικός είχε σχεδιαστεί έτσι ώστε να μην πάθει τίποτα, αν πλημμύριζαν ακόμη και 4 από τα 16 στεγανά διαμερίσματά του.

Μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, αυξήθηκε ο αριθμός των πλοίων που χρησιμοποιούνταν στην κρουαζιεροπλοία λόγω της αλλαγής της μεταναστευτικής πολιτικής των Η.Π.Α. Η χώρα αυτή έθεσε αυστηρούς περιορισμούς για την είσοδο μεταναστών στην επικράτειά της. Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής ήταν η αλλαγή της χρήσης των

επιβατηγών πλοίων, τα οποία προκειμένου να παραμείνουν ενεργά και να αντιμετωπίσουν την έλλειψη επιβατών χρησιμοποιήθηκαν ως κρουαζιερόπλοια.

Στη δεκαετία του 1930, οι καμπίνες στα πλοία αναψυχής αποκτούν ιδιαίτερους χώρους υγιεινής. Το 1933, κατασκευάστηκε το πλοίο «Monarch of Bermuda» με ιδιαίτερους χώρους υγιεινής σε όλες τις καμπίνες. Τη δεκαετία αυτή, το πλέον γνωστό κρουαζιερόπλοιο υπήρξε το «Arandora Star» της Blue Star Lines. Το πλοίο αυτό, ήταν ένα από τα πέντε πλοία της εταιρείας που παρείχαν υπηρεσίες στους επιβάτες και στο εμπόριο στη γραμμή Λονδίνο-Νότια Αμερική. Μετατράπηκε από επιβατηγό και εμπορικό πλοίο με χωρητικότητα 12.898 κ.ο.χ. και ικανό να εξυπηρετεί 164 επιβάτες, με χωρητικότητα 15.501 κ.ο.χ. και ικανό να εξυπηρετεί 400 τουρίστες. Το «Arandora Star» είχε μια επιτυχημένη σταδιοδρομία ως κρουαζιερόπλοιο, ήταν γνωστό ως «Chocolate Box» που μετέφερε τους πλούσιους και τους διάσημους. Η τελευταία του κρουαζιέρα έγινε το 1939 και κατά τη δεκαετή δράση του πραγματοποίησε 120 ταξίδια (ένα στη Βαλτική, ένα στον Ινδικό ωκεανό, 6 στις δυτικές Ινδίες,

12 στα Κανάρια νησιά, 56 στη Μεσόγειο και 44 στα Νορβηγικά φιορδ). Βυθίσθηκε στη διάρκεια του πολέμου το 1940.

Στο Αιγαίο, έκανε την εμφάνιση του, το πλοίο Σεμίραμις της εταιρείας Ποταμιάνου, στα μέσα της δεκαετίας του '50. Θεωρείται ο προάγγελος της ανάπτυξης της σύγχρονης κρουαζιεροπλοΐας στον Ελληνικό χώρο.

Τα κρουαζιερόπλοια της περιόδου από το 1860 έως το 1960, δεν διέφεραν σημαντικά από τα επιβατηγά πλοία, ως προς την κατασκευή και ως προς την παροχή υπηρεσιών. Η νέα εποχή της κρουαζιέρας αρχίζει στη δεκαετία του 1960 όταν το πλοίο ως μέσο μεταφοράς επιβατών μεταξύ Αμερικής και Ευρώπης αντικαθίσταται από το αεροπλάνο. Οι πλοιοκτήτες προκειμένου να αξιοποιήσουν οικονομικά τα επιβατηγά πλοία, προβαίνουν στη μετασκευή τους σε κρουαζιερόπλοια. Στην προσπάθειά τους αυτή αντιμετώπισαν προβλήματα καθώς τα πλοία δεν διέθεταν αερισμό, ανοικτούς χώρους και άλλες ευκολίες για την εξυπηρέτηση των τουριστών. Ο κλιματισμός δεν υπήρχε στα πλοία μέχρι τη δεκαετία του 1950. Χαρακτηριστικό κρουαζιερόπλοιο αυτής της εποχής είναι το «Mardi Gras» πρώην «Empress of Canada», ναυπηγημένο το 1961, που είναι το πρώτο πλοίο της εταιρείας Carnival Cruise Lines. Το πλοίο μετέφερε 906 επιβάτες και έπλεε με ταχύτητα 21 κόμβους. Στην αρχή παρείχε επταήμερη κρουαζιέρα αλλά αργότερα παρείχε τριήμερη και τετραήμερη κρουαζιέρα στις Μπαχάμες με αφιτήριο λιμάνι το Canaveral στη Φλώριδα.

Τα κρουαζιερόπλοια «πρώτης γενιάς» (1960-1980), ήταν μικρότερα από τους απογόνους τους και μετέφεραν λιγότερους από χίλιους επιβάτες. Η κατασκευή τους στηρίχθηκε στα επιβατηγά πλοία της δεκαετίας του 1960 με μια μικρή αύξηση στους χώρους ενδιαίτησης των επιβατών.

Στη δεκαετία του 1970, το κρουαζιερόπλοιο άρχισε να λειτουργεί αμιγώς ως χώρος παροχής υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα με πεδίο δράσης την Καραϊβική και με πελατεία προερχόμενη από τη Βόρεια Αμερική. Τα κρουαζιερόπλοια σχεδιάστηκαν με ανοικτούς χώρους-καταστρώματα για να υποδεχθούν αθλητικές δραστηριότητες π.χ. πισίνες, τένις κ.λπ. Σκανδιναβικές και Ευρωπαϊκές εταιρείες ασχολήθηκαν με την εξερεύνηση της αγοράς της Καραϊβικής. Εταιρείες όπως η Norwegian Carribbean, Royal Caribbean, Royal Viking, Holland America, Carnival Cruises και Princess Cruises, άρχισαν να δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Τη διαχείριση των περισσότερων κρουαζιερόπλοιων «πρώτης γενιάς» ανέλαβαν επιχειρηματίες, νέοι στην τουριστική βιομηχανία. Εξάιρεση σε αυτό τον κανόνα αποτέλεσαν οι εταιρείες P & O, Cunard και Chandris Lines.

Το κρουαζιερόπλοιο βρέθηκε στο επίκεντρο του τουριστικού ενδιαφέροντος στις αρχές της δεκαετίας του 1980 οπότε και άρχισαν να κατασκευάζονται νέα πλοία ειδικά σχεδιασμένα για κρουαζιέρες. Σε αυτό βοήθησαν οι «επιθετικές» διαφημιστικές εκστρατείες, τα προγράμματα και οι τηλεοπτικές ταινίες, όπως το γνωστό «Πλοίο της αγάπης» (Love Boat), που άρχισαν να προβάλλονται και να διαμορφώνουν μια ελκυστικότερη εικόνα για τις κρουαζιέρες. Αυτή η αύξηση της ζήτησης για κρουαζιέρες ενθάρρυνε τις εταιρείες να ναυπηγήσουν πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας. Τα πλοία αυτά ανήκουν στη «δεύτερη γενιά» κρουαζιερόπλοιων.

Για τα πλοία της «δεύτερης γενιάς» υιοθετήθηκε από την εταιρεία Holland America η ονομασία *Ocean Liners*. Χαρακτηριστικό πλοίο αυτής της γενιάς είναι το «Tropicale24» που ναυπηγήθηκε στη Δανία το 1981 για λογαριασμό της εταιρείας Carnival Cruise Lines, με χωρητικότητα 22.919 κ.ο.χ., ταχύτητα 20 κόμβους, μεταφορική ικανότητα 1.400 επιβατών και πεδίο δραστηριότητας την τουριστική αγορά των Δυτικών Ακτών των Η.Π.Α. και του Μεξικού. Στη «δεύτερη γενιά» κρουαζιερόπλοιων, παρατηρείται έντονη η τάση για την αύξηση του αριθμού των εξωτερικών καμπινών καθώς περισσότεροι επιβάτες αναζητούν την απόλαυση του φυσικού περιβάλλοντος (ήλιο, θαλάσσια, θέα) για όλη τη διάρκεια της κρουαζιέρας.



Στη δεκαετία του 1990 ναυπηγούνται πλοία με μεταφορική ικανότητα περίπου 2.000 επιβατών. Πρόκειται για τη γενιά των κρουαζιερόπλοιων που χαρακτηρίζονται ως «μεγαθήρια». Χαρακτηριστικά πλοία είναι το «Sovereign of the Seas» της εταιρείας Royal Caribbean, το «Monarch of the Seas» και το «Majesty of the Seas». Τα κρουαζιερόπλοια αυτά πραγματοποιούσαν επταήμερες κρουαζιέρες στην Καραϊβική θάλασσα. Το «Sovereign of the Seas», που χαρακτηρίστηκε «πλωτό εμπορικό κέντρο», συμβολίζει και την αλλαγή στη φιλοσοφία της κρουαζιέρας από απλό ταξίδι αναψυχής σε «αυτάρκη -πλήρη εμπειρία διακοπών».

Στη γενιά αυτή των κρουαζιερόπλοιων κυριαρχεί το στοιχείο της πολυτέλειας και η υψηλή παροχή υπηρεσιών ξενοδοχειακού τύπου δηλαδή διαμονή, εστίαση, ψυχαγωγία, ημερήσιες και νυχτερινές δραστηριότητες και ξενάγηση στα λιμάνια.

Επίσης, στην ίδια δεκαετία, η αγορά της κρουαζιέρας ήταν ένας από τους ταχύτατα αναπτυσσόμενους τομείς της οικονομίας. Ιδιαίτερα παρατηρήθηκε αύξηση της ζήτησης για κρουαζιέρες στο Ηνωμένο Βασίλειο και στην υπόλοιπη Ευρώπη και αργότερα στις περιοχές της Ασίας-Ειρηνικού. Η κρουαζιέρα με ετήσια αύξηση που ανέρχεται στο 8% από το 1988 παρουσίασε σχεδόν διπλάσιο ρυθμό ανάπτυξης από ότι η τουριστική δραστηριότητα στο σύνολό της. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία των CLIA, PSA και GP Wild (Πίνακας 1) στη δεκαετία του 1990 η Βόρεια Αμερική κάλυπτε το 72% της παγκόσμιας ζήτησης για κρουαζιέρες. Η Ευρωπαϊκή αγορά ήταν στη δεύτερη θέση (20%) ενώ ο υπόλοιπος κόσμος μοιράζεται ένα πολύ μικρό ποσοστό (8%).

Σήμερα, το καθιερωμένο μέγεθος των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων είναι γύρω στους 70000 κοχ με μεταφορική ικανότητα που υπερβαίνει τους 2000 επιβάτες, ενώ παράλληλα καταγράφεται η τάση γιγαντισμού των κρουαζιεροπλοίων με κατασκευές που προσεγγίζουν τους 150000 κοχ και 3000 επιβάτες. Ως προς τα ποιοτικά χαρακτηριστικά σχεδίασης της σύγχρονης κρουαζιεροπλοίας, η προσφορά των πλοίων συμβατικής σχεδίασης εμπλουτίζεται με την αντίθεση που παρέχει ο ρομαντισμός και η φυσικότητα των σύγχρονων ιστοφόρων από τη μια πλευρά και η «φουτουριστική» σχεδίαση των επερχόμενων πλοίων από την άλλη.

2.2 ΤΥΠΟΙ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΜΙΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Όπως αλλάζουν οι εποχές, έτσι αλλάζει και το χρυσό μέταλλο του καλύτερου κρουαζιερόπλοιου. Αυτή η μορφή θαλάσσιου τουρισμού είναι η σημαντικότερη από την άποψη της απόδοσης της σε μέγεθος. Υπάρχουν δύο πολυαναμενόμενες νέες αφίξεις που έχουν βάλει στόχο την κορυφή, είναι τα «αδελφάκια» του περίφημου Freedom of the Seas της Royal Caribbean, Liberty of the Seas και Independence of the Seas, που κατελκύστηκαν την άνοιξη του 2007 και το 2008 αντίστοιχα. Πλωτές πολιτείες 3.634 επιβατών, με εξομοιωτή σερφ, υδάτινη ζώνη με διαδραστικά σιντριβάνια και πισίνες, κλιμακωτά υδρομασάζ, παγοδρόμιο, γήπεδο μποξ, πίστα αναρρίχησης, spa, καζίνο και king size προεδρική σουίτα τεσσάρων υπνοδωματίων.

2.2.1 ΤΥΠΟΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Οι τύποι κρουαζιέρας που υπάρχουν μέχρι σήμερα είναι: η νέα τάση, το Cruise yachting είναι η νέα τάση. Το SeaDream Yacht Club (που ψηφίστηκε καλύτερο μικρό κρουαζιερόπλοιο για το 2006 στα βραβεία κοινού του Conde Nast Traveler) προσφέρει διάφορες πρωσοποποιημένες υπηρεσίες, όπως beach barbeque ή yoga session σε μια απομονωμένη ακρογιαλιά στην Καραϊβική.

Κρουαζιέρα με πανιά είναι για τους λάτρεις των πιο ανέμελων διακοπών. Ξεχωρίζουν τα σιλάτα σύγχρονα Windstar, τα γοητευτικά ξύλινα σκαριά των Star Clippers, τα παραμυθένια κομψότητας Sea Cloud. Μέχρι και τη σπορτίβ φιλοσοφία της αλυσίδας Club Mediterranee μπορείς να δοκιμάσεις εν πλω στα τικ καταστρώματα του πεντακάταρτου Club Med 2.

Το easy-cruise είναι μια νέα φιλοσοφία. Αυτός ο τύπος κρουαζιέρας είναι αυστηρά για νέους, με πλοία «προσκοπικών» ανέσεων και destination-hopping λογική προτείνει η EasyCruise. Τα EasyCruise 1 και 2, πιάνουν στα λιμάνια της Κυανής Ακτής, στην Καραϊβική και από φέτος για πρώτη φορά και στα νησιά του Αιγαίου.

Το action cruise είναι για τους λάτρεις της περιπέτειας, πρόταση-πρόκληση είναι η κρουαζιέρα-αποστολή στην Ανταρκτική ή το Βόρειο Πόλο με τα παγοθραυστικά της Quark Expeditions.

Το Spa εν πλω, διαθέτει χαμάμ, υδρομασάζ, καμπίνες για θεραπείες, χώρους ηρεμίας με θέα στον ωκεανό και πολλές ακόμη παροχές σε spa που, όπως το AquaSpa της Celebrity Cruises, μπορεί να απλώνονται και σε 2.300 τ.μ.

Για φυσιολάτρεις, το Celebrity Xpedition της Celebrity Cruises προσφέρει παράθυρο με θέα στο θαυμαστό κόσμο και τα μοναδικά ζωικά είδη των νησιών Γκαλαπάγκος, σε ένα περιβάλλον προσεγμένο και φιλικό, μόλις για 100 επισκέπτες.

2.2.2 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Η αγορά ενός πακέτου κρουαζιέρας από τον πελάτη συνεπάγεται ένα σύνολο προσφερόμενων υπηρεσιών που περιλαμβάνουν σίτιση, διαμονή και μεταφορά. Στην τιμή του πακέτου πάντα συμπεριλαμβάνεται η διαμονή σε καμπίνα, τα γεύματα, κάποια συγκεκριμένα ποτά, η συμμετοχή σε διάφορες δραστηριότητες μέσα στο πλοίο κατά την διάρκεια του ταξιδιού, καθώς και η είσοδος στα διάφορα αθλητικά τμήματα του πλοίου και τέλος η απασχόληση των παιδιών και η συμμετοχή τους σε διάφορα προγράμματα.

Στην τιμή του πακέτου επίσης αναφέρονται ξεχωριστά οι φόροι των αεροδρομίων, οι φόροι των λιμανιών και η μεταφορά από το αεροδρόμιο στο λιμάνι, ποσά τα οποία προστίθενται στη τιμή του πακέτου και βγαίνει έτσι η τελική τιμή που καλείται να πληρώσει ο πελάτης – καταναλωτής .

Ανάλογα με το είδος της κρουαζιέρας και την κατηγορία της υπάρχουν και άλλες υπηρεσίες που μπορεί να συνυπολογίζονται στην τιμή. Έτσι στις κρουαζιέρες πολυτελείας, όπου το κόστος της είναι πολύ υψηλό, στην τιμή αγοράς περιλαμβάνονται επίσης συνδρομές στις χώρες που επισκέπτεται το πλοίο, όλα τα ποτά, καθώς και κάποιες ειδικές προσφορές.

Συνήθως πάντως στις περισσότερες κρουαζιέρες οι οποίες απευθύνονται σε άτομα μεσαίου εισοδήματος αυτές χρεώνονται extra, έτσι ώστε να κρατηθεί η τιμή σε χαμηλό επίπεδο. Η τιμή στην οποία αγοράζει ο καταναλωτής μια κρουαζιέρα εξαρτάται και από την εποχή, αφού η αγορά αυτή παρουσιάζει έντονες διακυμάνσεις και εποχικότητα.

Η κατάλληλη εποχή βέβαια διαφέρει από περιοχή σε περιοχή και έτσι για την Μεσόγειο το καλοκαίρι οι τιμές στις κρουαζιέρες είναι πολύ υψηλές γιατί είναι high season, την άνοιξη και το φθινόπωρο οι τιμές είναι αρκετά χαμηλότερες, ενώ το χειμώνα είναι πολύ χαμηλές, αφού ο καιρός της Μεσογείου το χειμώνα δεν προσφέρεται για ταξίδι στην θάλασσα. Ανάλογες διαφοροποιήσεις στην τιμή ως προς την εποχή πραγματοποίησης του ταξιδιού παρουσιάζουν όλες οι περιοχές άλλες σε μεγαλύτερο και σε άλλες μικρότερο βαθμό.

Το dress code της κρουαζιέρας δεν είναι πια τόσο formal όπως παλιά. Σε όλα τα κρουαζιερόπλοια, τα πρωινά είναι πάντα casual. Για τα βράδια όμως, σε κάποιες πιο σοφιστικέ εταιρείες (όπως π.χ. η Silversea) ή για πιο ειδικές περιστάσεις (π.χ. δείπνο σε γκουρμέ εστιατόριο) ακόμη και στα πιο μαζικά κρουαζιερόπλοια θα χρειαστείτε κάτι πιο

επίσημο. Οι κρουαζιέρες περιλαμβάνουν διάφορους προορισμούς άρα σε ορισμένες περιοχές έχουν τροπικό κλίμα και πιθανόν βροχοπτώσεις, ενώ σε άλλες περιοχές, όπως η Αλάσκα, η θερμοκρασία είναι πολύ χαμηλή.

Γενικά, τις υπηρεσίες που προσφέρει ένα κρουαζιερόπλοιο είναι:

- Γεύματα εν πλω-ειδική διατροφή: Με την άφιξή σας στο κρουαζιερόπλοιο πρέπει να κάνετε έγκαιρη κράτηση για να εξασφαλίσετε την ώρα που θέλετε να δειπνήσετε. Αντίθετα, το



πρόγευμα και το γεύμα σερβίρονται σε ελεύθερη σειρά. Έχετε την επιλογή από δύο έως τέσσερις σειρές σερβίρισματος για το δείπνο σας. Συνήθως σερβίρεται από τις 18:30 έως τις 20:30, ώρες που ενδεχομένως να αλλάζουν ανάλογα με τους προορισμούς, την εταιρία και το καθημερινό πρόγραμμα. Σε

περιπτώσεις επιβατών με ειδικές διατροφικές ανάγκες, όπως (διαβητικοί, χορτοφάγοι κ.ά.), πρέπει να υπάρχει ειδοποίηση δύο εβδομάδων πριν την ημερομηνία αναχώρησης.

- Ιατρικές υπηρεσίες: Όλα τα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν γιατρό. Οι ώρες λειτουργίας του ιατρείου κοινοποιούνται από το ημερήσιο πρόγραμμα του κρουαζιερόπλοιοι, ενώ σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης οι επιβάτες λαμβάνουν άμεση περίθαλψη. Η κάθε ιατρική υπηρεσία και φαρμακευτική αγωγή που ενδεχομένως παρασχεθεί, συνεπάγεται την ανάλογη χρέωση. Επιβάτες που λαμβάνουν συγκεκριμένη φαρμακευτική αγωγή, θα πρέπει να προνοήσουν να έχουν την ανάλογη ποσότητα φαρμάκων μαζί τους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.
- Επιβάτες με ιδιαίτερες ανάγκες και εγκυμοσύνη: Οποιαδήποτε ιδιαίτερη ανάγκη ή ασθένεια που χρειάζεται προσοχή ή θεραπεία, πρέπει να γίνεται γνωστή κατά την κράτηση. Η φροντίδα και η ευθύνη των επιβατών με ιδιαίτερες ανάγκες ανήκει αποκλειστικά στους συνοδούς τους. Οι περισσότερες σύγχρονες εταιρίες κρουαζιέρας διαθέτουν μικρό αριθμό καμπίνων ειδικά σχεδιασμένων για πελάτες με ιδιαίτερες ανάγκες. Όσες γυναίκες βρίσκονται σε κατάσταση εγκυμοσύνης δε θα πρέπει να έχουν περάσει τον έκτο μήνα της κύησης τους και είναι απαραίτητο να προσκομίσουν πιστοποιητικό από το γιατρό τους που να βεβαιώνει ότι επιτρέπεται να ταξιδέψουν.
- Ηλεκτρικό ρεύμα: Το ηλεκτρικό ρεύμα στα περισσότερα κρουαζιερόπλοια είναι 110/220 Βολτ. Επιτρέπεται να χρησιμοποιήσετε ξυριστική μηχανή και στεγνωτήρα μαλλιών εφόσον λειτουργούν στα ανάλογα βολτ της πρίζας. Απαγορεύεται η χρήση ηλεκτρικού σίδερου στην καμπίνα σας.
- Πλυντήριο-Σιδερωτήριο: Διατίθενται υπηρεσίες πλυντηρίου και σιδερωτηρίου σε όλα τα κρουαζιερόπλοια. Οι τιμές διαφέρουν ανάλογα με το είδος των ρούχων. Μπορείτε να πάρετε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες από το θαλαμηπόλο σας ή θα βρείτε το αντίστοιχο έντυπο στην καμπίνα σας.
- Τηλεφωνική επικοινωνία κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας: Όλα τα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν δορυφορικά συστήματα επικοινωνίας οπότε οι επιβάτες μπορούν να στέλνουν και να λαμβάνουν τηλεφωνήματα και φαξ με αυτόματη κλήση και με την ανάλογη χρέωση. Επίσης υπάρχει η δυνατότητα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Για τη χρήση κινητού τηλεφώνου συνιστούμε να επικοινωνήσετε με την εταιρία σύνδεσης της συσκευής σας.

- Σαλόνι Ομορφιάς-Κομμωτήριο: Όλα τα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν σαλόνι ομορφιάς και κομμωτήριο, οι υπηρεσίες των οποίων έχουν επιπλέον επιβάρυνση.
- Καταστήματα: Σε όλα τα κρουαζιερόπλοια υπάρχουν καταστήματα όπου μπορείτε να βρείτε αξεσουάρ και ρούχα, είδη δώρων, αναμνηστικά, κοσμήματα, αρώματα, καλλυντικά, τσιγάρα κ.ά.
- Γυμναστήριο-Κέντρα αναζωογόνησης (Spa): Σε όλα τα κρουαζιερόπλοια υπάρχει γυμναστήριο. Με επιπλέον χρέωση μπορείτε να κάνετε σάουνα και υδρομασάζ ή να απολαύσετε προγράμματα αναζωογόνησης (spa).

Εκτός από τα κλασσικά προϊόντα κρουαζιέρας, υπάρχουν και πολλούς εναλλακτικούς τύπους, όπως η εξερευνητική κρουαζιέρα, η κρουαζιέρα περιπέτειας, η ιστορική κρουαζιέρα, η θρησκευτική κρουαζιέρα, η εκπαιδευτική, κλπ. Όλα αυτά έχουν μεγάλο ενδιαφέρον για συγκεκριμένους προορισμούς της χώρας μας που έχουν θέλγητρα για εξειδικευμένα ενδιαφέροντα.

2.3 ΜΕΓΑΛΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Υπάρχουν αυτή τη στιγμή πολλές ναυτιλιακές εταιρείες: Aquamarine, Carribean Princess, Coral, Coral Princess, Costa Atlantica, Costa Classica, Costa Concordia, Costa Europa, Costa Fortuna, Costa Magica, Costa Marina, Costa Romantica, Cristal, Crown Princess, Crystal Serenity, Crystal Symphony, Dawn Princess, Diamond Princess, Emerald, Golden Princess, Grand Princess, Island Princess, Norwegian Crown, Norwegian Dawn, Norwegian Dream, Norwegian Jewel, Norwegian Majesty, Norwegian Pearl, Norwegian Spirit, Norwegian Star, Norwegian Sun, Norwegian Wind, Orient Queen, Pacific Princess, Perla, Pride of Aloha, Pride of America, Pride of Hawaii, Queen Elizabeth 2, Queen Mary 2, Regal Princess, Sapphire, Sapphire Princess, Sea Princess, Star Princess, Sun Princess, Tahitian Princess, και άλλα. Όμως, οι γνωστότερες μεγαλύτερες σε στόλο και πιο αξιόπιστες ναυτιλιακές εταιρείες που προσφέρουν διαφόρων ειδών οργανωμένα ταξίδια αναψυχής σε διάφορους προορισμούς, αλλά κυρίως στην Καραϊβική, τη Νότια Αμερική και την Μεσόγειο είναι οι εξής.

➤ **PRINCESS CRUISES**

Διαθέτει στον στόλο της συνολικά 13 πλοία ανάμεσα τους και το μεγαλύτερο πλοίο στον κόσμο το Grand Princess και αποτελεί την τρίτη μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία από άποψη πώλησης κλινών στις Η.Π.Α

➤ **THE NORWEGIAN CRUISE**

Με τον στόλο των 11 πλοίων της κατατάσσεται στην 4^η θέση στις Η.Π.Α. Έχει στον στόλο της 9 πλοία ,ενώ τα δρομολόγια της είναι κυρίως στην Καραϊβική και την Χαβάη.

➤ **CARNIVAL CRUISE LINE (CCL)**

Θεωρείται η ηγετική εταιρεία όλης της αγοράς και είναι στην πρώτη θέση σε αριθμό κλινών και σε αριθμό μεταφερόμενων επιβατών με συνολικά 19 πλοία.

➤ **HOLLAND AMERICAN CRUISE LINES (HAL)**

Έχει στη διάθεση της 11 πλοία και έχει τα δρομολόγια των Σκανδιναβικών χωρών, αγορά που σημειώνει όλο και μεγαλύτερη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια.

➤ **P&O CRUISES**

Έχει μόνο 5 πλοία στην κατοχή της και οι υπηρεσίες που προσφέρει είναι πολύ υψηλού επιπέδου γεγονός που την κατατάσσει στις πρώτες σε οικονομικά αποτελέσματα.

➤ **CUNARD**

Είναι η πλέον γνωστή εταιρεία αφού ο ιδρυτής της είναι ο πρώτος που σχεδίασε και εκτέλεσε υπερατλαντικό ταξίδι με ατμόπλοιο ήδη από το 1840.

➤ **SEA BOURN CRUISE LINE**

Είναι η πολυτελέστερη εταιρεία και απευθύνεται αποκλειστικά σε πολύ υψηλά εισοδήματα. Τα πλοία της αν και μικρά προσφέρουν στους πελάτες της όλες τις ανέσεις.

Άλλες μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες είναι:

- *Celebrity Cruises*
- *Costa Cruises*
- *Festival Cruises*
- *Star Cruises*
- *Disney Cruises*
- *Crystal Cruises*
- *Radisson Seven Seas Cruises*

Το οποίο, το Costa Cruises, συγκεκριμένα το υπερπολυτελέστατο κρουαζιερόπλοιο «COSTA CONCORDIA» προσέγγισε την Ρόδο.



Μετάφερε 3.500 τουρίστες. Το πολυτελές και υπερσύγχρονο κρουαζιερόπλοιο προσέγγισε στο λιμάνι τη Ρόδο, για πρώτη φορά, το 2006. Πρόκειται για την τελευταία λέξη της τεχνολογίας, για το πιο νεότευκτο κρουαζιερόπλοιο αυτής της γνωστής εταιρίας. Το Costa Concordia που κατασκευάστηκε τον Ιουλίου του 2006 έχει μήκος 290 μέτρα και μεταφέρει 3.500 επιβάτες με 1100 άτομα πλήρωμα. Έρχεται από τη Σμύρνη και αποπλέκει για την Κύπρο. Η Ρόδος, παρά τα προβλήματα στο λιμάνι της, εξακολουθεί να αποτελεί δημοφιλή προορισμό για τους τουρίστες των κρουαζιερόπλοιων, για αυτό και οι εταιρίες περιλαμβάνουν το νησί μας στο πρόγραμμά τους. Μέσα στο 2006 προσέγγισαν στο λιμάνι της Ρόδου 631 κρουαζιερόπλοια τα οποία μετέφεραν 531.927 τουρίστες.

2.4 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Το υπάρχον νομικό πλαίσιο δεν επιτρέπει σε ξένες εταιρείες να αρχίζουν και να τελειώνουν τις διαδρομές τους σε κάποιο ελληνικό λιμάνι. Ωστόσο, ήδη ορισμένες πραγματοποιούν ή ετοιμάζουν προγράμματα με επιβίβαση ή αποβίβαση από τον Πειραιά. Όσοι θέλουν να ξεκινήσουν ή να τελειώσουν τις θαλασσινές διαδρομές τους σε ελληνικά νερά, μπορούν να τσεκάρουν τις μπροσούρες των εταιρειών Silversea, Seabourn, Princess και Crystal. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν στην κατοχή τους πλοία και οργανώνουν κρουαζιέρες είναι ελάχιστες. Παρά όλα αυτά όμως, η παρουσία τους στην αγορά θεωρείται αρκετά δυναμική και τα τελευταία χρόνια παίζουν όλο και μεγαλύτερο ρόλο στην αγορά παγκοσμίως. Οι εταιρείες αυτές είναι:

➤ **ROYAL OLYMPIC CRUISES**

Θεωρείται η μεγαλύτερη εταιρεία της Ελλάδας και μια από τις μεγαλύτερες παγκοσμίως έχοντας εφτά πλοία στην κατοχή της από τα οποία άλλα είναι καινούργια και άλλα αρκετά παλιά πλήρως όμως ανακαινισμένα.

➤ **CELEBRITY CRUISES**

Παρόλο που ο αριθμός των πλοίων που έχει στην κατοχή της είναι μικρός, η εταιρεία ξεχώρισε λόγω της έμφασης που έδωσε στην εξυπηρέτηση των πελατών της και στην πολυτέλεια σε όλους τους τομείς κυρίως σε αυτόν του F&B (food and beverage).

➤ **GOLDEN SUN CRUISES**

Έχει αρκετά σημαντικό μερίδιο στην αγορά της Μεσογείου αφού διοργανώνει και εκτελεί κρουαζιέρες στην Ελλάδα και την Τουρκία με τα 3 πλοία που έχει στη διάθεση της.

2.5 ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ

Υπάρχει στην αγορά ο κλάδος που προσφέρει προγραμματισμένες κρουαζιέρες (κυρίως στα Ελληνικά νησιά), είναι τα *Ελληνόκτητα τουριστικά πλοία*. Αυτές οι διαδρομές πραγματοποιούνται με σκάφη και καΐκια κάτω των 50 επιβατών. Τα τουριστικά πλοία αντλούν πελάτες από όλες τις διεθνείς αγορές και συχνά ναυλώνονται από tour operators. Σαν κλάδος είναι πολύ σημαντικός για το θαλάσσιο τουρισμό γιατί διατηρούν την παρουσία του «θαλασσινού» προορισμού της Ελλάδας στις μπροσούρες των μεγάλων tour operators. Επίσης είναι ένας κλάδος που μπορεί να αναπτύξει και τον καταδυτικό τουρισμό, σε πολλούς Ελληνικούς προορισμούς που διαθέτουν τα απαιτούμενα φυσικά χαρίσματα.

2.5.1 ΜΕ ΕΔΡΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΤΩΝ ΣΦΑΚΙΩΝ

Τα Σφακιά είναι ένα από τα πιο ιστορικά μέρη της Κρήτης. Βρίσκεται στο νότιο μέρος της και λόγω της τοποθεσίας του έπαιξε μεγάλο ρόλο σε όλους σχεδόν τους πολέμους που πέρασε η Κρήτη.



Οι ημερήσιες κρουαζιέρες που εκτελούν δρομολόγια από τα Σφακιά είναι Λουτρό, Γαύδος, Άγια Ρουμέλη.

Η Γαύδος βρίσκεται στο νοτιότερο άκρο της Ελλάδας και είναι ένα μικρό σε έκταση νησί, με πολλές ομορφιές και μεγάλη ιστορία. Στη Γαύδο λέγεται ότι αναφερόταν ο Όμηρος σχετικά με την επίσκεψη του Οδυσσέα στο νησί της Καλυψώς. Κατά τη Βυζαντινή περίοδο η Γαύδος είχε έναν Επίσκοπο και πολλούς κατοίκους. Όμως κατά την Ενετοκρατία πολλοί από αυτούς έφυγαν, μια και το νησί είχε γίνει άνδρο ληστών και πειρατών.

Το Λουτρό είναι ένα μέρος πραγματικά μαγευτικό. Εκεί δεν υπάρχει εύκολη πρόσβαση και πέρα από κάποια δύσβατα μονοπάτια, ο μόνος τρόπος για να το προσπελάσει κανείς είναι μέσω θαλάσσης.

Ο Άγιος Ιωάννης βρίσκεται σε μεγάλο υψόμετρο με θέα προς το Λιβυκό πέλαγος. Προς την πλευρά της θάλασσας υπάρχει η εκκλησία του Αγίου Παύλου όπου, σύμφωνα με την παράδοση, κατά το ταξίδι του στην Κρήτη ο Απόστολος Παύλος βάπτισε τους ειδωλολάτρες στην κοντινή πηγή.

Η Αγία Ρουμέλη βρίσκεται κοντά στην έξοδο του φαραγγιού της Σαμαριάς. Το όνομα του χωριού προέρχεται από την ομώνυμη εκκλησία, η οποία θεμελιώθηκε πάνω σε παλαιότερη εκκλησία της Αγίας Ρουμηλίας ή Ρουμίνας.

Η Σούγια είναι κτισμένη πάνω στα ερείπια της αρχαίας Σύιας, επιπέδου της αρχαίας Ελύρου.

2.5.2 ΜΕ ΕΔΡΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑΣ

Καράβια αναχωρούν από την Παλαιόχωρα για τη Σούγια, την Αγία Ρουμέλη και τα Σφακιά καθημερινά, ενώ οργανώνονται από τα τοπικά τουριστικά γραφεία καθημερινές κρουαζιέρες για το Ελαφονήσι. Υπάρχει πρόσβαση στα νοτιότερα νησιά της Ελλάδος, τη Γαύδο και τη Γαυδοπούλα.

2.5.3 ΜΕ ΕΔΡΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΩΝ ΧΑΝΙΩΝ



Μια μίνι κρουαζιέρα στο νησί Θωδορού, το οποίο ξεκινάει από την πλατεία του παλιού λιμανιού. Σε αυτό το ταξίδι, οι ενδιαφερόμενοι βλέπουν τον κρητικό αιγαγρό (κρι κρι) στον Θωδορού, ένα αεροπλάνο από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, μέσω του γυάλινου πάτου που έχει η κρουαζιέρα. Επίσης, κάνει μια στάση στο νήσος Λαζαρέττα, όπου μπορούν να εξερευνήσουν τον βυθό και να απολαμβάνουν τον ήλιο στην υπέροχη του παραλία.

2.5.4 ΜΕ ΕΔΡΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΙΣΣΑΜΟΥ

Από το λιμάνι Κισσάμου, υπάρχει μια οργανωμένη ημερησία κρουαζιέρα, η οποία φεύγει το πρωί με προορισμό την εκπληκτική λιμνοθάλασσα του Μπάλου και το ενετικό οχυρό στο νησάκι Άγρια Γραμβούσσα.

Για την ονομασία Γραμβούσα, προέρχεται από το φυτό Κράμβη, Κπαμβόεσσα, που στη συνέχεια έγινε Γραμβούσα. Ο λόγος που έχτισαν οι Ενετικοί το κάστρο, ήταν ο φόβος της κατάληψης της Κρήτης από τους Τούρκους, το οποίο θα οδηγούσε, πράγμα που έγινε, στο τέλος της Ενετικής Αυτοκρατορίας.

2.6 ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ

Οι γεωγραφικές περιοχές που κυριαρχούν σήμερα στην παγκόσμια αγορά προσελκύοντας την συντριπτική πλειοψηφία των ταξιδιωτών είναι δύο. Η ευρύτερη περιοχή της Βόρειας Αμερικής και η Ευρώπη.

Βόρεια Αμερική: Σε αυτή την περιοχή πραγματοποιούνται οι περισσότερες κρουαζιέρες παγκοσμίως. Τα ταξίδια που πραγματοποιούνται στην Βόρεια Αμερική ακολουθούν συνήθως πέντε διαδρομές:

- Αλάσκα που είναι και η ταχύτερη αναπτυσσόμενη αγορά σήμερα.
- Περιοχές της Βόρειας Αμερικής που είναι περιοχή της Νέας Υόρκης, του Norfolk και της Philadelphia
- Τον ποταμό του Mississippi
- Τον κόλπο του Μεξικού
- Την Καραϊβική και τις Μπαχάμες που συγκεντρώνουν και τον μεγαλύτερο αριθμό τουριστών, αφού δεν υπάρχει εποχικότητα λόγω καιρικών συνθηκών.



Ευρώπη: Έρχεται δεύτερη μετά την Αμερική, αφού αν και δεν διαθέτει τις εξωτικές παραλίες και το τρωκτικό κλίμα της Καραϊβικής, διαθέτει ένα συνδυασμό ιστορίας, αρχιτεκτονικής και κουζίνας, ενώ παράλληλα σχεδόν όλες οι ευρωπαϊκές πόλεις είναι προσιτές μέσω θαλάσσης.

Γεωγραφικά οι κρουαζιέρες στη Μεσόγειο γίνονται κυρίως στις εξής περιοχές:

- Δυτική Μεσόγειο που περιλαμβάνει την Ισπανία, την Ιταλία, την Γαλλία καθώς και τα νησιά της
- Ανατολική Μεσόγειο που περιλαμβάνει την Ελλάδα, την Τουρκία και την Αίγυπτο
- Βόρεια Ευρώπη που είναι η Ισλανδία, Αγγλία και Βέλγιο
- Βαλτική που περιλαμβάνει τις Σουηδία, Λετονία και Εσθονία
- Όλοι οι υπόλοιποι προορισμοί, συγκεντρώνουν μικρότερο αριθμό επισκεπτών μέσω θαλάσσης και οι πιο συνηθισμένοι από αυτούς είναι: Κεντρική και Νότια Αμερική, Ειρηνικός που περιλαμβάνει μια σειρά νησιών, Ασία και Αφρική.

2.7 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ

Η σχέση των ανθρώπων με τη θάλασσα έχει αλλάξει ριζικά τον τελευταίο αιώνα. Πριν από μερικές δεκαετίες η κρουαζιέρα ήταν κάτι το ξεχωριστό και απευθυνόταν σε ευκατάστατους αποκλειστικά ανθρώπους ή σε άτομα μεγάλης ηλικίας.

Μετά το 1980, η όλη δομή της κρουαζιέρας άλλαξε και απευθύνεται σε ανθρώπους μεσαίου εισοδήματος, νεότερους σε ηλικία καθώς και σε οικογένειες.

Οι λόγοι που οδήγησαν στην αύξηση του αριθμού των ατόμων που προτιμούν ένα πακέτο κρουαζιέρας για τις διακοπές τους είναι πολλοί.

Οι βασικότεροι είναι:

- Η ανάπτυξη της τεχνολογίας
- Η αύξηση του εισοδήματος των εργαζομένων
- Ο σύγχρονος τρόπος ζωής
- Η άνοδος του βιοτικού επιπέδου
- Τα μέσα μαζικής ενημέρωσης
- Ο ανταγωνισμός των ναυτιλιακών εταιρειών

2.8 ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Η αγορά της Μεσογείου διακρίνεται στην Ανατολική και την Δυτική με σύνορο την Ιταλική Χερσόνησο. Στην Ανατολική Μεσόγειο, εντοπίζονται συγκεκριμένες τοπικές αγορές:

- Αιγαίο Πέλαγος
- Εύξεινος Πόντος
- Λεβάντε (Κύπρος, Άγιοι Τόποι, Αίγυπτος)
- Βενετία, Αδριατική, Ιόνιο Πέλαγος

Η ανάλυση των πλέον πρόσφατων δεδομένων των τοπικών αγορών επιβεβαιώνει τον πρωταγωνιστικό ρόλο του Αιγαίου, το σημαντικό μερίδιο της Αδριατικής και το δυναμικό για ανάπτυξη της περιοχής του Εύξεινου Πόντου.

Ενδεικτικό του μεριδίου της μεσογειακής προσφοράς είναι ο σταθερά πρωταγωνιστικός ρόλος στην Ευρώπη, με ποσοστά που κυμαίνονται μεταξύ 7.5 και 9.5% κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας.

Σήμερα στη Μεσόγειο, περιηγούνται 108 κρουαζιερόπλοια, συγκρινόμενα με τα 104 του έτους 1999 και τα 95 του έτους 1998. Με αντίστοιχες χωρητικότητες 76.238 κλίνες, το 2000 δεδομένης της χωρητικότητας, του αριθμού των ταξιδιών και της διάρκειας της περιήγησης, η προσφερόμενη χωρητικότητα αφορούσε 1.5 εκατομμύριους επιβάτες. Σημαντική αλλαγή στα δεδομένα της προσφερόμενης χωρητικότητας δημιούργησε η προσφορά σύντομων κρουαζιέρων από πλοία Κυπριακών συμφερόντων με αφετηρία το λιμάνι της Λεμεσού. Οι γραμμές κρουαζιεροπλοίων της Ανατολικής Μεσογείου δεν διαθέτουν χαρακτηριστικά μαζικού τουρισμού, ούτε μπορούν να θεωρηθούν κορεσμένες. Αντίθετα, έχουν σαφή περιθώρια ανάπτυξης, εντοπίζοντας τις προσπάθειες προσέλκυσης νέων πελατών, στην προσφορά υπηρεσιών «ειδικού ενδιαφέροντος», ενσωματώνοντας στην θαλάσσια περιήγηση διαστάσεις όπως ο πολιτισμός, η φύση, οι αθλοπαιδιές και τα ατομικά ενδιαφέροντα.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου 1983 με 1998, ο αριθμός των επισκεπτών κρουαζιεροπλοίας στην Ελλάδα παρουσίασε διακυμάνσεις, αλλά σε μέση ετήσια βάση κυμάνθηκε γύρω στο 5.5% επί του συνόλου των αφίξεων τουριστών, δεν διαφοροποιούνται από την παγκόσμια εικόνα. Όμως και μόνο η γεωγραφική διαμόρφωση (πολύνησα) της χώρας και ειδικότερα στο Αιγαίο παρέχει περιθώρια περαιτέρω αύξησης.

Οι διακυμάνσεις αφίξεων είναι ενδεικτικές της επίδρασης που ασκούν στη ζήτηση εξωγενείς παράγοντες. Γενικά, αλλά και ειδικότερα για συγκεκριμένης προέλευσης τουρίστες (όπως από Η.Π.Α.) σημαντικές επιπτώσεις στη ζήτηση κρουαζιεροπλοίας σε μια περιοχή έχουν και οι γειτονικές προς αυτή πολεμικές διενέξεις και κοινωνικό-πολιτικές αστάθειες, όπως ο πόλεμος στον Κόλπο το 1991 και η πρόσφατη κρίση στα Βαλκάνια.

2.9 ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Ο κλάδος της κρουαζιεροπλοίας είναι ιδιαίτερα δυναμικός και σύμφωνα με τα στοιχεία της τελευταίας δεκαετίας εμφανίζει συνεχή ανάπτυξη. Ο παγκόσμιος στόλος κρουαζιερόπλοίων προσεγγίζει τα 500 πλοία. Η κρουαζιεροπλοία διακρίνεται σε αυτή των διεθνών, τοπικών, ποτάμιων και παράκτιων γραμμών και εμφανίζεται με τη δραστηριοποίηση περίπου 230 πλοίων στις διεθνείς, 110 στις τοπικές, 125 στις ποτάμιες και 35 στις παράκτιες, με ποσοστά 40%, 25%, και 8% αντίστοιχα. Η υπεροχή των διεθνών γραμμών στο σύνολο της κρουαζιεροπλοίας αντικατροπτίζεται και στις νέες επενδύσεις αφού επί 50 περίπου νεότευκτων κρουαζιερόπλοίων τα 40 αφορούν τις διεθνείς γραμμές. Η κρουαζιεροπλοία, το 2000 αριθμεί 223051 κλίνες, σε σύγκριση με τις 132530 κλίνες του 1996 και τις 100650 κλίνες του 1991. Η εξέλιξη της προσφοράς δεν επηρεάζεται μόνο από την είσοδο νεότευκτων πλοίων αλλά και από τις αποχωρήσεις πλοίων λόγω διαλύσεων, ατυχημάτων και των επιπτώσεων των πρόσφατων κανονισμών της SOLAS. Το 1991 διακινήθηκαν 4.7 εκατομμύρια περιηγητές, το 1996: 6.5 εκατομμύρια, το 1999: 8.8 εκ., ενώ για το 2005 ήταν 9.15 εκ.

Από τα προαναφερόμενα στοιχεία ζήτησης και προσφοράς, προκύπτει ότι η κρουαζιεροπλοία παρουσιάζει δείκτες απασχόλησης που κυμαίνονται γύρω στο 90 %. Το 1999, κυριαρχία στην αγορά είχε η Βόρεια Αμερική, με ποσοστό περίπου 67% επί του συνόλου των επιβατών παγκοσμίως και δεύτερη ήταν η Ευρώπη με 24%. Τα αντίστοιχα ποσοστά για το 1995 ήταν 77 και 17%. Συνεπώς, διαφαίνεται η αύξηση του ευρωπαϊκού ποσοστού σε βάρος αυτού της Βόρειας Αμερικής και της Καραϊβικής.

Στην Ευρώπη, με βάση τη καταγεγραμμένη κίνηση των 1.9 εκατομμυρίων επιβατών για το 1999, η πρόβλεψη για το έτος 2010 διαμορφώνεται στα 7.4 εκατομμύρια. Αυτή η «θεαματική» άνοδος ερμηνεύεται τόσο λόγω του πληθυσμιακού δυναμικού της ηπείρου, όσο και λόγω της παρούσας σχετικά χαμηλής συμμετοχής των Ευρωπαίων σε κρουαζιέρες. Η επιβεβαίωση αυτών των προβλέψεων θα ανατρέψει το υφιστάμενο σκηνικό και θα αναγορεύσει την Ευρώπη σε πρωταγωνιστή στην παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας. Η χώρα προέλευσης και τα αντίστοιχα μεγέθη περιηγητών, όσον αφορά τις Ευρωπαϊκές χώρες, με βάση στοιχεία του 1998, έχουν ως εξής:

- Μ. Βρετανία: 634.000
- Γερμανία :306.000
- Ιταλία:230.000
- Γαλλία:190.000
- Λοιπές:210.000

Σε ότι αφορά το «προφίλ» του περιηγητή κρουαζιέρας, πρέπει να αναφερθεί ότι διεθνώς αλλά και ειδικότερα στην Ευρώπη καταγράφεται σαφής διαφοροποίηση από την παραδοσιακή προσέλκυση ατόμων τρίτης ηλικίας και υψηλού εισοδήματος. Η διαφοροποίηση αυτή συνιστάται στη διερεύνηση της αγοράς με νεότερους και συνεπώς περισσότερο ενεργούς περιηγητές. Η εμφάνιση και η προώθηση της τάσης αυτής είναι αναμφίβολα ενισχυτική ως προς το προτεινόμενο τουριστικό προϊόν.

Αυτό που πρέπει να κατανοήσουμε, είναι ότι η κρουαζιέρα δεν είναι ένα συμπληρωματικό τουριστικό προϊόν. Δεν είναι μια υποδιαίρεση της τουριστικής βιομηχανίας. Είναι μία αυτόνομη διεθνοποιημένη τουριστική βιομηχανία με πολλές ευκαιρίες ανάπτυξης και πλούτου για αυτούς που θα μπορέσουν έγκαιρα να τις δουν και να τις αξιοποιήσουν.

ΕΝΟΤΗΤΑ 3

YACHTING



3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ

Το yachting είναι ένα πολύ σημαντικό τμήμα του θαλάσσιου τουρισμού που αφορά τις περιηγήσεις με σκάφη αναψυχής. Τα δύο μοντέλα που έχουν κυριαρχήσει στην αγορά είναι το Ελληνικό και το Γαλλικό:

- **Ελληνικό μοντέλο:**
Βασίζεται στην ανάπτυξη θαλάσσιας αναψυχής. Υλοποιήθηκε από το Ελληνικό δημόσιο και επιτρέπει μεγαλύτερη επιχειρηματική και τουριστική δραστηριότητα με μικρότερο στόλο σκαφών και περιορισμένη υποδομή λιμενικών εξυπηρετήσεων. Το μοντέλο αυτό γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη στην Ελλάδα από τα μέσα της δεκαετίας του '60 ως τα μέσα της δεκαετίας του '70. Υιοθέτησε αργότερα με διάφορες παραλλαγές από την πρώην Γιουγκοσλαβία, την Τουρκία, την Τυνησία, την Καραϊβική .κ.α.
- **Γαλλικό μοντέλο:**
Βασίζεται στην ισόρροπη ανάπτυξη θαλάσσιας αναψυχής και έργων υποδομής. Υλοποιήθηκε από ιδιώτες επιχειρηματίες υπό την επίβλεψη του Γαλλικού δημοσίου και γνώρισε ανάπτυξη στην Γαλλία από τα μέσα του 1960 ως τα μέσα της δεκαετίας του '70. Αργότερα υιοθετήθηκε με διάφορες παραλλαγές από την Ιταλία και την Ισπανία.

Ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός αναπτύσσεται στη χώρα μας από το 1980. Τα τελευταία χρόνια έχει αρχίσει να γίνεται ιδιαίτερα γνωστός στους Έλληνες τουρίστες, οι οποίοι διαλέγουν πολυτελή ή απλά σκάφη για να γνωρίσουν τις ομορφιές των νησιών.

Ειδικά καταλύματα στην υπηρεσία του θαλάσσιου τουρισμού είναι τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία και πλοιάρια και τα κρουαζιερόπλοια. Ο θαλάσσιος τουρισμός, λοιπόν κερδίζει σταθερά έδαφος από τη στιγμή που το ενδιαφέρον των Ελλήνων ταξιδιωτών για τα μυστικά των σκαφών έχει αυξηθεί. Τα φουσκωτά, πλαστικά σκάφη και οι θαλαμηγοί γίνονται πόλος έλξης για πολλούς, προσφέροντας προσπελάσιμες διακοπές και σε λογικές τιμές. Η βιομηχανία σκαφών προσφέρει πολλαπλές δυνατότητες για όλα τα γούστα και τα οικονομικά πλατόν. Το μόνο που χρειάζεται να κάνει κανείς είναι να ψάξει σωστά, να ενημερωθεί και να προσέξει τότε να προχωρήσει σε ενοικίαση σκάφους και με ποιους όρους. Υπάρχουν σκάφη προσπελάσιμα για ανθρώπους με αναπηρίες προσαρμοσμένα στις ανάγκες τους και τις απαιτήσεις τους και μας δίνουν τη δυνατότητα να αποδράσουμε σε ένα μικρό πλωτό

παράδεισο που προσφέρει μεγάλες ανέσεις. Τα σκάφη έχουν μεγάλη ζήτηση στην Ελλάδα, κυρίως από τους ανθρώπους που ξέρουν να χαίρονται τη θάλασσα και τη ζωή σε αυτήν. Εξασφαλίζουν εύκολη μεταφορά, καπετάνιο, ελεύθερη επιλογή εξοπλισμού ανάλογα με τις προτιμήσεις και τις συνθήκες. Είναι πραγματικά μία πολύ αξιόλογη επιλογή.

Οι ελληνικές θάλασσες και ακτές, με τα πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα που προσφέρουν, κατέστησαν το yachting πολύ δημοφιλή δραστηριότητα, τόσο μεταξύ των Ελλήνων, όσο και μεταξύ των ξένων επισκεπτών της χώρας. Ένα ταξίδι στα ήρεμα ελληνικά νερά, με ιδιόκτητο ή ναυλωμένο σκάφος αναψυχής, προσφέρει τη δυνατότητα να πλεύσετε ανάμεσα σε πανέμορφα συμπλέγματα νησιών, να αγκυροβολήσετε σε φυσικούς προστατευμένους όρμους σπάνιας ομορφιάς, να επισκεφθείτε απρόσιτες παραλίες και να κολυμπήσετε με ασφάλεια σε νερά με μοναδική καθαρότητα και διαύγεια. Ο θαλάσσιος τουρισμός με σκάφος αποτελεί ένα ιδιαίτερα διαδεδομένο τρόπο ψυχαγωγίας σε όλο τον κόσμο ενώ τα σκάφη αναψυχής κερδίζουν ένα διαρκώς αυξανόμενο κοινό. Οι διακοπές με σκάφος είναι ωραίες, έχουν glamour και προσφέρουν μοναδικές συγκινήσεις. Η Ελληνική Πολυνησία με τη μοναδική παράκτια ζώνη της και οι αμέτρητοι προορισμοί, κάνουν ιδανική τη χρήση σκάφους ανοίγοντας διάπλατα τους θαλάσσιους δρόμους για ποικίλες δραστηριότητες όπως ψάρεμα, καταδύσεις, σκι, προσέγγιση σε παρθένες παραλίες, κτλ.

Βελτιωμένος, έστω και μόλις κατά 1%, εμφανίστηκε ο κλάδος του yachting στην Ελλάδα το 2004, σε σχέση με το 2003, ενώ πραγματοποίησε συνολικά κύκλο εργασιών ύψους 31,51 εκατ. ευρώ, σύμφωνα με τα αποτελέσματα έρευνας που διεξήγαγε η εταιρία Hellstat.

Ειδικότερα, ο κλάδος παρουσιάζει ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια, με τα έτη 2002 και 2003 να παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες αυξήσεις στα συνολικά έσοδα των εταιριών που εξετάστηκαν στην έρευνα, 16% και 44% αντίστοιχα, ενώ συνολικά για την περίοδο 2001-2004 επιτυγχάνεται ρυθμός ανάπτυξης του κύκλου εργασιών κατά 71%. Σημειώνεται ότι οι πέντε μεγαλύτερες εταιρίες έχουν μερίδιο ίσο με το 68,2% του συνολικού τζίρου.

Επίσης, από τα αποτελέσματα της έρευνας προέκυψε ότι 22 από τις 34 υπό εξέταση επιχειρήσεις είχαν μείωση εσόδων το 2004, έναντι 13 το 2003 /2002, και η

εκτιμώμενη μέση μείωση των εσόδων ανά εταιρία κυμαίνεται στο 16,4%, έναντι μέσης αύξησης το 2003 /2002 της τάξης του 2% - 3%.

Η γκάμα των σκαφών αναψυχής που διατίθεται για ενοικίαση και περιλαμβάνει τόσο τα μηχανοκίνητα όσο και τα ιστιοπλοϊκά σκάφη είναι πολύ μεγάλη τόσο από άποψη μεγέθους όσο και εξοπλισμού.

Η Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών Κατώτερων Πληρωμάτων Επαγγελματικών & Ιδιωτικών Θαλαμηγών Σκαφών καταλήγει τονίζοντας ότι «Ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός και ο Έλληνας επαγγελματίας ναυτικός που επανδρώνει τα σκάφη γενικότερα, μπορεί και πρέπει να μεταμορφωθεί σε έναν δυναμικό πεδίο, που θα παράγει προϊόντα και υπηρεσίες που θα προάγουν θα βελτιώνουν και θα προβάλλουν τον Ελληνικό τουρισμό και όπου η έννοια καινοτομία, θα βρει τον ορισμό της».



3.2 ΜΟΡΦΕΣ YACHTING

Μπορεί τα μεγέθη που διακινούνται να μην συγκρίνονται με την κρουαζιέρα, αλλά αυτό το είδος θαλάσσιου τουρισμού δραστηριοποιείται πιο τοπικά και επομένως ο επισκέπτης επικεντρώνεται περισσότερο σε Ελληνικούς προορισμούς. Η κατηγορία αυτή είναι πολύ σημαντική για το κτίσιμο μιας καλύτερης εικόνας για την Ελλάδα, αλλά και για την ευημερία ενός ολόκληρου κλάδου που εξαρτάται από αυτήν. Ένα από τα κυριότερα προβλήματα της κατηγορίας αυτής είναι οι υποδομές και οι υπηρεσίες γιώτινγκ της χώρας μας. Η Τουρκία αντιμετώπισε πολύ πιο έγκαιρα αυτό το ζήτημα και άρχισε να αναπτύσσει και να εκσυγχρονίζει τις σχετικές υποδομές της πολύ νωρίτερα από εμάς. Η κατηγορία αυτή υποδιαιρείται ως εξής:

- Επαγγελματικό Γιώτινγκ, είναι ένας κλάδος με αρκετά μεγάλη επιτυχία και παράδοση στην Ελλάδα. Τα σκάφη είναι διαφόρων μεγεθών, ειδών και ποιοτικού επιπέδου, ενώ εμπορικά λειτουργούν με ναυλώσεις (charter). Σε αυτή την υποδιαίρεση εμπίπτουν από μικρά ιστιοφόρα μέχρι mega yachts. Το επαγγελματικό γιώτινγκ συμβάλλει πολύ στην προσέλκυση επισκεπτών καλύτερου ποιοτικού επιπέδου ή ειδικών ενδιαφερόντων στη χώρα μας και πρέπει να υποστηριχθεί. Στην Ελλάδα υπάρχουν περίπου 3000 επαγγελματικά τουριστικά γιώτ.
- Ιδιωτικό Γιώτινγκ, υποφέρει από τα ίδια προβλήματα με τα υπόλοιπα είδη γιώτινγκ όσον αφορά υπηρεσίες, μαρίνες, κ.λ.π. Με την βελτίωση των υποδομών γιώτινγκ που συντελούντε ήδη, θα χρειαστεί παράλληλα και μία πολύ δυναμική ενημερωτική καμπάνια προώθησης για να προβληθούν οι νέες εξελίξεις.
- Super yachts, ο κλάδος αυτός αφορά πολυτελέστατα σκάφη μέσου μεγέθους 120 μέτρων, αν και η τάση είναι προς τα πάνω. Είναι ένα καινούργιο υβρίδιο ανάμεσα στο γιώτινγκ και την κρουαζιέρα και προσφέρει κυρίως προγραμματισμένα δρομολόγια διαφοροποιούμενο κατά αυτή την έννοια από τα mega yacht που λειτουργούν με ναυλώσεις. Η γρήγορη ανάπτυξη του κλάδου αυτού και τα μεγάλα μεγέθη των super yachts έχουν δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα προσφοράς στις μαρίνες όλου του κόσμου και αυτό είναι μια μεγάλη ευκαιρία για την Ελλάδα, που έχει ακόμα τη δυνατότητα, να προβλέψει στο σχεδιασμό των λιμενικών της υποδομών την ικανοποίηση αυτής της αυξανόμενης ζήτησης.

3.2.1 ΤΥΠΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Σημαντικό τμήμα του θαλάσσιου τουρισμού αποτελούν οι περιηγήσεις με σκάφη αναψυχής κυρίως ιστιοφόρα και θαλαμηγούς. Οι περιηγήσεις γίνονται με ιδιόκτητα ή μισθωμένα πλοία τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν στην μίσθωση (crewed boats) ή και χωρίς πλήρωμα (bare boats). Σε περίπτωση που οι τουρίστες-ενοικιαστές δεν διαθέτουν δίπλωμα ιστιοπλοΐας τότε είναι υποχρεωμένοι να νοικιάσουν ειδικευμένο προσωπικό, γεγονός βέβαια που ανεβάζει την τιμή ενοικίασης δεν περιλαμβάνονται τροφοδοσίες σε καύσιμα και τρόφιμα.

Οι τύποι των τουριστικών σκαφών, είτε πρόκειται για ιστιοπλοϊκά (ιστιοφόρα), είτε για μηχανοκίνητα, χωρίζονται στις κυριότερες ακόλουθες κατηγορίες:

- Flotila: Αφορά στην οργάνωση ενός στολίσκου 7-8 μικρών σκαφών των έξι ατόμων έκαστο και μήκους συνήθως έως δέκα μέτρα τα οποία, με ένα αρχηγό (skipper), επισκέπτονται συγκεκριμένα σημεία και απολαμβάνουν ένα ευχάριστο ταξίδι με ιστιοφόρο σκάφος. Η κατηγορία αυτή ελκύει συνήθως άτομα που αγαπούν τη θάλασσα, αλλά δεν έχουν προηγούμενη ταξιδιωτική εμπειρία. Η κατηγορία αυτή καλύπτει το 15% περίπου των ετήσιων ναυλώσεων σκαφών αναψυχής.

- Bareboat: Είναι τα σκάφη χωρίς μόνιμο πλήρωμα. Ο ίδιος ο ενοικιαστής διαθέτει δίπλωμα skipper, που υποδηλώνει ότι έχει τα τυπικά προσόντα για να κυβερνήσει το σκάφος. Η κατηγορία αυτή καλύπτει το 80% περίπου των ετήσιων ναυλώσεων σκαφών αναψυχής.
- Yachting με επανδρωμένα πλοία 8-12 ατόμων μήκους άνω των 15 μέτρων: Η συγκεκριμένη κατηγορία καλύπτει το 5% περίπου των ναυλώσεων ετησίως.

Επισημαίνεται ότι όλα τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη υποχρεούνται να τηρούν κανόνες βάσει συγκεκριμένων νομικών πλαισίων, που αφορούν στην καταλληλότητα και την ασφάλεια του κάθε σκάφους. Η επαγγελματική ζωή ενός σκάφους ανέρχεται συνήθως σε 5 έτη, ενώ μετά από την πάροδο αυτού του χρονικού διαστήματος, η εταιρία θαλάσσιου τουρισμού το θέτει σε δευτερεύοντα ρόλο μέσα στο στόλο της ή το πωλεί σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη.

Μια άλλη κατηγορία στο yachting είναι τα πλοία της κατηγορίας motor yachts με πλήρωμα, που μπορούν να φιλοξενηθούν από 6 έως 30 άτομα. Η πλειοψηφία των σκαφών αυτής της κατηγορίας ανήκει σε ιδιώτες οι οποίοι μέσω της ενοικίασης μπορούν να καλύπτουν τα έξοδα συντήρησης και μισθοδοσίας. Οι διακοπές με motor yachts απευθύνονται κυρίως σε τουρίστες του εξωτερικού.

Όπως είναι φυσικό, η σωστή λειτουργία των παραπάνω σκαφών εξαρτάται από την άρτια οργάνωση και την κατάλληλη υποδομή που μπορούν να προσφέρουν οι χώροι ελλιμενισμού (μαρίνες) στην Ελλάδα. Η επιλογή της μαρίνας αποτελεί μία κρίσιμη διαδικασία για την επιτυχία του όλου εγχειρήματος, καθώς προϋποθέτει τεχνικές προδιαγραφές όπως:

- Πρόσβαση προς τα αστικά κέντρα οδικώς,
- Δυνατότητα εξυπηρέτησης από και προς σε αεροδρόμιο για την άνετη μετακίνηση των ενοικιαστών των σκαφών αναψυχής,
- Ηλεκτρικό ρεύμα,
- Μέσα επικοινωνίας,
- Χώρους εστίασης
- Χώρους παραμονής στην ξηρά,
- Χώρους ψυχαγωγίας,
- Εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού,
- Τεχνική υποστήριξη.

3.3 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Το επιχειρησιακό περιβάλλον της χρήσης yacht αποτελείται από:

- Τα γιοτ
- Τους ιδιοκτήτες των γιοτ.
- Τα τουριστικά γραφεία θαλάσσιων διακοπών, τις επιχειρήσεις γιοτ και τα ναυλομεσιτικά γραφεία
- Τους ναυτικούς και τους εργάτες της θάλασσας
- Τις βοηθητικές υπηρεσίες, όπως για παράδειγμα τις επιχειρήσεις τροφοεφόδιες και ναυτικού εξοπλισμού, μετεωρολογικές υπηρεσίες, υπηρεσίες ασφάλειας και ναυτικής βοήθειας κ.α.

- Τους χρήστες των γιοτ
- Τις επιχειρήσεις παροχής λιμενικών εξυπηρετήσεων.
- Τις επιχειρήσεις παροχής ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών.
- Το θεσμικό πλαίσιο

Στην Ελλάδα, ο κλάδος του Θαλάσσιου Τουρισμού στην ευρύτερή του διάσταση αποτελείται από 100 περίπου επιχειρήσεις σκαφών αναψυχής και κρουαζιερόπλοιων, οι οποίες ασχολούνται αποκλειστικά με την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών θαλάσσιου τουρισμού, συμβάλλοντας καθοριστικά στην προώθηση και προβολή της Ελλάδας ως ενός άκρως ελκυστικού προορισμού. Από το σύνολο των επιχειρήσεων αυτών, λιγότερες από τις μισές (περίπου το 1/3) δραστηριοποιούνται στην αγορά της ενοικίασης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής χωρίς μόνιμο πλήρωμα και μήκους μέχρι 15 μέτρων.

Οι Ελληνικές εταιρίες σκαφών αναψυχής επενδύουν ένα μεγάλο μέρος των εσόδων τους στην αντικατάσταση των τουριστικών σκαφών τους ανά 4-5 χρόνια με νέα, υπερσύγχρονα μοντέλα, προκειμένου να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις υψηλές απαιτήσεις των πελατών τους, οι οποίοι στο μεγαλύτερο μέρος τους προέρχονται από το εξωτερικό. Επίσης, στην προσπάθεια προσέλκυσης υψηλής εισοδηματικής τάξης πελατείας, οι εν λόγω εταιρίες συμμετέχουν κάθε χρόνο σε διεθνή Ναυτικά Σαλόνια, δηλαδή σε εκθέσεις που παρουσιάζουν τις υπηρεσίες τους, καθώς και τα νέα προηγμένα μοντέλα σκαφών αναψυχής, και συνεπώς έρχονται σε αμεσότερη επαφή τόσο με τους υποψήφιους πελάτες, όσο και με άλλους επιχειρηματικούς φορείς. Οι κρατήσεις yachting από τα ενδιαφερόμενα μέρη αρχίζουν το φθινόπωρο κάθε έτους για το επόμενο καλοκαίρι, και ήδη από τις αρχές κάθε χρονιάς, οι Ελληνικές εταιρίες yachting γνωρίζουν σε σημαντικό βαθμό την προβλεπόμενη πορεία των εσόδων τους για τη συγκεκριμένη ετήσια περίοδο.

Κατά τα τελευταία χρόνια, ο Κλάδος του Θαλάσσιου Τουρισμού στην ευρύτερή του διάσταση, παρουσιάζει μία καθοδική πορεία σε επίπεδο κερδοφορίας, λόγω, μεταξύ των άλλων, της γενικότερης οικονομικής δυστοκίας που παρατηρείται τόσο στην Ελλάδα όσο και στη Δυτική Ευρώπη, της μείωσης της πραγματικής αγοραστικής δύναμης στην εγχώρια οικονομία, και της αύξησης του κόστους ναυλώσεων. Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της Ελληνικής εταιρίας ερευνών ICAP, ο Κλάδος του Θαλάσσιου Τουρισμού στην Ελλάδα (δείγμα 100 εταιριών σκαφών αναψυχής και κρουαζιερόπλοιων) εμφάνισε μικτά κέρδη της τάξεως των 19,24 εκατ. ευρώ κατά την οικονομική χρήση του 2002, έναντι επιπέδου 21,96 εκατ. ευρώ το 2001 και 27,82 εκατ. ευρώ το έτος 2000. Το σύνολο του ενεργητικού του κλάδου ανήλθε σε 337,27 εκατ. ευρώ το 2002, έναντι 284,14 εκατ. ευρώ το 2001 και 232,28 εκατ. ευρώ το 2000. Κατά την οικονομική χρήση του 2002, η μεγαλύτερη εταιρία yachting στην Ελλάδα παρουσίασε ενεργητικό άνω των 40 εκατ. ευρώ και καθαρά κέρδη μεγαλύτερα των 2 εκατ. ευρώ.

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

3.4 ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΠΟ ΤΟ YACHTING

Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.), το προφίλ των τουριστών που επιλέγουν τις υπηρεσίες yachting στην Ελλάδα αφορά κυρίως σε αλλοδαπούς τουρίστες υψηλού εισοδήματος. Πιο συγκεκριμένα, την ίδια

στιγμή που ο μέσος τουρίστας στην Ελλάδα ξοδεύει περίπου 75 δολάρια ανά ημέρα παραμονής, οι τουρίστες που έρχονται στην Ελλάδα με σκοπό να κάνουν θαλάσσιο τουρισμό δαπανούν περίπου 120 δολάρια ανά ημέρα παραμονής ανά άτομο.

Η οικονομική ανάπτυξη του κλάδου αλλά και τα οφέλη της Ελλάδας από το yachting αναμένονται να ενισχυθούν περαιτέρω στο μέλλον, μέσω μιας σειράς παραγόντων που συνδέονται με την αναβάθμιση της εικόνας της Ελλάδας στο εξωτερικό. Στον εκσυγχρονισμό της εικόνας της χώρας προς το διεθνές περιβάλλον, συνέβαλαν καθοριστικά τόσο οι επιτυχημένοι σε κάθε επίπεδο Ολυμπιακοί Αγώνες της Αθήνας κατά το 2004, όσο και η μετέπειτα ενδυνάμωση της νέας Ελληνικής πραγματικότητας από το προσφάτως ιδρυμένο Υπουργείο Τουρισμού, μέσω μιας έντονης διαφημιστικής προβολής στα ξένα μέσα μαζικής ενημέρωσης με το σλόγκαν: "Wonderful Greece". Με αυτόν τον τρόπο, αναδείχτηκε και αναδεικνύεται αποτελεσματικότερα το νέο πρόσωπο της Ελλάδας, καθώς και οι προοπτικές ή ευκαιρίες που μπορεί να προσφέρει η χώρα στον ξένο τουρίστα, αλλά και τον επιχειρηματία.

Επισημαίνεται ότι στα ευρύτερα έσοδα που αφορούν στις ναυλώσεις και κατευθύνονται προς την Ελληνική οικονομία, θα πρέπει να συυπολογισθούν τόσο οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι ναυλωτές (ενοικιαστές των σκαφών) κατά την παραμονή τους στην Ελλάδα (αποτελούν έσοδα των ίδιων των εταιριών του κλάδου), όσο και τα έσοδα που προέρχονται από μια σειρά επαγγελματιών ή επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με την υποστήριξη του Ελληνικού yachting, όπως για παράδειγμα, έσοδα που συνδέονται με την κατανάλωση καυσίμων, τις υπηρεσίες διασκέδασης ή αναψυχής, κ.λ.π.

Πάντως, η μεγιστοποίηση όλων αυτών των ωφελειών θα προέλθει κυρίως από τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ίδιων των εταιριών του κλάδου yachting στην Ελλάδα. Κατά τα τελευταία χρόνια, οι εταιρίες του κλάδου εντατικοποιούν τις προσπάθειές τους για την ταχύτερη ανανέωση του στόλου τους (πώληση και αγορά νέων μοντέρνων σκαφών κάθε 4-5 χρόνια), καθώς και παροχή ολοκληρωμένου πακέτου υπηρεσιών (διαχείριση ιδιόκτητων ή μισθωμένων μαρινών ανά την Ελλάδα).

3.5 ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Προκειμένου να ναυλώσετε ένα σκάφος αναψυχής, θα πρέπει προηγουμένως να γνωρίζετε την διαδικασία ναύλωσης σκαφών. Δηλαδή, ποιος τύπος σκάφους σας ενδιαφέρει, εάν επιθυμείτε να υπάρχει σε αυτό πλήρωμα ή όχι, πόσα άτομα θα φιλοξενηθούν στο σκάφος, τον αριθμό των ημερών και τις ακριβείς ημερομηνίες του ταξιδιού σας και από ποιο λιμάνι της χώρας θα αναχωρήσει.

Σημεία που πρέπει να προσεχθούν με βάση την ελληνική νομοθεσία

- Τα σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, είτε υπό ελληνική είτε υπό ξένη σημαία ΔΕΝ ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΑΙ να παραλαμβάνουν ατελώς αγαθά εξοπλισμού και εφοδιασμού, όπως καύσιμα, λιπαντικά, τροφοεφόδια και λοιπά είδη διατροφής.
- Τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΑΙ να παραλαμβάνουν ατελώς μόνο καύσιμα, μέσα από τις διαδικασίες επιστροφής του ειδικού φόρου κατανάλωσης πετρελαιοειδών, που αποδεδειγμένα χρησιμοποιήθηκαν σαν καύσιμα για επαγγελματική χρήση. Τα ίδια σκάφη δεν δικαιούνται να παραλαμβάνουν ατελώς τροφοεφόδια και λοιπά αγαθά.

Η σχετική νομοθεσία, που διαμορφώθηκε πρόσφατα στα πλαίσια εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας με την ευρωπαϊκή κοινοτική πολιτική, ενδέχεται να υποστεί διαφοροποιήσεις στα θέματα αυτά.

3.5.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Τα σκάφη αναψυχής που κυκλοφορούν στην Ελλάδα μπορούν να χωριστούν σε τρεις μεγάλες κατηγορίες:

- Το μέγεθος.
- Το υλικό κατασκευής.
- Το μέσο που κινούνται.

Από άποψη μεγέθους, τα σκάφη χωρίζονται:

- Στα μικρά σκάφη μήκους 7/8μ.(day boats)
- Στα μεσαίου μεγέθους σκάφη μήκους 7/15μ. (motor yachts)
- Στα μεγάλα σκάφη μήκους άνω των 15μ. (mega yachts) που μπορούν να φθάσουν τα 30μ.

Από άποψη κατασκευής, ταξινομούνται σε:

- Μεταλλικά.
- Ξύλινα με πλαστικοποιημένη γάστρα.
- Πλαστικά από ενισχυμένο Fiberglass.
- Φουσκωτό από ειδικό υλικό και ενισχυμένες πλαστικές μεμβράνες με ή χωρίς καρίνα.

Από άποψη μέσω κίνησης, κατατάσσονται σε:

- Μηχανοκίνητα και μηχανοκίνητα με μικρές έσω-εξωλέμβιες μηχανές.
- Ιστιοφόρα με μηχανή.
- Ιστιοφόρα με βοηθητική μηχανή.

3.5.2 ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ICAP ΓΙΑ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Ο κλάδος των σκαφών αναψυχής γνωρίζει τα τελευταία χρόνια αξιόλογους ρυθμούς ανάπτυξης. Στην εξέλιξη αυτή συνέβαλαν παράγοντες όπως η κατάργηση του (φορολογικού) τεκμηρίου για σκάφη μέχρι 10μ., η απλούστευση της διαδικασίας λεμβολόγησης, καθώς και η απαλλαγή των ιδιοκτητών σκαφών μέχρι 10μ. από την υποχρέωση να θεωρούν κατά τακτά χρονικά διαστήματα τα ναυτιλιακά τους έγγραφα και να λαμβάνουν άδεια απόπλου.

Τα παραπάνω συμπεράσματα αυτά προκύπτουν από κλαδική μελέτη που εκπόνησε πρόσφατα η Διεύθυνση Μελετών Οικονομικού Περιβάλλοντος της ICAP: Στον κλάδο δραστηριοποιείται ένας σχετικά μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων παραγωγής σκαφών, ορισμένες από τις οποίες είναι καθιερωμένες και συμμετέχουν σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας, ενώ αρκετές ειδικεύονται στην κατασκευή συγκεκριμένων μόνο τμημάτων του σκάφους. Μεγάλος είναι και ο αριθμός των εισαγωγικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιείται στον κλάδο. Η ύπαρξη πολυάριθμων κατασκευαστικών και εισαγωγικών επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής, σε συνδυασμό με το σχετικά περιορισμένο μέγεθος της ελληνικής αγοράς, οξύνει τον ανταγωνισμό και δεν επιτρέπει σημαντική αύξηση του μεριδίου που κατέχουν οι υφιστάμενες εταιρείες, ενώ παράλληλα αποθαρρύνει την είσοδο νέων επιχειρήσεων στον κλάδο.

Δεδομένου ότι, τα σκάφη αναψυχής δεν καλύπτουν βασικές ανάγκες αλλά προορίζονται για ψυχαγωγία, η ζήτησή τους εμφανίζει υψηλή ελαστικότητα ως προς την τιμή διάθεσης. Η ζήτηση σχετίζεται επίσης και με το κόστος φύλαξης και συντήρησης, όλοι δε οι προαναφερόμενοι παράγοντες συνδέονται άμεσα με το διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών.

Ο τρόπος φορολόγησης των σκαφών αναψυχής αποτελούσε επί σειράν ετών σημαντικό ανασταλτικό παράγοντα για την ανάπτυξη της αγοράς, καθώς είχε δημιουργηθεί στους καταναλωτές η εντύπωση ότι τα συγκεκριμένα προϊόντα αντιμετωπίζονται συνολικά ως είδος πολυτελείας. Εντούτοις, η πρόσφατη κατάργηση του τεκμηρίου για σκάφη μέχρι 10μ. άνευ πληρώματος αποτελεί θετική εξέλιξη για τον κλάδο. Επιπλέον, η ύπαρξη-διαθεσιμότητα κατάλληλων υποδομών φύλαξης σκαφών αναψυχής επηρεάζει σημαντικά την απόφαση των καταναλωτών για την αγορά ή όχι των συγκεκριμένων προϊόντων. Η δημιουργία αρκετών parking σκαφών σε κοντινή απόσταση από τις ακτές τα τελευταία χρόνια, συνεισφέρει ως ένα βαθμό στην αντιμετώπιση του προβλήματος της έλλειψης χώρων φύλαξης. Εντούτοις, η περαιτέρω δημιουργία τουριστικών λιμένων και σημείων ανέγκυσης και καθέλκυσης σκαφών, θα βοηθούσε ακόμη περισσότερο στην άνοδο της ζήτησης για σκάφη αναψυχής.

Την πενταετία 2000-2005 το μέγεθος της εγχώριας αγοράς σκαφών αναψυχής παρουσίασε σε γενικές γραμμές άνοδο (βάσει ποσότητας) με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 15,3%. Το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης καλύπτεται από εγχωρίως παραγόμενα προϊόντα καθώς η εισαγωγική διείσδυση το 2005 διαμορφώθηκε στο 41% περίπου επί της κατανάλωσης. Οι εξαγωγές σκαφών εκτιμάται ότι αντιπροσώπευσαν το ίδιο έτος το 20% της παραγωγής. Τα πολυεστερικά σκάφη κάλυψαν το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς (59,6%) και ακολούθησαν τα φουσκωτά σκάφη με ποσοστό 34,8%. Τα θαλάσσια jet (personal watercraft) και τα ιστιοπλοϊκά σκάφη κάλυψαν από κοινού το 5,6% της αγοράς σκαφών αναψυχής.

Αναφορικά με τις προοπτικές εξέλιξης του κλάδου, οι προβλέψεις είναι θετικές για τη διετία 2006-2007. Σύμφωνα με τις ισχύουσες συνθήκες και τάσεις της αγοράς, τα πολυεστερικά σκάφη αναμένεται να παρουσιάσουν ρυθμό εξέλιξης της τάξης του 15% ετησίως ή και υψηλότερο. Η αγορά φουσκωτών σκαφών προβλέπεται να εμφανίσει άνοδο περίπου 5%, ενώ στα ίδια επίπεδα ή και λίγο υψηλότερα αναμένεται να κινηθεί η αγορά των ιστιοπλοϊκών. Αντίθετα, δεν αναμένεται κάποια αξιόλογη μεταβολή στην αγορά των θαλάσσιων jet για τη διετία 2006-2007.

Στα πλαίσια της μελέτης γίνεται και χρηματοοικονομική ανάλυση (με χρήση αριθμοδεικτών) των επιχειρήσεων του κλάδου, βάσει δείγματος τόσο παραγωγικών όσο και εισαγωγικών επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής. Από την ανάλυση των παραγωγικών επιχειρήσεων προκύπτει ότι, ο ετήσιος μέσος όρος του περιθωρίου μικτού κέρδους των επιχειρήσεων ακολούθησε ανοδική πορεία κατά την περίοδο 2001-2004, με μια μικρή πτώση να παρατηρείται το 2005. Ο μέσος όρος πενταετίας του παραπάνω δείκτη διαμορφώνεται σε 18,86%. Αντίστοιχα, ο μέσος δείκτης περιθωρίου λειτουργικού κέρδους διαμορφώθηκε κατά την περίοδο 2001-2005 σε 3,06%, ενώ ο μέσος όρος πενταετίας του περιθωρίου καθαρού κέρδους διαμορφώθηκε στο 2,41%. Περαιτέρω, αυξομειώσεις παρουσίασαν οι ετήσιοι μέσοι δείκτες αποδοτικότητας ιδίων και απασχολούμενων κεφαλαίων την περίοδο 2001-2005. Ο δείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων διαμορφώθηκε κατά μέσο όρο στο 10,20% για την πενταετία, αντίστοιχα δε ο μέσος δείκτης αποδοτικότητας απασχολούμενων κεφαλαίων διαμορφώθηκε σε 7,53%.

Από την ανάλυση των εισαγωγικών επιχειρήσεων προκύπτει ότι, ο μέσος δείκτης περιθωρίου μικτού κέρδους για την περίοδο 2001-2005, ανήλθε σε 24,12% για το σύνολο των εισαγωγικών εταιρειών του δείγματος. Ο μέσος όρος πενταετίας του περιθωρίου λειτουργικού κέρδους διαμορφώθηκε σε 2,27%, ενώ ο μέσος όρος πενταετίας του περιθωρίου καθαρού κέρδους διαμορφώθηκε σε 3,54%. Η μέση αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων διαμορφώθηκε κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης πενταετίας στο 20,61%, ενώ ο δείκτης αποδοτικότητας απασχολούμενων κεφαλαίων διαμορφώθηκε κατά μέσο όρο (για την περίοδο 2001-2005) στο 24,46%.

Σχετικά με τις τάσεις που επικρατούν στην αγορά, παρατηρείται σταδιακή στροφή των καταναλωτών προς τα πολυεστερικά σκάφη. Όπως εκτιμούν παράγοντες του κλάδου, οι καταναλωτές που αποφασίζουν για πρώτη φορά να αποκτήσουν σκάφος αναψυχής, στρέφονται πλέον προς τα μικρά πολυεστερικά σκάφη (έως 7μ.), καθώς το κόστος αγοράς τους διαφέρει σημαντικά σε σχέση με το κόστος φουσκωτών σκαφών αντίστοιχου μεγέθους. Αντίθετα, οι κάτοχοι μικρού φουσκωτού σκάφους, προβαίνουν συνήθως στην αντικατάστασή του με φουσκωτό μεγαλύτερου μεγέθους.

3.6 VIP YACHTING

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια ανεκτίμητης αξίας περιουσία για την χώρα μας, καθώς οι VIP επισκέπτες ,μετά την Καραϊβική, το Monte Carlo, τις Αντίλλες και άλλα κοσμοπολίτικα κέντρα του θαλάσσιου τουρισμού, ανακαλύπτουν τις ανεξερεύνητες και άγριες ομορφιές του Αιγαίου και Ιονίου. Ο κύριος λόγος που γίνεται αυτό είναι γιατί στην Ελλάδα υπάρχει μεγάλη ποικιλία νησιών, από κοσμοπολίτικα, όπως για παράδειγμα η Φολέγανδρος.

Το VIP yachting είναι ένας ιδιαίτερος τομέας του θαλάσσιου τουρισμού. Τα σκάφη με τα οποία πραγματοποιείται είναι πολυτελείς θαλαμηγοί πολλών μέτρων. Αυτά τα σκάφη δεν έχουν να ζηλέψουν τίποτα από ένα υπερπολυτελέστατο σπίτι πολλών εκατομμυρίων. Αυτό συμβαίνει γιατί μπορούν να προσφέρουν στον ταξιδιώτη μια άνετη και



ευχάριστη διαμονή που θα την χαρακτηρίσει η πολυτέλεια και η τελευταία τεχνολογία ακόμα και στην πιο μικρή λεπτομέρεια στο σκάφος. Πρόκειται για σκάφη πολύ μεγάλα σε μέγεθος, που μπορούν να φιλοξενήσουν μεγάλο αριθμό ατόμων και πληρώματος .

Τόσο το κόστος ενοικίασης αλλά συντήρησης και μισθοδοσίας είναι τεράστιο και για αυτόν τον λόγο, αυτός ο τομέας θαλάσσιου τουρισμού απευθύνεται σε άτομα με πάρα πολύ μεγάλη οικονομική άνεση.

3.7 ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΓΙΩΤ ΔΙΕΘΝΩΣ

Ο ανταγωνισμός για τους ελληνικούς λιμένες σκαφών αναψυχής οποιασδήποτε μορφής, τόσο τους υπάρχοντες όσο και αυτούς που πρόκειται να κατασκευαστούν στο άμεσο μέλλον, προέρχονται από τους λιμένες των χωρών της Βορειοδυτικής Μεσογείου. Το Αιγαίο θεωρείται ο απόλυτος προορισμός yachting. Πουθενά αλλού στον κόσμο δεν βρίσκει κανείς συγκεντρωμένα 3,500 νησιά, εντελώς διαφορετικά το ένα με το άλλο, σε μικρή απόσταση μεταξύ τους. Και όμως, από αυτό το μεγάλο τουριστικό ατού της χώρας δεν επωφελείται η Ελλάδα αλλά η Τουρκία και η Κροατία. Όσο και αν δεν είναι ευρέως γνωστό, το επαγγελματικό yachting αποτελεί ελληνική «πατέντα» αφού ξεκίνησε στην χώρα μας με το νόμο 438/76.

Σύμφωνα με πρόσφατες έρευνες, η δυναμική της Τουρκίας όσον αφορά στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι τέτοια που αναμένεται, στο απώτερο μέλλον, να ξεπεράσει ακόμα και την Ισπανία, η οποία μέχρι πρότινος διατηρούσε τον πρωταγωνιστικό ρόλο στον κλάδο, στην περιοχή της Μεσογείου. Παρόλα αυτά, ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός έχει καταφέρει να αποσπάσει μερίδια της τάξεως του 19,4% και του 17,1% της συνολικής αγοράς της Μεγάλης Βρετανίας τα έτη 2003 και 2004 αντίστοιχα, την ίδια χρονική στιγμή που ο Τουρκικός θαλάσσιος τουρισμός διεκδικεί το 6% της Βρετανικής τουριστικής αγοράς, ενώ κατά τη διάρκεια του 2005 αναμένεται να αποσπάσει μερίδιο της τάξεως του 10%.

Η Γαλλία, η Ιταλία και η Ισπανία έχουν περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις υψηλών προδιαγραφών, που όμως είναι πολύ ακριβότερες από τις ελληνικές. Η Γαλλία διαθέτει 64.000 περίπου θέσεις ελλιμενισμού υψηλού επιπέδου, η Ιταλία 45.000 θέσεις όπως και η Ισπανία. Οι μαρίνες της Βορειοδυτικής Μεσογείου εκτιμάται ότι απορροφούν το 80% της

συνολικής ζήτησης υπηρεσιών μαρίνων στην Μεσόγειο. Θεωρούνται όμως κορεσμένες χωρίς δυνατότητες περαιτέρω αύξησης της δυναμικότητάς τους.

Η Βορειοανατολική ζώνη της Μεσογείου εξυπηρετεί το 17% της συνολικής ζήτησης. Η Κροατία διαθέτει αξιόλογη υποδομή μαρίνων και αναμένεται να αποτελέσει και πάλι σημαντικό ανταγωνιστή κατά τα προσεχή χρόνια.

Ο κορεσμός των μαρίνων της Βορειοδυτικής Μεσογείου ευνοεί την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Βορειοανατολική Μεσόγειο καθώς εκτιμάται ότι θα μεταφερθεί μέρος του θαλάσσιου τουρισμού από την Βορειοδυτική Μεσόγειο προς την Βορειοανατολική, με την προϋπόθεση βέβαια, ότι θα κατασκευαστεί ικανός αριθμός θέσεων σε μαρίνες υψηλών προδιαγραφών. Σημαντικό ρόλο για την μετακίνηση του θαλάσσιου τουρισμού προς το Αιγαίο έχουν οι ζεστές θάλασσες, οι καλές καιρικές συνθήκες, οι μικρές αποστάσεις, το χαμηλό κόστος και το πυκνό αεροπορικό δίκτυο, μικρές αποστάσεις, το χαμηλό κόστος και το πυκνό αεροπορικό δίκτυο.

Η Νοτιοανατολική Μεσόγειος, απορροφά μόνο το 9% της ζήτησης υπηρεσιών θαλάσσιου τουρισμού και μπορεί τα τελευταία χρόνια να εξελίσσεται, όμως δεν εκτιμάται ότι θα προσελκύσει σημαντικό μέρος της τουριστικής κίνησης που αναμένεται να μετακινηθεί από την Βορειοδυτική Μεσόγειο. Αυτό το στοιχείο έχει σημασία για το αναμενόμενο δίκτυο μαρίνων της Ελλάδας.

Η κίνηση των θαλαμηγών σκαφών στο Αιγαίο είναι στενότατα συνδεδεμένη με την κίνηση θαλαμηγών σκαφών της Τουρκίας, καθώς αρκετές ελληνικής ιδιοκτησίας εταιρίες μίσθωσης γιοτ λειτουργούν και με βάση στην Τουρκία όπου βρίσκουν προσφορότερο φορολογικό περιβάλλον. Μάλιστα αναφέρεται χαρακτηριστικά σε αρκετά διαφημιστικά έντυπα ότι για να γνωρίσει κανείς τις ελληνικές θάλασσες πρέπει να ξεκινήσει από την θάλασσα του Μαρμαρά. Επίσης πολλά γιοτ που μισθώνονται φέρουν τούρκικη σημαία, αν και ελληνικής ιδιοκτησίας, και έτσι εξηγείται σε μεγάλο βαθμό το γεγονός ότι κυκλοφορούν στο Αιγαίο πολλά σκάφη με τουρκική σημαία.

Τέλος πέρα από την μετακίνηση θαλάσσιου τουρισμού από την Βορειοδυτική στην Βορειοανατολική Μεσόγειο, η αναμενόμενη αύξηση του εισοδήματος και του ελεύθερου χρόνου θα αυξήσει την ζήτηση υπηρεσιών θαλάσσιου τουρισμού γενικά.

Πάντως το γεγονός και μόνο της αύξησης του θαλάσσιου τουρισμού από την Βορειοδυτική στην Βορειοανατολική Μεσόγειο ειδικότερα, δεν αρκούν από μόνα τους να αυξήσουν την ζήτηση υπηρεσιών του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα αν δεν συνοδευτούν από την κατάλληλη διαφήμιση. Σημαντικό επίσης είναι να αναφέρεται η ύπαρξη των μαρίνων στους ναυτικούς χάρτες, μαζί με την υπάρχουσα υποδομή.

ΕΝΟΤΗΤΑ 4

ΜΑΡΙΝΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ



4.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Ο θαλάσσιος τουρισμός απαιτεί υποδομές υψηλού επιπέδου προκειμένου να ικανοποιήσει την ζήτηση. Οι υποδομές περιλαμβάνουν την διάθεση κρουαζιερόπλοιων, την ύπαρξη επαρκούς αριθμού πλοίων αναψυχής καθώς και υποδομές ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των πλοίων.

Η κατάσταση και η λειτουργία μαρίνων στην χώρα μας άρχισε μετά το 1960 όταν ο Ε.Ο.Τ. έθεσε για πρώτη φορά σε εφαρμογή ένα μακροπρόθεσμο κατασκευαστικό πρόγραμμα. Λόγω της αυξανόμενης ζήτησης για θέσεις ελλιμενισμού στην πρωτοβουλία του Ε.Ο.Τ. μιμήθηκαν από την δεκαετία του '80 οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τα Λιμενικά Ταμεία και ιδιώτες επενδυτές. Το 1993 δημοσιεύτηκε η νέα νομοθεσία για τις μαρίνες με σκοπό την στήριξη επενδυτικών πρωτοβουλιών και την θέσπιση προδιαγραφών και διαδικασιών για την δημιουργία σύγχρονων μαρίνων.

Ταυτόχρονα ο Ε.Ο.Τ. μαζί με κάποιες από τις 13 διοικητικές περιφέρειες της χώρας έχουν θέσει σε εφαρμογή ένα πρόγραμμα δημιουργίας ενός δικτύου αγκυροβολιών και συναφών υπηρεσιών για σκάφη κατά μήκος των Ελληνικών ακτών.

Οι τρεις σημαντικότερες μαρίνες της Ελλάδας και ιδιαίτερα της Αττικής είναι αυτές του Αλίμου, του Φλοίσβου και της Ζέας, με συνολικά δυναμικότητα 1.800 σκάφη. Η Ε.Τ.Α με στόχο την αναβάθμιση των εγκαταστάσεων και των παρεχόμενων υπηρεσιών προκήρυξε διεθνή διαγωνισμό για την ιδιωτικοποίηση των μαρίνων αυτών, μέσω της παραχώρησης της διαχείρισης για 40 χρόνια. Η Ε.Τ.Α. συμμετέχει σε όλες τις μαρίνες με ποσοστό 25%. Στον διαγωνισμό συμμετείχαν τα μεγαλύτερα επιχειρηματικά οχήματα στον χώρο των κατασκευών θαλάσσιου τουρισμού και αναψυχής.

Παρακάτω διαθέτουμε τους τουριστικούς Λιμένες που βρίσκονται σε λειτουργία και ποιοι είναι υπό κατασκευή.

Από τους 78 τουριστικούς λιμένες 20 βρίσκονται σε λειτουργία με ποσοστό 26 % και είναι υπό κατασκευή με ποσοστό 49%.

Από τους τουριστικούς λιμένες που βρίσκονται σε λειτουργία 7 βρίσκονται στην περιφέρεια της Αττικής, 3 βρίσκονται στην περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, 1 βρίσκεται στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, 2 βρίσκονται στην περιφέρεια Πελοποννήσου, 1 βρίσκεται στην περιφέρεια Ιονίων Νησιών και τέλος 1 βρίσκεται στην περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου.

4.1.1 ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ

Το ΛΤΝΧ έχει έδρα την πόλη των Χανίων και είναι ΝΠΔΔ, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, με σκοπό την κατασκευή, συντήρηση και εκμετάλλευση λιμενικών υποδομών στο Νομό Χανίων. Στην αρμοδιότητά του εντάσσονται 34 λιμένες και λιμενίσκοι, μεταξύ των οποίων τα λιμάνια της Σούδας, του Καβονησίου Κισάμου, της Παλαιόχωρας, της Χώρας Σφακίων, κλπ.

Αποτελείται από 27 άτομα και προσπαθεί να μετατρέψει τα λιμάνια του Νομού (πχ Σούδα, Καβονήσι, κλπ) σε σύγχρονους επιβατικούς, εμπορευματικούς και τουριστικούς κόμβους, καθώς και να στηρίξει τις τοπικές κοινωνίες συντηρώντας τους μικρότερους λιμενίσκους και τα αλιευτικά καταφύγια, που βρίσκονται στην αρμοδιότητά του.

4.2 ΜΑΡΙΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Σήμερα στην Ελλάδα, λειτουργούν περίπου 20 οργανωμένες μαρίνες σκαφών αναψυχής, οι οποίες προσφέρουν υπηρεσίες υψηλού επιπέδου στους εγχώριους και αλλοδαπούς τουρίστες. Αρκετές από αυτές είναι βραβευμένες από το πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης», το οποίο αποτελεί μία σημαντική αναγνώριση που εξασφαλίζει αξιοπιστία και κύρος στις μαρίνες, και κατά συνέπεια προσελκύει νέους υποψήφιους πελάτες τόσο από την Ελλάδα όσο και από το εξωτερικό.

Αξίζει να σημειωθεί ότι πολλές μαρίνες στην Ελλάδα διοικούνται αποκλειστικά από τις εταιρίες θαλάσσιου τουρισμού (yachting), ενώ οι μεγαλύτερες εκ των εταιριών αυτών διαθέτουν ήδη ιδιόκτητες μαρίνες σε όλη την Ελλάδα, όπως στο Ιόνιο Πέλαγος, το Αιγαίο Πέλαγος, τα Παράλια της Ηπειρωτικής Ελλάδας, κ.λ.π., για την καλύτερη και πιο ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση των πελατών τους.

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.

Οι μαρίνες που είναι σε λειτουργία είναι:

- Άγιος Νικόλαος στο νομό Λασιθίου
- Άλιμος στο νομό Αττικής
- Αρέτσου στην Καλαμαριά, νομό Θεσσαλονίκης
- Κλεοπάτρα στο Άκτιο Αιτωλοακαρνανίας
- Κως Δωδεκανήσου
- Φλοίσβος στο νομό Αττικής
- Γλυφάδα στο νομό Αττικής

- Γουβιά Κέρκυρας στην Κέρκυρα.
- Καλαμάτα στο νομό Μεσσηνίας
- Μανδράκι Ρόδου στο Μανδράκι Δωδεκανήσου
- Μέθυνα στο νομό Αττικής
- Ολυμπία Μαρίνη Λαύριο στο νομό Αττικής
- Πάτρα στο νομό Αχαΐας
- Πόρτο Καρράς και Πόρτο Σάνι στη Χαλκιδική
- Βουλιαγμένη στο νομό Αττικής
- Βουνάκι στην Αιτωλοακαρνανία
- Ξυλόκαστρο στη Κορινθία
- Ζέα στο Πειραιά

4.2.1 ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ

Η μαρίνα του Αγίου Νικολάου βρίσκεται στον κόλπο Μεραμπέλλου, στην αγκαλιά της πόλης. Η γεωγραφική θέση του εν λόγω λιμένα εκτιμήθηκε με σοβαρότητα ώστε να αρχίσει η κατασκευή της το 1992 από το υπουργείο Τουρισμού (ΕΟΤ) και μερικά χρόνια αργότερα να παραχωρηθεί (1999) στο Δήμο Αγίου Νικολάου.



Ο Δήμος Αγίου Νικολάου, ανταποκρινόμενος στη μεγάλη πρόκληση, απέκτησε τη μαρίνα την οποία ενέταξε για εκμετάλλευση και ανάπτυξη στη Δημοτική Επιχείρηση με την επωνυμία ΔΕΠΑΜΑΝ, διεκδικώντας με τον τρόπο αυτό αξιόλογο κομμάτι του θαλάσσιου τουρισμού αλλά και προσθέτοντας νέες υπηρεσίες στο ήδη υψηλό τουριστικό προϊόν του Αγίου Νικολάου (Νομού Λασιθίου) και της Ανατολικής Κρήτης.

Η μαρίνα εκτείνεται σε 73.000 τ.μ. και είναι σε θέση να παρέχει ασφαλή ελλιμενισμό και διαχείριση σκαφών καθώς και τις απαιτούμενες υπηρεσίες στους επισκέπτες της. Ο θαλάσσιος χώρος της μαρίνας (προβλήτα, μόλος, πλωτές) μπορεί να φιλοξενήσει 250 σκάφη από 7 ως 50 μέτρα και βύθισμα από 6 ως 8 μέτρα. Στον χερσαίο χώρο υπάρχει η δυνατότητα για τη διαχείριση 100 σκαφών.

Επίσης, διαθέτει σκάφος συνοδείας των σκαφών ως την ασφαλή πρόσδεσή τους, ενώ στη διάθεση των πληρωμάτων υπάρχει σύστημα μόνιμου αγκυροβολίου. Τα σκάφη υδρεύονται και ηλεκτροδοτούνται αυτόνομα με παροχή ηλεκτρικού (220-380 Volt). Ο χώρος πρόσδεσης των σκαφών είναι φωτιζόμενος και φυλάσσεται επί 24ώρου βάσεως.

Για την ασφάλεια των σκαφών και των επισκεπτών της, διαθέτει πλήρες σύστημα πυρόσβεσης, συναγερμού και μικροφωνικής εγκατάστασης. Στον χώρο της μαρίνας ελλιμενίζεται σύγχρονο ναυαγοσωστικό σκάφος παντός καιρού του Λιμενικού Σώματος. Ο ίδιος χώρος αποτελεί βάση της ομάδας διασωστών. Υπάρχει άμεση συνεργασία με τις Αρχές (Λιμεναρχείο, Τελωνείο κτλ.). Παρέχει ελικοδρόμιο για έκτακτες περιπτώσεις, ανταπόκριση από το κρατικό νοσοκομείο, καθώς και μέριμνα για διακίνηση των VIPs.

Στον χειρσαίο χώρο της μαρίνας υπάρχει δωρεάν πάρκινγκ για τους κατόχους των σκαφών. Διαθέτει χώρο ανέλκυσης - καθέλκυσης σκαφών, χώρο διάθεσης καυσίμων, κεντρικά γραφεία διοίκησης και εξυπηρέτησης πελατών. Επίσης διαθέτει WC, ντους καθώς και άλλες υπηρεσίες (π.χ. αποστολή και λήψη φαξ, χρήση Η/Υ και υπηρεσίες Internet, καθημερινή ενημέρωση για τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή).

Επιπλέον υπάρχει δυνατότητα ενοικίασης σκαφών καθώς και σχολές καταδύσεων. Σε πολύ μικρή απόσταση από τη μαρίνα βρίσκονται οργανωμένες δημοτικές πλαζ που έχουν βραβευτεί με Γαλάζιες Σημαίες. Οι επισκέπτες της μαρίνας του Αγίου Νικολάου έχουν τη δυνατότητα να επισκεφθούν την πόλη με την πανέμορφη λίμνη - που οι θρύλοι φέρουν την Αθηνά και την Αρτεμη να λούζονται στα νερά της -, να περπατήσουν στον παραλιακό δρόμο και να επισκεφθούν τις κοσμικές καφετέριες, τα γραφικά καφενεία και μεζεδοπωλεία - αγαπημένα στέκια των ντόπιων για ρακί.

Στην πόλη θα συναντήσουν επίσης παραδοσιακά εργαστήρια υφαντών, βυζαντινών εικόνων, διαλεχτά είδη παραδοσιακής κρητικής τέχνης, αντίγραφα αντικειμένων από διάφορα αρχαιολογικά μουσεία. Ο θερινός κινηματογράφος, η Δημοτική Πινακοθήκη, το Μουσείο Ιρις (χρώματα και αρώματα από τα φυτά της Κρήτης), το Αρχαιολογικό και Λαογραφικό Μουσείο Αγίου Νικολάου καθώς και οι πολυάριθμες πολιτιστικές εκδηλώσεις «ΛΑΤΩ» (μουσικές συναυλίες, παραδοσιακή μουσική, θεατρικές παραστάσεις, εικαστικές εκθέσεις, τοπικές γιορτές), που γίνονται καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, αναμφίβολα θα συναρπάσουν τους επισκέπτες.

Η ενοικίαση αυτοκινήτου προσφέρει επίσης τη δυνατότητα για μικρές αποδράσεις από την πόλη. Σε μικρές αποστάσεις οι φιλοξενοούμενοι της περιοχής μπορούν να επισκεφθούν την Κριτσά με το ξακουστό μοναστήρι της Παναγίας της Κεράς, την Ελούντα με τις περίφημες Αλυκές και τα πολυτελή ξενοδοχεία που φιλοξενούν κάθε χρόνο σημαντικές προσωπικότητες της παγκόσμιας πολιτικής, κοινωνικής και οικονομικής ζωής, το Καλό Χωριό με τις γαλάζιες παραλίες και το Δικταίο Αντρο με το περίφημο σπήλαιο όπου σύμφωνα με τις παραδόσεις γεννήθηκε ο Δίας.

Με τα σκάφη τους, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να επισκεφθούν τα μικρά νησιά που απέχουν λίγα μόνο μίλια από τη μαρίνα. Τη Σπιναλόγκα, ένα νησί-φρούριο κτισμένο κατά την αρχαιότητα, που επισκέπτονται κάθε χρόνο 300.000 Έλληνες και ξένοι τουρίστες, την Κολοκύθα, τους Αγίους Πάντες με τον φημισμένο αίγαγρο, το Φάρο, την Ψείρα, τους Διονυσάδες, το Μόχλος, το Κουφονήσι με το αρχαίο θέατρο, και τη νήσο Χρυσή με τα εκατοντάδες κοχύλια.

4.3 ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ

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.

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 Κεφαλονιά, στη Λευκάδα, στους Παξούς, στην Ίο, στη Μύκονο, στην Πάτμο, στη Σύμη, στη Σάμο, στο Πλωμάρι Λέσβου, στη Χίο και αλλού.



4.4 ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ

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

4.5 ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

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

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

Σε ορισμένες περιπτώσεις, ανάλογα με τον τύπο του σκάφους και την εποχή του έτους, είναι δυνατό να συμπεριλαμβάνονται νερό και έξοδα για λιμενικά τέλη για ένα συγκεκριμένο αριθμό ωρών πλεύσης. Στην ημερήσια τιμή δεν συμπεριλαμβάνονται το κόστος τροφίμων, ποτών, αναψυκτικών και οποιαδήποτε άλλη ειδική απαίτηση των ναυλωτών. Επίσης είναι εκτός τιμής η δαπάνη για τα τέλη του Ίσθμου Κορίνθου και λιμενικά έξοδα σε ξένα λιμάνια.

Για τα σκάφη χωρίς πλήρωμα οι όροι ενοικίασης είναι διαφορετικοί από αυτούς των επανδρωμένων σκαφών. Η τιμή ναύλωσης περιλαμβάνει αποκλειστικά την ναύλωση του σκάφους και την ασφάλεια του. Απαιτείται η καταβολή εγγύησης που αφορά την περίπτωση απώλειας στοιχείων εξοπλισμού ή ζημιάς, η οποία επιστρέφεται αμέσως με την παράδοση του σκάφους εφόσον αυτό είναι στη αρχική του κατάσταση.

Η αμοιβή του κυβερνήτη δεν περιλαμβάνεται στον ημερήσιο ναύλο. Οι ναυλωτές σκαφών χωρίς πλήρωμα συνήθως αναλαμβάνουν οι ίδιοι την τροφοδοσία τους, αλλά ο ναυλομεσίτης αναλαμβάνει, εάν του ζητηθεί, να αναλάβει να προμηθεύσει το σκάφος με τρόφιμα σε τοπικές τιμές, πριν την αναχώρησή του.

Για την ναύλωση ενός σκάφους, είναι απαραίτητη η υπογραφή μιας σύμβασης-ναυλοσύμφωνου μεταξύ των συμβαλλόμενων. Είναι ένα έντυπο εις τριπλό, εγκεκριμένο από το Υ.Ε.Ν. που αναφέρει τους όρους ναύλωσης, το πόσο εγγύησης και τέλος τις ημερομηνίες και τα λιμάνια αναχώρησης και επιστροφής. Υπογράφεται και από τις δύο πλευρές και δίνεται μία προκαταβολή στον πλοιοκτήτη ή στον αναγνωρισμένο αντιπρόσωπο του, ενώ το υπόλοιπο ποσό του ναύλου πρέπει να καταβάλλεται πριν από την αναχώρηση του σκάφους.

4.6 ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ

Καύσιμα: Τα diesel καύσιμα διατίθενται στα σκάφη αναψυχής σε πολλά λιμάνια της χώρας κυρίως με βυτιοφόρα οχήματα, με μέριμνα των κατά τόπους λιμεναρχείων. Οι περισσότερες εταιρείες πετρελαιοειδών διαθέτουν σήμερα οργανωμένο παράκτιο δίκτυο σταθμών πετρελαίου, εγκατεστημένων στα νησιά και στα ηπειρωτικά παράλια της χώρας, ικανών να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες ανεφοδιασμού των σκαφών σε καύσιμα σε κάθε γεωγραφική περιοχή. Επιπλέον, ορισμένες από αυτές τις εταιρείες έχουν κατασκευάσει ειδικά μικρά δεξαμενόπλοια, ικανά να μεταφέρουν μαζί με τα καύσιμα και βυτιοφόρο, δημιουργώντας κατ' αυτό το τρόπο πλωτές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των σκαφών.

Στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας τα καύσιμα χρεώνονται στις τρέχουσες τιμές. Στις πιο απομακρυσμένες περιοχές στην τιμή προστίθεται μια μικρή επιβάρυνση, προκειμένου να καλυφθεί το επιπλέον κόστος μεταφοράς.

Τα σκάφη δεν δικαιούνται πλέον καύσιμα transit. Όλα ανεξαιρέτως είναι υποχρεωμένα να προμηθεύονται diesel κίνησης, το οποίο έχει το φυσικό υποκίτρινο χρώμα του πετρελαίου (αχρωμάτιστο).

Βενζίνη: Συνήθως διατίθεται από πρατήρια καυσίμων και όχι από αντλίες πλησίον της προκυμαίας.

Λιπαντικά: Αν και στην Ελλάδα διατίθενται όλοι οι τύποι λιπαντικών, η προμήθεια τους μπορεί να μην είναι δυνατή σε ορισμένα απομακρυσμένα νησιά. Για το λόγο αυτό, τα σκάφη αναψυχής, που πραγματοποιούν εκτεταμένους πλόες, θα πρέπει να μεταφέρουν μαζί τους αποθέματα των λιπαντικών που χρειάζονται.

Νερό: Όσον αφορά τη προμήθεια πόσιμου νερού, στις μαρίνες του Ε.Ο.Τ. υπάρχει μια πρόσθετη επιβάρυνση της τάξης του 80% στα τέλη της αστικής κατανάλωσης. Στα λιμάνια, το νερό διατίθεται στην προκυμαία ή μεταφέρεται οδικά με όχημα. Συνιστάται η εξακρίβωση της τιμής χρέωσης μέσω των κατά τόπους λιμενικών αρχών. Επειδή σε μερικά νησιά κατά τους θερινούς μήνες υπάρχει έλλειψη νερού και ίσως είναι δυσχερής ο ανεφοδιασμός του σκάφους, συνιστάται στους κυβερνήτες των σκαφών αναψυχής να διατηρούν αποθέματα νερού στο σκάφος.

Λοιποί ανεφοδιασμοί - τροφοδοσίες - εξοπλισμοί: όσον αφορά τους ανεφοδιασμούς σε τροφοεφόδια, πάγο, υγραέριο και άλλα αγαθά, αυτά μπορείτε να τα προμηθευτείτε στα περισσότερα λιμάνια της χώρας από ιδιώτες ή μέσω των οργανωμένων δικτύων των εταιρειών πετρελαιοειδών.

4.7 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Τον Οκτώβριο του 1985 τέσσερις βαριά οπλισμένοι Παλαιστίνιοι τρομοκράτες καταλαμβάνουν το Ιταλικό κρουαζιερόπλοιο Ακίλλε Λάουρο το οποίο έκανε τη γραμμή Αίγυπτο – Ιταλία με 400 επιβάτες. Οι Παλαιστίνιοι που είχαν καταλάβει το κρουαζιερόπλοιο απαιτούσαν την απελευθέρωση 50 συμπατριωτών τους από τις φυλακές του Ισραήλ. Η πειρατεία διήρκησε δύο δραματικές μέρες κατά τις οποίες θύμα των πειρατών υπήρξε ένας 69 χρόνος Αμερικανός τουρίστας τον οποίο σκότωσαν και έριξαν στην θάλασσα. Το επεισόδιο έληξε με την παράδοση των πειρατών κατόπιν υπόσχεσης από τις Αιγυπτιακές αρχές για την ασφάλή τους διαφυγή.

Το παρακάτω συμβάν είναι ένα παράδειγμα τρομοκρατικής επίθεσης στο πλαίσιο του θαλάσσιου τουρισμού.

Αν και είναι κυρίως τα επιβατηγά πλοία που αποτελούν ιδιαίτερα πρόσφορους στόχους λόγω των ζώων που τίθενται άμεσα σε κίνδυνο σε περίπτωση εκδήλωσης τρομοκρατικής ενέργειας σε αυτά, όλα ανεξαιρέτως τα πλοία μπορούν κάποια στιγμή να χρησιμοποιηθούν ως όπλα για επίθεση, για μεταφορά όπλων μαζικής καταστροφής ή για μεταφορά εν αγνοία τους επικίνδυνων φορτίων αν δεν ληφθούν τα αναγκαία μέτρα για την ασφάλεια και τον έλεγχο τους.



Τρομοκρατική ενέργεια κατά του πλοίου είναι δυνατόν να εκδηλωθεί είτε με τη χρησιμοποίηση άλλου πλοίου, είτε από το εσωτερικό του πλοίου-στόχου από τρομοκράτες που έχουν ήδη παρεισφρήσει σε αυτό.

Ο IMO (International Maritime organization) ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός δηλαδή, ιδρύθηκε το 1948 στη Γενεύη και τελεί υπό την αιγίδα του ΟΗΕ. Σκοπό έχει την διασφάλιση της ποιότητας και της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας γενικότερα, καθιερώνοντας έτσι πρότυπα που λειτουργούν σε διεθνές επίπεδο ενιαία. Ο οργανισμός αυτός αριθμεί 155 χώρες μέλη μεταξύ των οποίων και την Ελλάδα.

Στις 12 Δεκεμβρίου του 2002 όλα τα συμβαλλόμενα κράτη μέλη του IMO συμφώνησαν να τροποποιήσουν τη διεθνή σύμβαση τη γνωστή SOLAS 74 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Τούτο συνέβη στα πλαίσια της αυξανόμενης παγκόσμιας ανησυχίας και κατά επέκταση ασφαλείας και των κρατών-μελών του IMO σχετικά με την παρατηρούμενη κλιμάκωση τρομοκρατικών πράξεων σε όλες τους τις μορφές, πράξεις που θέτουν σε κίνδυνο θεμελιώδη ανθρώπινα δικαιώματα ιδιοκτησίας, που και τα δυο αφορούν στην ασφάλεια Ναυσιπλοΐας. Γενική παραδοχή λοιπόν όλων των κρατών ήταν η ανάγκη να ληφθούν άμεσα επιπρόσθετα πρακτικά μέτρα προκειμένου να μπορούν να προλαμβάνονται, να αποτρέπονται και να καταστέλλονται πράξεις που θίγουν τα προαναφερθέντα δικαιώματα τα σχετιζόμενα με τη Ναυτιλία γενικότερα.

Υιοθετήθηκε έτσι ένας διεθνής κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων ο οποίος είναι γνωστός ως ISPS code (International Ship and Port Facility Security).

Ο διεθνής αυτός κώδικας διαχωρίζει 3 επίπεδα ασφάλειας:

- Ως επίπεδο ασφαλείας 1 θεωρείται το κατώτερης ασφάλειας: δηλαδή όπου υπάρχουν ελάχιστα από τα ενδεδειγμένα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας.
- Το επίπεδο 2 είναι το επίπεδο στο οποίο εφαρμόζονται αυξημένα προστατευτικά μέτρα για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο.
- Και στο επίπεδο ασφαλείας 3 έχουμε την εφαρμογή περαιτέρω προστατευτικών μέτρων.

- Το κάθε κράτος ορίζει ξεχωριστά τα επίπεδα ασφαλείας των εγκαταστάσεων του, όπως αντίστοιχα και οι εταιρείες για τα πλοία που είναι στην ιδιοκτησία τους, παρέχοντας και την απαραίτητη καθοδήγηση.

Στοιχεία που συλλέγονται από τον IMO για τρομοκρατικές ή εν γένει πειρατικές επιθέσεις σε πλοία δείχνουν ότι οι πιο επισφαλείς περιοχές είναι η Νοτιοανατολική Ασία και οι περιοχές της Ανατολής όπως κυρίως η Μαλαισία ή η Ινδονησία, ενώ αλλού, η Βραζιλία και το Εκουαδόρ, κάποια λιμάνια της Ινδίας, συγκεκριμένα λιμάνια της Δυτικής Αφρικής (κυρίως στα ύδατα της Σομαλίας). Σε μέρη όπως η Ινδονησία ο αριθμός των επιθέσεων εντός ενός έτους μπορεί να φτάνει ή και να ξεπερνά τις εκατό συχνά.

Σημειώνουμε όμως ότι ο ίδιος ο IMO επισημαίνει ότι κανένα λιμάνι σε κανένα μέρος του κόσμου δεν είναι και δεν θεωρείται απόλυτα ασφαλές. Και αλήθεια, πόσο θωρακισμένη και έτοιμη να αντιμετωπίσει τέτοιους κινδύνους είναι η Ελλάδα ή ειδικότερα η Κρήτη;

ΕΝΟΤΗΤΑ 5

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΞΙΟΘΕΑΤΑ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ

5.1 ΕΝΥΔΡΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Το φαντασμαγορικό ενυδρείο της Κρήτης βρίσκεται σε απόσταση δεκαπέντε χιλιομέτρων από το Ηράκλειο της Κρήτης. Το κτίριο, όπου στεγάζεται, αποτελεί τμήμα του κτιριακού συγκροτήματος «ΘΑΛΑΣΣΟΚΟΣΜΟΣ», του μεγαλύτερου κέντρου Έρευνας - Τεχνολογίας και Αναψυχής στη Μεσόγειο. Στο Ενυδρείο, ο επισκέπτης μπορεί να θαυμάσει από κοντά πάρα πολλά είδη ζωής της θάλασσας, σε εντυπωσιακές συνθήκες. Ειδικότερα, η επαφή με το ενυδρείο θα εντυπωσιάσει τα παιδιά, ενώ ταυτόχρονα θα τα φέρει πιο κοντά στο μαγικό κόσμο του νερού. Ίσως μάλιστα, η επίσκεψη αυτή να είναι το έναυσμα, ώστε να ξεκινήσουν να ασχολούνται με ένα μικρό -δικό τους- ενυδρείο, ένα χόμπι που θα τους προσφέρει μεγάλες συγκινήσεις και πολλές γνώσεις. Στους χώρους του ενυδρείου θα συναντήσετε ψάρια της Μεσογείου, της Ελλάδας, αλλά και τροπικά είδη. Όλοι οι οργανισμοί φιλοξενούνται σε 32 δεξαμενές, χωρητικότητας 1.600.000 λίτρων. Παράλληλα, στους χώρους του ενυδρείου, ο επισκέπτης μπορεί να χρησιμοποιήσει διαδραστικά μέσα για να πάρει πληροφορίες για τα θέματα που τον ενδιαφέρουν. Το κτίριο του Ενυδρείου απέχει σχεδόν δυο βήματα από μια όμορφη αμμώδη παραλία.

Το ενυδρείο καλαμβάνει έκταση 60.000 τ.μ. και θα φιλοξενεί πάνω από 4.000 θαλάσσιους οργανισμούς. Οι εγκαταστάσεις μπορούν να δεχθούν 300 επισκέπτες ταυτόχρονα, με διάρκεια επίσκεψης γύρω στη μιάμιση ώρα. Συνολικά 250.000 επισκέπτες ανάμενονται το χρόνο.

Το έργο έχει προϋπολογισμό τρία εκατ. ευρώ. Χρηματοδοτήθηκε από την ΕΕ σε ποσοστό 75%, ξεκίνησε από την προηγούμενη κυβέρνηση και ολοκληρώνεται τώρα, αφού το Υπουργείο Ανάπτυξης το ενίσχυσε με το ποσό των 1,5 εκατ. ευρώ, τον περασμένο Δεκέμβριο.

Στην Ελλάδα η θαλάσσια έρευνα πραγματοποιείται από δυο Ερευνητικά Κέντρα, το Εθνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών και το Ινστιτούτο Θαλάσσιας Βιολογίας Κρήτης στο Ηράκλειο, μαζί με ομάδες ερευνητών άλλων πανεπιστημίων της χώρας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση παίζει σημαντικό ρόλο, τόσο στον προσανατολισμό της θαλάσσιας έρευνας όσο και στη χρηματοδότησή της.

Όπως δήλωσε ο κ. Σιούφας, μιλώντας σε ημερίδα που διοργάνωσε στο Ζάππειο το ΕΛΚΕΘΕ με θέμα «Εξήντα χρόνια θαλάσσιας έρευνας στην Ελλάδα», το έργο έχει προϋπολογισμό τρία εκατ. ευρώ. Χρηματοδοτήθηκε από την ΕΕ σε ποσοστό 75%, ξεκίνησε από την προηγούμενη κυβέρνηση και ολοκληρώνεται τώρα, αφού το Υπουργείο Ανάπτυξης το ενίσχυσε με το ποσό των 1,5 εκατ. ευρώ, τον περασμένο Δεκέμβριο.

Το Ενυδρείο Κρήτης ως μέρος του μεγαλύτερου συγκροτήματος θαλάσσιας έρευνας, τεχνολογίας και αναψυχής στη Μεσόγειο του ΘΑΛΑΣΣΟΚΟΣΜΟΥ (Ελληνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών) θεμελιώνει τη λειτουργία του και την εξέλιξή του στην επιστημονική γνώση και στις ανακαλύψεις της θαλάσσιας επιστήμης, σκοπεύοντας να: να πληροφορεί, να επιμορφώνει και να ευαισθητοποιεί το κοινό σχετικά με την ποικιλότητα των μεσογειακών ειδών και βιοτόπων, να αναδεικνύει τη διαχρονική σχέση του ανθρώπου με το θαλάσσιο μεσογειακό περιβάλλον και να δημιουργεί ερεθίσματα και προβληματισμό σχετικά με την προστασία και τη βιώσιμη διαχείριση του θαλάσσιου μεσογειακού οικοσυστήματος.

Για την επίτευξη των σκοπών του το Ενυδρείο Κρήτης στοχεύει: να προσφέρει ένα μοναδικό θέαμα που θα γοητεύει πάντα μικρούς και μεγάλους, να προσφέρει σχετικές πληροφορίες για το θαλάσσιο περιβάλλον της Μεσογείου με σύγχρονους ποικίλους τρόπους (ερμηνευτικά γραφικά, διαδραστικές τεχνικές, σύγχρονα συστήματα πολυμέσων κλπ) ώστε να επιτυγχάνεται η αποτελεσματικότερη μετάδοση της πληροφορίας και της γνώσης, να αναπτύσσει την ενυδρειολογική έρευνα, να εκλαϊκεύει τα αποτελέσματα της έρευνας του ΕΛΚΕΘΕ σε συνεργασία με τα αντίστοιχα ινστιτούτα του, να προσφέρει στους επισκέπτες του επίκαιρη σχετική επιστημονική πληροφορία, να οργανώνει επιμορφωτικά προγράμματα, σεμινάρια και εκδηλώσεις ώστε να προκαλεί νέα ερεθίσματα στο κοινό και να συνεργάζεται με σχολεία και κέντρα περιβαλλοντικής εκπαίδευσης.

A) ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στην Ελλάδα η θαλάσσια έρευνα πραγματοποιείται από δυο Ερευνητικά Κέντρα, το Εθνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών και το Ινστιτούτο Θαλάσσιας Βιολογίας Κρήτης στο Ηράκλειο, μαζί με ομάδες ερευνητών άλλων πανεπιστημίων της χώρας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση παίζει σημαντικό ρόλο, τόσο στον προσανατολισμό της θαλάσσιας έρευνας όσο και στη χρηματοδότησή της.

Όπως είπε ο υπουργός, η θαλάσσια Έρευνα και Τεχνολογία αποτελεί σήμερα έρευνα αιχμής για τη χώρα. Το σύστημα πρόγνωσης της κατάστασης των ελληνικών θαλασσών «Ποσειδών» είναι το μοναδικό δίκτυο σε λειτουργία σε όλη τη Μεσόγειο. Εγκατεστημένο στην περιοχή του Αιγαίου, με εννέα πλωτούς μετρητικούς σταθμούς καταγράφει όλες τις ωκεανογραφικές και μετεωρολογικές παραμέτρους και μέσω δορυφόρου στέλνει τις μετρήσεις στο ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. απ' όπου εκδίδονται μέσω Internet τα μοντέλα πρόγνωσης της κατάστασης στο Αιγαίο.

Μέσα στο καλοκαίρι θα υπογραφεί η μεταφορά πιστώσεων (ΠΔΕ) στο ΥΠΑΝ, προκειμένου να αρχίσει η επέκταση του προγράμματος και στο Ιόνιο, ενώ εκτός των άλλων θα δώσει την ευκαιρία στους Έλληνες Ερευνητές να αναπτύξουν και αισθητήρες σχετικούς με τα τσουνάμι. Μια νέα διάσταση στο χώρο της θαλάσσιας Έρευνας έδωσε και η συνεργασία του ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. με το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας και με την Υπηρεσία Εναλίων Αρχαιοτήτων. Το 2006 πρόκειται να ξεκινήσει μεγάλο πρόγραμμα υποθαλάσσιων ερευνών στους θαλάσσιους δρόμους Σαντορίνης - Κρήτης, σε δρομολόγια στα οποία πιστεύεται ότι είχαν ναυαγήσει στην αρχαιότητα χιλιάδες ναυάγια.

5.2 ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΧΑΝΙΩΝ

Το Μουσείο εγκαινιάστηκε την 27 Μαΐου 1973, ημερομηνία που συνέπεσε με την 32η επέτειο της μάχης της Κρήτης, για να διαφυλάξει τις ναυτικές μας παραδόσεις. Στεγάζεται στην είσοδο του φρουρίου «Φιρκά» που βρίσκεται στο παλιό λιμάνι των Χανίων. Το φρούριο αυτό κατασκευάστηκε από τους Ενετούς, οι οποίοι το χρησιμοποιούσαν σαν φυλακή για τους Έλληνες που καταδικάζονταν σε θάνατο, και αργότερα από το 1669 ως το 1898 οι Τούρκοι εγκατέστησαν εκεί την διοίκηση της Μερραρχίας (Φιρκά στα τουρκικά σημαίνει μεραρχία). Εκεί υψώθηκε η Ελληνική σημαία, ενώπιον του Βενιζέλου και του Βασιλιά Κωνσταντίνου το 1913, ως επισφράγισμα της ένωσης με την Ελλάδα. Σήμερα λειτουργεί με την αμέριστη συμπαράσταση του Δήμου Χανίων και του Ναυστάθμου Κρήτης.

Μία από τις δραστηριότητες του Μουσείου είναι η κατασκευή ενός Μινωικού πλοίου με τον τρόπο και τα υλικά που χρησιμοποιούσαν οι Μινωίτες. Όλα τα εκθέματα από τη ναυτική μας παράδοση, είναι ταξινομημένα κατά ιστορικές περιόδους, δηλαδή εποχή χαλκού - Κλασική και Ελληνιστική (2.800 π.Χ.-6ος μ.Χ. αιώνας), Ενετική περίοδος (1200 μ.Χ. μέχρι τον 17ο αι.), Βυζαντινή και Μεταβυζαντινή (650 μ.Χ. μέχρι τον 18ο αιώνα), Τουρκοκρατία, Αγώνας Ανεξαρτησίας (1650 1909), Βαλκανικοί πόλεμοι (1912 1913), Β' Παγκόσμιος Πόλεμος (1940-1944), Μεταπολεμική Περίοδος (1944 και μετά). Περιλαμβάνει επίσης μακέτες πλοίων, διάφορα ναυτικά όργανα και συσκευές, όπως διαστημόμετρα, βαρόμετρα, ανεμόμετρα, αβάκια πορειών, ταχυτήτων, δίσκους βολής τορπίλων, επιλέμβιες μαγνητικές πυξίδες, μετεωρολογικά όργανα, εξάντες, ουρανόςφαιρα, όργανα πηδαλιουχίας αντιτορπιλικού κ.ά. Επίσης πίνακες ζωγραφικής, προσωπογραφίες ναυμάχων όπως εκείνες του Μιαούλη, του Τομπάζη του Σαχτούρη, αυθεντικές ιστορικές φωτογραφίες, όπως η φωτογραφία με την ύψωση της Σημαίας της Ένωσης της Κρήτης με την Ελλάδα, στο φρούριο "Φιρκά" Χανίων, την 1η Δεκεμβρίου 1913, κ.ά.

Εκτίθενται ακόμα κειμήλια, όπως στολές και άλλα ενθυμήματα, ηρωικά πεσόντων ανδρών του Πολεμικού μας Ναυτικού, όπλα των αποβατικών επιχειρήσεων του 1912-13, πελέκεις των αγημάτων πυρκαϊάς, κρούσεως κ.λ.π.

Ιδιαίτερα εντυπωσιαστήκαμε από το ομοίωμα γέφυρας αντιτορπιλικού που υπάρχει στο μουσείο αλλά και από την συλλογή οστράκων που μας μετέφερε στον κόσμο του βυθού.

Ο τρόπος που ήταν ταξινομημένα τα εκθέματα, τα επεξηγηματικά σημειώματα συντέλεσαν ώστε να ζωντανέψει μπροστά μας όλη η ναυτική παράδοση της Κρήτης.

Κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού στο Φιρκά διοργανώνονται συναυλίες, μουσικές εκδηλώσεις όπου συμμετέχουν Κρητικά συγκροτήματα και δίνονται θεατρικές παραστάσεις για το κοινό. Εδώ παρουσιάζονται και άλλες συναυλίες και θέατρα.

Η μόνιμη αυτή έκθεση της Μάχης της Κρήτης δημιουργήθηκε το 1991 με την πρωτοβουλία του Ναυτικού Μουσείου Κρήτης. Η έκθεση αυτή ξαναζωντανεύει τις τραγικές εκείνες ώρες, τις μέρες που έζησαν οι Κρητικοί. Αργότερα η έκθεση αυτή θα παραδοθεί στο Μουσείο της Μάχης της Κρήτης που θα γίνει στο Μνημειακό Συγκρότημα της Μάχης της Κρήτης στην περιοχή του Γαλατά.



Τα εκθέματα κατανέμονται σε τρεις βασικές ενότητες:

- Η μάχη στην ξηρά και η Αντίσταση: περιλαμβάνει κυρίως φωτογραφικό υλικό, οπλισμό, διάφορα αντικείμενα, στολές στρατιωτών, αποσπάσματα εφημερίδων κλπ.
- Το ναυτικό μέρος: περιλαμβάνει παραστατική γεωγραφική υποτύπωση των αεροναυτικών επιχειρήσεων, φωτογραφικό υλικό που περιλαμβάνει ναυτικές δραστηριότητες και πλοία που έλαβαν μέρος. Αποσπάσματα εφημερίδων κλπ.
- Το Μνημειακό Συγκρότημα: παρουσιάζεται η μακέτα της οριστικής μελέτης καθώς και φωτογραφικό υλικό από την θεμελίωση του συγκροτήματος από τον πρωθυπουργό της Ελλάδας, το έτος 1991.

ΕΝΟΤΗΤΑ 6

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΠΟΡ

6.1 ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΣΚΙ

Το θαλάσσιο σκι «γεννήθηκε» γύρω στο 1900, από μια παρέα νεαρών που διασκεδάζε στα νερά μιας λίμνης των Η.Π.Α. Γρήγορα η μόδα εξαπλώθηκε, ενώ με την εμφάνιση όλο και πιο δυνατών μηχανών στα σκάφη, αυξήθηκε η ταχύτητα, η δυσκολία αλλά και η δημοφιλία του αθλήματος.

Στην Ελλάδα, ο Ναυτικός Όμιλος Βουλιαγμένης (στην περιοχή Αττικής), ήταν το πρώτο σωματείο, που το 1957 ίδρυσε τμήμα θαλάσσιου σκι, ενώ το 1963 ιδρύθηκε η Ελληνική Ομοσπονδία Θαλάσσιου Σκι, με στόχο τη διάδοση του αθλήματος στη χώρα.

Το θαλάσσιο σκι είναι πλέον από τα πιο διαδεδομένα σύγχρονα σπορ του νερού, το οποίο συνδυάζει το υδάτινο στοιχείο με την ταχύτητα. Δεν χρειάζεται ιδιαίτερη εξάσκηση όταν γίνεται ερασιτεχνικά. Σε όλη την Ελλάδα υπάρχουν ιδιωτικές σχολές εκπαίδευσης, οι οποίες λειτουργούν σε οργανωμένες παραλίες ή στις εγκαταστάσεις μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων.



Το θαλάσσιο σκι είναι αναμφίβολα μια από τις πιο αξιόλογες καλοκαιρινές δραστηριότητες και ήδη στη χώρα μας που ο αθλητής μπορεί να απολαύσει το φυσικό κάλος των ελληνικών ακτών με την αδρεναλίνη και τον ενθουσιασμό στα ύψη και στηριζόμενος στην ελάχιστη μικρή βρεχόμενη επιφάνεια τωνπέδινων σκι.

Η αλήθεια είναι πως εάν και φαινομενικά εύκολο κρύβει τεχνική κατάρτιση ενώ απαιτείται και κάποια φυσική κατάσταση για την άνετη πραγματοποίησή του. Ένας βασικός λόγος που δρα αρνητικά στην εξάπλωση του είναι η υψηλή τιμή αφού για μια βόλτα χρονικής διάρκειας περίπου δέκα λεπτών απαιτούνται σε πολλές παραλίες της χώρας μας. Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε πως το μηχανοκίνητο σκάφος έλξης σκι είναι ακριβό ενώ καταναλώνει καύσιμα που στις μέρες μας είναι ακριβά, παρόλα αυτά το οικονομικό παραμένει ένα ζήτημα.

Το θαλάσσιο σκι δεν εντυπωσιάζει μόνο αυτούς που το κάνουν αλλά και τους θεατές, αφού πραγματοποιούνται φιγούρες και άλματα με υψηλές ταχύτητες, ποιος δεν έχει θαυμάσει άλλωστε το θέαμα που προσφέρει ένας σκιερ όταν ίπταται μετά την εκτόξευση του από την ειδική ράμπα. Το θαλάσσιο σκι, πέρα από τη διασκέδαση γυμνάζει και όλο σχεδόν το μυϊκό σύστημα και απευθύνεται σε όλη την οικογένεια.

6.1.1 ΕΙΔΗ ΠΕΔΗΛΩΝ

Τα σύγχρονα σκι ή πέδιλα είναι κατασκευασμένα από φάιμπερ-γκλας και άλλα υλικά όπως κέβλαρ και ανθρακονήματα για μεγαλύτερη αντοχή, ελαστικότητα και μείωση του βάρους. Το μήκος τους είναι γύρω στα 170 εκατοστά.

Πάνω τους στερεώνονται οι ρυθμιζόμενες βάσεις (δέστρες), μέσα στις οποίες τοποθετεί ο σκιέρ τα πόδια του. Στο πίσω μέρος τους υπάρχει ένα μικρό πτερύγιο για καλύτερη ευστάθεια. Τα «κλασικά» σκι λέγονται και combo (συνδυασμός), γιατί το ένα από τα δύο μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο του ως slalom, αφού πάνω του υπάρχει θέση και για το δεύτερο πόδι του σκιέρ. Τα λεγόμενα slalom, απευθύνονται σε περισσότερο έμπειρους σκιέρ, αφού τα σκι αυτού του τύπου επιτρέπουν μεγαλύτερες ταχύτητες και ευελιξία. Υπάρχουν ακόμα και σκι ειδικού σχεδιασμού για φιγούρες και άλματα.

Τα τελευταία χρόνια κερδίζουν σε δημοτικότητα τα wakeboard, δηλαδή ένας τύπος σκι που αποτελείται από μία μονή σανίδα, μικρότερη σε μήκος αλλά αρκετά φαρδύτερη από τα κανονικά σκι. Παραλλαγή του wakeboard είναι το kneeboard. Σε αυτήν τη σανίδα ο σκιέρ κάθεται γονατιστός και τα πόδια του στερεώνονται με λουρίδα στη σανίδα. Οι σανίδες wakeboard και kneeboard είναι πιο εύχρηστες από τα «κλασικά» σκι, αφού επιτρέπουν στο σκιέρ να κάνει ευκολότερα διάφορες φιγούρες και άλματα και κερδίζουν σε δημοτικότητα ιδιαίτερα ανάμεσα στους νέους.

Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι σκι μπορεί να κάνει κανείς και χωρίς πέδιλα. Αυτή η τεχνική λέγεται barefooting.

6.1.2 ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Το σκι είναι ένα διασκεδαστικό άθλημα. Ωστόσο, δεν πρέπει να παραβλέπουμε τον τομέα της ασφάλειας. Οφείλουμε να είμαστε πάντα προετοιμασμένοι, παίρνοντας ως δεδομένο ότι στο σκάφος υπάρχει ο απαραίτητος εξοπλισμός ασφαλείας (σωσίβια, φωτοβολίδες, VHS, ράδιο, κουπιά) και ότι ο οδηγός έχει δίπλωμα και εμπειρία. Πριν ξεκινήσουμε εξετάζουμε:

- Αν το σκάφος έχει τα απαιτούμενα καύσιμα, ιδίως αν σκοπεύουμε να ανοιχτούμε στην θάλασσα.
- Αν υπάρχουν στο σκάφος ελεύθερα αντικείμενα (σχοινιά, εξοπλισμός κ.ά.). Αν ναι, τα τοποθετούμε σε κλειστά ντουλάπια.
- Αν όλοι όσοι βρίσκονται στο σκάφος φορούν το σωσίβιό τους.
- Αν όλοι ξέρουν τα σήματα.

Ο σκιέρ, και μόνο αυτός, όταν αισθανθεί έτοιμος δίνει το σήμα εκκίνησης στον οδηγό του σκάφους.



6.1.3 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

- ΣΚΙ: υπάρχει μεγάλη ποικιλία στα σκι. Οι τιμές ξεκινούν από €300 και ανεβαίνουν ανάλογα με τον τύπο, την κατασκευή και τη χρήση.
- ΓΙΛΕΚΙ-ΣΩΣΙΒΙΟ: απαραίτητο για κάθε σκιέρ. Μπορεί να κρατήσει στην επιφάνεια του νερού τον σκιέρ, εάν πέσει, αλλά ταυτόχρονα προστατεύει το σώμα του από τυχόν χτυπήματα. Το σωσίβιο ασφαλίξει μπροστά με δύο, τρεις ή τέσσερις ιμάντες. Στους αγώνες είναι υποχρεωτικά τα σωσίβια με τέσσερις ιμάντες. Οι τιμές τους ξεκινούν από 60€.
- ΕΣΩΘΕΡΜΙΚΗ ΣΤΟΛΗ: οι στολές αυτού του είδους είναι φτιαγμένες από νεοπρένιο και φοριούνται για να κρατούν το σώμα του σκιέρ ζεστό. Το καλοκαίρι είναι απαραίτητες μόνο σε ειδικές συνθήκες, δηλαδή σε πολύ κρύα νερά, κακοκαιρία κλπ. Οι τιμές τους ξεκινούν από €90.
- ΓΑΝΤΙΑ: υπάρχουν διαφόρων τύπων για την προστασία των χεριών του σκιέρ και καλύτερο κράτημα στη λαβή.
- ΔΕΣΤΡΕΣ: είναι οι βάσεις που στερεώνονται πάνω στα σκι. Μοιάζουν με μπιτόκια και είναι φτιαγμένες από ελαστικά υλικά και μέταλλο (αλουμίνιο) με δυνατότητα ρύθμισης. Πρέπει να εφαρμόζουν καλά στο πόδι για να παρέχουν καλό κράτημα στο σκιέρ.
- ΛΑΒΗ: είναι μία μπάρα από πλαστικό που δένεται στο σχοινί ρυμούλκησης. Από αυτήν κρατιέται ο σκιέρ. Υπάρχουν σε διάφορα μεγέθη, αλλά το βασικό σχέδιο είναι το ίδιο. Είναι φτιαγμένες για να επιπλέουν στο νερό.
- ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΟΙ ΣΑΚΟΙ: είναι συνήθως από караβόπανο με φόδρα που προστατεύει τα σκι από μικροχτυπήματα-γδαρσίματα κατά τις μεταφορές τους.

Εφόσον αποφασίσουμε να αποκτήσουμε τον ολοκληρωμένο αυτόν εξοπλισμό, υπάρχει και η συντήρηση. Η καλή κατάσταση των σκι παίζει ρόλο στην επίδοσή τους στο νερό. Καλό είναι να υπάρχει θήκη που να τα προστατεύει στις μεταφορές. Αν χρειαστεί να αφήσετε τα σκι κάτω, ακουμπήστε τα με τέτοιο τρόπο ώστε το πτερύγιο να μην έρχεται σε επαφή με το έδαφος.

Ποτέ μην πετάτε τα σκι με δύναμη στο σκάφος ή στο έδαφος. Έπειτα από κάθε χρήση, πρέπει να τα ξεπλένετε για να φύγει το αλάτι, αν είναι δυνατόν χρησιμοποιήστε μάνικα για μεγαλύτερη πίεση. Ξεπλύνετε καλά τις δέστρες και την περιοχή γύρω από το πτερύγιο. Κατά διαστήματα, αφαιρέστε τις δέστρες και το πτερύγιο και ξεπλύνετε τα χωριστά. Καλή ιδέα επίσης είναι να απλώσετε στα σκι γυαλιστικό βερνίκι (όπως αυτό των αυτοκινήτων) για περισσότερη προστασία από το αλάτι. Προσέξτε ιδιαίτερα τις δέστρες, δεν πρέπει να είναι πολύ σφιχτές γιατί μπορούν να σκιστούν, αν τις ζορίσουμε προσπαθώντας να βάλουμε το πόδι μέσα. Μην ανοίγετε δικές σας τρύπες στα λάστιχα της δέστρας γιατί δημιουργούνται ρωγμές.

Αν έχετε εσωθερμική στολή, πρέπει να φροντίζετε να μένει πάντα σε άριστη κατάσταση. Ύστερα από κάθε χρήση, πρέπει να την ξεπλένετε. Αποφύγετε τα απορρυπαντικά γιατί μπορούν να κάνουν ζημιά στο υλικό της στολής. Στεγνώστε τη κρεμώντας τη σε μία πλαστική κρεμάστρα. Μην την απλώνετε σε κάποια ζεστή επιφάνεια για να στεγνώσει. Η στολή πρέπει να αποθηκεύεται κρεμασμένη και ποτέ διπλωμένη. Σε τακτά χρονικά διαστήματα πρέπει να χρησιμοποιείτε κάποιο λιπαντικό στο φερμουάρ της.

6.2 ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ

Η ιστιοπλοΐα είναι ένα άθλημα το οποίο συνδέεται άρρηκτα με τον Ελληνικό λαό, μέσα από τη μακροχρόνια ιστορία της χώρας και τη μακραίωνη θαλασσινή παράδοση της. Σήμερα είναι ένα από τα δημοφιλέστερα αθλήματα και χιλιάδες Έλληνες ασκούνται συστηματικά από ερασιτεχνικά ως συνθήκες πρωταθλητισμού σε όλους τους τύπους των ιστιοπλοϊκών σκαφών.

Στην Ελλάδα, η ίδρυση έγινε πρώτα στην Αθήνα το 1963 και στο Πειραιά. Αργότερα ιστιοπλοϊκοί όμιλοι ιδρύθηκαν σε όλες τις μεγάλες παραλιακές πόλεις της χώρας.

Στους αγώνες ιστιοπλοΐας συναγωνίζονται συνήθως σκάφη του ίδιου τύπου. Πολλές φορές όμως παίρνουν μέρος σκάφη διάφορων τύπων. Στην περίπτωση αυτή τα πιο ευκίνητα και ταχικίνητα σκάφη χαρίζουν χρόνο στα πιο μεγάλα και δυσκίνητα. Έτσι μπορεί να συμβεί το εξής παράδοξο φαινομενικά: ένα σκάφος ταχικίνητο να καλύψει πρώτο την απόσταση αλλά να βγει δεύτερο, τρίτο ή ακόμη και τελευταίο και αντίθετα

ένα δυσκίνητο να φτάσει τελευταίο στο τερματισμό αλλά να βαθμολογηθεί ως πρώτο επειδή στη βαθμολόγηση εκείνο που λαμβάνεται υπόψη δεν είναι η θέση που έλαβε το σκάφος αλλά ο χρόνος στον οποίο κάλυψε την απόσταση το πλοiάριο. Οι πιο μεγάλοι και επίσημοι αγώνες είναι όσοι διοργανώνονται κατά το δΰθυσμα των Ολυμπιακών Αγώνων.



Μέρη που μπορεί κανείς να κάνει ιστιοπλοΐα είναι:

- Στις Σποράδες
- Στο Ιόνιο πέλαγος και
- Στη Χαλκιδική

Η ιστιοπλοαία είναι ένα άθλημα που έχει πολλούς οπαδούς στη χώρα μας. Οι κατηγορίες είναι πολλές με άκρως ενδιαφέρουσα την αγωνιστική η οποία πραγματοποιείται σε στίβους τριγώνου και οι αθλητές προπονούνται καθημερινά τόσο σωματικά όσο και σε θέματα που άπτονται της τακτικής για να μπορέσουν να αντεπεξέλθουν στο σκληρό ανταγωνισμό.

Υπάρχει και η αγωνιστική ιστιοπλοΐα με σκάφη κρουαζιέρας που δεν είναι βέβαια άθλημα αλλά ένα συναρπαστικό χόμπι με φανατικούς φίλους που οργανώνουν τις ελληνικές θάλασσες, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες που διοργανώνονται τα αντίστοιχα ράλι.

Η ιστιοπλοΐα απευθύνεται σε όλες τις ηλικίες και προσφέρει μοναδικές συγκινήσεις. Για όσους θέλουν να απολαύσουν το συγκεκριμένο χόμπι μπορούν κατά τη διάρκεια των διακοπών τους να επισκεφτούν οργανωμένες παραλίες που έχουν μικρά ιστιοπλοϊκά σκάφη προς ενοικίαση.

6.2.1 ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Ο θαλάσσιος τουρισμός με σκάφος αποτελεί ένα ιδιαίτερα διαδεδομένο τρόπο ψυχαγωγίας σε όλο τον κόσμο ενώ τα σκάφη αναψυχής κερδίζουν ένα διαρκώς αυξανόμενο κοινό. Οι διακοπές με σκάφος είναι ωραίες, έχουν glamour και προσφέρουν μοναδικές συγκινήσεις. Η ελληνική πολυνησία με την μοναδική παράκτια ζώνη της και οι αμέτρητοι προορισμοί, κάνουν ιδανική τη χρήση σκάφους ανοίγοντας διάπλατα τους θαλάσσιους

δρόμους για ποικίλες δραστηριότητες όπως ψάρεμα, καταδύσεις, σκι, προσέγγιση σε παρθένες παραλίες, κá

Η γκάμα των σκάφων αναψυχής που διατίθεται για ενοικίαση και περιλαμβάνει τόσο τα μηχανοκίνητα όσο και τα ιστιοπλοϊκά σκάφη είναι πολύ μεγάλη τόσο από άποψη μεγέθους όσο και εξοπλισμού.

Το εβδομαδιαίο κόστος για την ενοικίαση ενός 12 μέτρου ιστιοπλοϊκού σκάφους σε πολύ καλή κατάσταση με τρεις καμπίνες και δύο μπάνια, 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 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 νοικιαστεί από έξι άτομα αντιστοιχεί στο καθένα 900€, συμπεριλαμβανομένων όλων των εξόδων.

Το κόστος ναύλωσης εάν το σκάφος δεν ενοικιαστεί 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.

A) ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ, ΠΑΡΟΧΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Για την ενοικίαση ενός ιστιοπλοϊκού σκάφους απαιτείται δύο τουλάχιστον από τους επιβαίνοντες να είναι κάτοχοι διπλωμάτων ιστιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης. Διαφορετικά μπορείτε να προσλάβετε έναν επαγγελματία καπετάνιο ο οποίος επιβαρύνει κατά 130€ περίπου την ημέρα το κόστος. Για την ενοικίαση μηχανοκίνητου σκάφους, απαιτούνται επίσης δύο διπλώματα.

Οι ενοικιάσεις των σκαφών αρχίζουν και τελειώνουν συνήθως Σάββατο. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα κατά την περίοδο υψηλής ζήτησης. Την περίοδο χαμηλής ζήτησης και ανάλογα με τη διαθεσιμότητα των σκαφών είναι δυνατόν να διαφοροποιηθεί η ημέρα αναχώρησης και ο αριθμός ημερών.

Τα σκάφη συνήθως παραδίδονται από την ενοικιαστρια εταιρεία στις 17:00 την ημέρα της αναχώρησης και τυπικά επιστρέφονται στις 9:00 την ημέρα λήξης της ναύλωσης.

Όσο πιο έγκαιρα πραγματοποιηθεί η κράτηση, τόσο περισσότερο αυξάνονται οι πιθανότητες εύρεσης του σκάφους της αρεσκείας σας, στη χρονική περίοδο, στην περιοχή που το θέλετε από τη βάση παραλαβής που επιθυμείτε.

Για την ενοικίαση του σκάφους προκαταβάλλεται συνήθως ένα ποσό ως εγγύηση, το οποίο μετά το πέρας των διακοπών και αφού το σκάφος ελεγχθεί, επιστρέφεται.

Μερικές από τις εταιρείες ενοικίασεως σκαφών διαθέτουν έδρες σε διάφορα σημεία της Ελλάδας και προσφέρουν την δυνατότητα ενοικίασης και παράδοσης του σκάφους από διάφορες βάσεις.

Το τυχόν επιπρόσθετο κόστος της ενοικίασης αφορά στην εγγύηση, στα καύσιμα, αφού τα σκάφη πρέπει να παραδίδονται με γεμάτες δεξαμενές όπως ακριβώς παρελήφθησαν, τυχόν τέλη μαρίνας ή λιμενικά τέλη και τα προαιρετικά extras, σχετικά με τον εξοπλισμό του σκάφους, όπως για παράδειγμα το τέντερ και η εξωλέμβια που το συνοδεύει.

Σε περίπτωση ακύρωσης ναύλωσης εκ μέρους του ενοικιαστή, καταβάλλετε ένα ποσοστό του ναύλου που κυμαίνεται από 30% έως 100% του πλήρους τιμήματος ενοικίασης και καθορίζεται ανάλογα με το χρόνο που γίνεται η ακύρωση.

Το ενοικιαζόμενο σκάφη πρέπει να είναι πλήρως εξοπλισμένα και να διαθέτουν στο βασικό εξοπλισμό τους: GPS, αυτόματο πιλότο, πλήρη ηλεκτρονικά όργανα ναυσιπλοΐας, ηλεκτρικό εργάτη, sprayhood, bimini, tender με εξωλέμβρια, και παροχή ζεστού νερού. Επίσης, πρέπει να υπάρχουν χάρτες ναυσιπλοΐας και οπωσδήποτε σωστικά, να διαθέτουν πλήρως εξοπλισμένη κουζίνα, ιματισμό, φαρμακείο για τις πρώτες βοήθειες.

6.2.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ

Η ιστιοπλοΐα χωρίζεται σε δυο κατηγορίες στη *ZODIAC CRUISE* και τα *CATAMARAN*.

Το Zodiac Cruise είναι ασφαλή, φουσκωτά σκάφη που μεταφέρουν τους επισκέπτες σε απομακρυσμένες παραλίες και νησιά. Συνοδοί τους ξεναγούν στα νησιά που επισκέπτονται. Οι τοποθεσίες που γίνονται Zodiac cruise είναι: στο Ιόνιο πέλαγος και στο Βένετο.

Τα Catamaran ιστιοπλοΐα είναι διαθέσιμα σκάφη με δυο πλωτήρες. Στο δυνατό αέρα πατάει μόνο στον ένα πλωτήρα. Τοποθεσία για Catamaran υπάρχει στην Αλμυρίδα της Κρήτης.



6.2.3 ΦΟΥΣΚΩΤΑ ΣΚΑΦΗ

Τα φουσκωτά παρουσιάζουν στατιστικά, στη χώρα μας, πολύ μεγάλη ζήτηση επιλογή αναμενόμενη αφού αποτελούν μια λύση με λογικό κόστος χωρίς να υστερούν στην ποιότητα και τη λειτουργικότητα ενώ παράλληλα είναι πολύ πρακτικά και ασφαλή.

Τα φουσκωτά σκάφη 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 καταρχήν τρόπος προσέγγισης με την βοήθεια κατηγοριοποίησης των σκαφών.

A) ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

Στην πρώτη κατηγορία συμπεριλαμβάνονται τα φουσκωτά σκάφη που προορίζονται για βοηθητική χρήση εξυπηρετώντας τις ανάγκες των σκαφών αναψυχής ιστιοπλοϊκών και μηχανοκίνητων. Το μήκος τους ξεκινάει από τα 2 μέτρα όταν εξυπηρετούν για παράδειγμα τις ανάγκες ενός ιστιοπλοϊκού σκάφους και καταλήγει στα 6 ή και παραπάνω εάν είναι βοηθητικό σκάφος σε θαλαμηγό. Ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούνται εξωλέμβιες μηχανές ή μηχανές αντενέργειας (υδροτζέτ).

Στην δεύτερη κατηγορία κατατάσσονται τα σκάφη που προορίζονται για το αγοραστικό κοινό που 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. Τα σκάφη αυτής της κατηγορίας έχουν μήκος συνήθως από 3 έως 3,80 μέτρα 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 στην μεταφορά περισσότερων ανθρώπων καθώς και την

πραγματοποίηση θαλάσσιων χόμπι όπως για παράδειγμα σκι, ψαροντούφεκου, 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. Το μήκος τους κυμαίνεται από 5 μέτρα και πάνω, ενώ για την πρόωση τους μπορούν να χρησιμοποιηθούν εξωλέμβιοι κινητήρες μεγάλης ισχύος ή εσωεξωλέμβιοι κινητήρες.

Τέλος στην πέμπτη κατηγορία διατίθενται σκάφη που αποτελούν ειδικές εκδόσεις σκαφών αναψυχής και επαγγελματικής χρήσης και μπορεί να χρησιμοποιηθεί οποιοσδήποτε τύπος κινητήρα (εξωλέμβιος, εσωεξωλέμβιος, εσωλέμβιος). Τα σκάφη αυτά διαθέτουν πολλές φορές και υπερκατασκευή.

Με βάση τις παραπάνω κατηγορίες ο υποψήφιος αγοραστής μπορεί να επιλέξει αυτή που αρμόζει στις απαιτήσεις του ούτως ώστε να πραγματοποιήσει την ιδανική επιλογή..

6.2.4 ΓΑΛΛΙΚΟ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟ ΒΕΝΕΤΕΑΥ

Υπάρχουν διάφοροι τύποι ιστιοπλοϊκών και διάφορα μεγέθη. Το ιστιοπλοϊκό σκάφος που επιλέξαμε για επεξηγηματικούς λόγους είναι γαλλικό και προέρχεται από το ναυπηγείο Benita ένα από τα πιο δημοφιλή στον κόσμο.

Το ιστιοπλοϊκό αυτό σκάφος αναπτύσσεται σε δύο καταστρώματα το κύριο και το κατώτερο. Στο κύριο κατάστρωμα είναι εγκατεστημένο το σύστημα πηδαλιουχίας και πλοήγησης καθώς επίσης και τα κατάρτια που αναπτύσσονται τα πανιά. Πρίμα βρίσκεται το πιλοτήριο με τη μεγάλη ρόδα πλοήγησης, τα όργανα λειτουργίας και ελέγχου της μηχανής και τα όργανα ναυσιπλοΐας. Ο κύριος χώρος για τους επιβάτες των ιστιοπλοϊκών σκαφών είναι το κόκπιτ, αναπτύσσεται μπροστά ακριβώς από το πιλοτήριο και αποτελείται από δύο καναπέδες που περιβάλλουν ένα πρακτικό τραπέζι. Ο χώρος, είναι επενδεδυμένος από ξύλο teak που είναι πολύ ανθεκτικό αντιολισθητικό και καλαίσθητο. Από πλώρα μέχρι πρίμα, βρίσκονται διάφοροι μηχανισμοί που εξυπηρετούν στον χειρισμό των ιστίων όπως βιντζιρέλα, βαγονάκια, ράουλα, τροχαλίες κλπ.

Σχετικά με τα πανιά και τον τρόπο λειτουργίας τους η μέγιστη ή μαϊστρα είναι ιδιαίτερα ανθεκτική και ευλύγιστη και καλύπτει μια μεγάλη γκάμα ανέμου. Η μέγιστη δεν προσφέρει μόνο ώθηση στο σκάφος, αλλά δίνει και κατευθυντήριο έλεγχο, ιδιαίτερα στο πίσω μέρος της που ονομάζεται αετός. Η μέγιστη λειτουργεί αμοιβαία με τη τζένοα η οποία είναι επίσης σημαντική γιατί δίνει ένα αρκετά μεγάλος μέρος της δύναμης που ωθεί το σκάφος.

Το μπαλκόνι είναι ένα πανί ελεύθερο που ανοίγει και εκτείνεται παίρνοντας διαφορετικά σχήματα, έχει συνήθως φωτεινά χρώματα και προσφέρει στο σκάφος ταχύτητα.

Στο κατώτερο κατάστρωμα βρίσκονται εγκατεστημένες οι καμπίνες, τα λουτρά / w.c. το σαλόνι, η τραπεζαρία, η κουζίνα και το μηχανοστάσιο. Το συγκεκριμένο σκάφος διαθέτει τρεις καμπίνες με δυνατότητα φιλοξενίας έως έξι ατόμων. Εξαιτίας της κατασκευαστικής τους διάταξη τα ιστιοπλοϊκά σκάφη σε αντίθεση με τα μηχανοκίνητα διαθέτουν ζωτικούς χώρους, όπως καθιστικό και κουζίνα, ένα κατάστρωμα πιο κάτω και οι σχεδιαστές καλούνται να προσδοκούν το φυσικό φως και εξαερισμό. Αυτό επιτυγχάνεται καταρχήν με πολλά παράθυρα και κατά δεύτερον με ναυπηγικές γραμμές που έχουν υψηλές υπερκατασκευές και περιμετρικές γυάλινες επιφάνειες. Στο σαλόνι πέρα από τις βασικές ανέσεις, προσφέρονται ηχοσύστημα και τηλεόραση. Όσο για την επιπλοσύνθεση της κουζίνας, ενώ διαθέτει μικρό χώρο, έχει τέτοιο σχεδιασμό και μηχανισμούς, που την καθιστούν πολύ πρακτική με επαρκείς μάλιστα αποθηκευτικούς χώρους. Το μηχανοστάσιο βρίσκεται ενδιάμεσα από τις δύο πρυμνιές καμπίνες και είναι προσβάσιμο από αυτές καθώς επίσης και από την μπροστινή του πλευρά.

Για την όσο το δυνατόν πιο ακριβή προσέγγιση στα ιστιοπλοϊκά σκάφη και με δεδομένη την αντικειμενικότητα του μήκους ως απόλυτο μέγεθος, θα πραγματοποιηθεί η κατηγοριοποίηση τους.

Στην πρώτη κατηγορία κατατάσσονται τα μικρά ιστιοπλοϊκά με μήκος από οκτώ έως δέκα περίπου μέτρα. Τα σκάφη αυτά είναι μικρά, ευέλικτα και απευθύνονται στο αγοραστικό

κοινό που επιθυμεί να πραγματοποιήσει μικρά κοντινά ταξίδια και να γευτεί τη χαρά της ιστιοπλοΐας με μικρό αριθμό πληρώματος και χωρίς πολλές ανέσεις. Τα σκάφη αυτά διαθέτουν συνήθως δύο κρεβάτια και περιορισμένους χώρους.

Στην δεύτερη κατηγορία υπάγονται τα μεσαία σκάφη το μήκος των οποίων κυμαίνεται από δέκα έως δεκατρία περίπου μέτρα και απευθύνονται στο κοινό που ενδιαφέρεται για την αγορά ή ενοικίαση ενός σκάφους που να μπορεί να φιλοξενεί άνετα τέσσερα άτομα. Διαθέτουν τρεις ή ακόμη και τέσσερις καμπίνες, λουτρό / w.c. ένα μικρό καθιστικό και αντίστοιχη κουζίνα.

Στην τρίτη κατηγορία κατατάσσονται τα μεγάλα ιστιοπλοϊκά σκάφη με μήκος από δεκατρία έως δεκαπέντε μέτρα και μπορούν να φιλοξενήσουν στους μεγάλους τους χώρους έως έξι άτομα με άνεση. Διαθέτουν μεγάλα καταστρώματα και είναι κατάλληλα για μεγάλα ταξίδια ενώ διαθέτουν και μεγάλη αυτονομία.

Από εκεί και πέρα όπως συμβαίνει και στο χώρο των μηχανοκίνητων, υπάρχουν ακόμη μεγαλύτερα σκάφη με σαφώς πιο αναβαθμισμένους χώρους διαβίωσης, πολλούς αυτοματισμούς στους χειρισμούς των ιστίων και του σκάφους και απευθύνονται φυσικά σε μεγαλύτερο πλήρωμα.

6.2.5 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ IMS 600 ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

Το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα IMS 600 πραγματοποιήθηκε στον Άγιο Νικόλαο και στον κόλπο του Μεραμπέλλο στις 9 με 16 Σεπτεμβρίου 2006. Ήταν ένα πολύ ενδιαφέρον Πρωτάθλημα στο οποίο έλαβαν μέρος 12 σκάφη από Βουλγαρία, Ιταλία, Ισπανία, Ρωσία, Σλοβακία και Ελλάδα.

Αυτό Παγκόσμιο Πρωτάθλημα είναι ένα θεσμοθετημένο γεγονός από την Παγκόσμια Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία, η δε κατηγορία IMS-600 περιλαμβάνει σκάφη ανοικτής θαλάσσης 42 περίπου ποδών (14 μέτρων) που ανταποκρίνονται στις τελευταίες εξελίξεις της τεχνολογίας και συμμετέχουν τα καλλίτερα πληρώματα στο ιστιοπλοϊκό στερέωμα. Διοργανωτής του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος IMS 600 ήταν ο Δήμος Αγίου Νικολάου και ο Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Αγίου Νικολάου «ΑΙΟΛΟΣ».

Η διοργάνωση του πρωταθλήματος αλλά και αυτών των προηγούμενων ετών αποτελεί μέρος του στόχου που έχει ο Δήμος για την τουριστική προβολή του Αγίου Νικολάου και την καθιέρωσή του ως κέντρου για την προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού και της ιστιοπλοΐας ως άθλημα γενικότερα. Χώρος υποδοχής όλων αυτών των δραστηριοτήτων είναι η Μαρίνα του Αγίου Νικολάου, στην οποία έχουν ήδη διοργανωθεί πολλοί ιστιοπλοϊκοί αγώνες πανελλήνιοι (J24) και διεθνείς (ODYSSAIL, COSI, Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα IMS 600 / 2005) με μεγάλη επιτυχία.

Την τελευταία μέρα πρωταθλήματος δόθηκε η εκκίνηση της Μεγάλης Διαδρομής Ανοικτής Θαλάσσης από το λιμάνι του Αγίου Νικολάου, που περιελάμβανε διαδρομή 92 μιλίων από Άγιο Νικόλαο, Σητεία, Διονυσιάδες, Άγιο Νικόλαο. Όλα τα σκάφη ήταν στην γραμμή εκκίνησης εκτός του Ελληνικού σκάφους MELITI III με κυβερνήτη τον Στρατή Ανδρεάδη, του οποίου έσπασε η μάτσα στη 2η Ιστιοδρομία και αναγκάστηκε να αποχωρήσει του Πρωταθλήματος. Ο άνεμος ήταν πολύ δυνατός και είχε ταχύτητα που κυμαινόταν μεταξύ 23-35 κόμβων. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να έχουμε μια πολύ γρήγορη κούρσα γεμάτη ένταση, θέαμα, και ταχύτητα που ανάγκασε τα πληρώματα να δείξουν όλες τις ικανότητες και τα σκάφη να εξαντλούν τα όρια της αντοχής τους. Η μέση ταχύτητα στην διάρκεια του πρώτου σκέλους έφτασε τους 8,5 κόμβους ενώ τα σκάφη έφτασαν σε ορισμένα σημεία την ταχύτητα των 17 κόμβων.

Στο σύνολό του το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα από πλευράς αγωνιστικής είχε πολύ ενδιαφέρον, έλαβαν μέρος αθλητές ιστιοπλόοι υψηλού επιπέδου που είναι οι καλλίτεροι στον κόσμο, παρουσίασε θέαμα αλλά και τεχνική. Είχε μεγάλο συναγωνισμό που κράτησε έντονο το ενδιαφέρον μέχρι την τελευταία στιγμή. Οι διαφορετικές συνθήκες ανέμου που επεκράτησαν κατά την διάρκεια της εβδομάδος, έδωσαν την δυνατότητα στα πληρώματα να δείξουν τις ικανότητες τους σε διαφορετικές συνθήκες ανέμου, και σίγουρα αυτοί που νίκησαν, αξίζουν του τίτλου που κέρδισαν.

Το Πρωτάθλημα παρακολούθησε πολύς κόσμος από τα ξενοδοχεία, τις παραλίες αλλά και σε όλο το μήκος της ακτής της πόλης, γιατί όλες οι Ιστιοδρομίες έγιναν κοντά στην ακτή και έτσι είχαν την ευκαιρία να χαρούν τα σκάφη στις εκκινήσεις, στις περιστροφές γύρω από τις σηματοδούρες και στις ιστιοδρομίες «όρτσα – πρύμα».

Όλοι οι συμμετέχοντες έμειναν ενθουσιασμένοι από την διοργάνωση και τους αγώνες και εξέφρασαν την επιθυμία να επιστρέψουν και σε άλλους αγώνες που θα οργανώσει ο Άγιος Νικόλαος.

6.3 ΙΣΤΙΟΣΑΝΙΔΑ (WINDSURFING)

Η Ιστιοσανίδα, surfing (κυματοδρομία), πρωτοεμφανίστηκε χιλιάδες χρόνια πριν, στις νότιες θάλασσες του Ειρηνικού Ωκεανού. Οι ιθαγενείς της Πολυνησίας μάθαιναν να γλιστρούν πάνω στα ψηλά κύματα μέχρι την ακτή, χρησιμοποιώντας ξύλινες σανίδες. Η πρώτη στο surfing έγινε από τον James Cook, το 1777. Ο Cook τον τρόπο με τον οποίο οι ιθαγενείς στα νησιά Ταϊτή και Οάχου (Χαβάη) επιδίδονταν στο surfing χρησιμοποιώντας σανίδες και κανό. Αυτή η εξάσκηση του θαλάσσιου σπόρ γινόταν για λόγους διασκέδασης.

Το surfing όμως κινδύνεψε να εξαφανιστεί γιατί οι χριστιανοί ιεραπόστολοι που έφταναν στην περιοχή στις αρχές του 19^{ου} αιώνα θεώρησαν ηδονιστική την δραστηριότητα αυτή και την απαγόρευσαν. Η αναβίωση του surfing και η διάδοση του σε όλο τον κόσμο οφείλεται στον Duke Kahanamoku, έναν περίφημο κολυμβητή και σερφίστα, που διέδωσε το surfing στην Αυστραλία το 1915 και ίδρυσε το πρώτο σύλλογο surfing στο Waikiki τη δεκαετία του 1920.

Τα χρόνια του 1960 έγινε τρόπος ζωής για πολλούς Αμερικάνους, ιδιαίτερα στη Καλιфорνία υμνήθηκε από μουσικά συγκροτήματα και έγινε θέμα πολλών κινηματογραφικών ταινιών.

Η Ιστιοσανίδα είναι η απλούστερη μορφή ενός ιστιοφόρου σκάφους. Είναι πολύ ευέλικτη στη θάλασσα και εύκολη στη μεταφορά της. Αποτελείται από το board (σανίδα-σκάφος) και το rig (άλμπουρο, πανί, μάτσα και σύνδεσμος μαζί). Τα πρώτα μοντέλα Windsurfer του Hoyle Schweizer είχαν μήκος τρισήμισι μέτρα και ζύγιζαν γύρω στα τριάντα κιλά. Σήμερα οι Ιστιοσανίδες έχουν μήκος από δύομισι έως τέσσερα μέτρα και βάρος από επτά έως είκοσι κιλά. Στο μπροστινό μέρος της σανίδας υπάρχει μια υποδοχή στην οποία μπορεί να δεθεί σχοινί για ρυμούλκηση. Στο πίσω μέρος της σανίδας υπάρχει ένα μικρό πτερύγιο (fin). Επιπλέον, οι σανίδες με μήκος πάνω από τρία μέτρα έχουν μία μικρή καρίνα (πτερύγιο) στο κέντρο τους, όπως και τα Ιστιοφόρα. Η καρίνα αυτή τοποθετείται μέσω μιας σχισμής στο κέντρο της σανίδας και ασφαρίζεται κατά τη διάρκεια του windsurfing, ενώ μετά αφαιρείται.

Όλες οι σχολές windsurfing έχουν τον κατάλληλο εξοπλισμό. Ο αρχάριος πρέπει να ξεκινήσει με μία μεγάλη σε μήκος και χωρητικότητα σανίδα με ελαφρύ rig. Μπορεί να φαίνεται άβολη λόγω μεγέθους, αλλά μια τέτοια σανίδα προσφέρει σταθερότητα, ταξιδεύει με άνεμο μικρής έντασης και είναι εύκολη στους χειρισμούς. Το ελαφρύ rig στρίβει και τραβιέται εύκολα από το νερό, αφήνοντας τον αθλητή να συγκεντρωθεί στην εκμάθηση.



6.3.1 ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΙΣΤΙΟΣΑΝΙΔΑΣ

Το άθλημα κατάγεται από το surfing (κυματοδρομία), σε συνδυασμό με την ιστιοπλοΐα. Ένας ναυτικός ο Jim Drake και ένας φίλος του surfing, ο Hoyle Schweitzer, είχαν την ιδέα να τοποθετήσουν άλμπουρο και πανί στη σανίδα του surf. Η δυσκολία δεν ήταν στη σύλληψη της ιδέας αλλά στη πρακτική της εφαρμογής. Οι δύο φίλοι ανακάλυψαν και πατεντάρισαν έναν ειδικό σύνδεσμο μηχανισμό που επέτρεπε στο rig (δηλαδή το άλμπουρο, το πανί και τη διπλή μάτσα μαζί) να στερεώνεται πάνω σε μια σανίδα του surf, φτιαγμένη από πολυαιθυλένιο, να περιστρέφεται και να κινείται ελεγχόμενα προς κάθε κατεύθυνση. Ο συνδυασμός αυτός σανίδας-πανιού έδωσε ένα πολύ απλό ιστιοπλοϊκό σκάφος, το μόνο που μπορούσε να ταξιδέψει χωρίς τιμόνι. Βάπτισαν την εφεύρεση τους «Windsurf» και άρχισαν τη μαζική παραγωγή του στις αρχές της δεκαετίας του 1970.

Τα πρώτα χρόνια οι ιστιοσανίδες ταξίδευαν με χαμηλές ταχύτητες και δεν απομακρύνονταν από τις ακτές. Από τότε το άθλημα έχει εξελιχτεί πολύ, αφού έμπειροι αθλητές μπορούν να επιτύχουν ταχύτητες που πλησιάζουν τα 80χλμ./ώρα και να διασχίζουν μεγάλες αποστάσεις, ακόμα και ωκεανούς. Το πρώτο παγκόσμιο πρωτάθλημα έγινε το 1973, ενώ το 1984 το windsurfing έγινε ολυμπιακό άθλημα.

Το windsurfing είναι ένα συναρπαστικό άθλημα για όλους τους ανθρώπους, ανεξαρτήτως ηλικίας και φύλου, αφού δεν απαιτεί ιδιαίτερη σωματική δύναμη, τουλάχιστον στην αρχή. Το κυριότερο ρόλο παίζει η σωστή τεχνική.

Εκτός της απόλαυσης που χαρίζει το windsurfing βελτιώνει κατά πολύ τη φυσική κατάσταση χωρίς κίνδυνο τραυματισμού. Απαραίτητη βέβαια είναι η γνώση της κολύμβησης. Το windsurfing έχει φανατικούς και πολυάριθμους φίλους. Υπολογίζεται ότι σήμερα σε όλο τον κόσμο, υπάρχουν 40 εκατομμύρια άνθρωποι περίπου που ασκούνται και αυτός ο αριθμός αυξάνεται συνεχώς.

Εκτός από διασκέδαση και ολυμπιακό άθλημα, το windsurfing έχει γίνει και επαγγελματικό άθλημα από το 1985, καθώς και άθλημα επιδείξεων και αγώνων σε κλειστούς χώρους, όπου δημιουργούνται τεχνικά οι απαραίτητες συνθήκες. Ο αθλητής του windsurfing πρέπει να γνωρίζει και να σέβεται τη θάλασσα και τον άνεμο γιατί από φίλοι και σύμμαχοι μπορούν να μετατραπούν σε ανελέητους εχθρούς.

Χρησιμοποιώντας τον υπολογιστή windsurfing μπορείτε να διαβάσετε πως μεταβάλλονται οι καιρικές συνθήκες και την επίδραση που έχει στη θάλασσα και στη ξηρά η ένταση των ανέμων. Δίνετε την ένταση που θέλετε (σε μποφόρ, σε κόμβους, μίλια, χιλιόμετρα ακόμα και μέτρα ανά δευτερόλεπτο) και διαβάζετε την περιγραφή.

Οι μοντέρνες ιστιοσανίδες απέδειξαν ότι μπορούν να διασχίζουν μεγάλες αποστάσεις στα χέρια ενός έμπειρου αθλητή. Στην Ελλάδα έχουν αρχίσει και οργανώνονται αγώνες, ιδιαίτερα στις Κυκλάδες, κατά τους οποίους οι αθλητές ταξιδεύουν από νησί σε νησί. Το 1998, τρεις Έλληνες πέρασαν τον Ατλαντικό με τον ίδιο τρόπο. Το κατάφεραν διασχίζοντας περίπου 2.000 ναυτικά μίλια σε επτά ημέρες.

6.3.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

Υπάρχουν πέντε διαφορετικές κατηγορίες:

- **COURSE:** είναι μεγαλύτερες τόσο σε μήκος όσο και σε χωρητικότητα (περισσότερα από 100 λίτρα). Όσο μεγαλύτερος είναι ο όγκος μιας ιστιοσανίδας, τόσο καλύτερα ταξιδεύει με λίγο αέρα. Τέτοιου τύπου σανίδες είναι εύκολες στο χειρισμό και απευθύνονται σε όσους ξεκινούν το άθλημα.
- **SLALOM:** είναι οι σανίδες που επιτυγχάνουν μεγάλες ταχύτητες σε ήρεμη θάλασσα.
- **WAVE:** είναι μικρότερες και ανθεκτικότερες σανίδες και χρησιμοποιούνται σε θάλασσα με ψηλό κυματισμό και άλματα σε συνθήκες δυνατών ανέμων.

- SPEED: είναι οι σανίδες που, λόγω κατασκευής είναι λεπτές και επιμήκεις. Χρησιμοποιούνται σε ήρεμη θάλασσα και μπορούν να πετύχουν πολύ μεγάλες ταχύτητες.
- ΤΥΠΟΥ M, MISTRAL: οι οποίες χρησιμοποιούν από τους αθλητές στους Ολυμπιακούς αγώνες. Μερικές εταιρείες δέχονται να κατασκευάσουν και ειδικές παραγγελίες.

6.3.3 ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ

- ΤΟ ΑΛΜΠΟΥΡΟ (MAST): το κατάρτι της ιστιοσανίδας, πάνω του στερεώνονται το πανί και η μάτσα. Στο κάτω μέρος του υπάρχει υποδοχή στην οποία μπαίνει ο ειδικός σύνδεσμος. Όλα αυτά μαζί λέγονται rig. Όταν είναι έτοιμο, το rig στερεώνεται πάνω στην ιστιοσανίδα στην ειδική υποδοχή και η ιστιοσανίδα είναι έτοιμη για πλεύση.
- ΤΟ ΠΑΝΙ (sail): το μέγεθος του πανιού κυμαίνεται από τριεσήμισι έως δέκα τετραγωνικά μέτρα, ανάλογα με τη χρήση του και τις καιρικές συνθήκες (θάλασσα και άνεμοι). Όπως και στην ιστιοπλοΐα, έτσι και στο windsurfing υπάρχουν πολλών ειδών πανιά. Βέβαια ο όρος 'πανί' δεν είναι απολύτως ακριβής, αφού σήμερα είναι κατασκευασμένα από διάφορα είδη μοντέρνων υλικών (συνθετικά). Συνήθως είναι διαφανή στη μεγαλύτερη επιφάνειά τους και έτσι διευρύνεται το οπτικό πεδίο του αθλητή, μειώνοντας την πιθανότητα ατυχημάτων. Το πανί 'φοριέται' στο άλμπουρο από την κορυφή. Το άλμπουρο, μαζί με το πανί, στερεώνεται στη σανίδα με ένα ειδικό σύνδεσμο που του επιτρέπει να περιστρέφεται προς όλες τις κατευθύνσεις, ελεύθερα αλλά ελεγχόμενα. Πάνω στο πανί υπάρχουν θήκες μέσα στις οποίες μπαίνουν πλαστικές μπανέλες που βοηθούν το πανί να έχει ένα σταθερό σχήμα. Το πανί δένεται και στερεώνεται πάνω στο άλμπουρο και τη μάτσα.
- ΤΗ ΜΑΤΣΑ (boom): είναι η λαβή (αριστερά και δεξιά) την οποία χρησιμοποιεί ο αθλητής για να μεταβάλλει τη θέση του πανιού σε σχέση με τον αέρα. Οι αλλαγές της θέσης του πανιού σε συνδυασμό με τις αλλαγές της θέσης του σώματος πάνω στη σανίδα επιτρέπουν στον αθλητή να ελέγχει την ταχύτητα και την κατεύθυνση της σανίδας. Στο μπροστινό μέρος της μάτσας υπάρχει ειδική λαβή που στερεώνεται πάνω στο άλμπουρο. Το πίσω μέρος της έχει τη δυνατότητα να επιμηκύνεται (για τη χρήση διαφορετικών πανιών) και δένεται και αυτό με σχοινιά στο πίσω μέρος του πανιού. Η μάτσα στερεώνεται στο ύψος του ώμου.
- ΤΗ ΔΕΣΤΡΑ (harness): είναι μία ζώνη που δένεται με σχοινί πάνω στο άλμπουρο και την οποία φορά ο αθλητής. Τη χρησιμοποιεί για να στηρίζει το σώμα του στις διάφορες θέσεις που χρειάζονται για το τιμόνεμα της ιστιοσανίδας του. Κάνει το χειρισμό πιο εύκολο και ξεκούραστο, γιατί μέρος της δύναμης του αέρα μεταφέρεται από τα χέρια στο σώμα του αθλητή.

6.3.4 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

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

- **ΚΟΥΚΟΥΛΑ:** Είναι φτιαγμένη από συνθετικό ελαστικό (νεοπρένιο) και φοριέται κυρίως τις ημέρες που έχει κρύο. Υπάρχουν στο εμπόριο και ειδικά, πολύ ελαφριά προστατευτικά κράνη από ελαστικό, για καλύτερη προστασία.
- **ΠΑΠΟΥΤΣΙΑ:** Ο αθλητής πρέπει να πατά σταθερά στη σανίδα. Ειδικά για το windsurfing, υπάρχουν πολύ ελαφριά παπούτσια με αντιολισθητικές σόλες, που, επιπλέον, προστατεύουν τα πόδια από μικροκοψίματα. Για τις πιο κρύες ημέρες, υπάρχουν ελαφριά μποτάκια από νεοπρένιο που κρατούν τα πόδια ζεστά.
- **ΣΤΟΛΗ:** Οι στολές επιτρέπουν στους αθλητές να ασκούνται στο αγαπημένο τους σπορ ακόμα και τις κρύες μέρες του χειμώνα. Φτιαγμένες από σχεδόν αδιάβροχα υλικά, προστατεύουν τον αθλητή και τον κρατούν ζεστό. Πρέπει να εφαρμόζουν καλά στο σώμα, χωρίς όμως να εμποδίζουν τις κινήσεις του. Συνήθως έχουν ζωηρά χρώματα και σχέδια. Εκτός από τις ολόσωμες στολές υπάρχουν και παρόμοιου τύπου γιλέκα για ζεστότερα κλίματα.
- **ΖΩΝΕΣ (δέστρες):** Οι ζώνες αυτές φοριούνται στη μέση και δένονται με σχοινιά πάνω στο άλμπουρο. Βοηθούν στο να γίνει ο χειρισμός ευκολότερος και λιγότερο κουραστικός, γιατί μεταφέρουν μέρος της δύναμης του αέρα από τα χέρια στο σώμα του αθλητή.
- **ΓΙΛΕΚΟ-ΣΩΣΙΒΙΟ:** Είναι ένα βοήθημα που ξεκουράζει τον αθλητή στο νερό και όταν βρίσκεται πάνω στην ιστιοσανίδα του, τον προστατεύει από το κρύο.
- **ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ:** Για περιπτώσεις κινδύνου, όσοι κάνουν windsurfing πρέπει να έχουν μαζί τους φωτοβολίδες, σφυρίχτρα και σημαιούλα κινδύνου. Έτσι, μπορούν να ειδοποιήσουν από απόσταση και να καλέσουν βοήθεια. Αυτά μεταφέρονται σε ένα τσαντάκι ζώνης, που μπορεί ακόμα να περιέχει ένα σουγιαδάκι, μία πένσα, λίγο σχοινί, αδιάβροχη κολλητική ταινία και μερικά ανταλλακτικά για μικροεπισκευές, σε περίπτωση που χρειαστεί να γίνουν στη θάλασσα.

6.3.5 ΜΕΡΗ ΓΙΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΙΣΤΙΟΣΑΝΙΔΑ

Μέρη που μπορεί να κάνει κανείς οργανωμένα windsurfing :

Στην Αττική:

- Στην Ανάβυσσο
- Στη Βάρκιζα
- Στο Λαύριο
- Στη Λούτσα
- Στη Ραφήνα
- Στο Σχοινία Μαραθώνα
- Στη Γαλάζια ακτή Μαραθώνα

Στην Θεσσαλονίκη:

- Στην Αγία Τριάδα
- Στη λίμνη Βόλβη
- Στη Νέα Μηχανιώνα
- Στη Χαλκιδική

Στη Πάρο:

- Στη Χρυσή ακτή
- Στη Νέα Χρυσή ακτή
- Στα Τσουκάλια
- Στη Σάντα Μαρία
- Στη Πούντα

Στη Ρόδο:

- Στα Τριάντα
- Στις Φανές
- Στο Πρασσονήσι
- Στο Θεολόγο

Στη Νάξο:

- Στον Άγιο Γεώργιο
- Στη Μικρή Βίγλα

Στη Μύκονο:

- Στη Φτελιά
- Στο Καλαφάτη

Στη Πάτρα:

- Στο Δρέπανο
- Στη Ζαχάρω

Στη Λευκάδα (Βασιλική), στην Κάρπαθο (Όρμος του Διαβόλου), στο Ηράκλειο (Αμουδάρα), στην Ιό (Μυλοπότας), στη Σκιάθο, στην Κω, στη Ζάκυνθο, στο Λουτράκι, στη Σαντορίνη αλλά και σε κάθε οργανωμένη παραλία.

6.4 KITEBOARDING Ή KITESURFING

Το kiteboarding προέρχεται από το συνδυασμό πολλών άλλων αθλημάτων (windsurfing, waterski, wakeboard, paragliding) και από μία άποψη θα μπορούσε να θεωρηθεί η φυσική εξέλιξη του windsurfing, αφού η χρήση ελαφρύτερου εξοπλισμού προσφέρει απεριόριστες δυνατότητες στον αναβάτη. Ο αναβάτης χρησιμοποιεί ένα μικρό σκάφος, το οποίο οδηγεί ενώ κρατά τη μάτσα, που τον συνδέει με μακριά σχοινιά με τον αετό. Το βασικό χαρακτηριστικό, που διακρίνει το kiteboarding, είναι η δύναμη της άντωσης, η τρίτη δηλαδή δύναμη, που έχει προστεθεί, με την οποία ο αναβάτης μπορεί να χρησιμοποιήσει την έλξη του αετού προς τα πάνω, για να πραγματοποιήσει πολύ ψηλά άλματα και, κατά συνέπεια, εντυπωσιακότατους ελιγμούς. Αυτή η δύναμη είναι και το στοιχείο, που διαφοροποιεί το kiteboarding από τα υπόλοιπα θαλάσσια αθλήματα, όπου ο αναβάτης χρησιμοποιεί μεν τη δύναμη της έλξης (είτε του σκάφους όπως στο wakeboard ή το water ski) είτε του πανιού (όπως στο windsurf), με τα οποία, όμως, αποτελεί ένα ενιαίο σύνολο και έχει περιορισμένες δυνατότητες αλμάτων, αφού η έλξη αυτή δεν τον ωθεί προς τα πάνω και, άρα, δεν έχει τα προτερήματα, που του προσφέρουν τα μακριά σχοινιά (20–30μ) του αετού σε συνδυασμό, πάντοτε, με τη δύναμη της άντωσης.



6.4.1 ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ KITEBOARD

Ήδη από τον 13-14ο αιώνα, στην περιοχή της Κίνας και της Πολυνησίας έχει καταγραφεί η χρήση αετών, ως την κινητήρια δύναμη για την ώθηση σκαφών για την εκτέλεση μεταφορών. Οι λαοί αυτοί έχοντας μακρόχρονη παράδοση στην πτήση διαφόρων τύπων αετών είχαν επιτύχει αξιοσημείωτες επιδόσεις σε σημείο που να μπορούν να κινούν ως και τα αλιευτικά τους σκάφη με τη βοήθεια μεγάλης ισχύος αετών.

Το 1800 ο βρετανός εφευρέτης George Pocock δημιούργησε μεγάλους αετούς ικανούς να τραβούν μικρά καρότσια στη στεριά και βάρκες στο νερό. Το 1919 ο αμερικανός Samuel Cody ήταν ο πρώτος άνθρωπος, που κατάφερε να περάσει με την χρήση αετού το στενό της Μάγχης. Στα μέσα του 20ου αιώνα, το 1950, παρατηρούνται πολλές ανεξάρτητες και επιτυχημένες προσπάθειες για kitesail, τόσο σε στεριά όσο και σε θάλασσα χρησιμοποιώντας αλεξίπτωτα αεροπορικής χρήσης. Το 1970 ο αμερικανός σχεδιαστής αετών Peter Powell από την Florida έφτιαξε ένα Delta Kite, με το οποίο έκανε και πλεύσεις με μικρές βάρκες αλλά και το χρησιμοποίησε στην ξηρά με buggies. Την ίδια χρονιά ο άγγλος Keith Stewart, με αετούς ίδιας σχεδίασης και με την χρήση ενός καταμαράν 9 ποδιών διασχίζει το στενό της Μάγχης. Το 1977 παρατηρείται σημαντική εξέλιξη, αφού ο ολλανδός Gijssbertus Adrianus Panhuise κατοχυρώνει την πρώτη ευρεσιτεχνία με αριθμό NL07603691 για ένα νέο άθλημα, το οποίο χρησιμοποιεί ένα είδος surf board, πάνω στο οποίο στέκεται ο ανάβατης, ο οποίος χρησιμοποιεί ως κινητήρια δύναμη αλεξίπτωτο μεταφέροντας τη δύναμη αυτού στον ίδιον και στο σκάφος μέσω ενός γάντζου.

Ένα χρόνο μετά, το 1978, ο αμερικανός Dave Culp σχεδιάζει τον πρώτο αετό με φουσκωτό χείλος προσβολής. Το 1980 ο Arnaud de Rosnay, φημισμένος για την πραγματοποίηση περιέργων και επικίνδυνων αποστολών, περνάει το στενό της Μάγχης surf board και αετό αντί για πανί. Το 1980 ο Ελβετός Andreas Kuhn χρησιμοποιεί σκι θαλάσσης και παραπέντε εκτελώντας την πρώτη τηλεοπτικά καταγεγραμμένη προσπάθεια.

Το 1987 οι αδελφοί Bruno & Dominique Legaignoux εδραιώνονται στον χώρο του kite boarding κατοχυρώνοντας παγκοσμίως την υπ' αριθ. US4708078 πατέντα των φουσκωτών αετών της WIPKA (Wind Powered Inflatable Kite Aircraft), ενώ η αρχική ονομασία ήταν WIPICAT (Wing Propelled Inflatable Catamaran).

6.4.2 ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Τα απαραίτητα για να ασχοληθείτε με το kite είναι πολλά. Εσείς πιστεύετε, όμως, ότι είναι μόνο δύο: ο αετός και το σκάφος. Εμείς, θα σας τα αριθμήσουμε όλα ένα προς ένα και θα αναλύσουμε περισσότερο τα δύο κυριότερα: τους τύπους αετών και τους τύπους σκαφών. Απαραίτητα:

- wetsuit, ισοθερμική φόρμα: Σίγουρα στην αρχή θα ξεκινάτε από την παραλία, αλλά θα απομακρύνεστε από αυτή. Κι επειδή οι ικανότητές σας δεν θα είναι τέτοιες για να επιστρέψετε στο αρχικό σημείο, συχνά θα χρειασθεί να παραμείνετε ώρα στο νερό, αλλά και να κολυμπήσετε. Η φόρμα θα διατηρήσει τη θερμοκρασία του σώματός σας σταθερή, έτσι ώστε να εξοικονομήσετε δυνάμεις, για να μπορέσετε να επιστρέψετε. Επίσης, θα σας προφυλάξει από μικροχτυπήματα και από την αυξημένη υπεριώδη ακτινοβολία.
- Life vest, impact vest, σωσίβιο: Απαραίτητο εξάρτημα τόσο στον αρχάριο όσο και στον προχωρημένο. Από το πρώτο body dragging θα αισθανθείτε την αναγκαιότητα της χρήσης του, γιατί ο αετός όταν θα σας τραβά απότομα και περίεργα δεν υπολογίζει αν το κεφάλι σας είναι μέσα ή έξω από το νερό κι αν εσείς μπορείτε να αναπνεύσετε ή όχι. Όσο για τους προχωρημένους, ρωτήστε τους για την ασφάλεια που προσφέρει κατά τις πτώσεις μετά από ψηλά άλματα. Σίγουρα απαραίτητο βοήθημα για όσες φορές θα χρειασθεί να κάνετε κάποιες προσπάθειες για water start του αετού ή να τον τυλίξετε και να κολυμπήσετε για να επιστρέψετε στην παραλία.

- **Helmet or protection hat, Κράνος:** Αν και στη μοτοσικλέτα σας μπορεί να μην το χρησιμοποιείτε παρά τα αυστηρά πρόστιμα και την αναγκαιότητα της χρήσης του για τη σωματική σας ακεραιότητα, εδώ οι όροι αλλάζουν γιατί αντίπαλος γίνεται το ίδιο σας το σκάφος, το οποίο λόγω του leash που το συνδέει με σας, ύστερα από οποιαδήποτε πτώση σας ακολουθεί και έρχεται να χτυπήσει το μοναδικό μέρος του σώματος σας, που βρίσκεται έξω από το νερό: Δηλαδή, το κεφάλι σας. Και να 'στε σίγουροι ότι δεν αστοχεί ποτέ.
- **Shoe, Παπούτσια:** Μπορεί να μην τα έχετε συνηθίσει, να τα αποφεύγετε στο windsurf, να τα κατακρίνετε σας ιδέα ή να ανήκετε στους αναστενάρηδες, που περπατούν σε αναμμένα κάρβουνα. Οι αχινοί, όμως, τα σπασμένα μπουκάλια, οι κοφτερές πέτρες, τα αγκάθια, τα ξύλα με σκουριασμένα καρφιά έχουν αντίθετη άποψη για τα αισθήματά σας και για τις θρησκευτικές σας πεποιθήσεις. Και σας περιμένουν εκεί που δεν φαντάζεστε, ανεξαρτήτως επιπέδου, για τον κύριο λόγο ότι έχετε το βλέμμα πάντοτε στον ουρανό για τον έλεγχο του αετού. Από το πρώτο σας ξεκίνημα στην παραλία, που σας ανασηκώνει και σας τραβά ανεξέλεγκτα ο αετός, μέχρι και την απρόσμενη έξοδό σας στη γειτονική και άγνωστη παραλία παραμονεύουν κάθε λογής κίνδυνοι, που το μόνο μέσο για να τους αποφύγετε είναι να φοράτε τα ειδικά παπούτσια.
- **Harness, γάντζος:** Όσοι ασχολούνται με το windsurf γνωρίζουν το τρίτο χέρι, δηλαδή το γάντζο τους, που τους ξεκουράζει σε όλες τις διαδικασίες μεταφέροντας το σύνολο των δυνάμεων στο γάντζο και όχι στα χέρια του αναβάτη. Οι διαφορές όμως ανάμεσα στους γάντζους του windsurf, που μπορεί κάποιος να έχουν με τους πραγματικά σχεδιασμένους γάντζους για kite είναι πολύ μεγάλες: Οι ενισχύσεις στα επιλεγμένα σημεία, η ανατομία με το μεγαλύτερο κάθισμα, οι διαφορετικοί ιμάντες και το spreader bar δεν επιτρέπουν το ανασήκωμα του γάντζου, το τράβηγμα ανάμεσα στα πόδια, την μη σωστή στήριξη στη μέση, γιατί τώρα οι δυνάμεις, που ασκούνται από τον αετό στον αναβάτη δεν έχουν την ίδια φορά όπως στο windsurf, αλλά τον τραβούν και προς τα πάνω δημιουργώντας σοβαρά προβλήματα σε όσους χρησιμοποιούν γάντζους του windsurf. Τα καινούρια spreader bar είναι διαφορετικά σχεδιασμένα, γιατί ανασηκώνονται προς τα πάνω κι έχουν ειδικές θέσεις ανάρτησης των συστημάτων πρόσδεσης και ασφαλείας του αετού.
- **Leash :** Οι συνδετικοί ιμάντες που ενώνουν τον αετό και το σκάφος με τον αναβάτη. Όσον αφορά στο σύστημα της σύνδεσής σας με τον αετό, το safety leash είναι απαραίτητο σε κάθε αετό. Μερικές εταιρείες δεν το προσφέρουν όχι γιατί δεν το κρίνουν αναγκαίο αλλά γιατί είναι μια από τις κατοχυρωμένες πατέντες της πρωτοπόρου στο χώρο εταιρείας WIPKA και είναι αναγκασμένες να πληρώσουν δικαιώματα για την αντιγραφή και του συστήματος αυτού. Εσείς, όμως, μπορείτε να το ζητήσετε ως έξτρα, να το προσαρμόσετε στο δικό σας αετό και να το χρησιμοποιήσετε όποτε υπάρξει κίνδυνος. Για το leash του σκάφους υπάρχουν διάφοροι τύποι όπως αυτό που χρησιμοποιούν οι surfers στην Χαβάη, που συνδέει το σκάφος με το πόδι, αλλά και οι εξελιγμένοι τύποι για το kiteboard, όπως τα reel leashes, τα οποία μοιάζουν με τα αυξομειούμενου μήκους λουριά που δένουν τους σκύλους. Το πλεονέκτημα των συγκεκριμένων leashes είναι ότι το σκάφος απομακρύνεται κατά την πτώση, δεν έρχεται κοντά στον αναβάτη απότομα και γρήγορα και δεν μπλέκεται ανάμεσα στα πόδια του.
- **Γυαλιά:** Η υπεριώδης ακτινοβολία, που πολλαπλασιάζεται από την αντανάκλασή της στην επιφάνεια της θάλασσας, αλλά και το γεγονός ότι το βλέμμα του αναβάτη είναι συνεχώς στραμμένο προς τον ήλιο και τον ουρανό καθιστούν την χρήση ειδικών γυαλιών ή, έστω, κοινών γυαλιών ηλίου, απαραίτητη.

6.4.3 ΤΥΠΟΙ ΣΚΑΦΩΝ

Τα kite boards χωρίζονται σε τέσσερις μεγάλες κατηγορίες σκαφών. Τα directionals, τα mutants, τα twin tips και τα wakeboards.

Directional



Τα Directional σκάφη είναι η κατηγορία με τα καλύτερα χαρακτηριστικά πλεύσης. Είναι τα σκάφη που ανεβαίνουν τα περισσότερα και ευκολότερα όρτσα, αναπτύσσουν τις μεγαλύτερες ταχύτητες και δίνουν τη δυνατότητα στον αναβάτη για πολύ ψηλά άλματα και τις περισσότερες θεαματικές φιγούρες.

Απευθύνονται: σε όλα τα επίπεδα, αρχάριους μέχρι expert

Mutant



Σκάφη ειδικά που συνδυάζουν τα καλά χαρακτηριστικά ενός directional και την ευχρησία ενός TwinTip. Το μικρό τους μήκος και πλάτος, τα λίγα λίτρα, τα sharp rails, το διαφορετικό scoop και rocker line, η τοποθέτηση των δεσμών πίσω από το κέντρο του σκάφους, τους δίνει τα χαρακτηριστικά και των δύο κατηγοριών.

Απευθύνονται: μόνο σε πολύ καλούς αναβάτες

Twin Tip



Η κατηγορία που δεσπόζει σήμερα στο kiteboarding. Σκάφη, που μπορούν να οδηγηθούν με τον ίδιο τρόπο και από τις δύο πλευρές χωρίς την ανάγκη αλλαγής στη στάση του αναβάτη, ο οποίος στέκεται συνεχώς συμμετρικά στο κέντρο του σκάφους και μπορεί να χρησιμοποιήσει τη μύτη ως ουρά και την ουρά ως μύτη. Η εύκολη στροφή τα έκανε αγαπητά σε όλους.

Απευθύνονται: σε όλα τα επίπεδα, από αρχάριους μέχρι expert

Wakeboards



Άκρως ειδική κατηγορία που απευθύνεται κυρίως σε αυτούς που προέρχονται από το χώρο του wakeboard. Παρά τη μεγάλη διαφήμιση και την συνεχή παρουσίαση στον τύπο δεν κατόρθωσε ποτέ να προσελκύσει ικανό κοινό. Η δυσκολία να φορεθούν οι μπότες με τον αετό σε πτήση, χωρίς τη βοήθεια άλλου ατόμου, το κάνουν ακόμη πιο δύσκολο.

Απευθύνονται: μόνο σε πολύ καλούς αναβάτες

A) ΕΥΛΙΓΙΣΙΑΣ ΣΑΝΙΔΑΣ (Board's flex)

Το πόσο λυγίζει ένα kiteboard ως προς τον διαμήκη ή εγκάρσιο άξονα αυτού, είναι το στοιχείο που καθορίζει τον χαρακτήρα του σκάφους κατά την πλεύση, τις δυνατότητές του και την τελική αίσθηση οδήγησης, την οποία δίνει στον αναβάτη.

Δυνατότητες, που ποικίλλουν στα σκάφη ανάλογα με τις κατηγορίες, στις οποίες ανήκουν και ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο αυτών.

Το πόσο εύκαμπτο ή άκαμπτο θα είναι ένα kiteboard, πόση στρεπτική ακαμψία (torsional flex) εμφανίζει στους δύο κύριους άξονες, σε ποια ακριβώς σημεία δίνει τη ζητούμενη ευκαμψία ή ακαμψία και σε ποια όχι, έχει να κάνει με τον επιτυχημένο συνδυασμό των παρακάτω στοιχείων και ειδών flex:

- **Longitudinal flex:**
Αφορά το flex κατά μήκος του σκάφους, και στην ουσία δείχνει πόσο και πού μπορεί να λυγίσει το kiteboard από την πλήρη έως την πρύμνη (εάν πρόκειται για directional ή mutant) ή από τη μία άκρη στην άλλη (εάν μιλάμε για twin tip ή για wakeboard).
Το μεγάλο κατά μήκος flex έχει ως αποτέλεσμα την ομαλή και ευχάριστη αίσθηση οδήγησης και την ξεκούραστη πλεύση σε οριακές συνθήκες (όταν δηλαδή είναι powered up ο αετός), γιατί το σκάφος πιέζεται και κογχιάζει ευκολότερα, πράγμα που διευκολύνει την πορεία προς τα όρτσα και την πραγματοποίηση αλμάτων.
Ωστόσο: ένα σκάφος με υπερβολικά κατά μήκος flex, θα δώσει την αίσθηση «κούφιας» οδήγησης και θα φανεί ιδιαίτερα ασταθές στις μεγάλες ταχύτητες, ενώ θα δίνει την εντύπωση ότι δεν υπακούει στις εντολές του αναβάτη και ένα πολύ άκαμπτο (stiff) σκάφος θα είναι μεν πιο σταθερό, όταν θα τρέχει πολύ σε flat νερό, σε συνθήκες όμως chop θα δίνει δυσάρεστη αίσθηση, αφού η ακαμψία του στο διαμήκη άξονα θα είναι αποτρεπτική στην απορρόφηση κραδασμών, οι οποίοι προξενούνται από τον κοφτό κυματισμό της επιφάνειας του νερού.
- **Torsional flex:**
Πρόκειται για το flex, που ξεκινά ως προς τον διαγώνιο άξονα π.χ. από την μπροστά αριστερή πλευρά του σκάφους και καταλήγει στην πίσω δεξιά. Στην ουσία δείχνει πόσο μπορεί να περιστραφεί το σκάφος ως προς τον διαγώνιο άξονά του διατηρώντας την μύτη ή την ουρά του σταθερή. Το torsional flex ευνοεί το καλό και δυνατό κόγχιασμα του σκάφους, τη σταθερότητα σε μεγάλες ταχύτητες και την άμεση απόκριση στις εντολές του αναβάτη.
Εάν είναι ανύπαρκτο, το σκάφος δεν οδηγείται σωστά σε οριακές συνθήκες. Εάν είναι υπερβολικά μεγάλο, τότε το σκάφος δείχνει ασταθές και με κακή απόκριση στις εκάστοτε εντολές και κινήσεις του αναβάτη.
- **Memory flex:**
Το memory flex επιτρέπει στο σκάφος να επανέρθει αμέσως, αφού στιγμιαία καμφθεί, στην αρχική του κατάσταση. Αυτό εφαρμόζεται και στο longitudinal και στο torsional flex και χαρακτηρίζει τα νέας τεχνολογίας σκάφη. Αποτελεί το σημαντικότερο, ίσως, στοιχείο για τη δημιουργία ενός επιτυχημένου kiteboard.

Όλα τα παραπάνω, σε συνδυασμό με τα στοιχεία: του ελαφρού βάρους του σκάφους, του είδους των υλικών του πυρήνα αυτού και της τελικής κατανομής του όγκου του συντελούν στη διαμόρφωση της συνολικής τελικής αίσθησης, που προσφέρει ένα σκάφος στον αναβάτη κατά την πλεύση.

6.4.4 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ KITEBOARD

Ο kitesurfer δεν χρειάζεται να κυνηγά τον πολύ αέρα. Από τα 2-3 bft μπορεί κάποιος να επιδοθεί στο συγκεκριμένο άθλημα εκτελώντας εντυπωσιακούς ελιγμούς και ψηλά άλματα. Ο λόγος είναι απλός: Σε ύψος 15-30m από την επιφάνεια της θάλασσας, εκεί που πετά ο αετός, εμφανίζεται το φαινόμενο του ground effect και ο αέρας είναι 40% δυνατότερος από

ό,τι στην επιφάνεια του νερού δίνοντάς στον αναβάτη την δυνατότητα να κάνει kite και στην άπνοια.

Το kite μαθαίνεται πολύ εύκολα σε σχέση με άλλα θαλάσσια αθλήματα. Χρειάζονται μόλις 2-3 ώρες με κάποιον εκπαιδευτή, για να μπορέσει ο αρχάριος αναβάτης να πετύχει το waterstart και να κάνει την πρώτη του πορεία.

Το kite είναι ανεξάρτητο από τη βοηθητική έλξη σκάφους και, άρα, πολύ πιο ανέξοδο από πολλά μηχανοκίνητα σπορ, όπως π.χ. το wakeboard.

Ο εξοπλισμός του kite είναι μικρός σε όγκο και βάρος. Έτσι γίνεται εύκολη η μεταφορά του. Στην ανάγκη τον βάζει κανείς και πάνω στο μηχανάκι του.

Το kite, στην ουσία, χρειάζεται λιγότερα έξοδα απ' ό,τι το windsurf. Γιατί οι 4-line αετοί με την δυνατότητα των depower συστημάτων τους έχουν μεγάλο εύρος χρήσης. Έτσι, ένας αετός ισοδυναμεί με 3 πανιά windsurf και, φυσικά, ο αναβάτης δεν χρειάζεται ούτε κατάρτια ούτε μεγάλες μάτσες.

Το kite είναι το μόνο άθλημα όπου νιώθει κανείς τη μοναδικότητα της τρίτης διάστασης, που δεν μπορεί να αισθανθεί κανείς σε κανένα άλλο σπορ, της δύναμης της άντωσης. Χάρη στην δύναμη της άντωσης μπορεί κανείς να κάνει άλματα ακόμη και στο flat νερό. Άλλωστε, τα άλματα στο kite είναι πολύ ευκολότερα από ό,τι σε οποιοδήποτε άλλο άθλημα. Από τον πρώτο κι' όλας μήνα ο αρχάριος μπορεί να δοκιμάσει άλματα, κάτι το οποίο στο windsurf είναι πραγματικά αδύνατον.

6.5 RAFTING-MONORAFING



Θέλοντας να προσδιορίσουμε έναν ορισμό του αθλήματος μπορούμε να πούμε ότι το Rafting και το Monoraft είναι η κατάβαση ποταμών με μονοθεσία ή διθέσια φουσκωτή βάρκα που κινείται με κουπιά, η οποία έχει εξαιρετική ευστάθεια και δεν προϋποθέτει ιδιαίτερη εκπαίδευση. Η δυσκολία του αθλήματος μετριέται σε μια εξαβαθμιαία κλίμακα όπως και του rafting από το 1 μέχρι το 6 που είναι συνάρτηση της μορφής αλλά και της ροής του ποταμού. Για το monoraft είναι ιδανική η κατάβαση ποταμού με βαθμό δυσκολίας 3,

μιας μέτριας δυσκολίας δηλαδή διαδρομής. Το ράφτινγκ (rafting) έχει πάρει την ονομασία του από την αγγλική λέξη raft που σημαίνει σχεδία.

Το ρεύμα του ποταμού είναι αυτό που καθορίζει την πορεία, ενώ τα κουπιά χρησιμοποιούνται για την αποφυγή των εμποδίων ή σε άλλη περίπτωση ανάγκης. Ο αριθμός των επιβατών καθορίζεται από το μέγεθος της βάρκας, αλλά συνήθως στις οργανωμένες εκδρομές οι βάρκες φιλοξενούν 6-10 άτομα και τον οδηγό που με τις εντολές του κατευθύνει το πλήρωμα. Στις διαδρομές με βαθμό δυσκολίας έως 2 μπορεί να συμμετάσχει ο καθένας αρκεί να είναι από 12 ετών και πάνω και να έχει μια μέτρια φυσική κατάσταση και φυσικά να γνωρίζει κολύμβηση. Στις διαδρομές με μεγαλύτερο βαθμό δυσκολίας αυξάνονται και οι απαιτήσεις σε φυσική κατάσταση και κυρίως σε εμπειρία. Το ράφτινγκ είναι ένα πολύ κοινωνικό άθλημα που φέρνει τον άνθρωπο σε επαφή με το φυσικό περιβάλλον, ενώ ταυτόχρονα ασκείται και διασκεδάζει. Είναι ευεργετικό για όλους τους ανθρώπους που ζουν σε μεγαλουπόλεις. Αυτός είναι και ένας από τους λόγους που τα τελευταία χρόνια γνωρίζει και στη χώρα μας μεγάλη διάδοση.

Γίνονται συνήθως την άνοιξη και το φθινόπωρο όταν η ροή των ποταμών και οι καιρικές συνθήκες το επιτρέπουν. Παρά όλα αυτά υπάρχουν και διαδρομές που μπορούν να διεξαχθούν κάθε όλη τη διάρκεια του έτους.

6.5.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ξεκίνησε στις ΗΠΑ τη δεκαετία του '50 και είναι ο μοναδικός τρόπος να θαυμάσει κανείς τις ομορφίες των ποταμών, ειδικά αυτών που σχηματίζουν φαράγγια ή άλλους απροσπέλαστους σχηματισμούς.

Σήμερα, είναι ένα αρκετά διαδεδομένο σπορ στη Γαλλία, Αυστρία, Ιταλία, αλλά και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες που έχουν πλωτά ποτάμια. Η δυσκολία του συγκεκριμένου αθλήματος μετριέται σε μια κλίμακα βαθμών η οποία αποτελείται από 6 επίπεδα και είναι συνάρτηση της μορφής και της ροής των ποταμών.



6.5.2 ΤΟΠΟΘΕΣΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Τοποθεσίες που μπορεί κάποιος να κάνει rafting ή monogaft στην Ελλάδα είναι οι παρακάτω:

- Στην Πελοπόννησο στους ποταμούς Λούσο, Αλφειό και Ερύμανθο
- Στα Μετέωρα στους Ποταμούς Ασπροπόταμο και Αλιάκμονα
- Στο Κίσαβο στο ποταμό Αγγίτη
- Στα Τζουμέρκα στους ποταμούς Άραχθο και Καλαρύτικο
- Στην Ευρυτανία στους ποταμούς Αχελώο και Ταυρωπό
- Στα Ζαγόρια στο ποταμό Βοϊδομάτη
- Στη Καστοριά στο ποταμό Νεστόριο

6.6 CANOE ΚΑΙ KAYAK

Τα κανό και τα καγιάκ ήταν εργαλεία επιβίωσης για τους Ινδιάνους και τους Εσκιμώους, απολύτως προσαρμοσμένα στον τρόπο ζωής τους. Οι Εσκιμώοι κατασκεύαζαν τα kayak τους από δέρμα φώκιας ή άλλων ζώων σε ξύλινο σκελετό και κατόπιν τα άλειφαν με λίπος ζώων για να τα προστατέψουν από το νερό κάνοντας τα με αυτό τον τρόπο αδιάβροχα. Με την κυριολεκτική της έννοια η λέξη kayak σημαίνει βάρκα κυνηγιού.



Στην Ευρώπη έγιναν γνωστά το 19ο αιώνα, όταν ένας Βρετανός δικηγόρος, ο John MacGregor, μελέτησε τα σκάφη αυτά, σχεδίασε ένα δικό του και άρχισε να γυρίζει στα ποτάμια και τις λίμνες της Ευρώπης. Ο MacGregor ίδρυσε το Royal Canoe Club το 1865 και σε λίγο χρόνο άρχισαν τα οργανωμένα ταξίδια με κανό από φυσιολάτρες.

6.6.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Το Canoe είναι ελαφριά, μακρόστενα σκάφη, χωρίς καρίνα που κινούνται με τη μυϊκή δύναμη ενός ή περισσότερων κωπηλατών οι οποίοι χρησιμοποιούν μονό ή διπλό κουπί. Τα Kayak είναι μικρότερα από τα κανό σε μέγεθος, με σουβλερές πλώρες και πρύμνες και συνήθως με ένα μόνο άνοιγμα. Εκεί κάθετα ο κωπηλάτης που χρησιμοποιεί διπλό μονοκόμματο κουπί με τα πόδια απλωμένα και χωμένα μέσα στο μπροστινό μέρος του σκάφους. Έτσι το κορμί του από τη μέση και πάνω φαίνεται να αποτελεί προέκταση του σκάφους.

Αρχικά οι ιθαγενείς της Αμερικής έφτιαχναν τα κανό από ελαφρύ ξύλινο σκελετό που το έντυναν με φλοιούς δέντρων και τα στεγανοποιούσαν με ρετσίνι. Τα κανό ήταν προσαρμοσμένα στις ανάγκες των κατασκευαστών τους και στη νομαδική ζωή που έκαναν. Συνήθως χωρούσαν ένα ή δύο κωπηλάτες και κάποιο φορτίο. Ήταν μάλιστα τόσο ελαφριά ώστε ο κωπηλάτης να μπορεί να τα μεταφέρει

πάνω στο κεφάλι για αρκετά χιλιόμετρα όταν οι καιρικές συνθήκες τον ανάγκαζαν να βγαίνει από το νερό. Υπήρχαν όμως και πολεμικά κανό των οποίων η χωρητικότητα άγγιζε ακόμη και τα 30 άτομα.



Ενώ, τα καγιάκ είναι μικρότερα σε μέγεθος από τα κανό, με σουβλερές πλώρη και πρύμνη και συνήθως με ένα μόνο άνοιγμα. Εκεί κάθετα ο κωπηλάτης που χρησιμοποιεί διπλό μονοκόμματο κουπί, με τα πόδια απλωμένα και χωμένα στο μπροστινό μέρος. Έτσι, το κορμί του από τη μέση και πάνω φαίνεται να αποτελεί προέκταση του σκάφους. Οι Εσκιμώοι κατασκεύαζαν τα καγιάκ τους από δέρματα φώκιας ή άλλων ζώων σε ξύλινο, ή από μπανέλες φαλαινών, σκελετό και κατόπιν τα άλειφαν με λίπος ζώων για να τα αδιαβροχοποιήσουν. Στην κυριολεξία καγιάκ σημαίνει 'βάρκα κυνηγιού'. Ο κωπηλάτης φορά ένα αδιάβροχο κάλυμμα γύρω από τη μέση του (spray skirt) το οποίο στερεώνεται στο καγιάκ, καλύπτοντας το άνοιγμα και εμποδίζοντας τα νερά να μπουν στο σκάφος. Το καγιάκ λόγω κατασκευής είναι πολύ ελαφρύ και ευέλικτο και τουμπάρει εύκολα. Ο κωπηλάτης σε αυτή την περίπτωση έχει δύο επιλογές: μπορεί να κάνει μια περιστροφή μέσα στο νερό, χρησιμοποιώντας τους γοφούς και το κουπί και να ξαναβγει στην επιφάνεια ή να βγει από το καγιάκ και να το γυρίσει στην κανονική του θέση, να το αδειάσει από τα νερά και να ξαναμπεί. Όπως καταλαβαίνετε, η πιο εύκολη και πρακτική λύση είναι το roll και δεν νοείται αθλητής του καγιάκ να μη γνωρίζει τουλάχιστον τη βασική αυτήν τεχνική.

6.6.2 ΩΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΑΘΛΗΜΑ

Το Κανό-Καγιάκ ξεκίνησε την παρουσία του ως ολυμπιακό άθλημα στους αγώνες του 1924 με σπριντ. Ωστόσο, επίσημο ολυμπιακό άθλημα έγινε από τους αγώνες του 1936. Είναι ιδιαίτερα αγαπητό στην Ευρώπη. Οι χώρες που πρωταγωνιστούν παραδοσιακά είναι η Γερμανία, η Σουηδία και η Ρωσία. Οι αγώνες γίνονται σε ήρεμα νερά και κάθε λέμβος κινείται σε ξεχωριστή λουρίδα.

Οι γυναίκες αγωνίζονται μόνο με κλειστά καγιάκ, καθιστές και χρησιμοποιώντας διπλό μονοκόμματο κουπί. Οι αγώνες περιλαμβάνουν κούρσες 500 μέτρων και οι κατηγορίες είναι Κ1, Κ2 και Κ4 (δηλαδή μονοθέσιο, διθέσιο και τετραθέσιο καγιάκ).

Οι άνδρες αγωνίζονται σε ανοιχτά κανό και καγιάκ, γονατιστοί, χρησιμοποιώντας μονό κουπί. Οι αγώνες περιλαμβάνουν κούρσες καγιάκ 500 και 1.000 μέτρων, σε μονοθέσιο και διθέσιο, και 1.000 μέτρων σε τετραθέσιο καγιάκ. Σε κανό οι αγώνες γίνονται στα 500 και 1.000 μέτρα σε μονοθέσιο και διθέσιο.

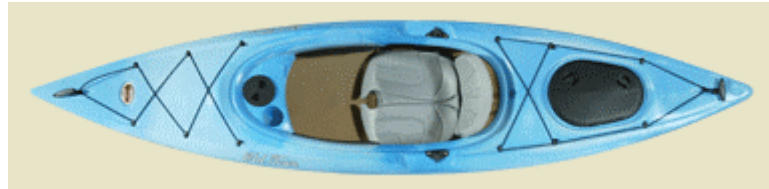
6.6.3 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Εκτός από το σκάφος, ο βασικός εξοπλισμός περιλαμβάνει τα εξής:

- **ΚΟΥΠΙΑ:** είναι το βασικό εργαλείο του κωπηλάτη, το οποίο και παίζει καθοριστικό ρόλο τόσο στις επιδόσεις όσο και στην απόλαυση. Τα κουπιά (μονά ή διπλά) κατασκευάζονται από διάφορα υλικά (ξύλο, αλουμίνιο, διάφορα μοντέρνα πλαστικά) και συνδυασμούς (π.χ., αλουμίνιο για το κυρίως κουπί και πλαστικό για τα πτερύγια). Μπορεί να είναι μονοκόμματα ή σπαστά. Τα δεύτερα μπορούν να συναρμολογηθούν και να αποσυναρμολογηθούν σε δύο-τρία κομμάτια γεγονός που τα κάνει βολικότερα στη μεταφορά και στην αποθήκευση. Τα σπαστά κουπιά συνήθως παίζουν το ρόλο του εφεδρικού κουπιού που πρέπει να έχουμε μαζί μας και όχι του κυρίως κουπιού, για λόγους ασφαλείας. Το κουπί λειτουργεί υπό συνεχείς πιέσεις και πρέπει να είναι συμπαγές και ανθεκτικό. Τα κουπιά έχουν μήκος από δύο έως δυόμισι μέτρα και τα πτερύγιά τους μπορεί να είναι συμμετρικά ή ασύμμετρα. Ασύμμετρα είναι τα πτερύγια των οποίων η κόψη στο άκρο της είναι λοξή. Δίνουν έναν απαλότερο ρυθμό στον κωπηλατικό παλμό γιατί, όταν βυθίζονται στο νερό, μειώνεται το στρίψιμο του κουπιού στα χέρια μας. Ένα άλλο στοιχείο των κουπιών είναι η παραλληλία των πτερυγίων. Στα παλιά κουπιά, τα πτερύγια ήταν παράλληλα μεταξύ τους. Αυτού του τύπου τα κουπιά παρουσιάζουν ένα μειονέκτημα: αν φυσά άνεμος, το πτερύγιο που είναι έξω από το νερό προβάλλει αντίσταση, και έτσι μειώνεται η αποτελεσματικότητα και αυξάνεται η κούραση. Για το λόγο αυτό τα «μοντέρνα» κουπιά έχουν τα πτερύγιά τους υπό γωνία (δείτε τη φωτογραφία) που μπορεί να φτάνει τις 90 μοίρες, δηλαδή, όταν το ένα πτερύγιο είναι σε οριζόντια θέση, το άλλο να είναι σε κάθετη. Έτσι, όταν το ένα κουπί βρίσκεται στο νερό, το άλλο πτερύγιο δεν προβάλλει αντίσταση στον αέρα. Τα κουπιά αυτού του τύπου λέγονται feathered. Χρειάζονται όμως κάποια εξάσκηση γιατί ο κωπηλάτης πρέπει σε κάθε βύθισμα να περιστρέφει με μια κίνηση του καρπού το κουπί για το επόμενο.
- **ΣΩΣΙΒΙΟ-ΓΙΛΕΚΟ:** είναι υποχρεωτικό και είναι ειδικά κατασκευασμένα με βαθύ κόψιμο στις μασχάλες για να μην εμποδίζουν την κωπηλασία. Εκτός από τη σωστική τους χρήση, προστατεύουν το σώμα του κωπηλάτη από χτυπήματα και απώλεια θερμότητας.
- **ΚΡΑΝΟΣ:** το κράνος είναι προαιρετικό σε διαδρομές σε ήρεμα νερά (λίμνες, ήρεμη θάλασσα) αλλά απαραίτητο σε διαδρομές στις οποίες υπάρχει κίνδυνος, όπως σε κατάβαση άγριων ποταμών (whitewater, radeo).
- **SPRAY SKIRT (για καγιάκ):** ειδικές θήκες από νάιλον ή νεοπρένιο που φορά ο κωπηλάτης στη μέση του και στερεώνει τις άκρες στο σκάφος. Μοιάζουν με καπέλο που έχει μεγάλο γείσο και το πάνω μέρος του είναι τρύπιο (εκεί περνά το σώμα του ο κωπηλάτης). Έτσι, καλύπτεται το άνοιγμα της θέσης που κάθετα και δεν μπαίνει νερό στο σκάφος, σε περίπτωση που τουμπάρει το σκάφος και χρειαστεί να γίνουν οι απαραίτητες μανούβρες (roll).
- **ΡΟΥΧΙΣΜΟΣ:** υπάρχει μια μεγάλη ποικιλία ρούχων και στολών που καλύπτει όλες τις ανάγκες του κωπηλάτη για κάθε χρήση και καιρό. Παντελόνια, τζάκετ και ολόσωμες φόρμες από διάφορα μοντέρνα υλικά προστατεύουν και κρατούν ζεστό το

σώμα, ενώ ταυτόχρονα το διατηρούν στεγνό. Επίσης υπάρχουν ειδικά εσώρουχα και κάλτσες.

- ΠΑΠΟΥΤΣΙΑ: ειδικά παπούτσια ελαφριού τύπου (πέδιλα, μπότσια κ.ά.) από νεοπρένιο και άλλα μοντέρνα υλικά για άνεση και στεγνά πόδια.



6.6.4 CANOE-ΚΑΓΙΑΚ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στην Ελλάδα το άθλημα Κανό-Καγιάκ έχει σχετικά μικρή ιστορία. Τα πρώτα σκάφη ήλθαν στην Ελλάδα γύρω στο 1983-1984 με αφορμή τις διακρατικές αθλητικές ανταλλαγές με την Πολωνία και τη Βουλγαρία. Το άθλημα εντάχθηκε στην Ελληνική Κωπηλατική Ομοσπονδία Φιλάθλων Ναυτικών Σωματείων (ΕΚΟΦΝΣ), ως μόνη αρμόδια για την ανάπτυξη του. Εως τώρα, η ΕΚΟΦΝΣ, ισότιμο μέλος της ICF (Διεθνούς Ομοσπονδίας Κανό-Καγιάκ), έχει συμμετάσχει σε παγκόσμια πρωταθλήματα. Ηδη η εξέλιξη του αθλήματος είναι ραγδαία στο εσωτερικό, ενώ σημειώθηκαν και οι πρώτες διεθνείς επιτυχίες. Στην Ελλάδα η Ελληνική Ομοσπονδία Κανό-Καγιάκ, κάθε χρόνο, διοργανώνει το πανελλήνιο πρωτάθλημα.

Μπορεί οποιοσδήποτε να κάνει Κανό και Καγιάκ σε όλη την Ελλάδα, στα ποτάμια, στις λίμνες και στις παραλίες της, να ταξιδέψει μόνος ή με παρέα, ακόμα και να συνδυάσει τα ταξίδια αυτά με κατασκήνωση. Μέρη που προσφέρονται για τέτοιου είδους δραστηριότητες είναι η Λίμνη Πλαστήρα, ο Λάδωνας, η Χαλκιδική, η Χίος, η Κρήτη, τα Ζαγόρια, η Μυτιλήνη, η Μάνη, το Λεωνίδειο Αργους, το Ξυλόκαστρο, η Αστυπάλαια.

Στο Νομό Βοιωτίας-Αράχοβα: Κανό-Καγιάκ στην Παρνασσός

Στο Νομό Ιωαννίνων-Μέτσοβο: Κανό-Καγιάκ στον Ποταμό Αραχθος, στην Λίμνη Ζαραβίνας-Δολό-Ζαγοροχώρια, στον Βοϊδομάτης-Βίκος-Πάπιγκο

Στο Νομό Καρδίτσας-Λίμνη Πλαστήρα: Κανό και Καγιάκ στην Ακτή Λαμπερού-Λίμνη Πλαστήρα

Υπάρχει Ναυτικός Όμιλος στο Νομό Χανίων: Ακτή Κανάρη

Τοποθεσίες που μπορεί να κάνει κανείς canoe-kayak στην Ελλάδα είναι:

- Στα Μετέωρα στη λίμνη Πλαστήρα
- Στην Ευρυτανία στη λίμνη Κρεμαστών
- Στην Καστοριά στη λίμνη Καστοριάς
- Στις Πρέσπες και
- Στο ποταμό Πηνειό

Επιπλέον υπάρχει και ειδική κατηγορία kayak θαλάσσης που γίνεται μόνο στο Ιόνιο πέλαγος.

6.7 ΚΩΠΗΛΑΣΙΑ (ROWING)

Η κωπηλασία είναι τρόπος κίνησης σκαφών πάνω στο νερό με κουπιά. Ανάλογα με τον τύπο των σκαφών, διαιρείται σε 4 βασικά είδη: κλασική, λαϊκή, με κανό και με μονόξυλο.

Η κλασική κωπηλασία γίνεται με ειδικά σκάφη, που έχουν κινητούς πάγκους και φορητούς σκαρμούς που στερεώνονται στα πλευρά. Η λαϊκή κωπηλασία εκτελείται με σκάφη που έχουν σταθερούς πάγκους και σταθερούς σκαρμούς στερεωμένους στα πλευρά. Η κωπηλασία με κανό γίνεται με σκάφη ειδικού τύπου (κανό), όπου ο κωπηλάτης χειρίζεται δίπλατο, αστερέωτο κουπί. Στην κωπηλασία με μονόξυλο, κωπηλατούν με μονόπλατο κουπί και στέκονται γονατιστοί στο ένα πόδι. Η συστηματική άσκηση στην κωπηλασία αναπτύσσει το μυϊκό σύστημα, δυναμώνει την καρδιά, τους πνεύμονες και το νευρικό σύστημα.

Η κωπηλασία είναι ένα άθλημα που προσφέρει μεγάλη σωματική ευεξία στον αθλητή, αλλά και απολαυστικό θέαμα στους θεατές. Διεξάγεται πάντοτε σε ένα όμορφα διαμορφωμένο φυσικό περιβάλλον όπως για παράδειγμα μια λίμνη ή ένα ήσυχο θαλασσινό κόλπο.

Στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, το άθλημα της κωπηλασίας διεξάγεται στις εγκαταστάσεις του Ολυμπιακού Κωπηλατοδρομίου του Σχοινιά. Οι αγώνες διαρκούν εννέα ημέρες από τις 14 έως τις 22 Αυγούστου.

Το επίκεντρο του ενδιαφέροντος στο εντυπωσιακό άθλημα της κωπηλασίας είναι οι μακρόστενες βάρκες με τους συγχρονισμένους αθλητές και τα πολύχρωμα κουπιά που λειτουργούν άψογα σαν να έχουν τεθεί σε έναν ηλεκτροκίνητο μηχανισμό.

Ανάλογα με την υποκατηγορία του αθλήματος, κάθε σκάφος έχει πλήρωμα από έναν έως οκτώ κωπηλάτες, όπως ακριβώς συνέβαινε και στην αρχαιότητα.

6.7.1 ΙΣΤΟΡΙΑ

Παρόλο που η κωπηλασία έχει τις ρίζες στα βάθη της αρχαιότητας και πιο συγκεκριμένα στις παραποτάμιες περιοχές της αρχαίας Αιγύπτου, πρωτοεμφανίστηκε ως επίσημο αγωνιστικό άθλημα στη Βρετανία, το 1716, όπου αποτέλεσε ένα από τα αγαπημένα αθλήματα στους πανεπιστημιακούς κύκλους.

Το 1829 πραγματοποιήθηκε η πρώτη μεγάλη λεμβοδρομία ανάμεσα στα πανεπιστήμια του Κέιμπριτζ και της Οξφόρδης.

Παρόλο που η κωπηλασία ήταν ένα από τα πλέον αγαπημένα αθλήματα του Γάλλου Βαρόνου Πιερ Ντε Κουμπερτέν (ο άνθρωπος που εμπνεύστηκε και οραματίστηκε την αναβίωση των Ολυμπιακών Αγώνων), δυστυχώς δεν συμπεριλήφθηκε από την αρχή στο επίσημο πρόγραμμα των Ολυμπιακών Αγώνων του 1896. Ο λόγος για την απόρριψη ήταν οι κακές καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν εκείνες τις μέρες στον Πειραιά.

Έτσι λοιπόν η κωπηλασία αναβλήθηκε μέχρι τους Ολυμπιακούς του 1900 στο Παρίσι. Από τότε ήταν ένα αγώνισμα για άνδρες, ενώ η κωπηλασία των γυναικών πρωτοκαθιερώθηκε το 1976 στο Μόντρεαλ.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί η Διεθνής Κωπηλατική Ομοσπονδία (Federation Internationale des Societes d'Aviron - FISA), η οποία ιδρύθηκε το 1892, είναι η αρχαιότερη διεθνής Αθλητική Ομοσπονδία στο Ολυμπιακό κίνημα. Η Ελληνική Ομοσπονδία Φιλάθλων Ναυτικών Σωματείων (ΕΚΟΦΝΣ) ιδρύθηκε το 1927, ενώ οι πρώτοι πανελλήνιοι αγώνες διεξήχθησαν το 1906. Ωστόσο, το ελληνικό σωματείο ήταν ο Όμιλος Ερετών στον Πειραιά, που ιδρύθηκε το 1885.

Τα πρώτα κωπηλατικά σκάφη ήταν ξύλινα, ενώ σήμερα χρησιμοποιούνται ανθεκτικότερα που τηρούν όλους τους κανόνες παθητικής ασφάλειας και είναι κατασκευασμένα από fiberglass (ανθρακονήματα). Ως προς τις διαστάσεις τους, τα σύγχρονα σκάφη ποικίλουν σε φάρδος που κυμαίνεται από 59,7 έως 62,2 εκατοστά, ενώ σε μήκος ξεκινούν από 8,2 μέτρα και καταλήγουν 19,9 μέτρα. Τέλος, σε ότι αφορά το βάρος τους, ξεκινά από 14 κιλά και φθάνει έως και 96 κιλά.

6.7.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Στη Κωπηλασία θα διακρίνουμε δύο είδη σκαφών: τα σκάφη τύπου Skif όπου οι κωπηλάτες κρατούν τα κουπιά με τα δύο χέρια και τα σκάφη όπου οι κωπηλάτες κρατούν από ένα κουπί ο καθένας.

Στα σκάφη τύπου Skif θα διακρίνουμε το αγώνισμα του απλού, του διπλού και του τετραπλού με πλήρωμα που αποτελείται από έναν, δύο, ή και τέσσερις κωπηλάτες αντίστοιχα.

Στη δεύτερη κατηγορία διεξάγονται τα αγωνίσματα της δίκωπου με δύο κωπηλάτες στα οποία δεν υπάρχει πηδαλιούχος, τα αγωνίσματα της τετρακώπου με έναν πηδαλιούχο και με πλήρωμα τέσσερις κωπηλάτες καθώς επίσης και της οκτακώπου με πλήρωμα οκτώ αθλητών.

Η Κωπηλασία διεξάγεται συνήθως σε μια υγρή αγωνιστική απόσταση που καλύπτει απόσταση 2.000 μέτρα, και ολοκληρώνεται σε έξι αγωνιστικές διαδρομές.

Οι νικητές ανακηρύσσονται ύστερα από μια διαδικασία προκριματικών, επαναληπτικών, ημιτελικών και τελικών γύρων. Ανάλογα με τον αριθμό των πληρωμάτων που συμμετέχουν σε κάθε αγώνισμα εξαρτάται και ο συνολικός αριθμός, καθώς επίσης και η διάρκεια των αγωνιστικών φάσεων του αθλήματος.

Ωστόσο, στον μεγάλο τελικό επιλέγονται για να τρέξουν τα έξι καλύτερα πληρώματα που έχουν προκριθεί από τους προηγούμενους, ενώ τα αμέσως έξι επόμενα θα συμμετάσχουν στο μικρό τελικό.

Τα αγωνίσματα των ανδρών (4 με ένα κουπί και 4 με 2 κουπιά): τα 8 αγωνίσματα με ένα και με 2 κουπιά: σκιφ, διπλό και τετραπλό σκιφ, διπλό σκιφ ελαφρών βαρών, δίκωπος και τετράκωπος άνευ πηδαλιούχου, τετράκωπος άνευ πηδαλιούχου ελαφρών βαρών και οκτάκωπος .



Των γυναικών (4 με ένα κουπί και 2 με 2 κουπιά): τα 6 αγωνίσματα με ένα και με 2 κουπιά: σκιφ, διπλό και τετραπλό σκιφ, διπλό σκιφ ελαφρών βαρών, δίκωπος άνευ πηδαλιούχου και η οκτάκωπος.

6.7.3 ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Γενικές αρχές, πρέπει να γνωρίζουμε το σκάφος και τα όριά μας. Στο σκάφος ανεβαίνουν ΜΟΝΟ όσα άτομα ορίζει ο κατασκευαστής. Να φροντίζουμε ώστε το σκάφος μας να είναι πάντα σε καλή κατάσταση. Να προετοιμάζουμε το ταξίδι μας (χάρτες, πληροφόρηση τοπολογίας και καιρού, έλεγχος εφοδίων). Στο ταξίδι φοράμε πάντα το σωσίβιο και τα κατάλληλα ρούχα. Να έχουμε μαζί μας εξοπλισμό ασφαλείας (δεύτερο κουπί, σφυρίχτρα, ράδιο, φακό, φαρμακείο, στεγνή αλλαξιά, φωτοβολίδες, σχοινί, χάρτες, πυξίδα, αναπτήρα και σπύρτα σε αδιάβροχη θήκη, μαχαίρι) και εφόδια (άφθονο νερό και τρόφιμα). Καλό είναι να μην ταξιδεύουμε ποτέ μόνοι, όπως και να γνωστοποιούμε σε κάποιον πού θα πάμε και πότε σκοπεύουμε να γυρίσουμε. Αν κάνουμε κωπηλασία σε ανοιχτή θάλασσα, δεν πρέπει να απομακρυνόμαστε πέρα των 500 μέτρων από την ακτή.

Υπάρχουν δύο ειδών τραυματισμοί που αφορούν στους κωπηλάτες: αυτοί που συμβαίνουν λόγω υπερβολικής προσπάθειας ή/και λανθασμένου τρόπου κωπηλασίας και οι έκτακτοι τραυματισμοί (ατυχήματα). Οι τραυματισμοί του πρώτου είδους μπορούν να συμβούν ύστερα από κάποιο χρονικό διάστημα ή ακόμα και ύστερα από ένα μεγάλο σε διάρκεια ταξίδι. Μπορεί να προκληθούν από κάποιο παλαιότερο τραύμα, από έλλειψη κατάλληλης προθέρμανσης, από λάθος τεχνική στην κωπηλασία ή από υπερπροσπάθεια. Για να αποφύγετε λοιπόν αυτού του είδους τους τραυματισμούς ακολουθήστε μερικούς απλούς κανόνες:

Μάθετε να κωπηλατείτε σωστά, γραφτείτε σε μια σχολή. Ο λανθασμένος τρόπος κωπηλασίας είναι ο κυριότερος λόγος τραυματισμών. Η κωπηλασία, όταν γίνεται με τα χέρια μόνο, οδηγεί σε μικροτραυματισμούς των καρπών, των αγκώνων και των μυών (χεριών και κορμού). Πολλοί κάνουν το λάθος να σφίγγουν το κουπί. Η κωπηλασία γίνεται με το σώμα, όχι με τα χέρια. Τα χέρια πρέπει να λειτουργούν σαν γέφυρα ανάμεσα στο κουπί και τις μεγάλες μυϊκές ομάδες των ώμων, του κορμού και των ποδιών. Το σημείο περιστροφής του σώματος δεν πρέπει να είναι η μέση αλλά το κάτω μέρος του καθίσματος. Μάθετε να κωπηλατείτε σωστά από την αρχή. Θα σας γίνει συνήθεια και θα αποφύγετε τους περιττούς τραυματισμούς.



Προχωρήστε σταδιακά, ανεβάζοντας τους ρυθμούς ανάλογα με την εμπειρία και την φυσική σας κατάσταση. Πάντα να κάνετε τις ασκήσεις προθέρμανσης πριν από την κωπηλασία. Αν παρουσιαστεί κάποιος πόνος-τράβηγμα, επισκεφθείτε γιατρό και μην επιχειρήσετε ξανά, αν δεν έχει διορθωθεί το πρόβλημα.

6.8 JET SKI

Το τζετ σκι ανήκει αναμφίβολα στα χόμπι που εκτοξεύουν την αδρεναλίνη στα ύψη. Οι 50 τουλάχιστον κόμβοι που μπορεί να αναπτύξει με μεγάλη ευκολία είναι υπέρ αρκετοί ενώ είναι η διπλάσια ταχύτητα από αυτή που μπορεί να αναπτύξει ένα εντυπωσιακό ταχύπλοο.

Τεχνολογικά είναι άρτιο, αφού στην κατασκευή του εφαρμόζεται η αιχμή της τεχνολογίας τόσο στο ναυπηγικό μέρος που αφορά τη γάστρα και το πλαίσιο του όσο βέβαια και το μηχανολογικό με προηγμένους κινητήρες οι οποίοι δεν σβήνουν ούτε όταν τα απίθανα αυτά οχήματα κάνουν βαθιές βουτιές μέσα στο νερό, στερώντας το απαραίτητο οξυγόνο για τη διαρκή λειτουργία της μηχανής. Αυτοί οι λόγοι άλλωστε έχουν κάνει αυτά τα μικρά θαύματα, δεν θα λέγαμε ακριβά, πάντως όχι φθηνά.

Για να μπορέσει κάποιος να αντεπεξέλθει με απαιτήσεις στο άθλημα πρέπει να είναι γυμνασμένος και να διαθέτει ένα καλό μυϊκό σύστημα που θα



του επιτρέψει να αντέξει στους κλυδωνισμούς του σκάφους με υψηλή μάλιστα ταχύτητα. Βέβαια υπάρχει και η δυνατότητα να απολαύσει κανείς το υδάτινο δρομολόγιο του χωρίς υψηλές ταχύτητες και ακροβατικά. Ο ενθουσιασμός πάντως που σκορπάει το εν λόγω όχημα είναι μεγάλος, ανεξαρτήτου τρόπου χρησιμοποίησής του.

Για να το οδηγήσει κάποιος πρέπει να διαθέτει απαραίτητως άδεια οδήγησης μηχανοκίνητου σκάφους, καλά αντανακλαστικά και μεγάλη προσοχή, αφού κινείται και σε χώρους που ενδέχεται να υπάρχουν λουόμενοι.

Υπάρχουν δύο κύριοι τύποι του καθιστού και του όρθιου. Από εκεί και πέρα προσφέρονται τζετ σκι καθιστού τύπου με μεταφορική ικανότητα ακόμη και τεσσάρων ατόμων, καλύπτοντας τις ανάγκες μιας οικογένειας ενώ υπάρχει αντίστοιχα και κλιμακούμενο εύρος ιπποδύναμης.

6.9 ΨΑΡΕΜΑ ΜΕ ΨΑΡΟΝΤΟΥΦΕΚΟ

Το ψαροντούφεκο είναι ένα ιδιαίτερο δημοφιλές χόμπι στη χώρα μας με φανατικούς μάλιστα οπαδούς οι οποίοι ψαρεύουν όλο το χρόνο. Το περιβάλλον της θάλασσας είναι ελκυστικό και φανταχτερό αφού κυριαρχεί η πολυχρωμία, οι φαντασμαγορικές διαδρομές τα χιλιάδες παράξενα φυτά και φυσικά η πολύ μεγάλη ποικιλία ψαριών και οργανισμών. Ένας βασικός λόγος που το χόμπι του ψαροντούφεκου έχει λατρευτεί είναι ότι απελευθερώνονται τα πρωτόγονα ένστικτα του κυνηγού κάνοντας το άκρως συναρπαστικό.



6.9.1 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Για να πραγματοποιήσει κανείς αυτή τη δραστηριότητα και να ζήσει με ασφάλεια τις χαρές του βυθού απαιτείται ένας μίνιμουμ εξοπλισμός ο οποίος περιλαμβάνει:

1. τη στολή
2. τη μάσκα
3. τον αναπνευστήρα

4. τα πέδιλα
5. τα βαρίδια
6. το ψαροντούφεκο

Η στολή διατίθεται σε διαφορετικά πάχη και η επιλογή σχετίζεται με την εποχή την οποία θα βουτήξουμε. Ανεξαρτήτως όμως από το πάχος της καλό θα είναι να χρησιμοποιηθεί στολή με ξυρισμένο neoprene.

Ωστόσο, αν το ψάρεμα βασίζεται σε παθητικό τρόπο όπως για παράδειγμα το καρτέρι, κατά το οποίο δεν κινούμαστε πάρα πολύ, χρειαζόμαστε μια πιο χοντρή στολή.

Αναφορικά με τη μάσκα, μια μικρού ή μεσαίου όγκου είναι ιδανική, αρκεί βέβαια να εξασφαλίζει επαρκές οπτικό πεδίο αφού εξυπηρετεί συν τοις άλλοις στα πολύ θολά τα νερά. Η μάσκα πρέπει να εφαρμόζει σωστά στο πρόσωπο και να το καλύπτει στεγανά. Καλό θα είναι πριν την αγορά της να δοκιμαστεί. Για όσους έχουν κάποια πάθηση στα μάτια, υπάρχουν μάσκες με ενσωματωμένους διορθωτικούς φακούς.

Για τον αναπνευστήρα, προτιμήστε κάποιον με μαλακό επιστόμιο που να εφαρμόζει βολικά στο στόμα για να μην πληγώνει τα ούλα. Θα πρέπει επίσης να είναι πάντα στερεωμένος στο λουρί της μάσκας.

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

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

Τέλος τη ζώνη με τα βαρίδια καλό θα είναι να τη βάλουμε όσο πιο χαμηλά γίνεται, ώστε να ρυθμίσει αποτελεσματικά την πλευστότητα που επιθυμούμε.

Καλό θα είναι οι αρχάριοι να δοκιμάσουν στα ρηχά νερά γιατί είναι πιο ακίνδυνο, ενώ οι απανωτές βουτιές μας ζεσταίνουν με αποτέλεσμα να μην κρυώνουμε.

Θα πρέπει να έχουμε υπόψη μας πως όταν βρισκόμαστε μέσα στη θάλασσα, επειδή είμαστε σε ένα ξένο περιβάλλον, θα πρέπει ανά πάσα στιγμή να είμαστε να αντιμετωπίσουμε τον κίνδυνο. Για αυτό, θα πρέπει να τηρούμε όλα τα μέτρα ασφαλείας και να είμαστε πολύ προσεκτικοί. Το βασικότερο μέτρο ασφαλείας είναι να μην είμαστε μόνοι, αλλά να ψαρεύουμε με παρέα και να εναλλάσσουμε βουτιές ή να υπάρχει πάντα κάποιο σκάφος σε μια λογική απόσταση. Δεν πρέπει ποτέ να αφήνουμε κάτι στην τύχη, γιατί, σύμφωνα με τον νόμο του Murphy, όλα θα μας συμβούν, όταν δεν πρέπει.

6.9.2 ΨΑΡΕΜΑ ΜΕ ΑΠΛΟ ΚΑΛΑΜΙ



Το πιο φτηνό και εύκολο σε εξοπλισμό ψάρεμα είναι το ψάρεμα με απλό καλάμι, δηλαδή φυσικό καλάμι χωρίς μηχανάκι ή άλλο εξοπλισμό. Το ψάρεμα αυτό θεωρείται και είναι 'εισαγωγικό' σε άλλα πιο πολύπλοκα και πιο ακριβά σε εξοπλισμό ψαρέματα, αλλά μπορεί να χαρίσει αρκετές συγκινήσεις σε φίλους που τώρα ξεκινάνε να ψαρεύουν. Επειδή το θέμα απευθύνεται σε αυτούς, η αρματωσιά που περιγράφω είναι η απλούστερη δυνατή (αυτή που χρησιμοποιούσα και εγώ στα πρώτα μου ψαρέματα). Ξέρω ότι οι πιο έμπειροι φίλοι θα ήθελαν να προσθέσουν κάποια επιπλέον 'καλούδια' αλλά ας τα αφήσουμε για λίγο αργότερα. Αν και με λίγα χρήματα (περίπου 1200-1500 δρχ.) μπορούμε να βρούμε στο εμπόριο ένα απλό καλάμι μπαμπού (σπαστό σε δύο ή τρία κομμάτια) έτοιμο με την αναγκαία αρματωσιά (πετονιά, φελλό, βαρίδι, αγκίστρι), θα

πούμε δυό λόγια για εκείνους τους ‘μανιώδεις’, που θέλουν να τα φτιάχνουν όλα μόνοι τους

A) ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

- Για το καλάμι: Σίγουρα είναι εύκολο να βρούμε ένα (φυσικό) καλάμι. Κοντά σε ρυάκια, ποταμάκια, χειμάρρους κλπ, είναι άφθονες οι καλάμιές. Διαλέγουμε και κόβουμε κάποιο καλάμι γύρω στα τρία μέτρα (το μεγαλύτερο δεν ενοχλεί, αλλά δημιουργεί πρόβλημα μεταφοράς), κατά το δυνατόν ίσιο (συνήθως οι άκρες τους είναι ελαφρά καμπυλωμένες επειδή είναι λεπτές) και ξερό (να είναι κίτρινο, σκληρό αλλά ευλύγιστο, χωρίς φούντα στην άκρη του και με φύλλα ξερά κατά προτίμηση). Με ένα μαχαιράκι το καθαρίζουμε από τα ξερά φύλλα και τους κόμπους, ώστε να είναι λείο σε όλο του το μήκος. Προσοχή: Τα φύλλα κόβουν σαν ξυράφι και καρφώνονται σαν βελόνες. Η άκρη που θα δέσουμε την πετονιά (η λεπτή), πρέπει να είναι ευλύγιστη. Δοκιμάζουμε να την καμπυλώσουμε με τα χέρια μας και πιθανά αφαιρούμε κάποιο κομμάτι της, αν είναι πολύ λεπτό και μας φαίνεται επικίνδυνο να σπάσει.
- Για την αρματωσιά: Χρειαζόμαστε πετονιά, φελλό, βαρίδι, αγκίστρι. Η πετονιά δένεται στην λεπτή άκρη του καλάμιού, ο φελλός πρέπει να μπορεί να μετακινείται κατά μήκος της πετονιάς, το αγκίστρι δένεται στην ελεύθερη άκρη της πετονιάς και το βαρίδι ‘μαγκώνεται’ (πολύ μαλακά για να μην πληγωθεί η πετονιά) δεκαπέντε με είκοσι πόντους πάνω από το αγκίστρι. Για το συνολικό μήκος της αρματωσιάς πρέπει να έχουμε στο μυαλό μας ότι όταν ψαρεύουμε (όρθιοι ή καθιστοί) και κρατάμε το καλάμι όρθιο το αγκίστρι δεν πρέπει να σέρνεται κάτω ανεξέλεγκτα, αλλά πρέπει να είναι στον αέρα ώστε να μην υπάρχει φόβος να φύγει το δόλωμα, αλλά πολύ περισσότερο να μπορούμε να πιάσουμε γρήγορα και να ξαγκιστρώσουμε κάποιο ψάρι που πιάσαμε. Αν και καλύτερα είναι να δοκιμάσει ο καθένας μόνος του το μήκος που του φαίνεται βολικό, χοντρικά μπορούμε να πούμε ότι το μήκος της αρματωσιάς πρέπει να είναι όσο το μήκος του καλάμιού συν τριάντα με σαράντα πόντους.
- Για την πετονιά: Η πετονιά πρέπει να είναι λεπτή ανθεκτική και ευλύγιστη, για να μπορεί να δεθεί στην άκρη του καλάμιού, να μπορούμε να δέσουμε πάνω της το αγκίστρι και το βασικότερο να μην τρομάζει τα ...ελαφρών βαρών ψάρια που είναι ο στόχος μας. Μιλώντας πιο τεχνικά πρέπει να είναι νούμερο είκοσι έως τριάντα. Το κακό είναι ότι στο εμπόριο οι πετονιές κυκλοφορούν σε καρούλια των εκατό μέτρων, που πέφτουν πολλά αν απλά και μόνο θέλουμε να αρματώσουμε ένα καλάμι. Η πιο εύκολη λύση είναι να ζητήσετε από κάποιον άλλο ερασιτέχνη φίλο ή άγνωστο από αυτούς που ψαρεύουν στις ακτές. Κανείς δεν πρόκειται να αρνηθεί να σας δώσει τέσσερα μέτρα λεπτή πετονιά για να αρματώσετε ένα καλάμι (εκτός και αν δεν έχει).
- Το δέσιμο στην άκρη του καλάμιού: Ο σκοπός είναι να αποκλειστεί η περίπτωση να φύγει η αρματωσιά από το καλάμι. Ο καθένας μπορεί να κάνει όποιο δέσιμο νομίζει. Πάντως επειδή η μύτη είναι στρογγυλή και λεπτή και η πετονιά γλιστράει το δέσιμο δεν είναι όσο εύκολο φαίνεται. Γενικά αποφεύγετε τους ...φιόγκους. Για να βοηθηθούν στο δέσιμο κάποιοι καρφώνουν πολύ λεπτά καρφάκια στην άκρη του καλάμιού. Προσωπικά νομίζω ότι ένα πολύ ελαφρύ σκίσιμο της άκρης (κατά την έννοια της διαμέτρου) και το πέρασμα της πετονιάς μέσα από το σχίσιμο βοηθάει πολύ για ένα ‘αξιοπρεπές’ δέσιμο.
- Για τον φελλό: Η ουσία είναι ότι ο φελλός πρέπει να μετακινείται κατά μήκος της πετονιάς, ώστε να μπορούμε να ρυθμίζουμε το βάθος που ψαρεύουμε και ότι δεν πρέπει να είναι ογκώδης για να μην τρομάζουν τα ψάρια από την σκιά του. Προσοχή: Ο φελλός πρέπει να περάσει στην αρματωσιά πριν από το βαρίδι και το αγκίστρι. Στο εμπόριο κυκλοφορούν άπειρα είδη φελλών. Συνήθως έχουν μία τρύπα από όπου περνάμε την πετονιά και ένα ξυλαράκι που εφαρμόζει στην τρύπα και ‘μαγκώνει’ την πετονιά στην επιθυμητή θέση. Έχοντας στο μυαλό αυτή την ιδέα μπορούμε να

φτιάξουμε μόνοι μας φελλούς για το καλάμι μας. Μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε φελλούς από μπουκάλια ή διάφορα 'απομεινάρια' φελλών από δίκτυα που πάντα βρίσκουμε διάσπαρτα στις παραλίες και με ένα μαχαιράκι τους να τους φέρουμε στο επιθυμητό μέγεθος. Αν δεν είναι εύκολο να τους κάνουμε τρύπα μπορούμε να τους σκίσουμε με ένα μαχαιράκι κατά μήκος και να τους περάσουμε στην πετονιά. Με τον τρόπο αυτό μπορούμε να κάνουμε κάποια ψαρέματα, αλλά μετά λόγω αρμύρας, ήλιου κλπ, η σχισμή δεν μαγκώνει την πετονιά, οπότε τους πετάμε και κάνουμε καινούργιους.

- Για το βαρίδι: Το προφανές είναι ότι το βαρίδι βοηθάει το δόλωμα να κατέβει γρήγορα στο βάθος που ψαρεύουμε όμως η ουσία ξεκινά από τον ...φελλό. Ο φελλός πρέπει να είναι πολύ ευαίσθητος, πρέπει να μαρτυράει δηλαδή και το παραμικρό τσίμπημα και για να γίνει αυτό πρέπει να καταφέρουμε 'μόλις και με τα βιάς' να επιπλέει. Για να το καταφέρουμε αυτό πρέπει να βάλουμε τόσο βαρίδι (σαν έρμα) στην αρματωσιά όσο χρειάζεται ο συγκεκριμένος φελλός που χρησιμοποιούμε και το πετυχαίνουμε μόνο με δοκιμές. Τα βαρίδια για καλάμια, που βρίσκουμε στο εμπόριο, είναι συνήθως σφαιρικά σκισμένα από την μία πλευρά, οπότε περνάμε την πετονιά ανάμεσα στα δύο φύλλα και την μαγκώνουμε κλείνοντας τα φύλλα με το χέρι μαλακά για να μην την πληγώσουμε. Κυκλοφορούν και άλλου τύπου βαρίδια με τρύπα και αν έχουμε τέτοιο πρέπει να το μαγκώσουμε πιέζοντάς το ελαφρά με μια πένσα. Τα βαρίδια είναι φτιαγμένα από μολύβι (μόλυβδο), που υπάρχει στα μαγαζιά υδραυλικών ειδών σε αφθονία σε φύλλα ή σωλήνες. Μπορούμε επομένως να φτιάξουμε και μόνοι μας το κατάλληλο βαρίδι, αφού βρούμε μολυβένια αντικείμενα. Πάντα βάζουμε τόσα βαρίδια όσα χρειάζεται ο φελλός μας, αν και καλύτερα είναι να βάλουμε ένα (κατάλληλου βάρους) ώστε να μην τρομάζει τα ψάρια. Το βαρίδι μπαίνει περίπου δεκαπέντε με είκοσι πόντους πάνω από το αγκίστρι.
- Για το αγκίστρι: Το αγκίστρι που χρειαζόμαστε είναι το μικρότερο αγκίστρι που μπορούμε να βρούμε. Είναι σημαντικό να είναι μικρό για να μην φοβίζει τα ψάρια (σκεφτείτε ότι θέλουμε να το βάλουν στο στόμα τους). Το καμπύλο κομμάτι του δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από το μέγεθος μιας φακής. Κυκλοφορούν άπειροι τύποι αγκιστριών κατάλληλων για καλάμια και δεν μπορεί να πει κανείς πιο είναι καλύτερο. Μόνο δοκιμάζοντας μπορεί κανείς να αποφασίσει πιο 'δουλεύει' καλύτερα κατά την γνώμη του. Σημαντικό πάντως είναι να μην είναι σκουριασμένο, να είναι μυτερό και το 'αρπάδι' του (το γύρισμα που κάνει κάτω από την μύτη του) να είναι σε πολύ καλή κατάσταση.



- Το δέσιμο του αγκιστριού: Το ζητούμενο είναι ένας κόμπος που να κρατά το αγκίστρι σφιχτά και να μην είναι ογκώδης. Δυστυχώς οι γαϊδουρόκομποι που χρησιμοποιούμε συνήθως στα άλλα δεσίματά μας, δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν εδώ. Πρέπει αναγκαστικά να χρησιμοποιήσουμε κάποιου τύπου ψαρόκομπο. Θα προσπαθήσω να περιγράψω τον πιο απλό αν και δεν είναι εύκολο: Όταν θέλουμε να κάνουμε ένα κόμπο σε ένα σπάγκο παίρνουμε την ελεύθερη άκρη του με το ένα χέρι, την γυρνάμε ώστε να δημιουργηθεί ένας κύκλος και περνάμε την άκρη μέσα από τον κύκλο.

Τραβάμε από τις δύο μεριές και ο κόμπος είναι έτοιμος. Στον ψαρόκομπο περνάμε την άκρη δύο φορές μέσα από τον κύκλο. Αν τραβήξουμε και από τις δύο μεριές θα δούμε ότι δημιουργείται κάτι σαν οκτώ (8). Κρατάμε το αγκίστρι από το καμπύλο κομμάτι με την μύτη προς τα επάνω και το μακρύ οριζόντιο κομμάτι προς τα κάτω. Κρατάμε την πετονιά ώστε η ελεύθερη άκρη να δείχνει προς το καμπύλο κομμάτι του αγκιστριού και περνάμε το 'κεφάλι' του αγκιστριού (το πλατύ μέρος στην μια άκρη) και από τους δύο κύκλους του οκτώ αβίαστα και χωρίς να πειράξουμε τον κόμπο. Αφήνουμε το αγκίστρι και πιάνουμε την πετονιά τραβώντας και από τις δύο μεριές. Αν όλα πήγαν καλά το αγκίστρι είναι δεμένο σφιχτά. Κόβουμε την άκρη που περισσεύει και είμαστε έτοιμοι. Αν δεν πετύχει με την πρώτη θα πετύχει η δεύτερη γιατί η διαδικασία είναι πολύ απλή. Το πλεονέκτημα του ψαρόκομπου είναι ότι όσο τραβιέται σφίγγει, δεν πληγώνει (πολύ) την πετονιά και δεν είναι ογκώδης.

B) ΔΟΛΩΜΑ

Πάντα, όταν θέλουμε να διαλέξουμε δόλωμα, πρέπει να έχουμε στο μυαλό μας τα ψάρια που στοχεύουμε να πιάσουμε. Κάθε ψάρι έχει το δικό του διαιτολόγιο και επομένως το δόλωμα που θα προτιμήσει δεν μπορεί να ξεφεύγει από τις διατροφικές του συνήθειες. Τα ψάρια που στοχεύουμε ψαρεύοντας με απλό καλάμι από την ακτή είναι πολλά, με ποικιλία διατροφικών συνηθειών. Σαν νέοι ερασιτέχνες είναι καλό να διαλέξουμε ένα δόλωμα που να αρέσει και να απευθύνεται σε μεγάλη γκάμα ψαριών, για να αυξήσουμε τις πιθανότητές μας για μια καλή ψαριά. Επίσης, είναι σημαντικό για τον νέο ερασιτέχνη να διαλέξει ένα δόλωμα που να μπορεί εύκολα να βρεθεί ή να φτιαχτεί.

Το πιο κλασσικό δόλωμα για ψάρεμα με καλάμι, που καλύπτει τα κριτήρια που βάλαμε παραπάνω, είναι η ζύμη ή καλύτερα οι ζύμες. Η ποικιλία στην παρασκευή των μιγμάτων των ζυμών δεν έχει όρια και βασίζεται πολύ στην εμπειρία και την φαντασία του ερασιτέχνη ψαρά. Η ζύμη χρησιμοποιείται σαν δόλωμα και από πολύ έμπειρους ερασιτέχνες, αλλά συνήθως οι 'συνταγές' που χρησιμοποιούν θέλουν αρκετή προετοιμασία (είναι λίγο - πολύ απόρρητες:). Θα περιοριστούμε στην περιγραφή κάποιων εύκολων και γρήγορων ζυμών.

- Ζύμη από ψωμί: Παίρνουμε δύο φέτες ψωμί φρέσκο ή παλιό δεν έχει σημασία. Αν είναι φρέσκο βγάζουμε την κόρα περιμετρικά, το βουτάμε σε νερό (ή θάλασσα) και το πλάθουμε με τα χέρια (σαν πλαστελίνη), υπομονετικά, και μέχρι να μην κολλάει στα χέρια μας. Αν είναι μπαγιάτικο (σκληρό) το βουτάμε στο νερό περισσότερη ώρα (μέχρι να μουλιάσει λίγο) και μετά το πλάθουμε, αφαιρώντας κάποια κομμάτια (κόρας) που είναι σκληρά και αντιστέκονται. Το πιο απλό δόλωμα που μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε είναι έτοιμο.
- Ζύμη από αλεύρι: Η παραδοσιακή συνταγή λέει αλεύρι, νερό και λάδι. Σε ένα πιάτο βάζουμε μια χούφτα αλεύρι (δύο κουταλιές της σούπας) και προσθέτουμε σιγά σιγά νερό ανακατεύοντας και πλάθοντας το μίγμα με το χέρι μας (ή άλλο ...κατάλληλο όργανο) μέχρι το μίγμα να μην κολλάει στο χέρι μας. Αν πέσει περισσότερο νερό προσθέτουμε λίγο αλεύρι κλπ. Στο τέλος βάζουμε και λίγο λάδι (ένα κουτάλακι του γλυκού περίπου). Αν μπορούμε στην 'ταλαιπωρία' να φτιάξουμε ζύμη από αλεύρι μπορούμε να προσθέσουμε στο μίγμα χίλια δυό επί πλέον 'καλούδια' για να κάνουμε την ζύμη πιο ...ελκυστική για τα ψάρια. Το πρώτο που έρχεται στο μυαλό είναι τυρί (ξυσμένο ή σε κομματάκια), περισσέματα από λάδια κονσερβών ψαριών ή και λιωμένο ζωικό λίπος αντί για απλό λάδι, φιλετάκια ψαριών (φρέσκων ή από κονσέρβα, χωρίς κόκαλα) κλπ. κλπ. Δεν υπάρχει τέλος σε αυτή την λίστα και ο καθένας μπορεί να προσθέσει ό,τι θέλει και να δοκιμάσει. Σημαντικό είναι όμως η ζύμη να είναι ομογενής (να έχει παντού την ίδια σύσταση) μετά το πλάσιμο (το τελικό μίγμα), όχι εδώ τυρί, εκεί φιλετάκι, αλλού κάτι άλλο.

Γ) ΜΑΛΑΓΡΩΜΑ

Μαλάγρα λέμε τα διάφορα μίγματα που χρησιμοποιούμε για να τραβήξουμε τα ψάρια προς το μέρος που θα ψαρέψουμε. Με την μαλάγρα δεν θέλουμε να 'ταΐσουμε' τα ψάρια, αλλά μόνο να τα μαζέψουμε στο σημείο που θα ψαρέψουμε.

Για τον λόγο αυτό προτιμάμε υγρά μίγματα, που δεν μπορούν να φαγωθούν. Ζουμιά από άλμη (το υγρό που διατηρούν τα τυριά), περισσέματα λαδιών από κονσέρβες, αποφάγια φαγητών κλπ. είναι ιδανικά για μαλάγρωμα. Επειδή δεν μπορούμε να τα πετάξουμε στην θάλασσα εύκολα (εκεί που θέλουμε), τα μαζεύουμε συνήθως σε ένα δοχείο (μικρό κουβά, κομμένο πλαστικό μπουκάλι εμφιαλωμένου νερού, κομμένη κονσέρβα ή ό,τι) και προσθέτουμε άμμο ή ψιλό βοτσαλάκι. Ανακατεύουμε καλά με ένα κατάλληλο ξυλαράκι και μαλαγρώνουμε πετώντας το μίγμα με ένα κουτάλι (δικό μας, της μαμάς ή καλύτερα της ...γιαγιάς, για να αποφύγουμε την ...μουρμούρα), σε ένα νοητό ημικύκλιο με κέντρο το σημείο που θα ψαρέψουμε και ακτίνα γύρω στα έξι επτά μέτρα.

Το μαλάγρωμα γίνεται λίγο πριν ψαρέψουμε (μισή με μία ώρα πριν, ας πούμε) για να μπορέσει η μαλάγρα να 'δουλέψει' και να μαζέψει τα ψάρια. Μπορούμε δηλαδή να μαλαγρώσουμε, να φύγουμε και να ξαναγυρίσουμε μετά για το ψάρεμά μας. Σε σημεία που ψαρεύουν πολλοί ερασιτέχνες υπάρχει ο κίνδυνος να μαλαγρώσουμε κάπου και μετά να πάμε για ψάρεμα και να βρούμε ...κάποιον άλλο να ψαρεύει εκεί που μαλαγρώσαμε. Για να αποφύγουμε τέτοιες ...εκπλήξεις καλό είναι να μαλαγρώσουμε μόλις φτάσουμε στο σημείο που θα ψαρέψουμε, μετά να καθυστερήσουμε λίγο ετοιμάζοντας τον εξοπλισμό, και μετά να αρχίσουμε το ψάρεμα. Επίσης, καλό είναι να μαλαγρώνουμε και κατά την διάρκεια του ψαρέματος, ειδικά όταν παρατηρούμε ότι τα σιμπήματα των ψαριών λιγοστεύουν.

Η αξία της μαλάγρας και του μαλαγρώματος αν και είναι μεγάλη, δεν είναι φανερή σε κάποιον νέο ερασιτέχνη. Επειδή επίσης η (καλή) μαλάγρα έχει άσχημη μυρωδιά και μπορεί να ξεσηκώσει ...θύελλες διαμαρτυριών από τον οικογενειακό περίγυρο, μπορούμε να την παρακάμψουμε και να μην μαλαγρώσουμε καθόλου πριν ψαρέψουμε. Σε τέτοια περίπτωση καλό είναι να ρίξουμε μικρά κομματάκια από την ζύμη μας εκεί που θα ψαρέψουμε, για να δούμε και την 'κίνηση' του βυθού.

Δ) ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ

Το καλό ψάρεμα αρχίζει πάντα στην προβλήτα των (επαγγελματιών) ψαράδων ή ακόμα καλύτερα στο ...καφενείο της παραλίας, χωρίς καλάμια, δολώματα και μαλάγρες. Πιείτε κανένα καφεδάκι το πρωί, κανένα ουζάκι το απόγευμα (κεράστε και κανένα, δεν ...βλάπτει) και πιάστε κουβέντα για θάλασσα, ψάρια και ψαρέματα. Μαζέψτε όσο περισσότερες πληροφορίες μπορείτε για τους ψαρότοπους της περιοχής και προφανώς επικεντρώστε σε ψάρεμα με καλάμι.

Αν κάνετε υποβρύχιο ψάρεμα ή αν απλά σας αρέσει να κολυμπάτε με μάσκα, κάντε διερευνητικές κολυμβητικές βόλτες στην ακτή για να αποκτήσετε και δική σας άποψη. Αν τίποτα από τα προηγούμενα δεν αποδώσει παρακολουθήστε που ψαρεύουν άλλοι ερασιτέχνες και αν δεν υπάρχουν δοκιμάστε να ψαρέψετε οπουδήποτε σε καθαρά νερά, κατά προτίμηση μακριά από κίνηση και φασαρία, σε βάθος νερών τουλάχιστον ενάμιση μέτρο. Αν δεν βρείτε ψάρια να σιμπάνε αλλάξτε τόπο, αν και αυτό δεν είναι ό,τι καλύτερο ειδικά αν έχετε μαλαγρώσει.

Η τοποθεσία που ψαρεύουμε είναι πολύ σημαντική για το ψάρεμα, αλλά στο ψάρεμα με καλάμι στόχος μας είναι τα μικρού και μεσαίου μεγέθους ψάρια της παραλίας. Συνήθως τα ψάρια αυτά βρίσκονται παντού, εύκολα χωρίς πολύ ψάξιμο.

E) ΩΡΑ

Τα ψάρια τρώνε με όρεξη συνήθως όταν ξυπνάνε το πρωί (με το πρώτο φως) και λίγο πριν κοιμηθούν το βράδυ. Τις υπόλοιπες ώρες της ημέρας απλά τσιμπολογάνε, αν βρουν τίποτα ενδιαφέρον. Αυτό ισχύει περισσότερο για τα μεγαλύτερα ψάρια. Τα πιο μικρά έχουν μια διαβολεμένη όρεξη όλες τις ώρες της ημέρας. Οι καλύτερες ώρες για ψάρεμα είναι επομένως νωρίς το πρωί και αργά το απόγευμα.

Πάντως μπορούμε να ψαρέψουμε με καλάμι οποιαδήποτε ώρα έχουμε όρεξη, αν δεν έχουμε μεγάλες απαιτήσεις για την ψαριά μας.

Z) ΤΕΧΝΙΚΗ

Το ψάρεμα με το καλάμι βασίζεται στην εξής πολύ απλή λογική: Το ψάρι δαγκώνει το δόλωμα και πάει να φύγει βιαστικά (για να φάει κάπου κρυμμένο, με την ησυχία του). Τραβώντας το δόλωμα, τραβιέται η αρματωσιά και κατά συνέπεια ο φελλός βυθίζεται στο νερό, δίνοντας σήμα σε εμάς να σηκώσουμε το καλάμι σε μια προσπάθεια να καρφώσουμε το ψάρι.

Παρόλο που η ιδέα και η τεχνική είναι απλούστατη, δίνοντας την ευκαιρία και στον πιο ατζαμή να πιάσει ψάρι ή ψάρια, υπάρχουν μερικά 'πονηρά' σημεία, που αξίζει να επισημάνουμε στην προσπάθεια για καλύτερη ψαριά.

- Οι σκιές: Τα ψάρια είναι πονηρά και τρομάζουν εύκολα, ειδικά τα μεγαλύτερα. Επίσης βλέπουν έξω από το νερό και αν ψαρεύουμε με ...χορευτικές κινήσεις είναι σίγουρο ότι στο τέλος θα μείνουν μόνο τα πιο απονήρευτα μικρά ψαράκια. Η σκιά μας επίσης, αν πέφτει στο νερό είναι και αυτή αιτία για να τρομάζουν και να φύγουν.
Το καλάμι δεν δημιουργεί πρόβλημα μια και είναι λεπτό και τα ψάρια το συνηθίζουν γρήγορα. Έχοντας όλα αυτά στο μυαλό μας πρέπει να 'σχεδιάσουμε' το πως θα σταθούμε στον τόπο που επιλέξαμε να ψαρέψουμε και καμιά φορά ακόμα και να αλλάξουμε τόπο αν δούμε ότι τρομάζουμε τα ψάρια για κάποιον από τους προηγούμενους λόγους.
- Ο αέρας: Αν φυσάει είναι λίγο δύσκολο να καταλάβουμε τα τσιμπήματα μια και ο φελλός 'άγεται και φέρεται' από το κύμα. Πάντως είναι παρατηρημένο ότι ένα ελαφρύ (τουλάχιστον) αεράκι, ευνοεί όλα τα ψαρέματα και το ψάρεμα με καλάμι.
Ένα θέμα είναι αν θα ψαρέψουμε κόντρα στον αέρα ή το αντίθετο, αλλά για αυτό ο καθένας πρέπει να δοκιμάσει τι τον βολεύει περισσότερο. Πάντως να έχουμε στο μυαλό μας ότι κόντρα στον αέρα είναι ευκολότερο το σήκωμα και δυσκολότερο το ριζίμο, ενώ μαζί με τον αέρα συμβαίνει το αντίθετο.
- Το μέτρημα: Για να βρούμε το βάθος στο σημείο που θα ψαρέψουμε και να ρυθμίσουμε κατάλληλα τον φελλό, είναι απαραίτητο να κάνουμε το λεγόμενο μέτρημα. Περνάμε από το αγκίστρι ένα (βοηθητικό) βαρυδάκι που έχει κατάλληλο κρικάκι στο πάνω μέρος, ποντίζουμε στην θάλασσα και παρακολουθούμε τον φελλό, μετακινώντας τον κατά μήκος της αρματωσιάς. Όταν ο φελλός είναι τελείως κάθετος και μόλις επιπλέει, τότε το βαρίδι (αυτό το δεύτερο, το βοηθητικό) πατάει στον βυθό και άρα έχουμε το βάθος του σημείου που ψαρεύουμε. Βγάζουμε το επί πλέον βαρίδι και κατεβάζουμε τον φελλό καμιά δεκαριά πόντους ακόμα για να εξασφαλίσουμε ότι το δόλωμά μας δεν πατάει στον βυθό, αλλά ισορροπεί περίπου δέκα πόντους πάνω από αυτόν. Η διαδικασία του μετρήματος με λίγη πείρα μπορεί να γίνει χωρίς την χρήση του επί πλέον βαριδιού.
Αν ο φελλός βουλιάζει ακόμα και όταν τον τοποθετήσουμε κοντά στην μύτη του καλαμιού, τότε το βάθος είναι μεγαλύτερο από το μήκος της αρματωσιάς (τρία μέτρα περίπου στην διαδικασία που περιγράψαμε στην αρχή). Σε αυτήν την περίπτωση αφήνουμε τον φελλό περίπου είκοσι πόντους κάτω από την μύτη του καλαμιού και ψαρεύουμε κρεμαστά, μαλαγρώνοντας συχνά με την μαλάγρα (αν έχουμε) ή με κομματάκια ζύμη από το δόλωμά μας.

- Το βάθος που ψαρεύουμε: Όταν ψαρεύουμε με καλάμι δεν ψαρεύουμε ποτέ πατωτά (το δόλωμα να ακουμπάει στον βυθό). Τα ψάρια δεν προτιμάνε (γενικά) να πάρουν το δόλωμα από τον βυθό. Ξεκινάμε πάντα το ψάρεμα περίπου δέκα πόντους πάνω από τον βυθό, έχοντας στο μυαλό μας ότι τα μεγαλύτερα και πονηρότερα ψάρια τα βρίσκουμε πάντα κοντά στον βυθό. Αν τα τσιμπήματα κόψουν (ελαττωθούν) σε αυτό το βάθος, κατεβάζουμε τον φελλό λίγο ακόμα ώστε το δόλωμα να ισορροπεί ψηλότερα πάνω από τον βυθό δοκιμάζοντας να βρούμε το βάθος που τα ψάρια τσιμπάνε. Ποτέ δεν ψαρεύουμε στον αφρό (το βαρίδι να ακουμπάει στον φελλό και επομένως το δόλωμα να ισορροπεί δέκα με είκοσι πόντους κάτω από την επιφάνεια) εκτός και αν η περιοχή έχει πολλά αφρόψαρα (κεφαλόπουλα συνήθως), που μαζεύονται και τσιμπάνε στον αφρό. Είναι σίγουρο πάντως ότι μεγαλύτερα κεφαλόπουλα δεν θα ανέβουν στον αφρό για να φάνε, αλλά θα προτιμήσουν την ζώνη κοντά στον βυθό.
- Το δόλωμα: Η ποσότητα του δολώματος που βάζουμε είναι πολύ σημαντική σε όλα τα ψαρέματα. Η γενική ιδέα είναι ότι το αγκίστρι πρέπει να μένει κρυμμένο μέσα στο δόλωμα, για να μην βάζει υποψίες στα ψάρια. Πλάθουμε ένα σφαιρίδιο από την ζύμη μας στο μέγεθος της φακής ή μικρότερο, ανάλογα με το αγκίστρι μας, και βυθίζουμε το αγκίστρι μέσα σε αυτό. Το μέγεθος είναι σωστό αν καλύπτεται όλο το αγκίστρι. Ξεκινάμε να ψαρεύουμε με αυτό το μέγεθος δολώματος και παρατηρούμε το αποτέλεσμα. Αν έχουμε συνέχεια τσιμπήματα αλλά δεν πιάνουμε ψάρια, τότε ελαττώνουμε την ποσότητα του δολώματος (το δόλωμα είναι πολύ, δεν χωράει στο στόμα των ψαριών που τσιμπάνε, το δαγκώνουν αλλά δεν πιάνονται). Δοκιμάζουμε περίπου στην μισή ποσότητα από πριν, που πρέπει να καλύπτει όλο το καμπύλο κομμάτι του αγκιστριού μέχρι το ύψος της μύτης. Αν και πάλι δεν έχουμε αποτέλεσμα, ελαττώνουμε και άλλο την ποσότητα του δολώματος μέχρι στο τέλος να βρούμε το σωστό μέγεθος των σφαιριδίων.
 Η ελάχιστη ποσότητα που μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε είναι αυτή που καλύπτει μόνο την μύτη του αγκιστριού και το αρπάδι από κάτω, αφήνοντας όλο το υπόλοιπο αγκίστρι ακάλυπτο, αλλά αυτή απευθύνεται μάλλον σε μικρά και απονήρευτα ψάρια. Δεν είναι άσχημη ιδέα να δοκιμάζουμε διάφορα μεγέθη δολωμάτων σε όλη την διάρκεια του ψαρέματος (κάποιο μεγάλο ψάρι μπορεί να έρθει αργότερα, παρατηρώντας το ...τσιμπούσι των μικρότερων).
- Ο φελλός: Είναι απόλυτα αναγκαίο να μάθουμε καλά την συμπεριφορά του φελλού μας στα τσιμπήματα των ψαριών (σε αυτόν βασιζόμαστε στο ψάρεμα με καλάμι). Αν ένα ψάρι καταπιεί το δόλωμα και πάει να φύγει τότε ο φελλός θα βουλιάξει τελείως και το ψάρι είναι σίγουρα πιασμένο (εκτός και αν αργήσουμε να σηκώσουμε και το ψάρι προλάβει να φτύσει τον ...μεζέ), αλλά αυτή είναι μονάχα η απλή περίπτωση. Ανάλογα με το τσίμπημα και την πονηριά του ψαριού ο φελλός ...χορεύει σε διαφορετικό ρυθμό και είναι απόλυτα αναγκαίο να μπορούμε να αποκρυπτογραφήσουμε την συμπεριφορά του, για να αποφασίζουμε σωστά το πότε σηκώνουμε το καλάμι. Μερικά δευτερόλεπτα καθυστέρηση μπορεί να μας κάνουν να χάσουμε ένα ...πρόθυμο ψάρι και στο τέλος να χάσουμε και την όρεξη για ψάρεμα.
 Δυστυχώς κάθε φελλός έχει την δική του συμπεριφορά και δεν υπάρχουν γενικοί κανόνες για να ακολουθήσουμε, παρά μόνο ένας: Σε οποιαδήποτε ύποπτη κίνηση του φελλού πλην της πλήρους ...ακινήσις σηκώνουμε το καλάμι, τουλάχιστον για να ξαναδολώσουμε (η ζύμη είναι μαλακή και φεύγει συνήθως σε κάθε σήκωμα της αρματωσιάς). Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι όλα αυτά τα ζυμαράκια που μένουν (έστω και άσκοπα) στον βυθό λειτουργούν, χωρίς να το επιδιώκουμε άμεσα, σαν μαλάγρα για τα ψάρια. Αυτός είναι και ένας από τους λόγους που κάποιοι αποφεύγουν το μαλάγρωμα όταν ψαρεύουν με καλάμι (οι άλλοι είναι η μυρωδιά και η ...μουρμούρα).
 Αν τα νερά είναι καθαρά και μπορούμε να δούμε το δόλωμα είναι καλό να παρακολουθούμε ταυτόχρονα φελλό και δόλωμα για να βοηθηθούμε να μάθουμε τον φελλό, αλλά και να αποφασίζουμε σωστότερα για την σωστή στιγμή σηκώματος του καλαμιού. Αν επίσης υπάρχουν πολλά ...ορεξάτα ψάρια μπορούμε να κατεβάσουμε τον φελλό στην αρματωσιά, ώστε να ψαρεύουμε κοντύτερα στην επιφάνεια και να μπορούμε να παρατηρούμε την κίνηση γύρω από το δόλωμα. Αυτό θα μας βοηθήσει να μάθουμε τον φελλό αλλά συστήνεται μόνο για τα ένα δυό πρώτα ψαρέματα, μια

και δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι τα μεγαλύτερα ψάρια προτιμούν πάντα την ζώνη λίγο πάνω από τον βυθό.

- Οι κινήσεις: Δεν κάνουμε ποτέ άτσαλες και απότομες κινήσεις. Στο πέταγμα κρατάμε την αρματωσιά στο ύψος του βαριδιού (όπου μας βολεύει καλύτερα) και γυρνάμε την μύτη του καλαμιού προς το νερό αφήνοντας ταυτόχρονα την αρματωσιά. Στόχος μας είναι να πέσει ο φελλός όσο μακρύτερα γίνεται κρατώντας το καλάμι σχεδόν παράλληλο με το νερό και αυτό δεν είναι καθόλου δύσκολο.
Στο σήκωμα (είτε λόγω τσιμπήματος είτε για να ξαναδολώσουμε) σηκώνουμε το καλάμι μαλακά μέχρι να βγει η αρματωσιά έξω από το νερό και μετά κρατάμε το καλάμι τελείως κατακόρυφα μέχρι να πιάσουμε την αρματωσιά. Αν έχουμε πιάσει ψάρι, το κρατάμε σφικτά με το ένα χέρι για να μην σπαρταράει και με το άλλο πιάνουμε το αγκίστρι και ξαγκιστρώνουμε. Έχουμε πάντα στο μυαλό μας ότι κρατώντας τελείως κατακόρυφα το καλάμι, η αρματωσιά θα έρθει οπωσδήποτε (...ο νόμος της βαρύτητας ισχύει και στο ψάρεμα) προς τα χέρια μας.
- Η απόχη: Η απόχη είναι απαραίτητη σε όλα τα ψαρέματα. Στο ψάρεμα με καλάμι αν πιαστεί κάποιο μεγαλύτερο ψάρι είναι πιθανό να μας πέσει στο νερό και να φύγει από το αγκίστρι, αν δεν έχουμε απόχη. Αν έχουμε σέρνουμε το καλάμι προς τα πίσω και προσπαθούμε να πιάσουμε την άκρη της πετονιάς στην μύτη του καλαμιού. Τραβάμε την πετονιά μαλακά και όταν το ψάρι έρθει σε ακτίνα βολής το αποχιάζουμε (στην πράξη είναι λίγο ...δυσκολότερο από την περιγραφή, αλλά όλα είναι θέμα εμπειρίας και συνήθειας).
Μπορείτε να πάτε για ψάρεμα και χωρίς απόχη, αλλά να είστε προετοιμασμένοι ότι μπορεί να χάσετε κάποιο μεγαλύτερο ψάρι ειδικά αν ψαρεύετε από σημείο αρκετά ψηλότερα από την επιφάνεια της θάλασσας (προβλήτα ή βράχος). Αυτό που συμβαίνει είναι ότι σηκώνοντας ένα μεγαλύτερο (βαρύτερο) ψάρι έξω από το νερό είναι πολύ πιθανό να σκιστούν τα χείλια ή το στόμα του (ανάλογα που έχει καρφωθεί) και να πέσει πάλι στο νερό. Αυτός είναι ο λόγος που πρέπει οποιοδήποτε πιασμένο ψάρι να έρχεται πολύ γρήγορα στα χέρια μας ή έστω πάνω από έδαφος.
- Η υπομονή: Η υπομονή είναι το πιο μεγάλο προτέρημα του ψαρά. Αν δεν έχει κανείς ξαναψαρέψει, είναι απίθανο να πιάσει ψάρι με το πρώτο τσίμπημα. Καλύτερα μην πάτε καθόλου για ψάρεμα, αν είστε από φύση ανυπόμονοι. Η τύχη του πρωτάρη έχει βέβαια και στο ψάρεμα εφαρμογή, αλλά μην βασίζεστε σε αυτήν: είναι πολύ πιθανό να απογοητευτείτε.

Η) ΠΙΑΤΟ

Ο επίλογος κάθε ψαρέματος γράφεται πάντα στο ...τραπέζι, με κρασάκι, μπιρίτσα ή ουζάκι ανάλογα το γούστο, την ψαριά και την περίπτωση. Η ψαριά στο ψάρεμα με το καλάμι δεν θα έχει μεγάλα ψάρια και η εμπειρία λέει ότι θα καταλήξει στο ...τηγάνι. Η ποικιλία των ψαριών εξαρτάται πολύ από το ψαρότοπο και την εποχή του χρόνου, αλλά σχεδόν σίγουρα δεν θα πιάσετε μόνο ένα είδος ψάρια. Οι πιο συνηθισμένες ψαριές περιλαμβάνουν κεφαλόπουλα, σπάρους και γύλους όμως δεν αποκλείονται σάλπες, σαργοί, αυλιάδες, μελανούρια, χάνοι, πέρκες, λαπίνες, κοκωβιοί και καμιά σαλιάρα για τη ...γάτα. Με ψάρεμα σε κρεμαστά νερά (κάβους και συναφή) μπορεί να πιάσουμε πάνω σε κάποιο κοπαδάκι πιο ...εξωτικών ψαριών (γόπες, μένουλες, μαρίδες), αλλά αυτό είναι μια μάλλον σπάνια περίπτωση.

Μια ικανοποιητική ψαριά (για νέο ερασιτέχνη) γεμίζει το τηγάνι, οτιδήποτε περισσότερο πρέπει να θεωρηθεί επιτυχία. Καθάρισμα από εντόσθια και λέπια, αλεύρωμα, αλάτισμα, τηγάνισμα, καλή παρέα και ...καλή όρεξη.

6.9.3 ΑΘΛΗΜΑ “BLUE WATER HUNTING”

Είναι ένας είδος ψαροντούφεκου που απευθύνεται σε λίγους είναι το Blue Water Hunting. Το εν λόγω άθλημα έχει τις ρίζες του στην Αμερική και λόγω της επικινδυνότητας του και των υψηλών ικανοτήτων και κόστους πραγματοποιείται από λίγα άτομα σε παγκόσμια κλίμακα.

Οι αθλητές ανοίγονται με σκάφος στο ανοικτό πέλαγος με εξειδικευμένα σκάφη που να αντέχουν τις σκληρές συνθήκες και τις άγριες θάλασσες. Στη συνέχεια και μόλις φθάσουν στον προορισμό τους αρχίζουν τη προετοιμασία για το άθλημα.

Οι κανόνες έχουν ως εξής: κάθε αθλητής κυνηγά θηράματα που το συνολικό τους βάρος πρέπει να φθάνει ένα προκαθορισμένο όριο κιλών. Ο αθλητής που θα κάνει καλύτερη προσέγγιση με την ψαριά του στα κιλά που έχουν εκ των προτέρων ορισθεί παίρνει και το έπαθλο.

Το ζήτημα σε αυτό το άθλημα είναι ότι τα ψάρια είναι τεράστια και επειδή απειλούνται γίνονται και άκρως επικίνδυνα. Στο μεταξύ караδοκούν πάντα και πολλοί καρχαρίες που αυξάνουν την επικινδυνότητα. Οι μνημένοι όμως στο χώρο ακριβώς λόγω της εξοικείωσης τους καταφέρνουν να αντεπεξέρχονται. Οι αθλητές διαθέτουν υψηλή τεχνική κατάρτιση και πολύ καλή φυσική κατάσταση ενώ έχουν μάθει να ξεπερνούν ή έστω να συμβιβαστούν με τη φοβία που δημιουργεί το άγνωστο, βλέπετε βουτάνε χωρίς κανένα απολύτως σημείο αναφοράς. Κυριολεκτικά στη μέση του πουθενά με ένα όπλο που διαθέτει μόνο ένα καμάκι αλλά είναι βέβαια πολύ δυνατό.

Το γοητευτικό σε αυτό το άθλημα είναι πως πραγματοποιείται σε παρόμοιες συνθήκες με αυτές πολύ παλαιών εποχών σε συνδυασμό βέβαια και με τα ένστικτα του κυνηγού που απελευθερώνονται από την ψυχή του αθλητή. Η εξέλιξη κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας έχει ακολουθήσει αργούς ρυθμούς χωρίς να απομυζηθεί από τους ανθρώπους σε αντίθεση με αυτή της γης που είναι ραγδαία και έχουν επέλθει κατά καιρούς μεγάλες καταστροφές. Αυτό είναι και ένα μεγάλο μέρος της γοητείας του αθλήματος στο οποίο έχουμε και έναν παγκόσμιο πρωταθλητή, καρδιοχειρουργό στο επάγγελμα τον κ. Ανδρέα Αγαθό.

6.10 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΥΠΟΒΡΥΧΙΑ

Η Mobimar έχει ένα πλούσιο ιστορικό στον ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα. Είναι ένα ιδιωτικό ναυπηγείο – μηχανουργείο που ιδρύθηκε το 1993. Το know-how στην ναυπήγηση πλοίων ανάγεται από την εποχή του ναυπηγείου Oy Laivateollisuus Ab, το οποίο ιδρύθηκε το 1945 και έπαψε να λειτουργεί το 1989 (εξειδικευμένο στις αλουμινοκατασκευές από το 1968). Οι εγκαταστάσεις σχεδιασμού και κατασκευής της Mobimar είναι στην περιοχή του παραπάνω ναυπηγείου που την παρούσα χρονική στιγμή, ανήκει στην Εταιρεία Metso Paper Inc στο Turku Pansio Port.

Ο μέσος τουρίστας έχει την τάση, την απαίτηση και το δικαίωμα να αναμένει νέες εμπειρίες, κατά την διάρκεια των διακοπών και σε αυτόν τον τομέα το τουριστικό υποβρύχιο είναι ακτύπητο. Στην παρούσα χρονική περίοδο, υπάρχουν λιγότερα από 30 εν λειτουργία τουριστικά υποβρύχια στον κόσμο και υπάρχει χώρος για περισσότερα.



Η G.P Innovatech Ltd με την συμβουλευτική αρωγή και υποστήριξη της Mobimar προσφέρει Ολοκληρωμένες Υπηρεσίες για Τουριστικά Υποβρύχια σε όλες τις φάσεις από την αρχική σύλληψη της ιδέας, μέχρι την λειτουργία και προγραμματισμένη συντήρηση Τουριστικού Υποβρυχίου στην Ελλάδα. Οι υπηρεσίες μας παρελάμβαναν μεταξύ άλλων τα ακόλουθα:

- Διαπραγμάτευση εκ μέρους των Πλοιοκτητών των όρων και προδιαγραφών της σύμβασης αγοράς του Τουριστικού Υποβρυχίου.
- Συνεργασία με νομικό Σύμβουλο για την κατάρτιση του καταστατικού της Εταιρείας
- Παρακολούθηση και εκτέλεση Δοκιμών παραλαβής σκάφους και εξοπλισμού.
- Διαδικασίες και έργο μεταφοράς αυτού στην Ελλάδα.
- Διαπραγματεύσεις και κατάρτιση ασφαλιστηρίων Hull & Machinery / P & I.
- Εκτέλεση Επιθεώρησης και Πιστοποίησης Υποβρυχίου με τον Νηογνώμονα και Κρατικές αρχές (ABS , ΕΛΛ ΝΗΟΓΝΟΜΩΝΑ) .
- Οργάνωση και εκπαίδευση Προσωπικού της Εταιρείας που διαχειρίζεται το Τουρ Υποβρύχιο.
- Υποστήριξη της Εταιρείας σε θέματα Λειτουργίας του Υποβρυχίου.
- Παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και ανάπτυξη Διοικητικού Συστήματος Εταιρείας, κατάρτιση και προσαρμογή των Εγχειριδίων Λειτουργίας του Υποβρυχίου και της Εταιρείας.
- Ανάπτυξη και Πιστοποίηση με βάση τις απαιτήσεις IMO του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης της Εταιρείας
- Κατάρτιση και παρακολούθηση Προγράμματος Προληπτικής Συντήρησης.

Εάν θέλετε να δημιουργήσετε επιπρόσθετα ενδιαφέροντα σημεία στην περιοχή κατάδυσης, όπως π.χ. ένα ναυάγιο, ένα αεροπλάνο που έπεσε στην θάλασσα, έχουμε την δυνατότητα να σας το προμηθεύσουμε και να το τοποθετήσουμε, αφού το καθαρίσουμε πλήρως, παράλληλα με την διενέργεια και σύνταξη Αναφοράς Περιβαλλοντικής Ασφάλειας στην περιοχή.

Έχουμε την τιμή να σας ανακοινώσουμε ότι η Mobimar πρόσφατα παρέδωσε σε Κορεάτες Πελάτες το πλέον σύγχρονο Τουριστικό Υποβρύχιο στον κόσμο.

Το Υποβρύχιο τύπου Mark V, παραδόθηκε, στην Daekuk Subsea στο Cheju Island, Korea. Κατά την τελετή ονομασίας έλαβε το όνομα "Jiah". Η μεταφορική του ικανότητα, ανέρχεται σε 65 επιβάτες, γεγονός που το καθιστά το μεγαλύτερο Τουριστικό υποβρύχιο στον Κόσμο.

Τα υποβρυχια τύπου Mark V, διαθέτουν μια εντελώς νέα σχεδίαση, που βασίζεται στην 16 ετη εμπειρία της Mobimar πάνω στα Τουριστικά Υποβρύχια και σε ιδέες που είχαν οι πλέον προχωρημένες από τις εταιρείες που λειτουργούν Τουριστικά Υποβρύχια. Τα Τουριστικά Υποβρύχια Mark V έχουν ενσωματωμένες όλες τις αποδεδειγμένες αρετές των προηγούμενων τύπων Τουριστικών Υποβρυχίων.

Η σειρά Mark V, περιλαμβάνει 3 τύπους. Χάρη στον ανασχεδιασμένο χώρο επιβατών είμαστε σε θέση να προσφέρουμε μεγαλύτερη ευκαμψία, άνεση χώρου και προσεκτικά διαβαθμισμένη οικονομία. Η Εταιρεία σχεδιάζει και κατασκευάζει στο Ναυπηγείο της στο TURKU Φινλανδίας Τουριστικά Υποβρύχια. Η Εμπειρία της Εταιρείας και η εμπλοκή της στην κατασκευή Τουριστικών Υποβρυχίων αρχίζει το 1986 όταν κατασκευάζει το Πρώτο Τουριστικό Υποβρύχιο (Mark II /LS - 250). Από εκείνη τη εποχή έχει κατασκευάσει μία σειρά από Τουριστικά Υποβρύχια τα οποία χαρακτηρίζονται από τη αξιοπιστία και σύγχρονη τεχνολογία αποτελούν δε προϊόντα ίδιας μελέτης τεχνολογίας και εξέλιξης. Το πλέον σύγχρονο μοντέλο Τουριστικού Υποβρυχίου ανά τον κόσμο το MARK V είναι σε υπηρεσία από το καλοκαίρι του 2003 στην Κορέα έχοντας επιδείξει αξιοπιστία και μεγάλο αριθμό καταδύσεων ανά ημέρα (>10 ανά ημέρα). Η Mobimar ΟΥ κατασκευάζει και σχεδιάζει επίσης μία σειρά από ειδικά σκάφη και εξειδικευμένες κατασκευές για την ναυτιλία.



Η Εταιρεία Unitech Hellas Ltd σε συνεργασία με τη Mobimar ΟΥ παρέχει όλες τις υποστηρικτικές υπηρεσίες που απαιτούνται για την υλοποίηση ενός τέτοιου project είναι δε η μοναδική Εταιρεία στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου με εμπειρία στην υλοποίηση τέτοιου έργου έχοντας πρόσφατα περατώσει επιτυχώς το έργο της ανάπτυξης και λειτουργίας του πρώτου αυτού έργου.

Η G.P. Innovatech Ltd αντιπροσωπεύει στην Ελλάδα, Κύπρο, στις Βαλκανικές Χώρες, στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και στον Αραβικό κόσμο, την σε παγκόσμιο επίπεδο, πρωτοπόρα εταιρεία σχεδιασμού και κατασκευής Τουριστικών Υποβρυχίων Mobimar, την ηγέτιδα και σκαπανέα της βιομηχανίας του υποθαλάσσιου Τουρισμού, η οποία έχει καταγράψει μία επιτυχή ιστορική διαδρομή σχεδιασμού και κατασκευής Τουριστικών Υποβρυχίων από το 1986.

Στις μισές από τις παραπάνω επιχειρήσεις, χρησιμοποιούνται τα υποβρύχια μας, με την πιο παλιά από αυτές να υφίσταται από το 1987, έχοντας μεταφέρει συνολικά 500.000 χιλιάδες τουρίστες στον θαυμαστό υποβρύχιο κόσμο. Οι καλύτερες περιοχές προσελκύουν περισσότερους από 100.000 επιβάτες ετησίως. Εάν προγραμματίζετε μία επιχείρηση, που να περιλαμβάνει τουριστικό υποβρύχιο, χρειάζεστε πριν απ όλα ένα αξιόπιστο και λειτουργικό επιχειρησιακό σχέδιο.

6.11 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ ΚΗΤΩΔΩΝ

Τα δελφίνια και οι φάλαινες διεγείρουν την ανθρώπινη περιέργεια εξαιτίας του μεγέθους, της ευφύιας και της κοινωνικής τους συμπεριφοράς. Η ήρεμη και ελεύθερη ζωή που μοιάζουν να ζουν είναι αξιοζήλευτη. Η έλξη των ανθρώπων προς αυτά τα χαρακτηριστικά των κητωδών καθώς και η ακίνδυνη φύση της παρατήρησης, οδήγησαν στην άνθηση μιας νέας μορφής οικότουρισμού, της παρατήρησης κητωδών. Έτσι, υπολογίζεται ότι το 1998 περίπου 1,4 εκατομμύρια άνθρωποι ασχολήθηκαν με τη παρατήρηση κητωδών στη Ευρώπη.



Οι τοπικές κοινωνίες επωφελοούνται από τις νέες θέσεις εργασίας και το επιπλέον εισόδημα. Οι τουρίστες ψυχαγωγούνται και εκπαιδεύονται. Οι ερευνητές επωφελοούνται από τη χρήση των σκαφών για την παρατήρηση και τη συλλογή στοιχείων. Τα διαχειριστικά μέτρα ακολουθούν με τη σειρά τους. Και βέβαια οι φάλαινες και τα δελφίνια και το περιβάλλον τους ωφελοούνται από τα αυξημένα διαχειριστικά μέτρα. Άρα θα μπορούσε πράγματι να είναι μια πολύ θετική στάση.

Τα οφέλη, σύμφωνα με τους ειδικούς, η παρατήρηση κητωδών αποτελεί μια βιομηχανία που προσελκύει 9 εκατομμύρια συμμετέχοντες και αποφέρει ένα δισεκατομμύριο δολάρια ετησίως. Στις 18 ευρωπαϊκές χώρες που έχουν ακολουθήσει αυτή την πορεία υπάρχουν περίπου 200 διοργανωτές εκδρομών. Τα έσοδα του 1998 ήταν 121 εκατομμύρια ευρώ ενώ σημειώνεται ετήσια αύξηση 20%. Η πρώτη οργανωμένη παρατήρηση κητωδών ξεκίνησε στην περιοχή του Γιβραλτάρ από έναν πρώην ψαρά.

Δεν υπάρχει τουριστικό μαγαζί απ' το οποίο, ανάμεσα στις καρτ-ποστάλ, τα μπλουζάκια και τα μπρελόκ, να λείπουν τα δελφίνια. Μάλιστα, αν ρωτήσετε οποιονδήποτε μαγαζάτορα θα σας πει ότι έχουν την περισσότερη ζήτηση. Η χαμογελαστή τους όψη τα κάνει δημοφιλή και εμπορικά. Παραδοσιακά φαλαινοθηρικές χώρες συνειδητοποιούν ότι τα ζώα αυτά έχουν μεγαλύτερη οικονομική αξία ζωντανά παρά νεκρά. Κοινότητες της Νορβηγίας, της Ιρλανδίας και της Ισλανδίας έχουν ήδη επωφεληθεί από την εμπορικότητα των ζώων, αν και σε πολλές περιπτώσεις τα οφέλη τα έχουν καρπωθεί εξωτερικοί παράγοντες. Οι ερευνητές μπορούν επίσης να επωφεληθούν από τη χρήση σκαφών από τα οποία γίνεται παρατήρηση, γλιτώνοντας μέχρι και 1.150 ευρώ τη ημέρα, παρόλο που κάποιοι διοργανωτές χρησιμοποιούν την έρευνα ως πρόφαση για να πλησιάζουν τα ζώα περισσότερο.

Σημαντικός είναι και ο εκπαιδευτικός ρόλος της παρατήρησης κητωδών. Η συγκλονιστική εμπειρία, σε συνδυασμό με την κατάλληλη πληροφόρηση από ειδικούς μπορεί να λειτουργήσει ως ιδιαίτερα αποτελεσματικό εργαλείο περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης. Οι πληροφορίες που δίνονται, όμως, συνήθως περιορίζονται στο εντυπωσιακό μέγεθος των ζώων, στις αναπαραγωγικές τους δραστηριότητες, στις αποστάσεις που διανύουν και στο



χρόνο που περνούν κάτω από τη επιφάνεια. Εστιάζοντας σε αυτά, χάνεται η ευκαιρία να δούμε τα ζώα ως μέρος του ευρύτερου οικοσυστήματος. Κάποιοι πιο περιβαλλοντικά ευαισθητοποιημένοι διοργανωτές προωθούν διαχειριστικά μέτρα, σκοπούς όπως τη δημιουργία θαλάσσιων καταφυγίων ή επικεντρώνονται στη σημασία τήρησης του κώδικα παρακολούθησης. Είναι καλύτερο να εστιάζουμε στην επίδραση του σκάφους, στο ευρύτερο και λιγότερο ορατό περιβάλλον, στις συγκρούσεις μεταξύ των τοπικών συμφερόντων, των φαλαινών, του περιβάλλοντος και των τουριστών. Αυτή άλλωστε είναι και η

διαφορά της εκπαιδευτικής αξίας της παρατήρησης των ζώων στη φύση σε σχέση με τις

συνθήκες αιχμαλωσίας. Κι ενώ η εμπορική πλευρά της παρατήρησης φαλαινών ανθίζει, δε μπορεί ισχυριστεί κανείς το ίδιο για την περιβαλλοντική.

6.11.1 ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η ύπαρξη οποιουδήποτε πλοίου στο νερό επιδρά στις φάλαινες και το περιβάλλον τους. Το ίδιο ισχύει ακόμα και όταν όλα γίνονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Για το καλό των ζώων η επίδραση αυτή πρέπει να είναι όσο μικρότερη γίνεται, όσο δύσκολο και να είναι αυτό. Πολλές φορές δεν υπάρχει η οικονομική δυνατότητα για την αντικατάσταση ή την προσαρμογή του σκάφους που χρησιμοποιείται. Ταυτόχρονα είναι πιο ελκυστικό να παραμένουμε περισσότερη ώρα κοντά στα ζώα. Κι ενώ η έλλειψη γνώσεων για τα κητώδη αποτελεί πρόβλημα για την προστασία τους, η έρευνα για την απόκτηση τέτοιων γνώσεων μπορεί να αποτελέσει επίσης πολλές φορές πηγή όχλησης όταν περιλαμβάνει στενή επαφή με τα ζώα. Κατά πόσο όμως αυτές οι βραχυπρόθεσμες επιδράσεις στη συμπεριφορά έχουν μακροχρόνια επίδραση στην ευημερία των ζώων. Το σίγουρο είναι ότι η ενέργεια που ξοδεύουν τα ζώα ανταποκρινόμενα στην παρατήρηση με σκάφος αποτελεί μέρος της συνολικής ενέργειας που προορίζεται για την επιβίωση και την αναπαραγωγή καθενός. Αλλαγές στο πού τη χρησιμοποιούν είναι πολύ πιθανό να έχουν μακροχρόνια αποτελέσματα στην ευημερία των ζώων. Στην Αυστραλία, το υπουργείο Περιβάλλοντος χρειάστηκε να μειώσει τον αριθμό των αδειών για παρατήρηση κητωδών αφού διαπιστώθηκε ότι τα δελφίνια είχαν αρχίσει να αποφεύγουν την περιοχή αλλά και ότι είχε μειωθεί η αναπαραγωγική τους επιτυχία.

Η αύξηση, απλώς και μόνο, του αριθμού των πλοίων φαίνεται ότι επιδρά αρνητικά στα κητώδη και το περιβάλλον τους λόγω της ολοένα αυξανόμενης όχλησης από το θόρυβο και τη ρύπανση, ή ακόμα και από τις συγκρούσεις και τους τραυματισμούς από πλοία. Οι επιδράσεις της τουριστικής παρατήρησης κητωδών όμως είναι κατά πολύ άγνωστες και έχουν παρομοιαστεί με παγόβουνο, που το μεγαλύτερο μέρος του είναι ακόμα κρυμμένο. Για το λόγο αυτό, οργανώσεις, τοπικές αρχές και κοινωνίες έχουν αναπτύξει εθελοντικούς κώδικες παρακολούθησης.

Οι περιοχές όπου διεξάγεται η παρατήρηση κητωδών είναι περιοχές υψηλής συγκέντρωσης, δηλαδή περιοχές διατροφής ή αναπαραγωγής. Οι παρατηρητές θέλουν περισσότερο να δουν τα απειλούμενα, σπάνια ζώα, τα οποία προβάλλονται και περισσότερο, με αποτέλεσμα οι πιο ευαίσθητοι πληθυσμοί να γίνονται και πιο συχνά στόχοι. Χωρίς τη σωστή στάση από τη μεριά των διοργανωτών οι αρνητικές επιπτώσεις ξεπερνούν κατά πολύ τα οφέλη.

6.11.2 ΑΙΧΜΑΛΩΣΙΑ

Η ιστορία της εντατικής εκμετάλλευσης των φαλαινών ξεκινά πριν από 800 χρόνια. Το 1200 οι Βάσκοι ξεκίνησαν την εμπορική φαλινοθηρία αξιοποιώντας σχεδόν όλο το σώμα των θηραμάτων. Το 17ο αιώνα, οι Ολλανδοί, οι Άγγλοι και οι Αμερικάνοι ξεκίνησαν τη φαλινοθηρία μεγάλης κλίμακας. Από το 1850-1870 η εξέλιξη της τεχνολογίας επέτρεψε την αύξηση των θηραμάτων, ενώ από το 1925 το κρέας των φαλαινών μπορούσε πλέον να επεξεργάζεται επάνω στο πλοίο. Ενδεικτικά, από το 1930-1931 σκοτώθηκαν 28.325 γαλάζιες φάλαινες και από το 1963-1964, 29.255 φουσητήρες. Το 1986 η Διεθνής Επιτροπή φαλινοθηρίας εξέδωσε μορατόριουμ για τη φαλινοθηρία, αλλά μέχρι τότε οι περισσότεροι πληθυσμοί μεγάλων φαλαινών είχαν μειωθεί στο 5-10% των αρχικών επιπέδων. Οι χώρες που κυνηγούν φάλαινες σε εμπορική κλίμακα είναι η Ιαπωνία, η Νορβηγία και η Ισλανδία. Ακόμα χειρότερο είναι το γεγονός ότι οι έγκυες φάλαινες γίνονται στόχοι των φαλινοθηρών γιατί είναι πιο εύκολοι στόχοι και έχουν περισσότερο κρέας. Σε άλλες περιοχές, όπως στη Ρωσία και τα νησιά των Φαραώ, επιτρέπεται το κυνήγι ως αναπόσπαστο μέρος της τοπικής παράδοσης, αν και τα μέσα που χρησιμοποιούνται είναι πλέον σύγχρονα.

Πριν από περισσότερο από 100 χρόνια αιχμαλωτίστηκαν τα πρώτα ρινοδέλφια για τη διασκέδαση των ανθρώπων. Σήμερα περισσότερα από 25 είδη εκτίθενται σε ζωολογικούς κήπους και πάρκα με αποτέλεσμα να πεθαίνουν νωρίτερα ή να είναι σε γενικές γραμμές δυστυχημένα. Η αιχμαλωσία των δελφινιών και φαλαινών μπορεί είναι επικίνδυνη για τα ίδια τα ζώα, ενώ μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις για το πληθυσμό τους.

Το εμπόριο των κητωδών ελέγχεται από τη Διεθνή Σύμβαση για το Εμπόριο των ειδών άγριας πανίδας και χλωρίδας που κινδυνεύουν με εξαφάνιση (CITES) και η εισαγωγή τους στη Ευρωπαϊκή Ένωση επιτρέπεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Παρ' όλα αυτά, σύμφωνα με το WDCS 40 ευρωπαϊκές χώρες συνεχίζουν τη δημόσια έκθεση αιχμάλωτων κητωδών και μόνο πρόσφατα έχει σταματήσει η εισαγωγή τους για αυτό το σκοπό. Για παράδειγμα, η Πορτογαλία αρνήθηκε να χρησιμοποιήσει στο ζωολογικό κήπο της Λισαβώνας αιχμάλωτα δελφίνια προερχόμενα από τη Δυτική Αφρική, ενώ πολύ κοντά στο ζωολογικό κήπο δίνεται η ευκαιρία να παρατηρήσει κανείς το ίδιο είδος δελφινιού στο φυσικό του περιβάλλον.



Το επιχείρημα της ευαισθητοποίησης του κοινού μέσα από τη χρήση αιχμάλωτων κητωδών καταρρίπτεται αν δει κανείς την τύχη αυτών των ζώων. Από τα πέντε δελφίνια που χρησιμοποιήθηκαν για τη σειρά Φλίπερ, τουλάχιστον ένα έδειξε τη δυσαρέσκειά του επιτιθέμενο στον εκπαιδευτή. Η όρκα Κέικο, γνωστή από την ταινία «Ελευθερώστε το Γουίλι», ακόμα δεν έχει καταφέρει να ανεξαρτητοποιηθεί από τους ανθρώπους παρά τις προσπάθειες που καταβάλλονται.

Ένα κοινό μεταξύ των ψαράδων και των κητωδών είναι η αύξηση της απαιτούμενης προσπάθειας για την εύρεση της απαραίτητης για την επιβίωση ποσότητας ψαριών λόγω της μείωσης των ιχθυοαποθεμάτων. Κι ενώ η υπεραλίευση έχει πολύ μεγαλύτερη επίδραση στη μείωση τους, χώρες όπως η Ισλανδία και η Νορβηγία θεωρούν ότι ο περιορισμός των πληθυσμών των κητωδών αποτελεί βασικό εργαλείο για τη διαχείριση των αλιευμάτων. Έτσι, από τη μία πλευρά τα κητώδη δυσκολεύονται όλο και περισσότερο να βρουν τη τροφή τους, κι από την άλλη θανατώνονται από τους ανταγωνιστές τους. Μπροστά στη μείωση των πληθυσμών των κητωδών και τη μείωση των ιχθυοαποθεμάτων, η στροφή προς την παρατήρηση κητωδών ως εναλλακτική μορφή τουρισμού αποτελεί μία βιώσιμη εναλλακτική πηγή εισοδήματος. Κοινότητες πρώην φαλαινοθηρών κερδίζουν έτσι πολύ περισσότερα χρήματα από ό,τι κέρδιζαν από τη φαλαινοθηρία. Πρώην φαλαινοθήρες χρησιμοποιούν την εμπειρία τους στον εντοπισμό κητωδών ώστε να αυξήσουν την πιθανότητα παρατήρησής τους από τους τουρίστες. Όσο αυξάνεται η παρατήρηση κητωδών, τόσο μειώνονται οι πιθανότητες θανάτωσής των φαλαινών. Όσο περισσότερα ζώα υπάρχουν στην περιοχή τόσο περισσότεροι είναι και οι επισκέπτες. Αντίθετα, πολλοί παρατηρητές αποφεύγουν να επισκεφθούν περιοχές όπου συνεχίζεται η φαλαινοθηρία.

Είναι ξεκάθαρο ότι η άμεση επίδραση της παρατήρησης είναι πολύ μικρότερη για τα κητώδη από εκείνη της φαλαινοθηρίας. Όμως καθοριστικό ρόλο σε αυτή τη σχέση παίζει το μέτρο. Η μακροχρόνια επίδραση της αιχμαλωσίας ή της θανάτωσης μίας και μόνο φάλαινας είναι πολύ μικρότερη από τη συστηματική όχληση των πληθυσμών. Επομένως η παρατήρηση κητωδών είναι μια καλή εναλλακτική για τους φαλαινοθήρες και τους αλιείς, αλλά και για τα κητώδη, εφόσον ο αριθμός και η ποιότητα των παρατηρήσεων δεν ξεφεύγει από το έλεγχο. Κι ενώ η στροφή προς αυτή τη μορφή του εναλλακτικού τουρισμού αποτελεί ένα θετικό βήμα, χρειάζονται μέτρα για να είναι βιώσιμη και για τα κητώδη.

6.11.3 ΜΕΤΡΑ

Η παρατήρηση κητωδών αποτελεί μια πολύτιμη εναλλακτική παρά τις ανησυχίες που προκαλεί. Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητη η λήψη μέτρων τόσο για την προστασία των κητωδών όσο και για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας του νέου αυτού επαγγέλματος. Τα μέτρα αυτά αποτελούν μια συμβιβαστική λύση μεταξύ των αναγκών των κητωδών και της επιθυμίας των ανθρώπων να έρθουν σε επαφή μαζί τους. Πρέπει να είναι προσαρμοσμένα στις ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής, των ειδών και των πληθυσμών που αποτελούν το

αντικείμενο παρατήρησης. Για παράδειγμα, ένα είδος φάλαινας διαφέρει πολύ ως προς τη συμπεριφορά του σε σχέση με κάποιο άλλο, ακόμα και στη αντίδρασή του στα πλοία της ίδιας περιοχής. Κάποιες οργανώσεις έχουν θέσει κάποιες αρχές - βασικά μέτρα για την προστασία των κητωδών. Σε περιοχές όπως οι Αζόρες και τα Κανάρια υπάρχουν νέοι σχετικοί κανονισμοί, ενώ στην Αυστραλία απαιτείται αδειοδότηση των διοργανωτών. Σημαντικό διαχειριστικό εργαλείο αποτελούν οι Ειδικές Περιοχές Προστασίας όπως στην Ιρλανδία, στην Ιταλία και στη Γερμανία. Τις περισσότερες φορές όμως οι οδηγίες δεν είναι αρκετά αυστηρές λόγω της άγνοιας των τοπικών συνθηκών και της φέρουσας ικανότητας του τοπικού πληθυσμού. Πολλές φορές οι οδηγίες δρουν «πυροσβεστικά», όταν πια γίνονται ξεκάθαρες οι αρνητικές επιδράσεις της παρατήρησης. Στο μέλλον τα μέτρα θα πρέπει να λειτουργούν προληπτικά.

Όμως, χωρίς εμπορικό κίνητρο οι διοργανωτές δε συμμορφώνονται στους κανονισμούς. Το πιο βασικό κίνητρο αποτελεί το γεγονός ότι η υπεύθυνη στάση αυξάνει τον αριθμό των παρατηρητών και άρα το εισόδημα. Με τη σειρά του αυτό εξαρτάται από την ευαισθησία των επισκεπτών και από την ενημέρωσή τους σε σχέση με την περιβαλλοντική επίδοση των διοργανωτών. Επομένως η πληροφόρηση των παρατηρητών θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε να επιτρέπει τη δημιουργία κριτηρίων επιλογής.

Η δυνατότητα του επισκέπτη να επιλέξει διοργανωτή μπορεί να λειτουργήσει θετικά ως μοχλός πίεσης για τη συμμόρφωση τους στους κανονισμούς, δημιουργώντας μια στενή σχέση μεταξύ περιβαλλοντικής επίδοσης και του αριθμού των συμμετεχόντων. Δεδομένης της στροφής του κοινού προς τις βιώσιμες μορφές τουρισμού, η πληροφόρηση για την περιβαλλοντική επίδοση των διοργανωτών μπορεί να αποτελέσει σημαντικό κριτήριο στην επιλογή τους.

Το European Union for Coastal Conservation δημιούργησε ένα εργαλείο-οδηγό για να δώσει τη δυνατότητα στους παρατηρητές να επιλέγουν με γνώμονα την περιβαλλοντική επίδοση αλλά και την ευκαιρία στους διοργανωτές να ενημερώσουν για την προσπάθειά τους τους πιθανούς επισκέπτες. Οι διοργανωτές που το επιθυμούν, απαντούν στο κατά πόσο συμμορφώνονται σε μία λίστα ελάχιστων κριτηρίων που προκύπτουν από τους κανονισμούς παρακολούθησης κητωδών. Παράλληλα υπάρχει η δυνατότητα ανατροφοδότησης από τους συμμετέχοντες παρατηρητές. Με αυτό τον τρόπο οι επισκέπτες έχουν τις κατάλληλες πληροφορίες για να μπορούν να επιλέξουν τους υπεύθυνους διοργανωτές και να απορρίψουν εκείνους που δηλώνουν ψευδή στοιχεία ή δεν δίνουν καθόλου πληροφορίες.

Η ευαισθητοποίηση του κοινού, των αρχών και των διοργανωτών πάνω στις επιδράσεις της παρατήρησης κητωδών, μπορούν να συμβάλουν στη δημιουργία υπεύθυνης στάσης απέναντι στη νέα αυτή μορφή εναλλακτικού τουρισμού. Η κριτική επιλογή των διοργανωτών από την πλευρά των τουριστών και η ανατροφοδότηση σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις, μπορεί να τους ενθαρρύνει να συμμορφωθούν στους κανονισμούς. Η τήρησή τους μπορεί να οδηγήσει στην ανάπτυξη της παρατήρησης κητωδών ως εναλλακτικής πηγής εισοδήματος για τους αλιείς και στην προστασία των κητωδών και των οικοσυστημάτων τους.

Κώδικας καλών πρακτικών για την παρατήρηση κητωδών:

- Μην πλησιάζετε πιο κοντά από τα εκατό μέτρα
- Όταν η παρατήρηση γίνεται ταυτόχρονα από δύο πλοία και πάνω, μην πλησιάζετε πιο κοντά από 200 μέτρα
- Πλησιάστε τα κητώδη από πίσω και πλάγια και όχι ακριβώς πίσω ή κατά μέτωπο
- Τα σκάφη πρέπει να μειώνουν ταχύτητα και να αποφεύγουν απότομες μεταβολές στην ταχύτητά τους όταν βρίσκονται κοντά στα κητώδη.
- Μην χωρίζετε τα κητώδη και μην κινείστε ανάμεσά τους. Εάν δεν είστε σίγουροι για τις κινήσεις τους απλώς σταματήστε και βάλτε τη μηχανή στο ρελαντί.
- Μην προσπαθείτε να κολυμπήσετε με δελφίνια
- Μην προσπαθείτε να κολυμπήσετε με τις φάλαινες

- Δίνετε ιδιαίτερη προσοχή όπου υπάρχουν μητέρες και μικρά.
- Περνάτε το πολύ 15 λεπτά κοντά στα κητώδη
- Μην πετάτε σκουπίδια ή άλλα απόβλητα στη θάλασσα
- Μην ταΐζετε τα κητώδη
- Μειώστε όσο περισσότερο γίνεται το θόρυβο και περιορίστε τις απότομες αυξομειώσεις στην ένταση
- Τα σκάφη θα πρέπει να είναι διαμορφωμένα έτσι ώστε να περιορίζεται η περίπτωση τραυματισμού των ζώων, π.χ. οι προπέλες θα πρέπει να είναι καλυμμένες
- Προσφέρετε στους επισκέπτες ακριβείς εκπαιδευτικούς οδηγούς και πληροφορίες

6.11.4 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΚΗΤΩΔΩΝ

Δεν υπάρχει τρόπος να περιγράψει κανείς την αίσθηση της επαφής με τα κητώδη, σε κάποιον που δεν έχει ζήσει αυτήν την εμπειρία. Μας γοητεύουν, μας συγκινούν, προκαλούν το θαυμασμό μας. Υπάρχει κάτι μοναδικό στην αίσθηση ότι αυτά τα ζώα, χωρίς κανέναν προφανή λόγο, μας διαλέγουν για να μας παρατηρήσουν, να μας περιεργαστούν, να παίξουν μαζί μας. Κάποιοι, μάλιστα, χρωστάνε τη ζωή τους σε αυτά. Παρ' όλα αυτά, είναι κάποιες ανθρώπινες δραστηριότητες που απειλούν την επιβίωση τους.

Η γοητεία που ασκούν στους ανθρώπους διαφαίνεται στους αρχαίους μύθους. Στην Ελλάδα παρουσιάζονται ως φιλόμουσα ζώα που έχουν συνδεθεί με τον Ποσειδώνα, τον Απόλλωνα και το Διόνυσο, ενώ πολλά είναι και τα περιστατικά διάσωσης ναυαγών με πιο γνωστό αυτό του μουσικού Αρίωνα. Παρόμοια ιστορία συναντάμε στο χριστιανισμό με τη διάσωση του Ιωνά από τη φάλανα. Αλλά και πολύ μακριά από εδώ, τα δελφίνια του Αμαζονίου θεωρούνται απόγονοι ασεβών ανθρώπων που μετά τον κατακλυσμό που έστειλαν οι θεοί, προσαρμόστηκαν στον υδάτινο κόσμο. Η στενή σχέση μεταξύ ανθρώπου και κητωδών φαίνεται στη βυζαντινή τέχνη που συχνά αναφέρεται στον έρωτα παιδιών με δελφίνια.

Η ευφυής συμπεριφορά των κητωδών, η επικοινωνία τους, ο τρόπος που κοιμούνται, αλλά και το μέγεθος του εγκεφάλου και η πολυπλοκότητα του εγκεφαλικού φλοιού κάποιων ειδών, τα έκαναν ένα από τα πιο ελκυστικά αντικείμενα μελέτης. Η εξερεύνηση του κόσμου των δελφινιών, από τον Αριστοτέλη ως τις μέρες μας, έχει λύσει πολλά ερωτήματα και έχει δημιουργήσει αρκετά καινούρια. Πρόσφατες έρευνες πάνω στη συμπεριφορά τους έρχονται να επιβεβαιώσουν ότι άνθρωποι και κητώδη έχουμε πολλά κοινά χαρακτηριστικά: την κοινωνικότητα, την εφευρετικότητα, τη συνεργασία αλλά και τις διαμάχες.

Ο πιο γνωστός φίλος, αλλά και συχνός εχθρός των κητωδών είναι οι ψαράδες. Κάποιες φορές ανταγωνίζονται για τα ψάρια που ολοένα λιγοστεύουν, άλλες φορές όμως συνεργάζονται. Μία από τις πιο γνωστές περιπτώσεις παρατηρείται από το 1847 στην περιοχή Λαγκούνα κοντά στο νότιο άκρο της Βραζιλίας. Σύμφωνα με τους ντόπιους, πρόκειται για την τρίτη γενιά ψαράδων που ψαρεύουν σε συνεργασία με τα δελφίνια. Οι ψαράδες ανοίγουν τα δίχτυα τους, στέκονται κατά μήκος της ακτής, και περιμένουν. Από τα περίπου 200 δελφίνια που ζουν στην περιοχή, περίπου 30 οδηγούν τα ψάρια προς τα δίχτυα. Τα περισσότερα καταλήγουν στους ψαράδες ενώ κάποια πανικοβάλλονται και γυρίζουν κατευθείαν στα δόντια των δελφινιών. Παρόμοια τεχνική χρησιμοποιείται και στις ακτές της Μαυριτανίας στη Δυτική Αφρική.

Κι αν στην περίπτωση του ψαρέματος τα δελφίνια έχουν όφελος, είναι εκατοντάδες οι ιστορίες όπου μας έχουν βοηθήσει χωρίς να κερδίζουν κάτι πέρα από ευγνωμοσύνη. Στην Ιταλία το 2000 ο «Φίλιππος», ένα δελφίνι, έσωσε τη ζωή ενός 14χρονου αγοριού, ενώ στο Μαυροβούνι Λακωνίας το 1992 ένα νεαρό ζωνοδέλφιο έσωσε τη ζωή ενός κολυμβητή. Είναι μια ενστικτώδης συμπεριφορά που εκδηλώνεται μεταξύ δελφινιών όταν τα νεογνά ή άλλα

αδύναμα άτομα χρειάζονται, κυριολεκτικά, υποστήριξη. Μια μητέρα κρατούσε στην επιφάνεια το νεκρό μωρό της για μέρες. Γιατί όμως να κάνουν το ίδιο και με τους ανθρώπους; Σύμφωνα με μία ερμηνεία, βλέποντας μας με το σόναρ τους, διαπιστώνουν ότι διαφέρουμε πολύ από τα άλλα είδη που συναντά κανείς στη θάλασσα λόγω του αέρα που κουβαλάμε στους πνεύμονες μας. Με αυτή τη λογική όμως θα έπρεπε να έχει σημειωθεί και κάτι αντίστοιχο με τις φώκιες, ή άλλα θαλάσσια θηλαστικά. Από τη δική μας πλευρά, καταβάλλουμε μεγάλες προσπάθειες περιθάλλοντας δελφίνια και φάλαινες που, προσπαθώντας να κρατήσουν το φουσητήρα τους στην επιφάνεια για να αναπνεύσουν, πλησιάζουν στην ξηρά. Οι Ιάπωνες, κύριοι υπέρμαχοι της φαλινοθηρίας, έφτασαν μάλιστα στην κατασκευή τεχνητού πτερυγίου για να αντικαταστήσουν αυτό που έχασε από αρρώστια ένα θηλυκό δελφίνι.

Η επαφή των ανθρώπων με τα δελφίνια φαίνεται να λειτουργεί θεραπευτικά δρώντας θετικά σε ανθρώπους με άγχος, κατάθλιψη, ανορεξία και αυτισμό. Στο Κεντ της Αγγλίας έχει ξεκινήσει πρόγραμμα δημιουργίας ενός θόλου εικονικής πραγματικότητας που αναπαριστά την επαφή με ένα δελφίνι. Αν όμως, όπως λέει μια νεαρή Βρετανίδα που είχε κατάθλιψη η ίδια, αυτό που έχει τη μεγαλύτερη επίδραση είναι το γεγονός ότι μας διαλέγουν, πόσο μπορεί να αντικατασταθεί αυτό το συναίσθημα με την τεχνητή του έκδοση;

Αλλά και η αγάπη μας για τα κητώδη δεν είναι πάντα ότι καλύτερο γι' αυτά: Οικοτουριστική παρατήρηση φαλαινών έξω από στοιχειώδεις κανόνες παρακολούθησης. Τάισμα στην Αυστραλία από κάποιους που ψάχνουν νέα κατοικίδια και τοπικές ατραξιόν. Παρ'όλο που τα στοιχεία δείχνουν ξεκάθαρα ότι τα αιχμάλωτα κητώδη υποφέρουν από ανία, πεθαίνουν νωρίτερα και δεν αναπαράγονται με τους ίδιους ρυθμούς. Αναπτύσσουν γαστρεντερικές παθήσεις, σύνηθες σύμπτωμα στρες στους ανθρώπους, ενώ σε άλλες περιπτώσεις κολυμπούν με φόρα και χτυπούν το κεφάλι τους στα τοιχώματα της δεξαμενής. Ο ίδιος ο εκπαιδευτής των δελφινιών που υποδύθηκαν τον Φλίπερ, παραιτήθηκε και ξεκίνησε εκστρατείες εναντίον της αιχμαλωσίας. Είναι άραγε η χαμηλότερη, σε σχέση με τον άνθρωπο, ευφυΐα τους που τα δυσκολεύει να καταλάβουν γιατί αυτός που τα θαυμάζει δέχεται να τα βλέπει και αιχμάλωτα;

Ζυγίζοντας τα θετικά και αρνητικά σε αυτή τη σχέση φαίνεται ότι τα κητώδη βρίσκονται σε μειονεκτική θέση. Από τη μία πλευρά τα θαυμάζουμε, τα προστατεύουμε, τα περιθάλλουμε. Από την άλλη τα χρησιμοποιούμε για το κέρδος και για να εντοπίζουν νάρκες και τορπίλες, τα σκοτώνουμε, και καταστρέφουμε μαζί με το δικό μας και το δικό τους σπίτι. Και αν εμάς δεν μας νοιάζει η υποβάθμιση ή και η καταστροφή του περιβάλλοντός μας, το πιο πιθανό είναι ότι δεν ισχύει το ίδιο για τα πλάσματα που συμβιώνουν με εμάς. Ο σεβασμός στην άγρια ζωή και η συνειδητοποίηση ότι είναι διαφορετική και όχι κατώτερη. Αγκαλιάζει την καθημερινή μας ζωή χτυπώντας καμπανάκι κάθε φορά που υπερβαίνουμε τα όριά μας ή κάθε φορά που προσπερνάμε την ευκαιρία να φερθούμε υπεύθυνα. Μας βοηθά να φερόμαστε σαν συγκάτοικοι των άλλων ειδών στον πλανήτη και όχι σαν ιδιοκτήτες απέναντι σε φιλοξενούμενους με ημερομηνία λήξης.

5.12 ΚΑΤΑΔΥΣΗ



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

6.12.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Τι είναι κατάδυση; Υποβρύχιες εξερευνήσεις με τον απαραίτητο καταδυτικό εξοπλισμό και τη συνοδεία έμπειρου εκπαιδευτή - δύτη.

Ο άνθρωπος εξασκεί την ελεύθερη κατάδυση εδώ και χιλιάδες χρόνια, γεγονός που αποδεικνύεται από τα ευρήματα που ανακαλύπτονται σε ανασκαφές, αλλά και από τις απεικονίσεις δυτών σε αρχαίες τοιχογραφίες.

Στην αρχαία Ελλάδα οι ελεύθεροι δύτες ήταν κυρίως σφουγγαράδες ή στρατιώτες, όπως ο Έλληνας Σύλλας (γύρω στο 500 π.Χ) που βούτηξε από ένα πλοίο Περσών κατακτητών και παρέμεινε κάτω από το νερό με την βοήθεια ενός στενόμακρου καλαμιού ως αναπνευστήρα, πριν αναδυθεί μετά από ώρες για να προειδοποιήσει τους συντρόφους του για την επικείμενη επίθεση των εχθρών. Ο αρχαίος Έλληνας φιλόσοφος Αριστοτέλης, αναφέρει επίσης πως στην πολιορκία της Τύρου, το 332 π.Χ., ο Μέγας Αλέξανδρος καταδύθηκε με ένα "στρογγυλό λεπτό βαρέλι φτιαγμένο εξ' ολοκλήρου από γυαλί" το οποίο ρυμουλκώθηκε στην θάλασσα και το κατέβασαν κάτω από το νερό.

Η επιθυμία του ανθρώπου να εξερευνήσει τον βυθό τριγυρίζει πάντα στο μυαλό του, αλλά μέχρι οι άνθρωποι να βρουν ένα τρόπο να αναπνέουν κάτω από το νερό, κάθε κατάδυση ήταν αναγκαστικά μικρής διάρκειας και επικίνδυνη.

Τον 16ο αιώνα οι άνθρωποι άρχισαν να χρησιμοποιούν καταδυτικά σκάφη, ενώ τον 19ο αιώνα, η τεχνολογική ανάπτυξη έκανε δυνατό για τον άνθρωπο να μένει κάτω από το νερό για αρκετό χρόνο. Παρολαυτά, η επανάσταση στην κατάδυση έγινε το 1943, όταν ο Γάλλος ωκεανογράφος Ζακ Υβ Κουστύ και ένα Παριζιάνος μηχανικός, ο Εμιλ Γκανιάν, έγραψαν ιστορία με το "Aqua Lung", έναν ρυθμιστή με απλό σχεδιασμό και συμπαγή κατασκευή που αποτέλεσε μια αξιόπιστη μονάδα για την αθλητική κατάδυση.

Οι Έλληνες εκπαιδευτές με τους βοηθούς τους έχουν μεγάλη πείρα και γνώσεις για την υλοποίηση των προγραμμάτων καταδύσεων. Τα πλήρως οργανωμένα καταδυτικά κέντρα και σχολές -με εξοπλισμό των καλύτερων εργοστασίων καταδυτικού υλικού- προσφέρουν σίγουρη απόλαυση και άνεση για τον επισκέπτη που επιθυμεί να κάνει μαθήματα κατάδυσης ή/και οργανωμένες καταδύσεις στα ακίνδυνα και διαυγέστατα νερά της χώρας μας στην Σαντορίνη, Μύκονο, Πάρο, Σύρο, Ρόδο, Κέρκυρα, Ζάκυνθο, Κρήτη, Λευκάδα, Χαλκιδική, Θεσσαλονίκη, Καλαμάτα, Αθήνα, και σε πολλές ακόμα περιοχές της Ελλάδας.

Οι περισσότερες καταδύσεις γίνονται από τα 10 έως τα 30 μέτρα, αλλά μπορούν να φτάσουν και τα 50 μέτρα και διαρκούν από 30 λεπτά έως μία ώρα. Για να γίνει κανείς αυτοδύτης χρειάζεται εκπαίδευση σε αναγνωρισμένη σχολή ή με ανεξάρτητο πιστοποιημένο εκπαιδευτή. Αυτοί δίνουν πτυχία που πιστοποιούν την εκπαίδευση και επιτρέπουν την ενοικίαση καταδυτικού εξοπλισμού από τα καταδυτικά κέντρα. Η εκπαίδευση διαφέρει από σχολή σε σχολή. Η βασική εκπαίδευση περιλαμβάνει τρία στάδια: θεωρητικά μαθήματα, εξάσκηση σε πισίνα και εξάσκηση στη θάλασσα. Όταν κανείς βρίσκεται κάτω από το νερό, πάντα υπάρχει κίνδυνος. Η καλή εκπαίδευση και η τήρηση των κανόνων ασφαλείας όμως καθιστούν την κατάδυση ασφαλή. Το κόστος της εκπαίδευσης διαφέρει ανάλογα με τη σχολή και το πρόγραμμα εκπαίδευσης. Οι τιμές για το βασικό πρόγραμμα ξεκινούν από τα €200.

Οι σωστές και ασφαλείς καταδύσεις γίνονται ανά ζευγάρια με την κατάλληλη εκπαίδευση. Όταν καταδύεται κανείς μόνος του υπάρχει πάντα ο φόβος σε περίπτωση επικίνδυνης κατάστασης να μην μπορέσει να αντιδράσει σωστά.

6.12.2 ΤΥΠΟΙ ΚΑΤΑΔΥΣΗΣ

- Ελεύθερη κατάδυση: Ο δύτες βουτά στο νερό χωρίς βοηθητική συσκευή, μόνο με τον αέρα που έχει στα πνευμόνια του. Αποτελεί πολύ καλή εξάσκηση για να περάσει κανείς στην αυτόνομη κατάδυση (με μπουκάλες). Σε ορισμένα μέρη του κόσμου γίνεται για εμπορικούς σκοπούς, όπως είναι η συλλογή μαργαριταριών και σφουγγαριών, η αλιεία αστακών κ.ά.)
- Κατάδυση με αέρα συμπιεσμένο από την επιφάνεια: Ο αέρας στέλνεται συμπιεσμένος με σωλήνα από σκάφος επιφάνεια.

- **Αυτόνομη κατάδυση (Scuba Diving):** Ο δύτης μεταφέρει ο ίδιος σε φιάλες τον απαραίτητο αέρα υπό πίεση και είναι ελεύθερος να κινηθεί όπως θέλει κάτω από το νερό. Τα αρχικά Scuba σημαίνουν: Self Contained Underwater Breathing Apparatus, δηλαδή αυτόνομη υποβρύχια αναπνευστική συσκευή.

- **Κατάδυση με διάφορα σκάφη:**

Βαθυσφαίρα: Είναι ένας σφαιρικός θαλαμίσκος τον οποίο ενώνει με σκάφος επιφανείας ένα ατσάλινο καλώδιο. Το παχύ ατσάλινο περίβλημα διατηρεί την εσωτερική πίεση σε επίπεδα επιφάνειας θαλάσσης (μία ατμόσφαιρα). Συνήθως φιλοξενεί ένα, δύο άτομα που παρατηρούν το βυθό από ειδικά φινιστρίνια.

Βαθυσκάφος: Παρόμοιο με τη βαθυσφαίρα, αλλά με ρυθμιστή πλευστότητας που του επιτρέπει να κανονίζει αυτόνομα το ρυθμό ανόδου/καθόδου χωρίς σύνδεση με σκάφος επιφάνειας μέσω καλωδίου.

Υποβρύχιο: Εξελιγμένο βαθυσκάφος με μηχανές που επιτρέπουν την κίνηση κάτω από το νερό για μεγάλο διάστημα. Χρησιμοποιεί συσκευές που εμπλουτίζουν τον αέρα με οξυγόνο και αφαιρούν το εκπνεόμενο διοξείδιο του άνθρακα.

Στα σκάφη είναι απαραίτητη η ύπαρξη συστήματος τροφοδοσίας φρέσκου αέρα (συνήθως με εμπλουτισμό οξυγόνου) και συστήματος αφαίρεσης του διοξειδίου του άνθρακα.

6.12.3 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

- **ΑΝΑΠΝΕΥΣΤΗΡΑΣ:** στερεώνεται στη μάσκα και βοηθά το δύτη να εξοικονομεί ενέργεια, αφού δεν χρειάζεται να βγάζει το κεφάλι του για να αναπνέει όταν κολυμπά στην επιφάνεια. Ο ιδανικός αναπνευστήρας έχει μήκος περίπου 30εκ. και διάμετρο 2-3εκ.
- **ΒΑΤΡΑΧΟΠΕΔΙΛΑ:** απαραίτητα για την εύκολη κίνηση κάτω από το νερό. Παλαιότερα φτάχνονταν από λάστιχο, ενώ σήμερα κατασκευάζονται σε διάφορα σχήματα από πλαστικό που μειώνει το βάρος τους. Είναι κλειστά σαν παπούτσι ή αφήνουν το πίσω μέρος του ποδιού ελεύθερο, οπότε και στερεώνονται στο πόδι με λουριά (σκέτα ή με κάποιο μποτάκι). Όσο μεγαλύτερη είναι η επιφάνεια του πέλδου τόσο μεγαλύτερη είναι η αντίσταση στο νερό.
- **ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ:** καταδυτικό computer, τα σύγχρονα όργανα δίνουν τις απαραίτητες ενδείξεις και πληροφορίες, ώστε η κατάδυση να γίνεται με ασφάλεια. Μετρούν σε τακτά χρονικά διαστήματα την πίεση στις μπουκάλες, το βάθος που βρίσκεται ο δύτης, τον εναπομένοντα χρόνο της κατάδυσης, τη θερμοκρασία, το ρυθμό ανόδου κ.ά. Προγραμματίζονται για να κατευθύνουν μία συγκεκριμένη κατάδυση. Υπάρχουν και όργανα που μιλούν στο δύτη, κάτι πολύ χρήσιμο σε περίπτωση που αφαιρεθεί.
- **ΓΑΝΤΙΑ:** προστατεύουν τα χέρια από μικροκοψίματα ή τσιμπήματα και τα κρατούν ζεστά. Κατασκευάζονται από νεοπρένιο, με διαφορετικό πάχος. Πολλά είναι ενισχυμένα στην παλάμη και στις άκρες των δαχτύλων για καλύτερο κράτημα.
- **ΖΩΝΗ ΜΕ ΒΑΡΗ:** υπάρχουν πολλών ειδών, η ζώνη από νάυλον με ενσωματωμένα βαράκια, η μαλακή ζώνη με «τσέπες» από velcro που φιλοξενούν τα βαράκια και η μαλακή ζώνη με μολυβένια σφαιρίδια. Οι μαλακές έχουν επένδυση που τις κάνει πιο άνετες, αλλά μπορεί να μην έχουν τη δυνατότητα αυξομείωσης του βάρους. Υπάρχουν και ελαφρύτερες που φοριούνται στους αστραγάλους. Επειδή σε

περίπτωση ανάγκης μπορεί να αφεθεί στο βυθό, μην ξοδέψετε πολλά χρήματα για αυτήν.

- **ΜΑΣΚΑ:** κατασκευάζονται από σιλικόνη και εφαρμόζουν καλά στο πρόσωπο. Υπάρχουν πολλά σχέδια και μεγέθη, με ένα ή δύο γυαλιά. Παραγγέλλονται επίσης με ειδικά κρύσταλλα για τους μύωπτες. Η καλή όραση είναι απαραίτητη.
- **ΜΑΧΑΙΡΙ:** αποτελεί χρήσιμο εργαλείο στην περίπτωση που θα κόψετε κάποιο σχοινί ή δίχτυ. Είναι κατασκευασμένο από ανοξείδωτο ατσάλι. Μετά την κατάδυση, πρέπει να ξεπλένεται με καθαρό νερό και να λιπαίνεται για να διατηρηθεί σε άριστη κατάσταση.
- **ΜΠΟΤΑΚΙΑ:** προστατεύουν τα πόδια από μικροαμυχές και κοψίματα και τα κρατούν ζεστά. Κατασκευάζονται από νεοπρένιο πάχους από 2,5 έως 6,5χιλ. Ανάλογα με τη μορφολογία του βυθού, μπορεί να χρειαστεί σκληρή σόλα για μεγαλύτερη προστασία.
- **ΜΠΟΥΚΑΛΕΣ:** είναι ατσάλινες ή αλουμινένιες. Οι ατσάλινες είναι συνήθως μικρότερες και ελαφρύτερες έξω από το νερό. Οι αλουμινένιες έχουν μεγαλύτερη αντοχή στη διάβρωση και σε λίγο μεγαλύτερες πιέσεις. Περιέχουν υπό πίεση το απαραίτητο μείγμα αερίων για την αναπνοή (οξυγόνο και άζωτο). Η χωρητικότητα ποικίλλει ανάλογα με την επιθυμητή διάρκεια της κατάδυσης. Ενδεικτικά, 2 μπουκάλες 12 λίτρων γεμισμένες με πίεση 230 bar περιέχουν σχεδόν 5.000 λίτρα αέρα. Χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή στο γέμισμα και στη μεταφορά τους μέχρι το νερό. Επιβάλλεται τακτικός έλεγχος. Επίσης προσέχουμε:
 - Να μην τις αφήνουμε πολύ στον ήλιο ή κοντά σε κάποια πηγή θερμότητας.
 - Να τις προστατεύουμε από τα χτυπήματα.
 - Να τις γεμίζει μόνο ειδικός με κατάλληλα μηχανήματα.
 - Να ξεπλένονται με καθαρό νερό έπειτα από κάθε χρήση.
- **ΕΦΕΔΡΙΚΗ ΜΠΟΥΚΑΛΑ ΟΞΥΓΟΝΟΥ:** ο αυτοδύτης μπορεί να έχει μαζί του μια μικρή εφεδρική μπουκάλια τριών λίτρων για ώρα ανάγκης. Στερεώνεται στις άλλες μπουκάλες, αλλά έχει ξεχωριστό επιστόμιο.
- **ΠΥΞΙΔΑ:** μπορεί να είναι ενσωματωμένη στην κονσόλα οργάνων ή να φορεθεί σαν ρολοί. Η γνώση της σωστής χρήσης της είναι πολύ σημαντική. Η λειτουργία της μπορεί να επηρεαστεί από τα μεταλλικά μέρη του καταδυτικού εξοπλισμού.
- **ΡΟΛΟΪ:** η τιμή του δεν επηρεάζει την ποιότητά του. Υπάρχουν καλά ρολόγια τύπου Casio, που μετρούν τη θερμοκρασία και το βάθος. Το ρολοί πρέπει να είναι πραγματικά αδιάβροχο (waterproof) και όχι μόνο water resistant.
- **ΡΥΘΜΙΣΤΗΣ ΠΙΕΣΗΣ:** εξισώνει την πίεση του αέρα στα πνευμόνια με την πίεση του αέρα στην μπουκάλια. Έτσι, ο δύτης μπορεί εύκολα να αναπνέει τον αέρα στις μπουκάλες. Το ένα άκρο του ρυθμιστή στερεώνεται στο στόμιο της μπουκάλιας και το άλλο καταλήγει στο στόμα του αυτοδύτη με το ειδικό επιστόμιο μέσω του οποίου αναπνέει. Οι ρυθμιστές πίεσης συνδέονται με το ρυθμιστή πλευστότητας και με τα διάφορα όργανα μέτρησης που καταγράφουν την πίεση στις μπουκάλιας, το βάθος της κατάδυσης, τον καταδυτικό χρόνο κ.ά. Αυτά βοηθούν το δύτη να κινείται με ασφάλεια. Οι ρυθμιστές είναι μεταλλικοί και λειτουργούν με πιστόνια ή διαφράγματα. Υπάρχουν και σε ευδιάκριτο κίτρινο χρώμα. Πρέπει να επιτρέπουν την εύκολη και απρόσκοπτη αναπνοή.
- **ΡΥΘΜΙΣΤΗΣ ΠΛΕΥΣΤΟΤΗΤΟΣ (γιλέκο):** επιτρέπει στο δύτη να έχει ουδέτερη πλευστότητα, όπως τα ψάρια. Είναι γιλέκο με τσέπες για μικροαντικείμενα και συνδέεται με την μπουκάλια οξυγόνου. Μέσω αυτής ο δύτης ρυθμίζει την ποσότητα του αέρα που καταλήγει στη θήκη του ρυθμιστή πλευστότητας και έτσι ρυθμίζει την άνοση στο σώμα του και μπορεί να αλλάζει εύκολα το βάθος στο οποίο κινείται. Πρέπει να εφαρμόζει καλά στο σώμα, χωρίς να παρεμποδίζει την κίνηση, και να είναι ικανό να κρατήσει το δύτη στην επιφάνεια σαν σωσίβιο.

- **ΣΑΚΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ:** χρειάζεται για τη μεταφορά, την προστασία και τη φύλαξη του εξοπλισμού. Πρέπει να είναι κατασκευασμένος από καλής ποιότητας ανθεκτικό υλικό και να μην έχει μεταλλικά φερμουάρ που φθείρονται στο θαλασσινό νερό. Πριν από την αποθήκευση του εξοπλισμού, τον πλένουμε με καθαρό νερό και τον στεγνώνουμε καλά σε χώρο που αερίζεται.
- **ΣΗΜΑΔΟΥΡΕΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ:** η θέση του δύτε στη θάλασσα πρέπει να είναι εμφανής. Για αυτό υπάρχουν οι σηματοδότες επιφανείας. Ένας μικρός μηχανισμός απελευθερώνει ένα νήμα μέχρι την επιφάνεια, στην άκρη του οποίου είναι στερεωμένη η σηματοδότη. Υπάρχουν σηματοδότες με στροβοσκοπικό φάρο για καλύτερη αντίχνευση και εντοπισμό.
- **ΣΤΟΛΕΣ:** προστατεύουν το σώμα από το κρύο, την απώλεια θερμότητας, τους θαλάσσιους οργανισμούς και τα βράχια. Κατασκευάζονται από νεοπρένιο πάχους 2,5 έως 6,5χιλ. Είναι ολόσωμες ή τύπου γιλέκου και λίγο ή περισσότερο αδιάβροχες. Υπάρχουν και λεπτότερες ολόσωμες από lycra.
- **ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΣ ΦΑΚΟΣ:** στο βυθό μειώνεται η ορατότητα. Για αυτό χρησιμοποιούνται διάφοροι φακοί. Οι μικρότεροι λειτουργούν με μια μπαταρία τύπου AA, ενώ οι μεγάλοι (τύπου προβολέα) τροφοδοτούνται από περισσότερες. Χρησιμοποιούνται για σινιάλα σε περίπτωση ανάγκης και για το γρήγορο εντοπισμό του αυτοδύτη από ένα σκάφος επιφανείας. Δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται έξω από το νερό, διότι μπορεί να προκληθεί βλάβη στη λάμπα τους.

6.12.4 ΚΑΤΑΔΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Σύμφωνα με τον νέο Νόμο 3409/2005 (ΦΕΚ 273Α), καταδύσεις αναψυχής και άλλες δραστηριότητες, οι καταδύσεις επιτρέπονται σε όλη την επικράτεια με εξαίρεση τις περιοχές αρχαιολογικού ενδιαφέροντος και τις περιοχές των Θαλασσίων Παρκών (Αλοννήσου και Ζακύνθου). Θα πρέπει οι ενδιαφερόμενοι να επικοινωνούν με τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές για να μάθουν τι ισχύει για την περιοχή στην οποία επιθυμούν να πραγματοποιήσουν μία κατάδυση.

Οι εγκαταστάσεις και η λειτουργία των σχολών κατάδυσης υπόκεινται σε ειδική άδεια του υπουργείου Πολιτισμού και Επιστημών. Υποβρύχιες δραστηριότητες με καταδυτικό εξοπλισμό επιτρέπονται από την ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου.

Ειδικότερα οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να γνωρίσουν ότι απαγορεύεται:

- Το ψάρεμα με εξοπλισμό αυτόνομης κατάδυσης
- Η φωτογράφιση, η αφαίρεση ή μεταφορά αρχαιοτήτων. Σε περίπτωση εντοπισμού αρχαίων πρέπει αμέσως να το αναφέρετε στην πλησιέστερα αρχαιολογική υπηρεσία του υπουργείου Πολιτισμού, λιμενική ή αστυνομική αρχή.
- Η χρήση και η κατοχή ειδικού εξοπλισμού ανεύρεσης αρχαιοτήτων

Στην Ελλάδα λειτουργούν δεκάδες σχολές καταδύσεων που υπόκεινται σε ειδική άδεια του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Όλοι οι δύτε υποχρεούνται να συμφωνούν και να τηρούν τους κανονισμούς και τους περιορισμούς του νόμου 5351/32 περί αρχαιοτήτων. Υποβρύχιες δραστηριότητες με καταδυτικό εξοπλισμό επιτρέπονται από την ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου.

6.12.5 ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Ενδεικτικές περιοχές που επιτρέπονται οι καταδύσεις αναψυχής:

Καβάλα: Κατά μήκος της ακτής απέναντι από το ακρωτήριο Κακόσκαλα και στις δύο πλευρές του ακρωτηρίου Κακόσκαλο.

Χαλκιδική: Κατά μήκος της ακτής από το ακρωτήριο Αρμενιστή μέχρι το ακρωτήριο Δρέπανο σε απόσταση 500 μ από την ακτή.

Κέρκυρα: Κατά μήκος της ακτής μεταξύ του ακρωτηρίου Ρόδα και του ακρωτηρίου Δραστής σε απόσταση 500 μ από την ακτή. Κατά μήκος της ακτής μεταξύ Παλαιοκαστρίτσας και ακρωτηρίου Αρκουδιλα σε απόσταση 500 μ από την ακτή (Εκτός από τη θαλάσσια περιοχή του νησιού Λαγούδια). Κατά μήκος της ακτής μεταξύ του ακρωτηρίου Κουντούρη και ακρωτηρίου Αγνή σε απόσταση 500 μ από την ακτή (εκτός της θαλάσσιας περιοχής των νησιών Βίδο και Λαζαρέτο).

Μαγνησία: Κατά μήκος της ακτής στο νησί Μικρό Αδέλφι και γύρω από το νησί Τσουγκριάκι. Αλυκές Βόλου και νήσος Πύθος.

Παξοί: Κατά μήκος της ακτής των νησιών σε απόσταση 500 μ εκτός από τις ακόλουθες περιοχές : Ανάμεσα από το ακρωτήριο Κουκούτσα και Λιθαριά συμπεριλαμβανομένου και του υφάλου. Ανάμεσα από το ακρωτήριο Γερομόναχος και Τρυπητός. Ανάμεσα από το ακρωτήριο Πούντα και το ακρωτήριο Λούτου. Ανάμεσα από το ακρωτήριο Λάκα και τον κόλπο του Ερημίτη. Στην περιοχή Βούτση.

Λευκάδα: Κατά μήκος της ακτής του κόλπου Μπαλού στο νησί Μεγανήσι.

Πελοπόννησος: Στην Αχαΐα, κατά μήκος της ακτής κοντά στο Λαμπήρι. Στην Αργολίδα, κατά μήκος της ακτής του ακρωτηρίου Στενό. Στην Μεσσηνία, κατά μήκος της ακτής του κόλπου Καλαμάτας, της ακτής Μπούκα και του κόλπου Βοιδολικία στην περιοχή Πύλου.

Ζάκυνθος

Αττική: (Για εκπαιδευτικούς σκοπούς μόνο), στο δεύτερο λιμάνι της Βουλιαγμένης. Στο κόλπο της Βάρκιζας σε απόσταση 100μ από το μικρό νησί Άρτεμις. Κατά μήκος της ακτής από το Καβούρι ως τα Λεγρενά.

Πάρος: Στο βορειοδυτικό τμήμα του νησιού

Μύκονος: Κατά μήκος της ακτής σε απόσταση 500 μ εκτός από την περιοχή μεταξύ του ακρωτηρίου Αγ. Γεώργιος και του ακρωτηρίου Αλογομάνδρα.

Κρήτη: Στα Χανιά, κατά μήκος της ακτής του κόλπου Μεγάλου Σφακού μέχρι το κόλπο Αφράτων. Στο Ρέθυμνο, κατά μήκος της ακτής Κοριάκου και το δυτικό μέρος του Πάνορμου. Στο Ηράκλειο κατά μήκος της ακτής του κόλπου του Φόδελε στο ακρωτήριο Χερσόνησος, βόρεια από τις Γούρνες και το ακρωτήριο Δακόρι. Στο Λασιθί κατά μήκος της ακτής σε απόσταση 500 μ ανατολικά από την Παναγιά.

Κάλυμνος: Κατά μήκος της ακτής κοντά στον κόλπο Βλυχάδια και στο ακρωτήριο Αγ. Γεώργιος.

Ρόδος: (Μόνο για εκπαιδευτικούς σκοπούς), κατά μήκος της ακτής Καλλιθέα σε απόσταση 120 μ βόρεια και 120 μ νότια από τον κόλπο.

6.12.6 ΣΧΟΛΕΣ ΥΠΟΒΡΥΧΙΩΝ ΚΑΤΑΔΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

Σχολές Υποβρυχίων Καταδύσεων:

CRETA'S HAPPY DIVERS, Άγιος Νικόλαος
ΠΕΛΑΓΟΣ, Άγιος Νικόλαος
ATLANTIS, Αδειλιανός, Ρέθυμνο
DIVERS CLUB, Ηράκλειο
ΠΕΡΒΟΛΑΡΑΚΗΣ ΣΠ.& ΔΙΑΔΟΧΟΙ, Ηράκλειο
ΚΕΝΤΡΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ, Κίσσαμος
HIPPOCAMPUS DIVE CENTER, Μπαλί Μηλοποτάμου, Ρέθυμνο
PHOENIX DIVE CLUB, Πλακιάς, Ρέθυμνο
ΨΑΡΟΣ SPORT, Ρέθυμνο
BLUE ADVENTURES DIVING, Χανιά
ΚΑΤΑΔΥΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΡΗΤΗΣ, Χανιά
ΚΑΤΑΔΥΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ, Χανιά
CORAL DIVING CENTER, Χερσόνησος
CRETA MARIS DIVE CENTER, Χερσόνησος
SCUBA CRETA DIVING CENTER, Χερσόνησος

ΕΝΟΤΗΤΑ 7

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

7.1 ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

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 δύο 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 οι πελάτες που έχουν σταματήσει να έρχονται στην Ελλάδα ακριβώς για αυτό, προτιμώντας άλλες χώρες που δεν έχουν τις ομορφιές της δικής μας αλλά η υποδομή τους, τους εγγυάται διακοπές χωρίς άγχος.

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

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. Είναι πολύ σημαντικό να γίνει διαχωρισμός των μαρίνων που φιλοξενούν μόνιμα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη και εκείνων που φιλοξενούν ιδιωτικά.

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, καύσιμα ελεγχόμενης ποιότητας καθώς και εύκολη πρόσβαση σε γενικές προμήθειες.

7.1.1 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν σήμερα ένα σημαντικότερο ρόλο στη μεταφορική δραστηριότητα και αποκτούν ολοένα σημαντικότερο μερίδιο στη συνολική μεταφορική αγορά. Παράλληλα, η ανάγκη για νέες υπηρεσίες, η μεγάλη τεχνολογική πρόοδος, καθώς επίσης η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, άλλαξαν ριζικά το τοπίο της ναυτιλιακής βιομηχανίας και ανέδειξαν τους λιμένες σε σημαντικούς κόμβους της αλυσίδας των διατοπικών μεταφορών. Στο νέο αυτό σκηνικό έρχεται να προστεθεί η ραγδαία αύξηση του διεθνούς εμπορίου, με παράλληλη ανάδειξη νέων αγορών, όπως η Ανατολική Ευρώπη και η Μέση Ανατολή και νέων παικτών, όπως οι χώρες της Ανατολής και ιδιαίτερα η Κίνα.

Οι νέες αυτές συνθήκες αύξησαν σε μεγάλο βαθμό τη ζήτηση για παροχή σύγχρονων λιμενικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας σε ανταγωνιστικές τιμές και αντίστοιχα την ανάγκη για κατάλληλες λιμενικές υποδομές. Το νέο περιβάλλον που έχει διαμορφωθεί περιέχει σημαντικές προκλήσεις και για τη χώρα μας ενώ ταυτόχρονα εμφανίζει σπουδαίες επενδυτικές ευκαιρίες για την επιχειρηματική κοινότητα. Οι Ελληνικοί λιμένες εμφανίζουν πλεονεκτήματα τα οποία συνδέονται κυρίως με τη στρατηγική θέση της χώρας και τα οποία, εάν αξιοποιηθούν, είναι δυνατό να προσελκύσουν σημαντικό αριθμό πλοίων και φορτίων στους Ελληνικούς λιμένες.

Οι αυξημένες δυνατότητες που παρουσιάζουν οι ελληνικοί λιμένες έχουν προκαλέσει το ενδιαφέρον Ελλήνων και ξένων επενδυτών, αλλά και μεταφορικών εταιρειών. Ενδεικτικά αναφέρονται η συνεργασία με την κινεζική εταιρεία COSCO για τη μεταφορά φορτίων στο λιμάνι του Πειραιά σε τακτική βάση, το ενδιαφέρον που έχουν επιδείξει φορείς της Κίνας (COSCO και China Shipping Company) για την αξιοποίηση των επενδυτικών ευκαιριών που παρουσιάζουν οι ελληνικοί λιμένες καθώς και η πρόσφατη επίσκεψη επενδυτών από τα

Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (Dubai) για τη διερεύνηση των δυνατοτήτων πραγματοποίησης επενδύσεων σε ελληνικούς λιμένες.

Προκειμένου η χώρα μας να μπορέσει να αξιοποιήσει τις σημαντικές ευκαιρίες που παρουσιάζονται, το ΥΕΝ έχει προχωρήσει στο σχεδιασμό πολιτικών που στοχεύουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των Ελληνικών λιμένων. Οι κυριότερες από αυτές αναφέρονται:

- Στην επαναξιολόγηση και αναβάθμιση του υφιστάμενου εθνικού λιμενικού συστήματος, με τη βελτίωση του συνόλου των λιμενικών υποδομών και της διαχείρισής τους για την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- Στην αποτελεσματική ένταξη των λιμένων στο συνολικό σύστημα μεταφορών μέσω της ανάπτυξης των υποδομών συνδυασμένων μεταφορών και της αξιοποίησης της σύνδεσης των Ελληνικών λιμένων με το Διευρωπαϊκό και το Πανευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών
- Στην προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για την υλοποίηση επενδυτικών σχεδίων στους λιμένες με άμεσο στόχο τον εκσυγχρονισμό της λιμενικής βιομηχανίας και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς της. Το θεσμικό πλαίσιο που διαμορφώθηκε για τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα, ο νέος Αναπτυξιακός νόμος και ο νόμος για την Ίδρυση και Λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων αναμένονται να συμβάλλουν στην ανάδειξη του ρόλου των λιμένων ως ολοκληρωμένων διαμετακομιστικών κέντρων. Αξίζει να σημειωθεί ότι, με την ενεργοποίηση του νόμου για τη λειτουργία των Εμπορευματικών Κέντρων δημιουργήθηκε για πρώτη φορά στη χώρα μας ένα ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο που ρυθμίζει κατά τρόπο αποτελεσματικό ζητήματα που άπτονται της ανάπτυξης και λειτουργίας των συνδυασμένων μεταφορών.

Στα πλαίσια αυτά είναι υπό κατάρτιση το επενδυτικό πρόγραμμα του ΥΕΝ, το οποίο αφορά σημαντικά έργα υποδομής και ανωδομής στους δώδεκα μεγαλύτερους λιμένες της χώρας, αλλά και σε αρκετούς λιμένες εθνικής και μείζονος σημασίας. Το πρόγραμμα λαμβάνει επίσης υπόψη τα Στρατηγικά και Επιχειρησιακά Προγράμματα των Οργανισμών Λιμένα ΑΕ, τα οποία έχουν συνταχθεί και βρίσκονται σε διαδικασία έγκρισης.

Παράλληλα πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα ότι βασική προτεραιότητα του ΥΕΝ είναι η αξιοποίηση των δυνατοτήτων και ευκαιριών που παρέχονται από το «Πρωτόκολλο για τη χρηματοδότηση των θαλάσσιων λιμένων στην Ελλάδα», που υπογράφηκε μεταξύ του ΥΕΝ και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και καθορίζει ένα πλαίσιο συνεργασίας των μερών για τη χρηματοδότηση μεγάλου επενδυτικού προγράμματος του ΥΕΝ για τους λιμένες της χώρας στην περίοδο 2005-2015. Το Πρωτόκολλο αφορά στη δυνατότητα χορήγησης δανείων μέχρι του ποσού των τριών δις ευρώ, για έργα 6 δις ευρώ, χωρίς την εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου, διάρκειας 25 ετών, με περίοδο χάριτος 5-7 έτη, χαμηλό επιτόκιο και ευνοϊκούς όρους δανειοδότησης για την υλοποίηση συγχρηματοδοτούμενων έργων στα λιμάνια.

Σύμφωνα με το Πρωτόκολλο Χρηματοδότησης, το δάνειο θα χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση έργων υποδομής, ανωδομής αλλά και μελετών που εντάσσονται στα πλαίσια της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝ για την περίοδο 2005-2015. Παρέχεται επίσης η δυνατότητα χρηματοδότησης της πρόσβασης στους λιμένες για την διασφάλιση της καλύτερης διασύνδεσής τους με την ενδοχώρα, ενώ υπάρχει πρόβλεψη για την ακτοπλοϊκή διασύνδεση των λιμένων μεταξύ τους.

Ήδη, σε εφαρμογή του Πρωτοκόλλου, η ΟΛΠ ΑΕ, με την υπογραφή σχετικής σύμβασης προχώρησε στη σύναψη δανείου για τη Χρηματοδότηση του Προβλήτα Ι. Το δάνειο θα επιτρέψει στον Οργανισμό να υλοποιήσει ένα φιλόδοξο έργο και να ενισχύσει την ανταγωνιστική του θέση. Πολύ σύντομα αναμένεται να ακολουθήσουν και άλλοι λιμένες με σχετικές συμβάσεις για την υλοποίηση έργων στους Οργανισμούς Λιμένα Θεσσαλονίκης, Πατρών, Κέρκυρας, Ηρακλείου και Λαυρίου.

7.2 YACHTING

Τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός, αφορούν κυρίως σε θέματα υποδομής και οργάνωσης των συνολικών υπηρεσιών του. Σύμφωνα με τους εκπροσώπους των εταιριών σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, εφόσον τα προβλήματα αυτά επιλυθούν στο κοντινό μέλλον, οι δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου καθίστανται αναμφισβήτητα μεγάλες, ιδιαίτερα μετά την ανεπανάληπτη προβολή της Ελλάδας με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας.

7.2.1 ΠΡΩΤΟ ΠΕΔΙΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΥ

Ένα σημαντικό πεδίο προβληματισμού για την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού Κλάδου Yachting έγκειται στις μαρίνες σκαφών, και ειδικότερα στην πληρότητα, τον εκσυγχρονισμό και την ασφάλεια αυτών, καθώς σύμφωνα με τις απόψεις που έχουν κατά καιρούς εκφρασθεί δημοσίως από αρκετούς παράγοντες του κλάδου, παρουσιάζεται μία σημαντική έλλειψη επαρκούς αριθμού θέσεων ελλιμενισμού. Όσον αφορά στην υποδομή που έχει δημιουργηθεί μέχρι σήμερα στην Ελλάδα, εκτιμάται ότι υπάρχουν 15.850 περίπου θέσεις σκαφών αναψυχής, εκ των οποίων οι 14.400 θέσεις ανήκουν σε μαρίνες, οι 1.360 περίπου θέσεις ανήκουν σε καταφύγια τουριστικών σκαφών, και οι υπόλοιπες 90 περίπου θέσεις σε ξενοδοχειακούς λιμένες.

7.2.2 ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΕΔΙΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΥ

Ένα άλλο κείμενο πρόβλημα για τον Ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό αποτελεί ο σχετικά περιορισμένος αριθμός εταιριών επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό το γεγονός ότι στην Ελληνική Αγορά υπάρχουν εκατό περίπου εταιρίες εκμεταλλεύσεως σκαφών και συναφών πλοίων, εκ των οποίων όμως, μόνον το 1/3 περίπου ασχολούνται αμιγώς με την εκμετάλλευση και ναύλωση σκαφών κάτω των 15 μέτρων και χωρίς μόνιμο πλήρωμα. Κατά το παρελθόν, ο αριθμός των εταιριών αυτών μεταβαλλόταν είτε ανοδικά είτε καθοδικά, αναλόγως με το μέγεθος της ναυλαγοράς, ενώ σε δύσκολες συγκυρίες, κάποιες από τις επιχειρήσεις αυτές αναγκάστηκαν να αποχωρήσουν από τον κλάδο.

Επίσης, τα τελευταία χρόνια, ο αριθμός των απασχολούμενων στις επιχειρήσεις του κλάδου παρουσιάζει μία έντονη διακύμανση, έχοντας ανέλθει κατά καιρούς έως και το επίπεδο των 50.000 ατόμων. Στο πλαίσιο αυτό, οι κλαδικές εταιρίες αρχίζουν να καταβάλουν συστηματικότερες προσπάθειες βελτίωσης του τεχνολογικού εξοπλισμού τους, προκειμένου να καλύψουν το πρόβλημα του ελλείπου – κυρίως τεχνικού - προσωπικού. Επισημαίνεται ότι για τον υπολογισμό του πραγματικού αριθμού των απασχολούμενων στον κλάδο, θα πρέπει να

συμπεριληφθούν και οι διάφοροι επαγγελματίες, το αντικείμενο εργασίας των οποίων έχει άμεση ή έμμεση σχέση με την υποστήριξη του yachting. Σε αυτούς περιλαμβάνονται οι τεχνικοί ναυαγοσωστικών μονάδων, βιοτεχνιών εξοπλισμού, επιχειρήσεων ανεφοδιασμού, κ.λ.π.

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

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

- Απουσία σύγχρονης νομοθεσίας σχετικά με το θαλάσσιο τουρισμό,
- Ανεπαρκής εξυπηρέτηση των σκαφών.

7.3 ΜΑΡΙΝΕΣ

Η υποδομή των μαρίνων είναι από ελλιπής μέχρι απαράδεκτη. Υπάρχουν μαρίνες όπου το μεγαλύτερο μέρος 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, όπως είναι η έλλειψη επαρκών επισκευαστικών χώρων. Δεν υπάρχει ιατρείο στις μεγάλες μαρίνες και επαρκής συγκοινωνιακή κάλυψη.

Η βελτίωση των παρεχόμενων 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 αίτια 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 καθορίζονται κανονικά. Πρέπει ακόμα να επιταχυνθεί η διαδικασία εγκατάστασης των συστημάτων συλλογής αποβλήτων σε όλες στις μαρίνες.

7.3.1 ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΚΡΗΤΗΣ

Ο νομός Ρεθύμνης παρουσιάζει ως γνωστόν, αναπτυξιακό έλλειμμα και δεν έχει ισόρροπη ανάπτυξη με τους όμορους νομούς του, τα τελευταία 25 χρόνια τουλάχιστον. Αυτό είναι εμφανές σε έργα και υποδομές.

Η νότια πλευρά του νομού μας έχει ιδιαίτερα αναπτυξιακά πλεονεκτήματα και προοπτικές όπως βατότητα, τοπία φυσικού κάλλους, κλίμα, παραλίες, γη υψηλής παραγωγικής αξίας και επίσης γη με δυνατότητες ανάπτυξης τουρισμού μαζικού και παραθεριστικών κατοικιών.

Ίσως είναι η μόνη περιοχή όπου ο ΝΟΑΚ αν κατασκευαστεί ποτέ, είναι η πιο προσβάσιμη σε σχέση με τη νότια πλευρά Χανίων και Ηρακλείου. Απουσιάζει βέβαια μια Μαρίνα, κάθετοι δρόμοι καλής ποιότητας και γενικά είναι ανεπαρκές το οδικό δίκτυο.

Όσο αφορά το λιμάνι του Νότου στο Τυμπάκι, τα έργα που προτείνονται ως αντισταθμιστικά ή πιο σαφέστερα αυτά που πρέπει να ζητήσουμε ως αντισταθμιστικά αναπτυξιακά έργα που δικαιούμαστε ως νομός, δηλαδή η Μαρίνα, και η παραλιακή ζώνη αυτά που προανέφερα και ακόμα το Φράγμα Πλατύ ποταμού και άλλα, θα πρέπει κατά την άποψη μου να μεριμνήσει η πολιτεία να γίνουν για να έχει πραγματική ανάπτυξη το νότιο Ρέθυμνο και κατά επέκταση η Νότια Κρήτη. Μόνο με αυτό το τρόπο θα ξεκολλήσει αναπτυξιακά και επιχειρηματικά η Νότια Κρήτη και η ευρύτερη περιοχή.

Μια νέα διεθνή πύλη εισόδου, το λιμάνι του Νότου, που με κατάλληλες προδιαγραφές ενός σύγχρονου διεθνούς λιμανιού με εμπορευματικό αλλά και επιβατικό κομμάτι, δίνει όχι μόνο στην Κρήτη αλλά και στην χώρα μας, ένα νέο στρατηγικό πλεονέκτημα στις διεθνές θαλάσσιες μεταφορές, στο διεθνές εμπόριο και εξαγωγές, στην διεθνή μετακίνηση τουρισμού αλλά και προϊόντων. Είναι η ευκαιρία της Κρήτης για διεθνή διασυνοριακή σύνδεση με την Αφρική, τη Μέση Ανατολή, τις Αραβικές χώρες. Είναι μια πρόκληση με ορίζοντα εκατονταετίας που πρέπει να γίνει όμως σωστά, μελετημένα και ορθά κοινωνικά και περιβαλλοντικά. Και σίγουρα μια πρόκληση ανασταλτική στην ερημοποίηση της περιοχής και τη στασιμότητα, αν συνεχίσουμε με τους σημερινούς ρυθμούς της υποτιθέμενης ήπιας ανάπτυξης.

Βάση των εξελίξεων στην διεθνή ναυτιλία, αν δεν γίνει εδώ, θα γίνει στη Μάλτα ή στην Σικελία ή στην Κύπρο. Όμως το έργο θα πρέπει να γίνει κατανοητό από την κοινωνία πρώτα και από τους τοπικούς φορείς αυτοδιοικητικούς και παραγωγικούς, να προσφέρει στην τοπική οικονομία, να μην αποτελεί κλειστή ζώνη για ξένα συμφέροντα μόνο και σίγουρα να είναι έργο διεθνούς εμβέλειας με εθνική σημασία που θα καταστήσει την Κρήτη κόμβο στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου.

7.4 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ

Σε κάθε τουριστικό κλάδο συναντάμε και το ανάλογο πρόβλημα. Μερικά άτομα εξειδικεύονται για να βρουν λύσεις των προβλημάτων που μπορούν να αντιμετωπίσουν οι επιχειρήσεις και ο δημόσιος τομέας. Οι κρουαζιέρες λοιπόν, αποτελούν μαζί με την επίσκεψη της Ακρόπολης τα δύο βασικά προϊόντα που πωλούνται στις ξένες και ελληνικές αγορές και κυρίως στις υπερπόντιες χώρες - Αμερική, Ιαπωνία, Καναδά, Αυστραλία, κ.λ.π. - σε τουριστικά προγράμματα υψηλού ποιοτικού επιπέδου και προσφέρονται παράλληλα σε επισκέπτες της Αθήνας, οι οποίοι επιλέγουν σε μικρές ομάδες να συνδυάσουν την επίσκεψή τους στην πρωτεύουσα με μικρές "αποδράσεις".

7.4.1 ΠΡΩΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Ενδεικτικά, η διεθνής κρουαζιέρα μετακινεί συνολικά 11 εκατομμύριους επιβάτες το χρόνο με έντονη αυξητική τάση ενώ εξαιτίας του κορεσμού της Καραϊβικής, που αποτελεί τον πρώτα προορισμό κρουαζιέρας, οι τρεις εταιρείες-Leaders του κλάδου που ελέγχουν τον μεγαλύτερο αριθμό κρεβατιών κρουαζιέρας παγκοσμίως έχουν ήδη στραφεί στη Μεσόγειο πραγματοποιώντας μεγάλες επενδύσεις και αποφέροντας πολύ σημαντικά κέρδη για τις χώρες και τους προορισμούς υποδοχής. Οι εκπρόσωποι των ξένων εταιριών δηλώνουν ότι το μοναδικό ουσιαστικά εμπόδιο για την «εγκατάσταση» τους στην Ελλάδα και τη χάραξη δρομολογίων με βάση Ελληνικά λιμάνια είναι οι περιορισμοί που η χώρα μας εξακολουθεί να επιβάλλει στα πλοία που δεν φέρουν κοινοτική σημαία, δηλαδή αποκλείει στους κατέχοντες το 80% των πλοίων που δραστηριοποιούνται στην κρουαζιέρα τη δυνατότητα να κάνουν κυκλικές κρουαζιέρες από Ελληνικό λιμάνι.

Οι ημερήσιες κρουαζιέρες καθιερώθηκαν εδώ και 40 χρόνια με την υποστήριξη της Ελληνικής πολιτείας, η οποία αντελήφθη τη σημασία, τις ιδιαιτερότητες αλλά και τα αντικειμενικά προβλήματα για την πραγματοποίησή τους, επέλεξε σαν χώρο ελλιμενισμού τους το Τροκαντερό, το κοντινότερο σημείο με την Αθήνα.

Η Εταιρία "Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα", γνωστή στο πανελλήνιο σαν ETA A.E., ασκώντας μια ανεξάρτητη από τα τουριστικά συμφέροντα πολιτική, μεταβίβασε την εκμετάλλευση του Τουριστικού Λιμένα Φλοίσβου (ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ) στην Ανώνυμη Εταιρία (LAMDA), όπου και δημιουργήθηκε το πρόβλημα.

Η μαρίνα του Φλοίσβου, ιδιωτικών πλέον συμφερόντων, αποφάσισε ότι την ενοχλεί η παρουσία των κρουαζιερόπλοιων και επικαλούμενη για λόγους ασφαλείας. Προφανώς οι Έλληνες μεγαλοσχήμονες που φιλοξενούν τις θαλαμηγούς τους στη μαρίνα ενοχλούνται από την παρουσία των τουριστών, γιατί βέβαια αν μιλάμε για ασφάλεια, η οποία αφορά όλους τους φιλοξενούμενους στη χώρα μας, επώνυμους και ανώνυμους, Έλληνες και ξένους. Φαίνεται λοιπόν ότι τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η μονοήμερη κρουαζιέρα και ο διωγμός που υφίσταται, έχουν, αν δεν βρεθεί λύση, εξαιρετικά σοβαρές επιπτώσεις με πιθανή και την κατάργηση των μονοήμερων κρουαζιέρων, διότι οι Tour Operators θα την βγάλουν από το πρόγραμμά τους όταν αντιληφθούν ότι παίζουμε με τους τουρίστες. Οπωσδήποτε πάντως η κατάσταση θα έχει σαν αποτέλεσμα είτε ακυρώσεις τουριστικών προγραμμάτων, είτε την διεκδίκηση από τουρίστες μεγάλων αποζημιώσεων.

Η Ελληνική πολιτεία ας αναλογισθεί το μεγάλο κόστος για τον ελληνικό τουρισμό, τις χιλιάδες χαμένες θέσεις εργασίας που θα δημιουργήσουν και τη δυσφήμιση της χώρας μας.

Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι από αυτή τη μονοήμερη κρουαζιέρα εκτός των εκατοντάδων ναυτικών που δουλεύουν στα πλοία μας, των Τουριστικών Πρακτορείων και των εκατοντάδων ξενοδοχείων στην Αθήνα, συντηρούνται και τρία νησιά (Αίγινα - Πόρος - Ύδρα) από τους τουρίστες που τα επισκέπτονται.

Η μόνη λύση, που βέβαια δεν είναι ιδανική αλλά τουλάχιστον μειώνει τα προβλήματα είναι η παραχώρηση μιας θέσεως στο «Τροκαντερό» από τις τρεις ήδη υπάρχουσες. Και όλα αυτά συμβαίνουν τη στιγμή υφίστανται ασφαλιστικά μέτρα για την εκδίωξη ή μη των κρουαζιερόπλοιων από την μαρίνα Φλοίσβου.

7.4.2 ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Σας θέτουμε άλλο ένα πρόβλημα: πώς μπορεί ένας προορισμός να προσελκύσει προσεγγίσεις από διεθνείς κρουαζιέρες; Ως προς τα χαρακτηριστικά που πρέπει να έχει ένα λιμάνι, ένας προορισμός, για να αποτελέσει σταθμό μιας διεθνούς κρουαζιέρας είναι τα εξής: ένα γραφικό ακόμη και απομακρυσμένο προορισμό, ένα μικρό λιμάνι, χωριό ή παραλία, ένα στοιχείο σημαντικού τουριστικού ενδιαφέροντος, κάποιο σημαντικό στοιχείο διαφοροποίησης που να κάνει τον προορισμό «ξεχωριστό» με κάποιο τρόπο και η λιμενική υποδομή δεν είναι απαραίτητη καθώς τα κρουαζιερόπλοια μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις λάντζες τους, ενώ υπάρχει η δυνατότητα εξαιρέσεων από τους κανόνες ISPS.

Η καθιέρωση Ελληνικών λιμανιών κόμβων κρουαζιέρας θα έκανε πολύ πιο εύκολα τα πράγματα για τα λιμάνια που επιδιώκουν να δεχτούν προσεγγίσεις από κρουαζιερόπλοια και θα αυξούσε άμεσα τον αριθμό των ελληνικών λιμανιών που δέχονται προσεγγίσεις όμως αυτό ενδεχομένως να πάρει κάποιο χρόνο. Για αυτό είναι απαραίτητο να δοθεί άμεσα βάρος σε ενέργειες προώθησης και αναβάθμισης των προορισμών μας οι οποίες μπορούν σε ένα βαθμό να λειτουργήσουν αντισταθμιστικά για το μειονέκτημα της απόστασης.

Ο πρώτος άξονας απαιτούμενων ενεργειών έχει να κάνει με την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών.

Απαιτούνται: βελτίωση υποδομών προσβασιμότητας, ανάλογα με τον προορισμό, από λιμάνι ή μαρίνα μέχρι ασφαλή προβλήτα για να προσεγγίζουν οι λάντζες των πλοίων που βρίσκονται στη ράδα, βελτίωση της λειτουργικότητας αλλά και της εμφάνισης των λιμανιών, καθαριότητα στην πόλη και ειδικά σε εκδρομικούς προορισμούς, σύγχρονες και καλά διατηρημένες κύριες και βοηθητικές εγκαταστάσεις σε αρχαιολογικούς και ιστορικούς χώρους επίσκεψης και οπουδήποτε αλλού οργανώνονται εκδρομές, καλλιέργεια νοοτροπίας φιλικής προς τον επισκέπτη, οργάνωση και ανάπτυξη παραδοσιακών δραστηριοτήτων για έκθεση και πώληση τοπικών προϊόντων, ανάδειξη υφιστάμενων ιδιαίτερων χαρακτηριστικών ή κτισμάτων του τόπου σε μέρη όπου δεν υπάρχουν γνωστοί ιστορικοί μαγνήτες για την δημιουργία τουριστικού ενδιαφέροντος, οργάνωση δραστηριοτήτων ειδικού ενδιαφέροντος όπως μαθήματα παραδοσιακής μαγειρικής, αρτοποιίας, ζαχαροπλαστικής κλπ, οργάνωση μονοπατιών και περιηγήσεων π.χ. με ποδήλατα, επιμέλεια καλών εντύπων, μέσων προβολής, χάρτες, οδηγό επισκέπτη, προγράμματα εκδηλώσεων κλπ.

Ο δεύτερος άξονας ενεργειών που μπορούν να συμβάλουν στην επιθυμητή ανάπτυξη, έχει ιδιαίτερη σημασία για τους μικρότερους προορισμούς καθώς αποτελεί το μέσο για τη σταδιακή ή έμμεση διείσδυση τους στην αγορά κρουαζιέρας και συνίσταται στις συνεργασίες και τις συνέργειες μεταξύ προορισμών. Ο θαλάσσιος τουρισμός δεν είναι στατικός και πρέπει να «εγκλωβιστεί» για να κρατηθεί σε μια περιοχή. Επομένως, χρειάζονται δυνατές συνεργασίες μεταξύ προορισμών για την δημιουργία ισχυρών ανταγωνιστικών και περιεκτικών «συνδυασμένων» πόλων έλξης. Δηλαδή, δημιουργία συνεργασιών προβολής και κοινής εκμετάλλευσης με γεινιάζοντα σημεία ενδιαφέροντος της ευρύτερης περιοχής (πόλεις, χωριά, νησιά, κλπ) στη λογική της ακτινωτής διάχυσης των τουριστών. Δημιουργία ενός κέντρου προσέγγισης, για παράδειγμα ενός νησιού με καλές υποδομές υποδοχής μεγάλου αριθμού επισκεπτών συμβατικής κρουαζιέρας και τροφοδότηση επισκεπτών σε κοντινά μικρότερα νησιά με τη μορφή εκδρομών.

Δημιουργία συνεργασιών προβολής προορισμών που συνδέονται με κοινά χαρακτηριστικά που μπορούν να συνθέσουν θεματικά προγράμματα κρουαζιέρας π.χ. νησιά με Ενετικά κάστρα που συνεργάζονται μεταξύ τους για να προωθήσουν αντίστοιχα προγράμματα.

Τέλος, ο τρίτος και εξίσου σημαντικός άξονας ενεργειών έχει να κάνει με την εξειδίκευση που έχει ιδιαίτερη σημασία για προορισμούς που μπορεί να μην έχουν ευρύτερη εμπορικότητα, αλλά διαθέτουν ιδιαίτερα ενδιαφέροντα για στοχευμένες αγορές. Οι προορισμοί αυτοί μέσα από την εξειδίκευση μπορούν να προσελκύσουν κρουαζιέρες ειδικών ενδιαφερόντων αλλά και να αναπτύξουν συμπληρωματικές μορφές θαλάσσιου τουρισμού προσαρμοσμένες στα ιδιαίτερα χαρίσματά τους.

Ένα πολύ σημαντικό κεφάλαιο για την αποδοτική εκμετάλλευση της κρουαζιέρας και την εξασφάλιση της διατήρησης και της διαρκούς αναβάθμισης της ποιότητας των υπηρεσιών είναι αυτό της έγκαιρης και οργανωμένης αντιμετώπισης του κινδύνου υπερφόρτωσης των λιμανιών. Πρόκειται για πλοία της τάξης των 2500 και άνω επιβατών. Η ταυτόχρονη άφιξη πολλών πλοίων ειδικά σε μικρότερους προορισμούς μπορεί να προκαλέσει σειρά προβλημάτων με βασικότερο την πολυκοσμία και την υποβάθμιση της εμπειρίας του ταξιδιώτη.

Είναι ένα σοβαρό πρόβλημα που οι εταιρείες κρουαζιέρας το γνωρίζουν καλά κυρίως από την εμπειρία της Καραϊβικής. Άλλωστε και εδώ στην Ελλάδα στους δημοφιλείς προορισμούς κρουαζιέρας έχουμε έρθει αντιμέτωποι με προβλήματα έλλειψης τουριστικών λεωφορείων και ξεναγών. Η ταυτόχρονη άφιξη κρουαζιερόπλοιων δημιουργεί υπερβολική ζήτηση για υπηρεσίες υποδοχής που προφανώς δεν μπορούν να παρασχεθούν ταυτόχρονα σε τόσες χιλιάδες επιβατών. Τέτοιες καταστάσεις αν αφεθούν ανεξέλεγκτες και παγιωθούν σε ένα προορισμό μπορούν να υποβαθμίσουν μακροπρόθεσμα την τουριστική αξία και την ελκυστικότητα του και για αυτό απαιτείται έγκαιρη αντιμετώπιση και προσεκτικός σχεδιασμός. Συγκεκριμένα, είναι απαραίτητη η δημιουργία φορέα συντονισμού που να εφαρμόζει ένα σύστημα «έξυπνης» διαχείρισης των προσεγγίσεων στη λογική των slots των αεροπορικών αφίξεων διασφαλίζοντας έτσι την ομαλή κατανομή της κίνησης.

Η τεχνογνωσία υπάρχει ήδη και εφαρμόζεται ενώ το θέμα αποτελεί προτεραιότητα και για τις εταιρείες κρουαζιέρας που ενδιαφέρονται εξίσου για την διασφάλιση της ποιότητας της ταξιδιωτικής εμπειρίας των πελατών τους και εκτιμούν ιδιαίτερα την ύπαρξη τέτοιων συστημάτων σε χώρες υποδοχής.

7.5 ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η Ελλάδα διαθέτει ιδανικές τοποθεσίες για την ανάπτυξη αθλητικών δραστηριοτήτων καθώς και για τέλεση αθλητικών διοργανώσεων. Τις τελευταίες δεκαετίες, στη χώρα διοργανώνονται όλο και συχνότερα μεγάλες αθλητικές διοργανώσεις σε πολλά σπορ (παγκόσμια πρωταθλήματα, πανευρωπαϊκοί αγώνες, σημαντικά διεθνή τουρνουά κ.ά.). Η κληρονομιά που μας άφησαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες, τα Ολυμπιακά Ακίνητα, συμβάλλουν στην ανάδειξη της Ελλάδας ως ιδανικού τόπου για τη διοργάνωση διασκέψεων, συνεδρίων και επαγγελματικών συναντήσεων. Βασική μας πρακτική και φιλοσοφία είναι η χώρα να συνεχίσει να φιλοξενεί κορυφαίες αλλά και μικρότερης εμβέλειας αθλητικές και πολιτιστικές διοργανώσεις που κρατούν ανοιχτές στο κοινό τις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις, δημιουργούν ευνοϊκές συνθήκες για την ανάπτυξη του Ελληνικού Αθλητισμού και στρέφουν και πάλι το διεθνές ενδιαφέρον στην Ελλάδα, την οποία επιλέγουν κάθε χρόνο ανά την υφήλιο, περί τα 16 εκατομμύρια επισκέπτες.

7.5.1 ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ

Θετικές είναι οι προοπτικές ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού και ειδικότερα του τομέα των Μαρινών, σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη της Hellstat A.E., προσφέρει η τρέχουσα οικονομική συγκυρία για τις εταιρείες εκμετάλλευσης χώρων ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών, αλλά και τον ευρύτερο θαλάσσιο τουρισμό, κυρίως λόγω της ολοένα και ισχυρότερης ανάπτυξης της Ελλάδος σε διεθνή τουριστικό προορισμό.

Στο αποτέλεσμα αυτό συνέβαλε καθοριστικά η επιτυχής διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων, όμως θετικά συνεισφέρει και η διαρκής κινητοποίηση των αρμοδίων φορέων (υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης) μέσω προγραμμάτων διαφημιστικής προβολής των ελληνικών προορισμών και συμμετοχής σε διεθνείς τουριστικές εκθέσεις.

Εκπρόσωποι του κλάδου εκμετάλλευσης μαρινών, με τους οποίους συνεργάστηκε η Hellastat για την εκπόνηση της μελέτης, χαρακτηρίζουν το 2006 ως θετική χρονιά, καθώς καταγράφηκε αυξημένη θαλάσσια τουριστική κίνηση και μεγαλύτερη πληρότητα θέσεων στις περισσότερες εγκαταστάσεις ελλιμενισμού. Η αυξημένη ζήτηση προήλθε από το επαγγελματικό yachting με τις ναυλώσεις ιστιοπλοϊκών σκαφών στην Ελλάδα να καθίστανται ολοένα και περισσότερο δημοφιλείς στις αγορές της Βρετανίας, της Ολλανδίας, της Γερμανίας, της Σουηδίας κ.α. αλλά και από μεγάλες ιδιωτικές θαλαμηγούς.

Σύμφωνα με την Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ), η αύξηση που καταγράφηκε στις πωλήσεις ναύλων σε σκάφη έως 49 επιβάτες το 2006 κυμάνθηκε από 100% έως 150% σε σύγκριση με το 2005. Η αύξηση ήταν μικρότερη, αλλά δυναμική για τα επανδρωμένα σκάφη από 21 έως 50 μέτρα (+20% έως +25%), ενώ στα μηχανοκίνητα άνευ πληρώματος σκάφη και ιστιοπλοϊκά (έως 20 μέτρα) καταγράφηκε αύξηση μεταξύ 15% και 20%.

Όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση της Hellastat, το 2006 αποτέλεσε έτος αντιστροφής του πτωτικού ρυθμού αύξησης της τουριστικής κίνησης της προηγούμενης πενταετίας, θέτοντας τον ελληνικό τουρισμό σε τροχιά ανάκαμψης. Η τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων στην ελληνική πρωτεύουσα το 2004 είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των τουριστικών εσόδων κατά 10,0%, προσφέροντας μια κρυφή ματιά στην αδρανή παραγωγική δυναμικότητα που κρύβει ο ελληνικός τουριστικός κλάδος, σε όλες του τις εκφάνσεις.

Σύμφωνα με πρόσφατη έκθεση του Ινστιτούτου Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων (ΙΤΕΠ), το 2005 οι αφίξεις αλλοδαπών τουριστών (εξαιρουμένων των οδικών και θαλάσσιων αφίξεων) αυξήθηκαν κατά 5,6%, ενώ ο ετησιοποιημένος ρυθμός μεταβολής του αριθμού τους για το εννεάμηνο 2006 διαμορφώθηκε σε +8,0%. Υπολογίζεται ότι, το 2006 τη χώρα επισκέφτηκαν 16 εκ. τουρίστες. Τα τουριστικά έσοδα για το παρελθόν έτος εκτιμάται ότι παρουσίασαν αύξηση 10%-11% στο παρελθόν έτος, έναντι αύξησης 6,7% το 2005.

Η ταχύτερη αύξηση των τουριστικών εσόδων σε σύγκριση με την άνοδο του αριθμού των τουριστών, αποκαλύπτει μια ευπρόσδεκτη αύξηση της δαπάνης ανά επισκέπτη, στο πλαίσιο σταδιακής βελτίωσης του επιπέδου των παρεχομένων τουριστικών υπηρεσιών και υποδομών. Σε κάθε περίπτωση, πέρα από κάθε προσπάθεια προσέλκυσης τουρισμού υψηλής προστιθέμενης αξίας, την ανάπτυξη της ελληνικής αγοράς και τα τουριστικά έσοδα καθορίζουν οι οικονομικές δυνατότητες των επισκεπτών που τελικά επιλέγουν ως προορισμό τους την Ελλάδα (supply-side driven market).

Η ολοένα και μεγαλύτερη διείσδυση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος στις αγορές του εξωτερικού διαπιστώνεται και από τη σύγκριση των αφίξεων μεταξύ της Ελλάδος και των άμεσα ανταγωνιστικών χωρών. Βάσει των διαθέσιμων στοιχείων για το 2006, η Ελλάδα όπως και η Πορτογαλία αύξησε τον αριθμό τουριστών της με ρυθμό ταχύτερο σε σύγκριση με την Ισπανία (+4,9%), την Ιταλία (+4,5%), την Κροατία (+0,8%) και την Τουρκία (-6,0%), που αντιμετώπιστηκε με καχυποψία λόγω της γρίπης των πτηνών.

Οι λίγες υπό ιδιωτική διαχείριση ελληνικές μαρίνες προσφέρουν υπηρεσίες εφάμιλλες των άμεσων ανταγωνιστριών τους στην Αδριατική και στην ανατολική Μεσόγειο, κυρίως Κροατία, Ιταλία και Τουρκία. Αν και οι συγκεκριμένες χώρες στερούνται του πλούτου της ακτογραμμής, της ποικιλίας και του αριθμού των νησιών της Ελλάδος, έχουν καταφέρει να δημιουργήσουν περισσότερες μαρίνες από αυτήν, παρέχοντας υψηλό επίπεδο υπηρεσιών. Εκτός ανταγωνισμού βρίσκονται οι εγκαταστάσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής που τελούν υπό διαχείριση από τον ευρύτερο δημόσιο τομέα, καθώς συχνά παρουσιάζουν ελλείψεις σε υποδομές και προσωπικό, περιορισμένη συντήρηση των λιμενικών εγκαταστάσεων κ.α.

Οι μαρίνες στις ανταγωνιστικές χώρες δίδουν ιδιαίτερη έμφαση σε υπηρεσίες υποδοχής των πελατών τους και ακολουθούν δυναμικές μεθόδους προώθησης πωλήσεων. Σημαντικότερος ανταγωνιστής της Ελλάδος στον κλάδο των μαρινών είναι αναμφισβήτητα η Κροατία, η οποία διαθέτει περίπου 50 σύγχρονες μαρίνες συνολικής χωρητικότητας 13.200 θέσεων ελλιμενισμού και 4.500 θέσεων διαχείρισης σκαφών. Σε κάθε περίπτωση, αξιολογικά επενδυτικά προγράμματα ανάπτυξης θαλάσσιου τουρισμού έχουν υλοποιηθεί τα τελευταία χρόνια και στην Τουρκία.

Στη θαλάσσια επικράτεια της χώρας υπάρχουν συνολικά περισσότεροι από 1.250 λιμένες κάθε κατηγορίας, με τις υπό ιδιωτική εκμετάλλευση μαρίνες, μαζί με όσες εκτιμάται ότι παραχωρηθούν σε ιδιώτες το 2007, να μη ξεπερνούν τις 30. Παρατηρείται κατακερματισμός των αρμοδιοτήτων εποπτείας-διαχείρισής των μη ιδιωτικής εκμετάλλευσης μαρίνων, καθιστώντας δύσκολη και σύνθετη οποιαδήποτε απόπειρα παρέμβασης ή εκσυγχρονισμού. Παράλληλα, τα προηγούμενα χρόνια η ιδιωτική πρωτοβουλία συνάντησε σημαντικά εμπόδια λόγω θεμάτων προστασίας του περιβάλλοντος, γραφειοκρατικών διαδικασιών αλλά και μη υπαγωγής στον εν ισχύ αναπτυξιακό νόμο 3299/2004.

Σύμφωνα με τη μελέτη της Hellstat, μια σειρά συνθηκών και εξελίξεων δημιουργεί ευνοϊκό πλαίσιο για την ανάληψη επενδύσεων στον κλάδο:

- οι αρμόδιες αρχές προωθούν την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού, με σκοπό τη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος από τις άμεσα ανταγωνίστριες χώρες, αλλά και την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου σε δωδεκάμηνη βάση. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται ο σχεδιασμός για περαιτέρω διάδοση του θαλάσσιου τουρισμού, κυρίως μέσω της δέσμευσης κονδυλίων από το επερχόμενο ΔΚΠΣ.

- Το Πρωτόκολλο Χρηματοδότησης 25ετούς διάρκειας, συνολικής αξίας 3 δισ., που υπογράφηκε τον Ιούνιο 2005 μεταξύ του ΥΕΝ και της Ευρωπαϊκής Τραπεζής Επενδύσεων (ΕΙΒ), με σκοπό την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των θαλάσσιων υποδομών της χώρας (λιμενικές εγκαταστάσεις, μαρίνες) για την περίοδο 2005-2015.

- Η παραχώρηση του Κόλπου Δερματά στον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου μέσω τροπολογίας που κατατέθηκε από το ΥΕΝ στη Βουλή το Δεκέμβριο 2006 με σκοπό τη δημιουργία μαρίνας που θα φιλοξενεί σκάφη μεγάλου μεγέθους, αποτελεί από τα πρώτα βήματα για την αξιοποίηση του Πρωτοκόλλου στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού.

Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα οικονομικά στοιχεία για 13 επιχειρήσεις του κλάδου, οι 11 παρουσίασαν αύξηση των εσόδων τους, διαμορφώνοντας το μέσο ρυθμό ανάπτυξης στο 19%. Ωστόσο, η πλειοψηφία των επιχειρήσεων ήταν ζημιογόνα σε επίπεδο λειτουργικών και καθαρών αποτελεσμάτων, συνέπεια της υψηλής επιβάρυνσης με διοικητικά και χρηματοοικονομικά έξοδα, στο 31% και 13,7% επί των πωλήσεων αντίστοιχα.

7.5.2 ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΓΙΟΤ

Οι Μεσογειακές ακτές και θάλασσες, κοινή κληρονομιά της Ευρώπης, είναι ο τελικός προορισμός του μεγαλύτερου ποσοστού του τουρισμού γενικά και του θαλάσσιου τουρισμού. Η Ελλάδα αποτελεί μια χώρα μοναδική και χαρισματική για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, προικισμένη από την φύση της με συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι όλων των άλλων χωρών της Ευρώπης.

Έχει διαπιστωθεί ότι η Ελλάδα είναι μία σημαντική δύναμη στον χώρο του yachting και θα μπορούσε να λειτουργήσει ως επίκεντρο της ανάπτυξης της δραστηριότητας στη Μεσόγειο, με την αντίστοιχη προσαρμογή στις διεθνείς εξελίξεις του κλάδου. Ο αριθμός των νησιών και οι ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες αποτελούν τα πλεονεκτήματα για τον σκοπό αυτό.

Το yachting στην Ελλάδα δεν προβάλλεται αρκετά τουλάχιστον όσο και ο μαζικός τουρισμός στο πρότυπο του οποίου αναπτύχθηκε η χώρα μας, σε αντίθεση με άλλες, όπως για παράδειγμα την Τουρκία και την Γιουγκοσλαβία που προσβάλουν αυτή την τουριστική δραστηριότητα συστηματικά. Επίσης το επαγγελματικών σκαφών στο εξωτερικό δεν είναι ικανοποιητικό και γενικά οι παρεχόμενες εξυπηρετήσεις δεν είναι της ποιοτικής στάθμης που θα όφειλαν. Είναι σκόπιμο να ξεταστούν με στόχο την δοκιμαστική εφαρμογή τους και στην Ελλάδα, ολοκληρωμένα συμπλέγματα μαρίνων με πολλαπλές τουριστικές δραστηριότητες όπως οικιστικές και τουριστικές χρήσεις, συνεδριακά και εμπορικά κέντρα, καζίνο κ.λ.π.

Για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, όσον αφορά τον κλάδο του yachting κρίνονται αναγκαία:

- Η παρακολούθηση των εξελίξεων και τάσεων της ζήτησης και η έγκαιρη προσαρμογή της προσφοράς.

- Ο εκσυγχρονισμός του στόλου και γενικά η αύξηση των επενδυτικών εξόδων επάνδρωσης και πληρωμάτων.
- Η αναπροσαρμογή και ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου.
- Η προσπάθεια επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου.
- Η λήψη θεσμικών και διοικητικών μέτρων σχετικά με όρους διακίνησης, ναυλώσεων θαλαμηγών σκαφών.
- Η λειτουργία και οργάνωση μηχανισμών και υπηρεσιών ελέγχου των σκαφών και εφαρμογής των ισχυουσών διατάξεων ασφαλείας, προστασίας περιβάλλοντος κ.λ.π.
- Η αντιμετώπιση του προβλήματος της εποχικότητας στην απασχόληση των πληρωμάτων.
- Η συνεχής εκπαίδευση των πληρωμάτων, επαγγελματική και γενικά τουριστική.
- Η εντατική διαφήμιση του κλάδου στο εξωτερικό.
- Τέλος, η οργάνωση ειδικών πακέτων διαφοροποιημένης και εμπλουτισμένης με πολλαπλές δραστηριότητες προσφοράς.

7.6 ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΧΑΝΙΩΝ

Η Επαγγελματική Αλιεία στην Ελλάδα άρχισε να οργανώνεται και να περνάει από τους Ιταλούς στους Έλληνες στις αρχές του περασμένου αιώνα. Η ΚΙΣΣΑΜΟΣ ήταν από τις περιοχές που έπαιξαν πρωτοποριακό ρόλο στην προσπάθεια αυτή. Τα αλιευτικά σκάφη της ΚΙΣΣΑΜΟΥ ήταν από τα πρώτα στα οποία τοποθετήθηκαν μηχανές μεταξύ 1920 και 1930. Η αλιεία λοιπόν έχει παράδοση στο Νομό Χανίων και η παράδοση αυτή συνεχίζεται. Όμως η κατάσταση στην οποία βρίσκεται σήμερα ο αλιευτικός τομέας στο Νομό Χανίων δημιουργεί την ανάγκη λήψης μέτρων θεσμικών και οικονομικών για την στήριξη και βιωσιμότητα του.

7.6.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Ο Αλιευτικός Στόλος του Νομού Χανίων αποτελεί αντιπροσωπευτικό δείγμα του Εθνικού Στόλου επειδή περιλαμβάνει της κατηγορίες αλιευτικών σκαφών και σε αναλογία περίπου της ο Εθνικός. Για το λόγο αυτό πιστεύουμε ότι τα συμπεράσματα από την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης του Στόλου των Χανίων, των τάσεων που διαμορφώνονται και των προοπτικών που υπάρχουν, παρουσιάζουν γενικότερο ενδιαφέρον και μπορούν να ληφθούν υπόψη για την διαμόρφωση της Εθνικής Πολιτικής στον τομέα της Θαλάσσιας Αλιείας.

Τα 345 αλιευτικά σκάφη είναι διεσπαρμένα σε 30 περίπου λιμάνια, λιμανάκια και υποτυπώδεις λιμενικές εγκαταστάσεις. Από τη Βόρεια πλευρά του Νομού μετά την ολοκλήρωση των έργων στα λιμάνια Κισάμου, Κολυμβαρίου, Γεωργιούπολης, η ασφάλεια των αλιευτικών είναι ικανοποιητική. Από τη Νότια πλευρά θα είναι ικανοποιητική η ασφάλεια μετά την ολοκλήρωση του λιμανιού της Χώρας Σφακίων και Παλαιόχωρας. Ακάλυπτη όμως παραμένει η δυτική πλευρά του Νομού. Το πρόβλημα θα μπορούσε να λυθεί μελλοντικά με συμπληρωματικά έργα σε ένα από τα αλιευτικά καταφυγία στην Ακτή Πλατάνου ή στο Σφηνάρι.

7.6.2 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Το μεγαλύτερο πρόβλημα του Αλιευτικού Στόλου είναι ότι αποτελείται από πολλά μικρά σκάφη αντί για λιγότερα και περισσότερα προσαρμοσμένα στις σύγχρονες συνθήκες αλιείας και ότι πολλά σκάφη έχουν μηχανές μικρότερης ισχύος από αυτές που χρειάζονται.

Ο Αλιευτικός Στόλος που έχει την έδρα του στο Νομό Χανίων αποτελείται από 345 σκάφη, ποσοστό περίπου 2-3% του Εθνικού Αλιευτικού Στόλου, συνολικής ισχύος μηχανών σε KW 8.900 και συνολικής χωρητικότητας σε GT 1860 (Μέσος όρος 26 KW/σκάφος, 2.9 GT/σκάφος) Από τα σκάφη αυτά είναι μηχανότρατες 5, Γρι-γρι 4, Βιτζότρατες 2, Μεγάλα Σκάφη Παράκτιας Αλιείας 45 (Διχτυάρικα, Παραγαδιάρικα, Ξιφιάδικα μεγαλύτερα των 9 μέτρων ολικού μήκους), Μεσαία Σκάφη Παράκτιας Αλιείας (6-9 μέτρα ολικό μήκος) 155, Μικρά Σκάφη Παράκτιας Αλιείας (ολικό μήκος μικρότερο από 6 μέτρα) 134.

Εκτιμούμε ότι η συνολική αλιευτική ικανότητα (Χωρητικότητα GT και Ισχύς KW) των αλιευτικών σκάφων που έχουμε επαρκεί για την ορθολογική εκμετάλλευση των αλιευτικών μας πεδίων. Όμως είναι απαραίτητη η αναδιάρθρωση του αλιευτικού στόλου ώστε να αποτελεσθεί από λιγότερα σκάφη, προσαρμοσμένα στις σύγχρονες συνθήκες αλιείας. Τα σκάφη ανάλογα με την περιοχή, και το αλιευτικό εργαλείο που χρησιμοποιούν θα πρέπει να έχουν το κατάλληλο μέγεθος την κατάλληλη μηχανή τον απαιτούμενο εξοπλισμό. Έτσι οι αλιευτικές επιχειρήσεις θα γίνουν βιώσιμες και θα βοηθήσουν τους αλιείς να εξασφαλίσουν το απαραίτητο εισόδημα για να παραμείνουν στα χωριά τους και συνεχίσουν το αλιευτικό επάγγελμα ιδιαίτερα σε περιοχές που οι δυνατότητες ανάπτυξης άλλων δραστηριοτήτων είναι περιορισμένες.

7.6.3 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Η αναδιάρθρωση του αλιευτικού στόλου μπορεί να επιτευχθεί με μια σειρά θεσμικά μέτρα και οικονομικά τα οποία θα πρέπει να πάρει το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων ή να διεκδικήσει από την Ευρωπαϊκή Ένωση στα πλαίσια του νέου προγράμματος 2007-2013.

α) Πολλά μικρά σκάφη εργάζονται περιστασιακά στην αλιεία και απλά συμπληρώνουν το εισόδημα των πλοιοκτητών. Οι πλοιοκτήτες των σκαφών αυτών εμφανίζονται κατά κύριο επάγγελμα αλιείς γιατί δεν είναι αναγνωρισμένη νομοθετικά στην Ελλάδα αυτή η κατηγορία σκαφών. Εκείνο που απαιτείται είναι να αναγνωρισθεί νομοθετικά αυτή η κατηγορία, να υπολογισθεί η αλιευτική ικανότητα (χωρητικότητα-ισχύς μηχανής) που δεν αξιοποιείται και να κατανεμηθεί αυτή σε άλλα σκάφη που την έχουν ανάγκη.

β) Από Εθνικούς πόρους να αποσυρθούν από την αλιεία αλιευτικά σκάφη και η αλιευτική τους ικανότητα να χρησιμοποιηθεί για την αύξηση του μεγέθους και της ιπποδύναμης των αλιευτικών σκαφών ώστε να προσαρμοσθούν στις σύγχρονες ανάγκες της αλιείας.

γ) Επαναφορά των οικονομικών ενισχύσεων για την ανανέωση των αλιευτικών σκαφών αλλά με κίνητρα προσανατολισμού σε κατάλληλα για τις σημερινές ανάγκες σκάφη. Ένα από τα κριτήρια θα μπορούσε να είναι η αντικατάσταση πολλών μικρών σκαφών για τη δημιουργία ενός μεγαλύτερου. Οι δύο δραστηριότητες, αλιεία και τουρισμός, είναι ιδιαίτερα σημαντικές για την Κρήτη και μπορούν όχι μόνο να συνυπάρχουν αρμονικά αλλά και να στηρίζουν η μια την άλλη. Τα τελευταία δέκα τουλάχιστον χρόνια έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον από ξένους επισκέπτες να επιβιβασθούν σε αλιευτικά σκάφη κατά την διάρκεια της εργασίας τους και να παρακολουθήσουν την αλιεία όπως γίνεται από τους ψαράδες. Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα και την αύξηση του εισοδήματος των αλιέων και την προώθηση μιας νέας μορφής τουρισμού για την περιοχή μας. Για την ανάπτυξη αυτής της δραστηριότητας θα πρέπει να τροποποιηθεί η Εθνική Νομοθεσία ώστε να μπορούν να επιβιβάζονται σε αλιευτικά σκάφη επισκέπτες και να καθορισθεί ο τρόπος είσπραξης των φορολόγησής εσόδων αυτών από τους αλιείς. Επίσης θα πρέπει να θεσμοθετηθούν πρόσθετα κίνητρα στα πλαίσια οικονομικών ενισχύσεων για τις αναγκαίες μετατροπές στα αλιευτικά σκάφη για την ασφαλή μεταφορά και εξυπηρέτηση των ξένων επισκεπτών.

ΕΝΟΤΗΤΑ 8

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

8.1 ΓΕΝΙΚΑ: ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο θαλάσσιος τουρισμός σαν έννοια, έχει τουλάχιστον στη χώρα μας συνδεθεί μέχρι πρόσφατα, με το χώρο και τις δραστηριότητες των σκαφών αναψυχής. Δηλαδή, με τα ιδιόκτητα μηχανοκίνητα ή ιστιοφόρα σκάφη που αρμενίζουν στις Ελληνικές θάλασσες, για την αναψυχή των κατόχων τους, ή με τα αντίστοιχα «επαγγελματικά» που ενοικιάζονται (ναυλώνονται) από τρίτους για τον ίδιο σκοπό. Η έννοια όμως αυτή τα τελευταία χρόνια εμπλουτίζεται, κυρίως λόγω της κατακόρυφης ανάπτυξης πολλών άλλων δραστηριοτήτων στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού. Υπάρχει λοιπόν η ανάγκη αποσαφήνισης της παρεπληνυμένης μέχρι σήμερα έννοιας του θαλάσσιου τουρισμού από τα στενά πλαίσια του «yachting», δηλαδή τις ναυλώσεις σκαφών και ανάπτυξη στην πραγματική της διάσταση, με το σύνολο των δραστηριοτήτων που περιέχει. Ενδεικτικά αναφέρουμε με αλφαβητική σειρά, έναν αριθμό δραστηριοτήτων: ερασιτεχνική αλιεία, τουριστικά υποβρύχια, θαλάσσια σπορ, καταδύσεις, κρουαζιέρες, ναύλωση σκαφών αναψυχής, παρακολούθηση κητωδών (φάλαινες, δελφίνια, κ.λπ.). Όπως φαίνεται με την πρώτη ματιά, ο θαλάσσιος τομέας του τουρισμού καθορίζεται λεπτομερέστερα, μέσα από παραδοσιακά πλαίσια που περιλαμβάνουν τις δραστηριότητες και τις μετακινήσεις στη θάλασσα, τα ξενοδοχεία και τα εστιατόρια, το νησί και την παραλία, το θαλάσσιο αθλητισμό και την αναψυχή.

Αυτή η μορφή τουρισμού εξελίχθηκε μέσα στους αιώνες, από απλή «δραπέτευση» σε νησιά για την αριστοκρατία της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, έως την ανάλυση του παράκτιου τουρισμού στη Δυτική Ευρώπη, μεταξύ του 1750 και 1840 και τέλος στη μορφή του μαζικού τουρισμού και αυτού των ειδικών ενδιαφερόντων στον 21^ο αιώνα.

Ένα σημαντικό στοιχείο του θαλάσσιου τουρισμού είναι ο νησιωτικός τουρισμός, η αξιοποίηση του οποίου μπορεί να συμβάλει μέχρι και στο 25% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος ενός κράτους. Τα νησιά ολοένα και περισσότερο αποκτούν βασικό ρόλο στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού, είτε με τη μορφή δραστηριοτήτων μαζικού τουρισμού, είτε με πιο εξειδικευμένες δραστηριότητες σαν θαλάσσια πάρκα, καταδυτικά κέντρα, ερασιτεχνική αλιεία.

Θα συνεχίσει να αναπτύσσεται, πρωτίστως, διότι υπάρχει ακόμα ένα μεγάλο περιθώριο ανάπτυξης του τουρισμού γενικότερα και ο θαλάσσιος τουρισμός σαν βασικό τμήμα του, θα ωφεληθεί από αυτήν και δευτερευόντως, διότι ο τομέας του τουρισμού θα ωφεληθεί από τη βελτιωμένη τεχνολογία στις επικοινωνίες και τις μεταφορές. Αυτές οι βελτιώσεις περιλαμβάνουν, την ευκολότερη πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με τον τόπο προορισμού, καθώς και τις προτεινόμενες δραστηριότητες θαλάσσιου τουρισμού για κάθε τόπο. Η ερασιτεχνική αλιεία (αναψυχής), δεν είναι από τη δραστηριότητα που ασκούσαν οι πατεράδες και οι παποῦδες μας χρόνια τώρα, είτε τα ελεύθερα τους Σαββατοκύριακα, είτε καθημερινές αν ζούσαν σε τόπους δίπλα στη θάλασσα. Ιστορικά, σαν τουριστική δραστηριότητα, είναι από τις πιο πρόσφατες, με την κλασική εικόνα του ταχύπλοου σκάφους να οργώνει τα νερά της Καραϊβικής, ψαρεύοντας ξιφίες. Στην Ελλάδα η συγκεκριμένη δραστηριότητα, αυξάνει διαχρονικά τους φανατικούς υποστηρικτές της, που είτε με σκάφος είτε με ελεύθερη κατάδυση (ψαροντούφεκο), είτε τελευταίο από ξηράς με το τηλεσκοπικό καλάμι, επιδίδονται στο κλασικό «ψάρεμα». Οργανωμένη όμως αξιοποίηση από τουριστικής πλευράς, δεν υπάρχει ακόμη στο βαθμό που ίσως θα μπορούσε να αναπτυχθεί. Για παράδειγμα, η ενοικίαση μικρών λέμβων σε τουρίστες για απογευματινή αλιεία. Όσον αφορά στις διαδρομές με τουριστικό υποβρύχιο, μοναδικό αντιπρόσωπο για τη χώρα μας αποτελεί η περίπτωση της Σαντορίνης, όπου λειτουργεί με αρκετή επιτυχία αντίστοιχο σκάφος, ενώ διεθνώς τα τουριστικά υποβρύχια έχουν εξελιχθεί τόσο ώστε να αποτελούν σε πολλές περιπτώσεις ακόμη και ιδιόκτητα σκάφη αναψυχής. Ίσως η πολιτεία μέσα από το νόμο περί καταδύσεων, θα έπρεπε να μεριμνήσει για τη δημιουργία περιοχών ενδιαφέροντος ανάλογων υποβρύχιων τουριστικών διαδρομών. Νέα σχετικά δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού, αποτελούν οι αυτόνομες καταδύσεις (scuba diving). Στον τομέα αυτό, έχει υπάρξει τεράστια ανάπτυξη διεθνώς, που υποστηρίχθηκε ιδιαίτερα, από την αυξανόμενη δυνατότητα πρόσβασης στην εκπαίδευση, τον εξοπλισμό, καθώς επίσης και στις ολοένα αυξανόμενες περιοχές για καταδύσεις ανά τον κόσμο.

Η δυνατότητα της Ελλάδος σαν περιοχή για καταδύσεις, δεν έχει αναπτυχθεί σημαντικά, λόγω του ειδικού νομικού καθεστώτος που έχει πρωτίστως θεσμοθετηθεί για να προφυλάσσει τις ενάλλιες αρχαιότητες. Σήμερα, με την υποβολή ενός νέου νομοσχεδίου για τις καταδύσεις αναψυχής και την λειτουργία εν γένει των καταδυτικών κέντρων, γίνεται μια σημαντική προσπάθεια αλλαγής του υπάρχοντος πλαισίου προς το καλύτερο. Ευελπιστούμε να υπάρξει θετική εξέλιξη για όλες τις πλευρές, μιας και υπάρχουν θέματα που χρίζουν ιδιαίτερης προσοχής, όπως η προστασία του περιβάλλοντος και η σωστή οργάνωση και παροχή υπηρεσιών προς τους ενδιαφερόμενους για αυτή τη δραστηριότητα.

Σχετικά με τις κρουαζιέρες μεγάλων διαδρομών με πλοίο: Ἡ Ελλάδα, αποτελεί ιδιαιτερότητα χώρο για να πραγματοποιήσετε ολιγοήμερες ή πολυήμερες κρουαζιέρες, καθώς διαθέτει πολλά νησιά και λιμάνια που μπορείτε να επισκεφτείτε, αλλά και ιδανικό κλίμα, το οποίο επιτρέπει ένα ευχάριστο ταξίδι τις περισσότερες εποχές του χρόνου. Επιπλέον, μια κρουαζιέρα στις ελληνικές θάλασσες σας δίνει την ευκαιρία να επισκεφτείτε σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους, μοναδικές εκκλησίες και μοναστήρια, μνημεία νεώτερων χρόνων, εξαιρετικά ενδιαφέροντα μουσεία και παραδοσιακούς οικισμούς αλλά και να απολαύσετε τις φυσικές ομορφιές πολλών περιοχών της χώρας» σύμφωνα με την Ε.Ο.Τ. Ενώ όμως αυτά τα λόγια εμφανίζονται στον επίσημο ιστότοπο του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού, σημαντικά προβλήματα όπως, η διαμόρφωση της πλειοψηφίας των υπαρχόντων λιμανιών για τον ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων, καθώς και η οργανωμένη εξυπηρέτηση των επιβατών τους, παραμένουν προς το παρόν άλυτα. Παρ'όλα αυτά, οι Έλληνες πλοιοκτήτες προχώρησαν πρόσφατα σε αγορά νέων πλοίων ακολουθώντας τις προκλήσεις του διεθνούς ανταγωνισμού. Ελπίζουμε οι εξελίξεις να είναι θετικές. Τέλος, δραστηριότητες όπως η παρακολούθηση κητωδών, δεν έχουν καν εμφανιστεί στις θάλασσες μας, κυρίως λόγω της απουσίας μεγάλων κητωσών σε αυτές. Οι κύριοι αντιπρόσωποι τους στα Ελληνικά νερά, τα δελφίνια, φροντίζουν ίσως πρώτα αυτά να «παρατηρούν» εμάς, απολαμβάνοντας έτσι τις δικές τους «τουριστικές» διαδρομές.

Ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει επαγγελματικές ομάδες που απασχολούνται σε διάφορους χώρους, όπως σε: τουριστικές λιμένες, καταφύγια και αγκυροβόλια, κέντρα αυτοδύσεων σε ορισμένες από το νόμο περιοχές, οργανωμένα κέντρα ερασιτεχνικής τουριστικής αλιείας, θαλάσσια σπορ, καταστήματα εξοπλισμού και συντήρησης σκαφών, καταστήματα εφοδίων ερασιτεχνικής αλιείας, καταστήματα πλήρωσης φιαλών αυτοδύσεων, μεγάλα τουριστικά δρομολόγια με πλοίο (κρουαζιερόπλοια), μικρά τουριστικά δρομολόγια με σκάφος (ημερόπλοια), ναυλώσεις σκαφών αναψυχής (yachting), οργανωμένα θαλάσσια πάρκα, παραθαλάσσια θέρετρα και ξενοδοχειακές μονάδες, υποβρύχιες διαδρομές με καταδυόμενο σκάφος.

Μέσα από αυτούς τους χώρους προκύπτουν και αντίστοιχα επαγγέλματα. Κάνοντας μια επιλογή των πλέον ζητούμενων από την αγορά επαγγελμάτων που ανήκουν στις παραπάνω κατηγορίες, δημιουργούνται οι παρακάτω θέσεις εργασίας: ασφάλεια εγκαταστάσεων και σκαφών, ασφαλιστές σκαφών και άλλης περιουσίας, διεκπεραίωση εγγράφων σκαφών, διεκπεραίωση ναύλων σκαφών, δύτες, ειδικοί συσκευών υγραερίου σκαφών, επισκευαστές και συντηρητές ιστίων (πανιά), επισκευαστές και συντηρητές ιστίων (κατάρτια), επισκευαστές υφάλων και άλλων πλαστικών φθορών σκαφών, ηλεκτρολόγοι σκαφών, και πολλά άλλα.

Για κάποιες από αυτές παρέχεται γενική εκπαίδευση από φορείς που δεν έχουν απαραίτητα, άμεση σχέση με τον τουρισμό.

Ο θαλάσσιος τουρισμός θεωρείται ως ιδιαίτερος και εξειδικευμένος κλάδος του ευρύτερου τομέα του τουρισμού που απαιτεί τη γνώση και παράλληλα την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η ορθολογική ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού επιβάλλει τη διαμόρφωση θαλάσσιας τουριστικής πολιτικής με τη συμμετοχή των αρμόδιων φορέων του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα αλλά και με τη συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών.

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας σημαντικός τομέας της τουριστικής βιομηχανίας. Για πολλά παράκτια και νησιώτικα κράτη (Μάλβιδες, νησιά της Καραϊβικής κ.λ.π.) ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί την «αίχμη του δόρατος» της τουριστικής τους βιομηχανίας.

Οι χώρες ενθαρρύνονται να επενδύσουν στο θαλάσσιο τουρισμό λόγω των αποδεδειγμένων οικονομικών ωφελειών, ιδίως των εισροών συναλλάγματος, της αύξησης της απασχόλησης και της δημιουργίας αναπτυξιακών υποδομών. Μάλιστα η ανάλυση κόστους, ωφελειών της τουριστικής ανάπτυξης συνήθως επικεντρώνεται σε αυτά τα θετικά αποτελέσματα, δίνοντας ελάχιστη προσοχή στις κοινωνικές, περιβαλλοντικές και άλλες επιπτώσεις που συνδέονται με την ανάπτυξη του τουρισμού γενικότερα και του θαλάσσιου τουρισμού ειδικότερα.

Οι παραπάνω οικονομικές δραστηριότητες προκαλούν συγκρούσεις και ρήξεις που αναπτύσσονται είτε στο χερσαίο χώρο, π.χ. οικοπεδοποίηση για κατοικίες και ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, διάνοιξη δρόμων, λιμενοποίηση περιοχής, αγροτικοποίηση περιοχής. Είτε στο θαλάσσιο χώρο, π.χ. επαγγελματική αλιεία, ερασιτεχνική αλιεία, θαλάσσιες τουριστικές δραστηριότητες κ.λ.π.

Υπάρχουν όμως και συγκρούσεις και ρήξεις σε τομεακό επίπεδο που διαπερνούν το θαλάσσιο και χερσαίο χώρο, όπως η βιομηχανοποίηση του παράκτιου περιβάλλοντος, π.χ. ξενοδοχειακή επιχείρηση με ξενοδοχειακό, τουριστικό λιμένα, η αστικοποίηση του παράκτιου περιβάλλοντος, π.χ. διάνοιξη δρόμων για τη σύνδεση λιμανιών με αεροδρόμια κ.λ.π.

Οι βιομηχανίες της αλιείας, των θαλάσσιων μεταφορών και του τουρισμού ανταγωνίζονται για το ζωτικό χώρο των παράκτιων ζωνών που ενδεικτικά στην Ευρωπαϊκή Ένωση εκτείνονται σε μήκος 89.000 χλμ. περίπου και φιλοξενούν ορισμένα από τα πλέον ευαίσθητα και πολύτιμα φυσικά ενδιαιτήματα της Ευρώπης.

Οι επιπτώσεις στο παράκτιο περιβάλλον είναι πολλές και συχνά λειτουργούν πολλαπλασιαστικά. Οι επιπτώσεις αυτές μπορεί να ομαδοποιηθούν ως εξής:

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

Καλούμεθα όλοι να στηρίξουμε την ελληνική ναυτιλία και τον θαλάσσιο τουρισμό συνεργαζόμενοι μεταξύ μας, αξιοποιώντας και συνεχίζοντας την μακραίωνη παράδοση μας αλλά και εφαρμόζοντας ως χώρα συγκεκριμένη, συγκροτημένη και ολοκληρωμένη πολιτική θαλάσσιου τουρισμού.

Υπάρχουν οι δυνατότητες για πολύ καλύτερες προοπτικές για τον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό, ιδιαίτερα με την διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα επόμενα χρόνια. Δεν πρέπει να αγνοούμε ωστόσο σε εποχές σκληρού ανταγωνισμού στο μεσογειακό χώρο τις σοβαρές ελλείψεις μας και την ταχύτητα με την οποία απαιτούν οι καιροί να κινηθούμε.

Δεν πρέπει να παραβλέψουμε να ενισχύσουμε τους τρόπους με τους οποίους μπορούμε να συνεργαζόμαστε, να οργανώνουμε, να προωθούμε και να προβάλλουμε την ήδη υπάρχουσα δυνατότητα μέσα από σύγχρονους αλλά και κλασσικούς τεχνοκρατικούς τρόπους. Κλειδί στην ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και όχι μόνο είναι η επιβατηγός ναυτιλία, ο τουρισμός και οι θαλάσσιες μεταφορές, ωστόσο οι επικρατούσες συνθήκες δημιουργούν σοβαρά προβλήματα, κάτι που δημιουργεί επιπλέον φόβους για τη διατήρηση της αναγκαίας σταθερότητας στη Μεσόγειο.

Ο κλάδος δέχθηκε πλήγμα και χρειάζεται υποστήριξη αλλά και ουσιαστικά κίνητρα για την ενίσχυση του. Χρειάζεται, επίσης, ως σύμμαχο και εργαλείο δουλειάς την εύλογη και ασφαλή υποδομή. Ιδιαίτερα κίνητρα πρέπει να αλληλοσυμπληρώνονται όπως και τα προϊόντα (θαλάσσιος τουρισμός, καταδυτικός τουρισμός κ.λ.π.) και να υπάρχει ο κατάλληλος συντονισμός μεταξύ των συναρμόδιων υπουργείων.

Απαιτείται κατάλληλη εκπαίδευση όλων των ναυτικών που ασχολούνται με τον θαλάσσιο τουρισμό. Εκφράζονται φόβοι πως τώρα με την άρση του cabotage, εκτός από τα σοβαρά προβλήματα ανταγωνιστικότητας, θα υπάρξουν και προβλήματα στελέχωσης των σκαφών αλλά και νηολόγησης σκαφών αναψυχής, έκδοσης επαγγελματικής άδειας κ.λ.π.

Το ότι βρισκόμαστε σε ένα μεταβατικό στάδιο είναι γεγονός και παρά τα επιμέρους κλαδικά προβλήματα ακόμη και οι αντιθέσεις φανερώνουν τις ζυμώσεις που αναμφίβολα θα οδηγήσουν σε θετικά αποτελέσματα και σε νέες ρότες. Κάθε τουριστική πολιτική πρέπει να

ενισχύει το τρίπτυχο τουρισμός, πολιτισμός, περιβάλλον και σε στεριά και σε θάλασσα όσον αφορά στη χώρα μας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΑΠΟ INTERNET

- www.gnto.gr
- www.e-aideia.gr
- www.trekking.gr
- www.nolimits.gr
- www.in.gr
- www.google.com
- www.yahoo.com
- www.inskynos.gr
- www.dir.forthnet.gr/784-0-gr.html
- www.enfisi.gr/content/view/133/66/
- www.greece-yachting.com
- www.scubadivinggreece.gr
- www.alternativegreece.gr/home
- www.bigbluecrete.gr/indexgr.htm
- www.proskopismos.com
- www.focusmag.gr/articles
- www.diversclub-crete.gr/greek/dive-tours-gr.html
- www.capital.gr/news
- <http://news.cna.gr>
- www.athinoramatravel.gr/guide
- www.cruiseplan.gr
- www.ltnx.gr
- www.bluepage.gr
- www.oikade.gr
- www.wikipedia.gr
- www.thalassa.net.gr
- www.cyprusfishingmagazine.com
- www.diveshop.gr
- www.departure-blvd.net
- www.cretaquarium.gr
- www.innovatech.gr
- www.linkz.gr
- www.medsos.gr
- www.e-city.gr
- <http://odysseus.culture.gr>
- www.cretan-history.gr

ΑΠΟ ΒΙΒΛΙΑ

- Σχίζας Γιάννης, “Ο άλλος Τουρισμός”, Εναλλακτικές Εκδόσεις/Οικοτοπία, Αθήνα 1998
- Από το σεμινάριο “Capital Bleu & Cultour Med” που πραγματοποιήθηκε στην Περιφέρεια της Κρήτης, στα Χανιά: “θαλάσσιος τουρισμός: ασφάλεια πλοίων” από Δεικτάκης Εμμανουήλ, “θαλάσσιος τουρισμός” από Παπαδάκη Μαρία (καθηγήτρια τουρισμού),
- Νίκος Γ Ηξουμενάκης, Κώστας Ν. Κραβαρίτης, Περικλής Ν. Λύτρας, “Εισαγωγή στον τουρισμό”
- Νίκος Γ. Ηγουμεάκης, Κώστας Ν. Κραβαρίτης, “Τουρισμός, βασικές έννοιες”