



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ JEAN MONNET
ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
JEAN MONNET EUROPEAN CENTRE OF EXCELLENCE
NATIONAL AND KAPODISTRIAN UNIVERSITY OF ATHENS

Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



Ο ΤΟΜΕΑΣ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗΣ (YACHTING) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ – ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΜΙΧ. ΜΑΝΩΛΟΓΛΟΥ

ΜΑΡΤΙΟΣ 2017

Copyright 2017

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ JEAN MONNET
ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
Κλεομένους 22Α, 106 75 Αθήνα
Τηλ. 210 72 20 508 Fax: 210 3617711
Email: jmcenter-athens@pspa.uoa.gr, www.jmc.pspa.uoa.gr

All rights reserved

Το Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet δεν υιοθετεί ως ίδρυμα πολιτικές ή άλλες θέσεις. Καταβάλλει, μάλιστα, προσπάθεια να παρουσιάζονται στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων του και στο μέτρο του δυνατού όλες οι υπάρχουσες απόψεις. Οι αναλύσεις και οι γνώμες που δημοσιεύονται σε όλες τις εκδόσεις του Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet θα πρέπει να αποδίδονται αποκλειστικά στους ίδιους τους συγγραφείς και να μην θεωρούνται ότι αντιπροσωπεύουν απαραίτητα τις απόψεις του Κέντρου, του Διοικητικού Συμβουλίου του, της διεύθυνσης ή των κατά περίπτωση και καθ' οιονδήποτε τρόπο συνεργαζομένων φορέων.

The European Commission support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents which reflects the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. Εισαγωγή	σελ 3
2. Τα οφέλη του θαλάσσιου τουρισμού.....	σελ 4
3. Ο τουρισμός των σκαφών αναψυχής – yachting	σελ 5
3.1 Ανάλυση της αγοράς του yahting στην Ελλάδα και εξέλιξη του κλάδου.....	σελ 6
3.2 Ανασκόπηση και χαρακτηριστικά του κλάδου του yachting στην Ελλάδα.....	σελ 8
4. Υφιστάμενη κατάσταση.....	σελ 9
5. Η συνεισφορά του yachting στην Ελληνική οικονομία.....	σελ 11
6. Μαρίνες – τουριστικοί λιμένες στην Ελλάδα.....	σελ 12
6.1 Ζήτηση για μαρίνες.....	σελ 14
7. Τα προβλήματα του yachting στην Ελλάδα	σελ 15
8. Ευκαιρίες από την ανάπτυξη του yachting	σελ 17
9. Προτάσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου του yachting στην Ελλάδα.....	σελ 19
10. Συμπεράσματα	σελ 22
11. Βιβλιογραφία	σελ 23

Ο τομέας της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης (yachting) στην Ελλάδα - Τάσεις και προοπτικές ανάπτυξης

Σωτήριος Μιχ. Μανώλογλου

*Ναυτιλιακός οικονομολόγος,
Υποψήφιος Διδάκτωρ Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς*

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μια μορφή εναλλακτικού τουρισμού που έχει σα στόχο να προβάλλει τον θαλάσσιο πλούτο της χώρας, να προάγει το ενδιαφέρον των τουριστών να έρθουν σε επαφή με τη θάλασσα και να διασφαλίσει τη βιωσιμότητα του θαλάσσιου πλούτου της χώρας. Θαλάσσιος τουρισμός με την ευρύτερη έννοια θα μπορούσε να χαρακτηριστεί κάθε δραστηριότητα τουριστική ή αναψυχής που έχει σχέση με τη θάλασσα και τις ακτές, δηλαδή όλο σχεδόν το φάσμα των τουριστικών δραστηριοτήτων. Συνήθως όμως ως θαλάσσιο τουρισμό εννοούμε τις θαλάσσιες περιηγήσεις, κρουαζιέρες με κρουαζιερόπλοια ή σκάφη αναψυχής καθώς και ναυταθλητικές δραστηριότητες όπως η ιστιοπλοΐα. Ο θαλάσσιος τουρισμός λοιπόν είναι μια εναλλακτική μορφή τουρισμού που επιδιώκει να φέρει σε επαφή τον τουρίστα με διάφορες δραστηριότητες και προωθεί την πληροφόρηση του για το θαλάσσιο περιβάλλον. (Διακομιχάλης Μ, 2009). Συνδυαστικά βέβαια και με άλλες μορφές τουρισμού δύναται να φέρει τον επισκέπτη σε επαφή και με τα πολιτιστικά, θρησκευτικά, ιστορικά και άλλα χαρακτηριστικά του τόπου. Ο θαλάσσιος τουρισμός άρχισε να αναπτύσσεται στην Ελλάδα από την δεκαετία του '60. Αποτελεί παράγοντα κεφαλαιώδους σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας καθώς και για την ανάπτυξη περιοχών λιγότερο ευνοημένων, των οποίων η οικονομία βασίζεται κατά κύριο λόγο στη θάλασσα και την παράκτια ζώνη. (M.Hall, 2001)

Η αξία και η σπουδαιότητα των διαφόρων μορφών του θαλάσσιου τουρισμού, αποκτούν

ιδιαίτερη σημασία όταν αναφερόμαστε στην Ελλάδα. Η Ελλάδα διαθέτει τη μεγαλύτερη ακτογραμμή της Μεσογείου καλύπτοντας έκταση 16.040 χλμ με πολλά νησιά, καλές καιρικές με καθοριστικό τον ήλιο, καθαρές θάλασσες που προσφέρονται για πολλές αθλητικές, και καταδυτικές δραστηριότητες αλλά και για επιστημονική μελέτη. 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 πλευράς ναυτικών κινδύνων, οι αποστάσεις μεταξύ των νησιών είναι σχετικά μικρές και η πρόσβαση είναι εύκολη, ενώ εξίσου ευνοϊκές είναι και οι συνθήκες που σχετίζονται με την ένταση των ανέμων και τις θερμοκρασίες του περιβάλλοντος και της θάλασσας. Τα ανωτέρω χαρακτηριστικά εξηγούν την ανάπτυξη των διαφόρων μορφών θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα.

2. ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί ένα μεγάλο τμήμα της τουριστικής βιομηχανίας και λειτουργεί αλληλεπιδραστικά σαν τροφοδότης σε άλλες κατηγορίες. Από Εθνικής πλευράς ο θαλάσσιος τουρισμός βοηθά στη διατήρηση της συνοχής της νησιωτικής Ελλάδας και μεταφέρει την Ελληνική σημαία και στην τελευταία νησίδα. Η σπουδαιότητα του αποτυπώνεται και από το γεγονός πως ο κλάδος του θαλάσσιου τουρισμού καλύπτει το 3,8% σε σύνολο 18% της συνολικής συμβολής όλων των κλάδων του τουρισμού στο Α.Ε.Π. της Ελλάδος (Διακομιχάλης Μ, 2007).

Ο θαλάσσιος τουρισμός συνδέεται με τις ακόλουθες δραστηριότητες:

- Ιστιοπλοία και windsurfing
- Κρουαζιέρα
- Yachting – σκάφη αναψυχής (ιδιωτική περιήγηση)
- Θαλάσσιο σκι και Surfing
- Ψάρεμα
- Κατάδυση

- Κωπηλασία
- Περιηγήσεις με τουριστικά σκάφη (επαγγελματικά)

Σε αρκετές περιπτώσεις ο θαλάσσιος τουρισμός συνδέεται στενά με τον παράκτιο, συνιστώντας μαζί το 1/3 της θαλάσσιας οικονομίας στην Ευρώπη, όπου η κυριαρχία του θαλάσσιου στοιχείου αποτελεί ουσιαστικά την κυριότερη διαφορά, αλλά και ένα από τα κύρια κριτήρια διάκρισης του θαλάσσιου τουρισμού από τις υπόλοιπες μορφές τουρισμού (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2014).

3. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ - YACHTING

Με το όρο αυτό είναι γνωστή διεθνώς η θαλάσσια δραστηριότητα, κατά την οποία ο ταξιδιώτης χρησιμοποιεί θαλαμηγό σκάφος για λόγους αναψυχής. Το γιώτινγκ βασίζεται στο θαλαμηγό σκάφος που περιέχει υπηρεσίες διανομής και εστίασης στον τουρίστα, καθώς και τη δυνατότητα προσέγγισης σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές. Ακόμη, παρέχει στον ταξιδιώτη μεγάλο εύρος επιλογών ως προς την απόλαυση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το θαλαμηγό σκάφος, εκτός από χώρο καταλύματος και εστίασης, είναι η βάση για την ανάπτυξη μιας ποικιλίας δραστηριοτήτων αναψυχής όπως είναι η ηλιοθεραπεία πάνω στο σκάφος, η ερασιτεχνική αλιεία, η προσέγγιση σε δυσπρόσιτες από την ξηρά ακτές, η κατάδυση, η κολύμβηση σε απομονωμένους όρμους, το θαλάσσιο σκι, η περιήγηση κ.λπ. (Διακομιχάλης, 2009). Η ιδιαιτερότητα του γιώτινγκ συνίσταται στο γεγονός ότι ο επιβαίνων στο θαλαμηγό σκάφος καθορίζει ο ίδιος το χρόνο και το χώρο των δραστηριοτήτων αναψυχής του, σε αντίθεση με την κρουαζιέρα, κατά την οποία τα δρομολόγια, τα ωράρια, οι προς επίσκεψη χώροι και όλα τα προγράμματα εκδηλώσεων είναι αυστηρά προκαθορισμένα και πρέπει υποχρεωτικά να τα ακολουθούν όλοι οι τουρίστες. Αναφερόμενοι στην Ελλάδα, το γιώτινγκ αποτελεί μια από τις αντιπροσωπευτικότερες μορφές θαλάσσιου τουρισμού. Σε μια χώρα όπως η Ελλάδα με κύρια χαρακτηριστικά την πολυνησία και τις καλές καιρικές συνθήκες σχεδόν για όλο το έτος, ολόένα και περισσότεροι επισκέπτες-τουρίστες θα προτιμήσουν να την επισκεφθούν με το σκάφος τους ή να νοικιάσουν ένα σκάφος για την περιήγησή τους. (Pardali A, Sakellariasou F, 2000).

Κύριο προϊόν της θαλάσσιας ιδιωτικής περιήγησης είναι η παροχή υπηρεσιών αναψυχής, ακριβώς τη στιγμή που δημιουργείται. Η ζήτηση εκδηλώνεται από ιδιώτες, λάτρεις της θάλασσας, μεσαίας κι υψηλής κυρίως εισοδηματικής τάξης. Είναι αγορά εντάσεως παγίου, με υψηλές επενδύσεις κεφαλαίων, υψηλά εμπόδια εισόδου στον κλάδο (οικονομικά - θεσμικά) και με αξιόλογη συνεισφορά σε συναλλαγματικά έσοδα: αξίζει να σημειωθεί πως το 95% των ναυλώσεων πραγματοποιείται από αλλοδαπούς τουρίστες. Βασική επιθυμία των υποψήφιων πελατών είναι η απόλαυση του τρίπτυχου : ήλιος - θάλασσα - ξεκούραση, (λάτρεις του παραδοσιακού τουρισμού ήλιος – θάλασσα) ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες (Μάιο – Σεπτέμβριο). Η αγορά του yachting προσφέρει σκάφη διαφόρων τύπων : (α) ιστιοφόρα με ή χωρίς πλήρωμα , (β) παραδοσιακά καΐκια (motor sailers) ,(γ) πολυτελή καΐκια , (δ) μηχανοκίνητα μικρά (motor yachts) , (ε) θαλαμηγοί ή mega yachts, (στ) μεγάλα μηχανοκίνητα καΐκια. Προσφιλής δραστηριότητα σε διάφορες περιοχές της Μεσογείου όπως στο Αιγαίο και στο Ιόνιο, είναι η ιστιοπλοΐα ομάδας σκαφών σε σχηματισμό μικρού σκάφους (flotilla sailing). (Selamat A et al, 2016)

3.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Ένα ταξίδι στα ήρεμα ελληνικά νερά, με ιδιόκτητο ή ναυλωμένο σκάφος αναψυχής, προσφέρει τη δυνατότητα να πλεύσει ο τουρίστας ανάμεσα σε πανέμορφα συμπλέγματα νησιών, να αγκυροβολήσει σε φυσικούς προστατευμένους όρμους σπάνιας ομορφιάς, να επισκεφθεί απρόσιτες παραλίες και να κολυπήσει με ασφάλεια σε νερά με μοναδική καθαρότητα και διαύγεια. Οι αποστάσεις μεταξύ των ακτών είναι μικρές, ενώ εξίσου ευνοϊκές είναι και οι καιρικές συνθήκες, που σχετίζονται με την ένταση των ανέμων και τις θερμοκρασίες του περιβάλλοντος και της θάλασσας. (Μαριάννα Καλαϊτζιδάκη, 1995)

Μέχρι τη δεκαετία του 1960, ο Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος ήταν ο μοναδικός ναυτικός όμιλος στην χώρα μας , με υποδομή για τη φιλοξενία σκαφών αναψυχής, ο οποίος μάλιστα μέχρι το 1968 είχε αναλάβει την τήρηση στατιστικών στοιχείων και την προβολή του ελληνικού yachting με διεθνείς οργανώσεις και αγωνιστικές εκδηλώσεις. Η Ελληνική αγορά του

επαγγελματικού yachting εμφανίστηκε το 1970 αφού ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (Ε.Ο.Τ) είχε ξεκινήσει την κατασκευή και λειτουργία σταθμών εξυπηρέτησης σκαφών και αποβάθρες παρέχοντας στους οπαδούς του γιώτινγκ τις βασικές υπηρεσίες . Η μαρίνα της Βουλιαγμένης ήταν η πρώτη που λειτούργησε (1963-1965) και ακολούθησαν οι μαρίνες Ζέας (Πειραιάς) , Αρετσού (Θεσσαλονίκη), Αλίμου (Αθήνα) και Γουβιάς (Κέρκυρα). Η ραγδαία ανάπτυξη τουρισμού στη δεκαετία του 1980 σε συνδυασμό με τη μεγάλη αύξηση του αριθμού των ιδιωτικών κι επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, οδήγησαν στην αναγκαιότητα δημιουργίας ενός νέου θεσμικού πλαισίου που θα απλοποιούσε τις διαδικασίες. Σκοπός ήταν η ενίσχυση της ροής ιδιωτικών κεφαλαίων στην κατασκευή υποδομών θαλάσσιου τουρισμού, υπό την κρατική εποπτεία (παράδειγμα η Μαρίνα του Πόρτο Καρράς στην Χαλκιδική), με συμμετοχή του ΕΟΤ , των δήμων (Μαρίνα Γλυφάδας) και λιμενικών αρχών (μαρίνα Πάτρας).

Η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα στον κόσμο που έθεσε το νομικό πλαίσιο για τη λειτουργία εταιρειών εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής, το 1976 με το Νόμο 438 ο οποίος βρίσκεται σε ισχύ μέχρι και σήμερα, όπως τροποποιήθηκε με το Ν.2743/99. Θεσμικό πλαίσιο για επαγγελματικό γιώτινγκ : i) Ν.2160/93 ii)Ν.2743/99 με τροποποίηση Ν.2638/98 iii) Ν.3182/03 και τέλος - εντός Απριλίου 2011- η κατάρτιση νέου σχεδίου νόμου για τον θαλάσσιο τουρισμό. Η ελληνική αγορά επαγγελματικών σκαφών αναψυχής άρχισε να δημιουργείται τη δεκαετία του '70 με σημαντική συμβολή του ΕΟΤ σε συνεργασία με τα αρμόδια Υπουργεία. Το 1961 απλουστεύθηκαν οι διαδικασίες κίνησης, εισόδου κι εξόδου των σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα και καθιερώθηκε το Δελτίο Κίνησης και τα κίνητρα για αφορολόγητα ναυτιλιακά είδη και καύσιμα. (Μυλωνόπουλος Μ, 2004)

Βασική διαδικασία στη λειτουργία της αγοράς είναι η ναύλωση σκαφών αναψυχής και η ασφάλιση τους. Σε ότι αφορά τις Επαγγελματικές οργανώσεις-φορείς δημιουργήθηκαν οι ακόλουθοι: ΣΙΤΕΣΑΠ (Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Σκαφών Αναψυχής), ΕΠΕΣΤ (Ενωση Πλοιοκτητών Σκαφών Αναψυχής), ΕΣΜΕΘ (Ελληνικός Σύνδεσμος Μεσιτών & Εμπειρογνομόνων Θαλαμηγών). Σήμερα, το yachting στην Ελλάδα είναι ευρέως διαδεδομένο ανάμεσα σε Έλληνες και κυρίως ξένους πελάτες κι η ζήτηση παρουσιάζει αυξητική τάση, ενώ παράλληλα μεγάλο ποσοστό των τουριστών που ζητούν υπηρεσίες ενοικίασης yacht είναι Ευρωπαίοι (Γερμανοί, Ιταλοί, Άγγλοι, Δανοί, Γάλλοι) , ενώ οι Αμερικάνοι συνήθως προτιμούν

τα motor yachts σε σχέση με τα ιστιοπλοϊκά . (ICAP, 2009).

3.2 ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΟΥ ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο ελληνικός στόλος επαγγελματικών σκαφών αναψυχής αποτελείται από 4.800 περίπου ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα σκάφη, σύμφωνα με τα στοιχεία των νηολογίων που τηρούνται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο εν λόγω στόλος αποτελεί το μεγαλύτερο στόλο της Μεσογείου από πλευράς αριθμού σκαφών. Από το σύνολο του Ελληνικού στόλου, το 70% περίπου είναι ιστιοφόρα σκάφη, ενώ το υπόλοιπο 30% είναι μηχανοκίνητα. Τα σκάφη αυτά (τα οποία ανεξαρτήτως με το εάν επανδρώνονται ή μη, φέρουν την Ελληνική σημαία) είναι σε θέση, στην πλειοψηφία τους, να φιλοξενήσουν από 6 έως 12 άτομα. Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα καλύπτει το 0,9% περίπου της ετήσιας τουριστικής κίνησης. Ενδεικτικά, από τους 10.000.000 τουρίστες περίπου που επισκέπτονται τη χώρα σε ετήσια βάση, οι 90.000 περίπου, αγοράζουν υπηρεσίες yachting. Σύμφωνα με τα ιστορικά δεδομένα των τελευταίων ετών, η εντονότερη προσέλευση τουριστών παρατηρείται κυρίως κατά τους μήνες Απρίλιο - Οκτώβριο κάθε έτους οπότε επικρατούν και οι ιδανικότερες καιρικές συνθήκες. Ειδικότερα, η αγορά των ναυλώσεων μικρών και μεγάλων σκαφών, παρουσίασε μια συνεχή ανοδική πορεία κατά τη δεκαετία του 1990 και αρχές της δεκαετίας του 2000. (Παπαδημητρίου Μ, 2009). Μάλιστα, ο συνολικός αριθμός των ναυλώσεων κατά την τελευταία πενταετία, εμφάνισε σωρευτική αύξηση ανώτερη του 40%. Σύμφωνα δε με εκτιμήσεις της αγοράς, ο αριθμός των ετήσιων ναυλώσεων δύναται να ανέλθει έως και τις 60.000 στο μέλλον, υπο ευνοϊκές συνθήκες αγοράς, και στα πλαίσια των συστηματικότερων προσπαθειών που καταβάλλονται από όλους τους φορείς για την ανάπτυξη του κλάδου στην Ελλάδα.

Μεγάλο είναι το μέρος των εσόδων της Ελλάδας που βασίζεται στον θαλάσσιο τουρισμό, καθώς η χώρα είναι ευρύτερα γνωστή για την καλή ποιότητα 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 μια 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. (Βίττης Ν, 2004)

4. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Από τις αρχές δεκαετίας του 2000, το μέλλον του κλάδου της ιδιωτικής περιήγησης (γιώτινγκ) διαφαινόταν ευοίωνο. Όμως όταν έκανε την εμφάνιση της η οικονομική κρίση το 2008, ο κλάδος του γιώτινγκ άρχισε κ εκείνος να ακολουθεί την πτωτική πορεία της οικονομίας, με αποκορύφωμα το 2012 που χαρακτηρίστηκε “μαύρη χρονιά του yachting”. Τα επόμενα έτη και ειδικά το 2013 και 2014 υπήρξαν κάποια δείγματα ανόδου με την έλευση Ρώσων και Σκανδιναβών να ενισχύουν την κατάσταση. Δυστυχώς όμως τα έτη 2015 και 2016 δεν επιβεβαίωσαν την πρόβλεψη για καλύτερευση της κατάστασης του γιώτινγκ αφού μια σειρά γεγονότων ενδογενών και εξογενών δεν του επέτρεψαν να αναπτυχθεί και να ακολουθήσει την ανάπτυξη του τουρισμού στο σύνολό του. Σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκεντρώνει κάθε χρόνο η Ένωση Πλοιοκτητών σκαφών αναψυχής, η μείωση του τζίρου και οι απώλειες για τις ελληνικές μαρίνες εκτιμώνται σε 25% σε σύγκριση με το 2009 ενώ σύμφωνα με μελέτες για τον τομέα του Θαλάσσιου τουρισμού, ο ρυθμός των συνολικών αφίξεων και παραγωγής νέων σκαφών στη χώρα μας έχει μειωθεί πάνω από 60% σε σύγκριση με το 2008. (ΕΠΕΣΤ, 2015).

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία, το 2016 σημειώθηκε σημαντική αύξηση στις αφίξεις τουριστών στην Ελλάδα. Προς αυτή την κατεύθυνση βοήθησαν μια σειρά παραγόντων όπως τα τρομοκρατικά χτυπήματα στη γείτονα χώρα αλλά και το γενικότερο κλίμα αβεβαιότητας και αστάθειας. Όμως, δε φαίνεται να υπήρξε ανάλογη αύξηση και στα τουριστικά έσοδα, που επηρεάστηκαν αρνητικά από την υπερφορολόγηση, το προσφυγικό ζήτημα και το Brexit. Πολλοί φορείς εκτιμούν ότι το ίδιο «σκηνικό» θα επικρατήσει και το 2017 και αναφέρονται σε απώλειες στα τουριστικά έσοδα λόγω της συρρίκνωσης της κρουαζιέρας που θα κυμανθεί για το σύνολο του έτους από 500.000 έως 1 εκ. τουρίστες. Η πρόσφατη τουριστική σεζόν υπέστη άλλο ένα

πλήγμα από την πτώση του τζίρου στον κλάδο του γιότινγκ. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), η πτώση το 2016 έφθασε το ποσοστό του 18% σε σχέση με το 2015. Τα δε έσοδα από τον εν λόγω κλάδο παρουσίασαν μείωση 752 εκ. ευρώ δηλαδή 7,1% σε σχέση με το 2015. Οι αιτίες στις οποίες αποδίδεται η εν λόγω πτώση είναι η έξαρση του προσφυγικού – μεταναστευτικού ζητήματος και η διαχείριση της τουριστικής εικόνας της χώρας στο εξωτερικό αναφορικά με το ζήτημα. Να σημειώσουμε σε αυτό το σημείο ότι η μεγαλύτερη πτώση αναφορικά με τις κρατήσεις σκαφών αναψυχής σημειώθηκε στο διάστημα Ιανουαρίου – Μαρτίου του 2016. Βέβαια, δεν θα πρέπει να υποτιμάται και το ασταθές θεσμικό και φορολογικό πλαίσιο που επικρατεί τα τελευταία χρόνια, μειώνοντας έτσι ακόμη περισσότερο τα έσοδα από τη δραστηριότητα του γιότινγκ. Οι συνέπειες της οικονομικής κρίσης αποτυπώνονται μέσα από μια σειρά δυσάρεστων γεγονότων όπως η μείωση των ναυλώσεων κατά 80% στα μηχανοκίνητα επανδρωμένα σκάφη με πλήρωμα 6-8 άτομα κατά την τελευταία πενταετία, με την ανεργία των ναυτικών στον κλάδο του επαγγελματικού yachting να ανέρχεται στο 30%. Η ίδια κατάσταση επικρατεί και στα πλοία αναψυχής μέχρι 49 ατόμων και τα ιστιοπλοϊκά όπου η πτώση ανέρχεται στο 25-30%, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό πτώσης μέχρι και 80% εμφανίζεται στα πλοία αναψυχής μέχρι 12 άτομα. Στην προαναφερθείσα πτώση συνέβαλε το γεγονός πως για λόγους υπερφορολόγησης το 25% των σκαφών από το 2009 εγκατέλειψαν τις Ελληνικές μαρίνες για να στραφούν στις αντίστοιχες της Τουρκίας, της Κροατίας και της Ιταλίας.(ΣΕΤΕ, 2015)

Σύμφωνα με το Σύνδεσμο, στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται γύρω στις 400 εταιρείες στον κλάδο αυτό, διαθέτοντας έναν στόλο περί των 3.500 σκαφών με ελληνική σημαία. Αναμφισβήτητα, ο κλάδος του γιότινγκ δύναται να συμβάλει δραστικά στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας και ως εκ τούτου στην αύξηση του τουριστικού εισοδήματος. Η χώρα μας ως διεθνής τουριστικός προορισμός, με πλούσια ιστορία και με πλούσιο φυσικό πλούτο μπορεί να προσφέρει εναλλακτικές μορφές τουρισμού προκειμένου να αυξήσει τα τουριστικά της έσοδα στοχεύοντας ταυτόχρονα και στην πάταξη της παραοικονομίας που παρατηρείται στον κλάδο. Ένας ρεαλιστικός στόχος που έχει τεθεί από τους φορείς του τουρισμού, είναι μέχρι το 2020 να δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα 7000 σκάφη με ελληνική σημαία.

5. Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η επίδραση του yachting στην οικονομία της Ελλάδος είναι πολλαπλή: *χρηματοοικονομική, δημοσιονομική και οικονομική*. Η χρηματοοικονομική συνεισφορά γίνεται μέσω συνολικών εσόδων τουριστικού λιμένα κι από την πλευρά τόνωσης της τοπικής αγοράς. Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.), εκείνοι που επιλέγουν τις υπηρεσίες yachting στην Ελλάδα είναι κυρίως αλλοδαποί τουρίστες υψηλού εισοδήματος. Συγκεκριμένα, ενώ ο μέσος τουρίστας στην Ελλάδα ξοδεύει περίπου 75 δολάρια ανά ημέρα παραμονής, οι τουρίστες που έρχονται στην Ελλάδα με σκοπό να κάνουν θαλάσσιο τουρισμό δαπανούν ανά ημέρα παραμονής περίπου 120 δολάρια κατ'άτομο. Δημοσιονομική επίδραση αποτελούν οι συνολικές δαπάνες από τοπικούς και μη χρήστες του λιμανιού καθώς και από την είσπραξη των αναλογούντων φόρων από τους χρήστες του λιμανιού και των συναφών επαγγελματιών. Τέλος οικονομική επίδραση αποτελεί ο συνδυασμός των συνολικών δαπανών, η δημιουργία νέου εισοδήματος, η τόνωση της απασχόλησης και η εισφορά συναλλάγματος. (ICAP 2009). 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 Ολυμπιακοί Αγώνες της Αθήνας κατά το 2004, όσο και η μετέπειτα ενδυνάμωση της νέας Ελληνικής πραγματικότητας από το Υπουργείο Τουρισμού, μέσω μιας έντονης διαφημιστικής προβολής στα ξένα μέσα μαζικής ενημέρωσης με το σλόγκαν: "Wonderful Greece". Με αυτόν τον τρόπο, αναδείχτηκε και αναδεικνύεται αποτελεσματικότερα το νέο πρόσωπο της Ελλάδας, καθώς και οι προοπτικές ή ευκαιρίες που μπορεί να προσφέρει η χώρα σε κάθε ξένο τουρίστα, αλλά και τον επιχειρηματία. (Υπουργείο Ναυτιλίας)

Επισημαίνεται ότι στα ευρύτερα έσοδα που αφορούν στις ναυλώσεις και κατευθύνονται προς την Ελληνική οικονομία, θα πρέπει να συνυπολογισθούν τόσο οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι ναυλωτές (ενοικιαστές των σκαφών αναψυχής) 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 μαρίνων ανά την Ελλάδα)

Επιπλέον, καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη του κλάδου παίζουν οι υποδομές και η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών των τουριστικών λιμένων. Οι μαρίνες συνήθως αποκαλούνται και λιμένες αναψυχής, με ειδικές κατασκευές για να εξυπηρετούν 500-2000 σκάφη αναψυχής σε ημερήσια βάση. Οι οργανωμένες διαθέτουν θέσεις πρόσδεσης, υπηρεσίες ασφάλειας και φύλαξης, χώρους επισκευών, ταχυδρομεία, χώρους πάρκινγκ και αναψυχής, εμπορικό πολυκατάστημα, τελωνείο, σταθμό ανεφοδιασμού, σταθμό συλλογής αποβλήτων & βιολογικού καθαρισμού, λιμενική αρχή & γραφεία διοίκησης. Βέβαια οι μαρίνες της Ελλάδος υπολείπονται των μαρίνων άλλων Ευρωπαϊκών χωρών μη διαθέτοντας τις ανωτέρω ευκολίες ή όπου τις διαθέτουν είναι ελλιπώς οργανωμένες. Τα τελευταία χρόνια οι φορείς διαχείρισης των μαρίνων έχουν αρχίσει να αντιλαμβάνονται την αναγκαιότητα του εκσυγχρονισμού των υποδομών τους αλλά και της αποτελεσματικότερης διαχείρισης τους, ώστε βελτιώσουν τις συνολικές υπηρεσίες τους και να καταστούν ανταγωνιστικές.

6. ΜΑΡΙΝΕΣ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Σύμφωνα με το Υπουργείο Ανάπτυξης και τη Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων με βάση τα στοιχεία των τελευταίων ετών, το σύνολο των θέσεων ελλιμενισμού σκαφών όλων των κατηγοριών σε πανελλαδικό επίπεδο (δεν περιλαμβάνονται θέσεις ελλιμενισμού σκαφών σε εμπορικά λιμάνια, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκους ναυταθλητικών ομίλων) ανέρχεται σε 19.269 θέσεις οι οποίες αντιστοιχούν σε 128 λιμένες. Εξ' αυτών 60 είναι μόνο οι εν λειτουργία τουριστικοί λιμένες (μαρίνες), αγκυροβόλια & καταφύγια, το δε σύνολο των θέσεων

ελλιμενισμού ανέρχεται σε 13.805 σύμφωνα με επίσημα στοιχεία του Υπουργείου Τουρισμού. Από τους παραπάνω λιμένες, οι 22 είναι μαρίνες σκαφών αναψυχής, συγκεντρώνοντας το 80,7% του συνόλου των εν λειτουργία θέσεων, παρέχοντας ένα σχετικά υψηλό επίπεδο υπηρεσιών ενώ αρκετές από αυτές τις μαρίνες, είναι βραβευμένες από το πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης». Αντίστοιχα στην Ευρώπη υπάρχουν 5.000 μαρίνες σκαφών αναψυχής παρέχοντας 500.000 θέσεις ελλιμενισμού, με το 60% να βρίσκονται στην περιοχή της Μεσογείου. Τα έσοδα των ελληνικών μαρινών ανέρχονται στο ποσό των 50 εκατ. ευρώ, ενώ ένα όφελος περίπου 300 εκατ. ευρώ διαχέεται στους επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στον χώρο. Επίσης, το ποσό του ΦΠΑ που αποδίδεται στο Δημόσιο από την παροχή υπηρεσιών προς τα σκάφη αναψυχής υπολογίζεται ότι ξεπερνά τα 100 εκατ. Ευρώ. (Υπουργείο Ναυτιλίας)

Σήμερα οι περισσότερες μαρίνες είναι δημόσιας ιδιοκτησίας, αλλά ιδιωτικής διαχείρισης βάσει μακροχρόνιων συμβάσεων εκχώρησης. Πέραν των επίσημων θέσεων πρόσδεσης, μπορούν να εξυπηρετηθούν στα λιμάνια 3000 επιπλέον σκάφη αναψυχής. Τα περισσότερα λιμάνια, εκτός του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης διαθέτουν χώρους φιλοξενίας σκαφών αναψυχής με αποβάθρες, κυματοθραύστες και λοιπές βασικές ευκολίες, όπου επιτρέπεται η πρόσδεση καταβάλλοντας τα αντίστοιχα λιμενικά τέλη. Σύμφωνα με μελέτη του NEE για κάθε 100 θέσεις ελλιμενισμού δημιουργούνται 4,4 άμεσες θέσεις εργασίας και άλλες 100 έμμεσες καθώς δραστηριοποιούνται επαγγελματίες και μικρομεσαίες επιχειρήσεις εξυπηρέτησης σκαφών, συντήρησης, καρνάγια, προμηθευτές καυσίμων και τροφοδοσίας, ναυτικοί πράκτορες και πληρώματα, με τις συνολικές θέσεις εργασίας να υπερβαίνουν τις 12.000. Επίσης, η κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών, φέρνει συνάλλαγμα από τα ξένα σκάφη αναψυχής. Το Διεθνές Συμβούλιο Ενώσεων της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας (ICOMIA) εκτιμά ότι για κάθε ένα ευρώ ελλιμενισμού σε μία μαρίνα, δαπανώνται αντίστοιχα 5 έως 12 ευρώ στην τοπική οικονομία. Τέτοια τουριστικά λιμάνια συναντάμε σε διάφορες περιοχές όπως : Αίγινα, Πόρο, Ύδρα, Σπέτσες , Ζάκυνθο, Ιθάκη, Κεφαλονιά, Λευκάδα, Παξοί, Ίο, Μύκονο, Πάτμο, Σύμη , Σάμο, Λέσβος, Μυτιλήνη, Χίο, Ναύπλιο, Γύθειο , Πύλο και άλλα μέρη. (Παπαδημητρίου Μ, 2009).

6.1 ΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΜΑΡΙΝΕΣ

Η ζήτηση για μαρίνες καθορίζεται κυρίως από τρεις παράγοντες :

- το κόστος παρεχόμενων υπηρεσιών και τα τέλη ελλιμενισμού,
- Την ποιότητα και την ποσότητα παρεχόμενων υπηρεσιών ανά θέση πρόσδεσης στις άλλες μεσογειακές χώρες και την ανάπτυξη στην αγορά των σκαφών αναψυχής
- Την εποχικότητα, με χαρακτηριστικό την ιδιαίτερη κίνηση τη θερινή περίοδο. Το χειμώνα αυξάνεται η ζήτηση για θέσεις διαχείμασης και για εργασίες επισκευής και συντήρησης των σκαφών. Σύμφωνα με στοιχεία του ΕΟΤ η ζήτηση για υπηρεσίες από τις εταιρείες του κλάδου στην Ελλάδα διαμορφώνεται ως εξής : Ιούνιο με Αύγουστο περίπου το 54% της συνολικής ζήτησης , Απρίλιο – Μάιο & Σεπτέμβριο –Οκτώβριο το 40% . (Μυλωνόπουλος, 2004)

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

Πίνακας 1: Θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής των κυριότερων χωρών yachting

ΠΗΓΗ: Προσωπική αναζήτηση στοιχείων του ερευνητή.

7. ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

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. Ένα πρώτο 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 κατά καιρούς έχουν εκφρασθεί δημοσίως από αρκετούς παράγοντες του κλάδου, παρουσιάζεται μια σημαντική έλλειψη επαρκούς αριθμού θέσεων ελλιμενισμού. (Παπαδημητρίου, 2009). Όσον αφορά στην υποδομή που έχει δημιουργηθεί μέχρι σήμερα στην Ελλάδα, εκτιμάται ότι υπάρχουν περίπου 9.000 θέσεις ελλιμενισμού, ενώ στο τελικό στάδιο βρίσκονται και άλλες 9.254 θέσεις σε 79 τουριστικούς λιμένες. Ενδεικτικό είναι το γεγονός πως στην Ελλάδα αντιστοιχούν 0,5 θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής, τη στιγμή που ο μέσος όρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Μεσογείου και της Τουρκίας είναι 8,9 θέσεις ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής. Η Ελλάδα επομένως με βάση την ακτογραμμή της και το μέσο όρο, θα έπρεπε να διαθέτει 142.000 (16.040 χ 8,9) θέσεις υποδοχής, αριθμός που απέχει πολύ από τις 9000 που πραγματικά διαθέτει. (Dibenko et al, 2015)

Ένα άλλο καίριο πρόβλημα για τον Ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό αποτελεί ο σχετικά περιορισμένος αριθμός εταιριών επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό το γεγονός ότι στην Ελληνική Αγορά υπάρχουν 400 περίπου εταιρίες εκμεταλλεύσεως σκαφών και συναφών πλοίων, εκ των οποίων όμως, μόνο το 1/3 περίπου ασχολούνται αμιγώς με την εκμετάλλευση και ναύλωση σκαφών κάτω των 15 μέτρων και χωρίς μόνιμο πλήρωμα. 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 απασχολουμένων στις επιχειρήσεις του κλάδου παρουσιάζει μια έντονη

διακύμανση, ενώ την τελευταία πενταετία βαίνει συνεχώς μειούμενος, αγγίζοντας ποσοστό ανεργίας έως και 30% στα πληρώματα των σκαφών αναψυχής. Στο πλαίσιο αυτό, οι εταιρίες αρχίζουν να καταβάλουν συστηματικότερες προσπάθειες βελτίωσης του τεχνολογικού εξοπλισμού τους, προκειμένου να καλύψουν το πρόβλημα του ελλιπούς 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 σχέση με την υποστήριξη του yachting. Σε αυτούς περιλαμβάνονται οι τεχνικοί ναυαγοσωστικών μονάδων, βιοτεχνιών εξοπλισμού, επιχειρήσεων ανεφοδιασμού, κ.λ.π.

Είναι αναγνωρισμένο από όλους τους φορείς πως ενώ οι προοπτικές για την ανάπτυξη του κλάδου είναι άριστες, οι δυσκολίες όμως ήταν και εξακολουθούν να είναι πολλές και ποικίλες. Το βασικό πρόβλημα είναι ότι η συμβολή της πολιτείας στην επιβολή και την ανάπτυξη του κλάδου δεν υπήρξε στον επιβαλλόμενο βαθμό ικανοποιητική. Η ελληνική φορολογική πολιτική ελάχιστα βοήθησε το επαγγελματικό σκάφος ως οικονομική μονάδα. Έτσι τα τελευταία 5 χρόνια το ελληνικό yachting δεν ακολούθησε την άνοδο του τουρισμού, παρόλο που η Ελλάδα είναι ασφαλής προορισμός. Θα πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι ενώ στην Ελλάδα το επαγγελματικό σκάφος επιβαρύνεται συνέχεια, στην Τουρκία τα σκάφη με τουρκική σημαία έχουν έκπτωση 50% στο κόστος προσέγγισης σε λιμάνια της χώρας ενώ ταυτόχρονα οι τράπεζες δίνουν μεγάλα κίνητρα για ανανέωση του στόλου κλπ. Το μεγάλο πρόβλημα της χώρας μας είναι η επιβολή του ΦΠΑ 24% στις προσφερόμενες υπηρεσίες γιώτινγκ, που καθιστά το ελληνόκτητο πλοίο πολύ ακριβό και το θέτει εκτός ανταγωνισμού. Χαρακτηριστικό αυτής της κατάστασης και της φορολογικής τιμωρίας που υφίστανται οι <<σκαφάτοι>> είναι να αποχωρήσουν περίπου 40.000 σκάφη από το 2009 – 2015 για τις μαρίνες της Τουρκίας και της Κροατίας. Απόρροια του υψηλού ΦΠΑ είναι και η αύξησης της τιμής ελλιμενισμού των σκαφών, με την Ελλάδα να συγκαταλέγεται στις ακριβότερες χώρες. (ΕΠΕΣΤ)

Σπουδαίο επίσης πρόβλημα που φρενάρει τις επενδύσεις στον κλάδο του γιώτινγκ είναι το φορολογικό αλλά και θεσμικό πλαίσιο που είναι ιδιαίτερα ασταθές, μη μπορώντας να εξασφαλίσει μια σιγουριά σταθερότητας τουλάχιστον πενταετίας για τους πιθανούς επενδυτές. Παρακολουθώντας λοιπόν πως με την αλλαγή κυβέρνησης ή υπουργού ναυτιλίας μεταβάλλεται

και η αντίστοιχη νομοθεσία και το ρυθμιστικό πλαίσιο, απομακρύνονται από την Ελλάδα και στρέφονται προς χώρες που διαθέτουν ελκυστικότερο πλαίσιο επενδύσεων.

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

8. ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ YACHTING

Για ποιό λόγο όμως είναι σημαντική η ανάπτυξη του yachting και η αύξηση των σκαφών αναψυχής στη χώρα μας; Για να γίνει αντιληπτή η επίδραση της ανάπτυξης του yachting θα πρέπει να χρησιμοποιήσουμε ορισμένα στατιστικά δεδομένα που αποτυπώνουν με τον πλέον κατάλληλο τρόπο τις ευκαιρίες και το οφέλη που δημιουργούνται από την ανάπτυξη του κλάδου του γιώτινγκ. Σύμφωνα με την έρευνα του Ναυτικού Επιμελητηρίου με τη συμβολή του Πανεπιστημίου Πειραιώς, στην Ευρωπαϊκή Ένωση αντιστοιχεί ένα σκάφος ανά 164 κατοίκους ενώ στην Ελλάδα αντιστοιχεί ένα σκάφος ανά 621 κατοίκους (4 φορές λιγότερο). Πρέπει επομένως σε μια χώρα με τη ναυτική παράδοση της Ελλάδος αλλά και την πολύνησία και τη μεγαλύτερη ακτογραμμή της Μεσογείου, να δίνονται κίνητρα απόκτησης ενός σκάφους (έστω και μικρού) στους κατοίκους ειδικά των παράκτιων περιοχών, συνεχίζοντας με αυτόν τον τρόπο την ελληνική παράδοση που θέλει άρρηκτα συνδεδεμένο τον Έλληνα με το θαλάσσιο στοιχείο.

Επιπρόσθετα η Ανατολική Μεσόγειος που είναι το σημαντικότερο τόξο για θαλάσσιο

τουρισμό και γιώτινγκ, έχει πολύ μεγάλο περιθώριο ανάπτυξης από τη δημιουργία νέων θέσεων ελλιμενισμού σε σύγκριση με τη Δυτική Ευρώπη. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός πως το σύνολο των οργανωμένων θέσεων ελλιμενισμού σε Ελλάδα, Τουρκία και Κροατία είναι μικρότερο των 35.000, τη στιγμή που η Γαλλία, η Ιταλία και η Ισπανία διαθέτουν 350.000 θέσεις, έχοντας φτάσει σε σημείο που να ξεπερνούν τη φέρουσα ικανότητά τους. Η σπουδαιότητα της δημιουργίας νέων θέσεων ελλιμενισμού αλλά και η κάλυψη των ήδη υπαρχόντων είναι πολύ σημαντική για την εθνική οικονομία καθώς όπως προαναφέρθηκε, σύμφωνα με το Διεθνή Οργανισμό ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations), για κάθε ένα ευρώ που δαπανάται για τον ελλιμενισμό ενός σκάφους σε μία μαρίνα αντιστοιχεί πολλαπλασιαστής 5 έως 12 (ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο του σκάφους) για δαπάνες σε καύσιμα, τροφοδοσία, προμήθειες, επισκευές, συντήρηση, μισθοδοσία, φόρους και άλλες ανάγκες ή υποχρεώσεις του σκάφους. Επιπρόσθετα, σε κάθε 100 θέσεις ελλιμενισμού σε μία μαρίνα που λειτουργεί στην Ισπανία αντιστοιχούν 4,4 θέσεις εργασίας στη μαρίνα και 100 θέσεις εργασίας σε υποστηρικτικούς τομείς του yachting στην τοπική κοινωνία. Στην Καταλονία κάθε νέα θέση εργασίας σε μια μαρίνα δρα πολλαπλασιαστικά, δημιουργώντας 9 θέσεις εργασίας στην τοπική κοινωνία παρέχοντας οφέλη 480 εκ. ευρώ ετησίως από το yachting. Ο αντίστοιχος συντελεστής για τους τουριστικούς λιμένες της Ένωσης Μαρινών Ελλάδας είναι περίπου 6 θέσεις εργασίας ανά 100 θέσεις ελλιμενισμού.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω δεδομένα, στην πιο συντηρητική τους μορφή, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι εάν πλησιάσουμε το μέσο όρο των σκαφών ανά κάτοικο της Ευρώπης, τότε: οι θέσεις ελλιμενισμού θα τετραπλασιαστούν, ξεπερνώντας τις 50.000. Επιπλέον, οι άμεσες θέσεις εργασίας στις μαρίνες της χώρας θα ξεπεράσουν τις 3.000 από 800 περίπου σήμερα, ενώ οι έμμεσες/υποστηρικτικές θέσεις εργασίας θα ξεπεράσουν τις 40.000. Αντιλαμβανόμαστε τα τεράστια οφέλη από τέτοια ανάπτυξη για τις τοπικές κοινωνίες γύρω από τις μαρίνες λόγω των θέσεων απασχόλησης και των μικρών επιχειρήσεων που δημιουργούνται (καρνάγια, συντηρητές σκαφών, μικρά εμπορικά, κλπ).

Οι νέες θέσεις ελλιμενισμού θα δράσουν πολλαπλασιαστικά ωφελώντας τις τοπικές κοινωνίες και εκεί που ο συνολικός ετήσιος τζίρος των Ελληνικών μαρινών ανέρχεται σήμερα σε 50 εκ. ευρώ, θα τετραπλασιαστεί φτάνοντας τα 200 εκ. ευρώ. Και εφόσον οι δαπάνες των

σκαφών σε προμηθευτές, καύσιμα, μισθοδοσία, φόρους και συντήρηση είναι από 3 έως 12 ευρώ ανά ευρώ ελλιμενισμού, συμπεραίνουμε ότι οι δαπάνες του κλάδου θα αυξηθούν τουλάχιστον κατά 1 δισεκ. ευρώ ετησίως. Αναλόγως θα πολλαπλασιαστούν τα έσοδα για το Δημόσιο από άμεση και έμμεση φορολογία. Εκτός όμως από το κομμάτι που αφορά στην απασχόληση και τα οφέλη προς τις τοπικές κοινωνίες, θα υπάρξει μια συνολική αναβάθμιση των τουριστικών λιμένων της χώρας (υποδομές και ποιότητα υπηρεσιών) λόγω μεγαλύτερου επενδυτικού ενδιαφέροντος και καλύτερης αξιοποίησης των υφιστάμενων υποδομών, καθιστώντας τους τουριστικούς λιμένες της Ελλάδος σύγχρονους, ποιοτικούς και ανταγωνιστικούς εφάμιλλους των αντίστοιχων Ευρωπαϊκών χωρών. (Χατζημπήρος, Παναγιωτίδης, 2010)

9. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΟΥ ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Τα τελευταία χρόνια ο κλάδος του γιώτινγκ διέρχεται μια πολύ δύσκολη περίοδο που χαρακτηρίζεται από αστάθεια, πτώση τζίρου, ανεργία και έντονη ανησυχία των φορέων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο, αναφορικά με το μέλλον του σε σχέση και με τη γενικότερη οικονομική και πολιτική κατάσταση που επικρατεί. Με δεδομένη τη δυσχέρεια στην οποία έχει περιέλθει ο κλάδος, υπάρχουν μερικές προτάσεις – διορθωτικές κινήσεις που αν υιοθετηθούν δύνανται να βγάλουν τον κλάδο από την κρίση και να του δώσουν νέα ώθηση ώστε να αναπτυχθεί περαιτέρω. Πιο συγκεκριμένα, ο θαλάσσιος τουρισμός απαιτεί υποδομές υψηλού επιπέδου προκειμένου να ικανοποιήσει τη ζήτηση. Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού απαιτεί έργα υποδομής. Οι υποδομές περιλαμβάνουν τη διάθεση κρουαζιερόπλοιων, την ύπαρξη επαρκούς αριθμού πλοίων αναψυχής, καθώς και σημαντικές υποδομές ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των πλοίων και των επιβατών, στα πλαίσια των υπολοίπων ανταγωνιστικών λιμανιών κρουαζιέρας και γιώτινγκ. Η Ελλάδα πρέπει να παραδειγματιστεί από άλλες χώρες, οι οποίες ενθαρρύνουν τις επενδύσεις στο θαλάσσιο τουρισμό λόγω των αποδεδειγμένων οικονομικών ωφελειών ιδίως των εισροών συναλλάγματος, της αύξησης της απασχόλησης και της δημιουργίας αναπτυξιακών υποδομών. (Ερικήττης, 2012)

Βέβαια, για την αναβάθμιση του θαλάσσιου τουριστικού προϊόντος στην Ελλάδα, εκτός από τις επενδύσεις σε υποδομές και σκάφη, απαιτείται βελτίωση και οργάνωση των δομών της εκπαίδευσης και της κατάρτισης. Στα προγράμματα θαλάσσιας τουριστικής εκπαίδευσης κύριος άξονας πρέπει να είναι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος για μια βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη που θα σέβεται και θα προστατεύει το περιβάλλον χωρίς ταυτόχρονα να ξεπερνά τη φέρουσα ικανότητα των παράκτιων περιοχών.

Ένα άλλο μεγάλο ζήτημα που είναι επιτακτική ανάγκη να ρυθμιστεί και να εξορθολογιστεί είναι οι χρεώσεις των μαρίνων αναψυχής για τον ελλιμενισμό των σκαφών. Η αύξηση στα τέλη ελλιμενισμού στις μαρίνες του ΕΟΤ (Αλίμου, Ζέας, Φλοίσβου) είχε ως αποτέλεσμα αυτές να βρεθούν στις δέκα ακριβότερες της Μεσογείου. Την ίδια ώρα ο ΦΠΑ στην Τουρκία είναι μηδενικός και το μέσο κόστος για ένα σκάφος 12,5 μέτρων είναι 4.500 ευρώ ετησίως, ενώ στην Ελλάδα ανέρχεται στα 10.500 ευρώ!! Μόνο τα επαγγελματικά έχουν μικρότερο τιμολόγιο. Η Ελλάδα επομένως πρέπει να επενδύσει σε ένα μοντέλο που θα εμπλουτίσει το τουριστικό προϊόν, θα βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά του και θα διευρύνει την τουριστική περίοδο αμβλύνοντας ουσιαστικά την εποχικότητα.

Το θέμα όμως που είναι άμεση και επιτακτική ανάγκη να επανεξεταστεί από την πολιτεία, είναι η υπερφορολόγηση και ο υψηλός συντελεστής ΦΠΑ που έχει επιβληθεί στα αγαθά και τις υπηρεσίες. Σε ότι αφορά στο θέμα με τον ΦΠΑ, παρά το ότι προβλέπεται απαλλαγή για πλοία ευρωπαϊκών χωρών που δραστηριοποιούνται στη ναυσιπλοΐα, υπάρχει η προϋπόθεση να ταξιδεύουν στην ανοικτή θάλασσα. Λόγω των νησιών, τέτοια θάλασσα δεν θεωρείται το Αιγαίο με αποτέλεσμα οι υπηρεσίες γιώτινγκ να επιβαρύνονται με ΦΠΑ. Τον Ιούλιο του 2015 επιβλήθηκε ΦΠΑ 24% στο ναυλοσύμφωνο των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, όταν την ίδια στιγμή οι κύριοι ανταγωνιστές μας όπως η Τουρκία, δεν επέβαλε φόρο, ενώ χώρες όπως η Ιταλία και η Κροατία, επιβάλλουν φόρους ύψους 6,5% και 6% αντίστοιχα. Εξαιτίας της φορολογίας και του ΦΠΑ εγκατέλειψαν τις μαρίνες της Ελλάδος περίπου 40.000 σκάφη από το 2009 έως το 2015 και αγκυροβόλησαν στις μαρίνες της Τουρκίας και της Κροατίας, με τις μεγαλύτερες μαρίνες της Αττικής να είναι κατά 25% άδειες λόγω μειωμένης ζήτησης θέσεων ελλιμενισμού. (ΕΠΕΣΤ)

Επιπλέον, η πολιτεία οφείλει να δημιουργήσει ένα ελκυστικό και ευέλικτο θεσμικό πλαίσιο για επενδύσεις στον κλάδο του γιώτινγκ αλλά και για προσέλκυση σκαφών αναψυχής, περιορίζοντας δραστικά την γραφειοκρατία και ρυθμίζοντας το θέμα του καμποτάζ όσον αφορά στη ναύλωση σκαφών με σημαία εκτός Ε.Ε - που επιτρέπει σε tour operators του εξωτερικού να φέρουν σκάφη για επαγγελματική δραστηριότητα στην Ελλάδα. Ακόμη, θα πρέπει να εφαρμοστεί το μητρώο των σκαφών αναψυχής και να καταγραφούν όλα τα σκάφη επαγγελματικά και ιδιωτικά και να ελέγχονται τόσο τα παράνομα αδήλωτα σκάφη όσο και τα υπό ξένη σημαία που τυγχάνουν προνομίων έναντι των αντίστοιχων που φέρουν την ελληνική σημαία. Προς την κατεύθυνση αυτή θα πρέπει να υπάρχει συνεργασία, συνεννόηση και συντονισμός των εμπλεκόμενων φορέων και οργανώσεων (λιμενικό σώμα, υπουργείο ναυτιλίας, νομαρχίες, δήμοι, επαγγελματικές ενώσεις). Τέλος, στα πρότυπα των υπόλοιπων ευρωπαϊκών κρατών, η δημόσια διαβούλευση και ενημέρωση των πολιτών θεωρείται επιβεβλημένη, ώστε όλοι οι πολίτες και ιδιαίτερα οι κάτοικοι των παράκτιων-νησιωτικών περιοχών να γνωρίζουν και να συμμετέχουν στη διαδικασία λήψης των αποφάσεων. Κλείνοντας τις βασικές προτάσεις για την ανάπτυξη του κλάδου του γιώτινγκ στην Ελλάδα, δεν πρέπει να λησμονούμε, πως εκτός από τα εσωτερικά ζητήματα που προαναφέρθηκαν και μπορούν να ρυθμιστούν, η χώρα μας πρέπει να διαφημιστεί και να προβληθεί όπως της αρμόζει διεθνώς με όλα τα μέσα και σε όλα τα μέσα. Δεν αρκεί να γνωρίζουν την Ελλάδα μερικές μόνο χώρες, αλλά να γίνει άνοιγμα και σε νέες αγορές που μπορεί να εξελιχθούν σε "πελάτες" της χώρας μας στο γιώτινγκ. Η προβολή λοιπόν της χώρας μας στο εξωτερικό στοχεύει τόσο στο να δώσει το παρόν στους ήδη υπάρχοντες πελάτες τονίζοντάς τους συνεχώς τις ομορφιές, την οργάνωση και τα πλεονεκτήματα της χώρας μας, όσο και να προσελκύσει νέους τουρίστες και επενδυτές που πιθανόν να αγνοούσαν την Ελλάδα ή να μην είχαν ενημερωθεί πλήρως για τις δυνατότητες που προσφέρει στον θαλάσσιο τουρισμό.

10. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η σταθερή αυξητική τάση του yachting στην Ευρώπη και διεθνώς και ο κορεσμός στις θέσεις ελλιμενισμού στις δυτικές ακτές της Μεσογείου αυξάνουν τη ζήτηση και επομένως τις προοπτικές ανάπτυξης στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού . Η Ελλάδα διαθέτει χιλιόμετρα ακτογραμμής που δεν έχουν ακόμη αξιοποιηθεί και υπάρχουν περιθώρια για αύξηση των θέσεων ελλιμενισμού και βελτίωση των υποδομών κι υπηρεσιών, ώστε να υποδεχτεί μεγαλύτερα κι υπερπολυτελή σκάφη, στοχεύοντας σε VIP τουρισμό, αντλώντας μερίδιο από τους ανταγωνιστές, οι περισσότεροι από τους οποίους αναπτύχθηκαν εκμεταλλευόμενοι τις αδυναμίες και τους λάθος χειρισμούς της χώρας μας.

Σε σύγκριση με τις εξελίξεις και την οργάνωση των ανταγωνιστριών χωρών, η Ελλάδα ακόμα και με την υφιστάμενη κατάσταση πρέπει να επαναπροσδιορίσει τη θέση και την πολιτική της στο θέμα του θαλάσσιου τουρισμού αναψυχής με έμφαση στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, την οικονομική πολιτική (ιδιαίτερα τις χρεώσεις και τους επιβαλλόμενους φόρους), την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου αλλά και την προβολή διεθνώς. Η ελληνική ναυτιλία έχει αποδείξει στο παρελθόν ότι γνωρίζει πώς να επιβιώσει στην κρίση και να επιστρέψει στο προσκήνιο της διεθνούς οικονομικής σκηνής με ακόμη μεγαλύτερο δυναμισμό. Η απάντηση βρίσκεται στην ανάπτυξη και την διαπίστωση ότι υπάρχουν τεράστια περιθώρια ώστε να αναδειχθεί πρωταθλήτρια διεθνώς στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού. Όσο πιο ανοικτό και φιλικό είναι το περιβάλλον και όσο πιο έτοιμα τα λιμάνια και οι μαρίνες, τόσο πιο μεγάλο θα είναι το κέρδος και τα έσοδα για την εθνική οικονομία από τον θαλάσσιο τουρισμό.

11. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

Δημαράκης Α. (1995), "Αρμενιστής σκαφών αναψυχής" Έκδοση Ιδρύματος Ευγενίδου, σελ 609-639, 650-665

Διακομιχάλης Μ. (2007), "Greek Maritime Tourism: Evolution structures and prospects", Έρευνα σε Transportation Economics 21, p.419-455

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

Μυλωνόπουλος Μ. (2004), "Ναυτιλία-έννοιες-τομές-δομές", Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, σελ: 108-112, 284-285, 290

Παπαδημητρίου Μ. (2009), "The Greek marina industry", εργασία για εταιρία HVS, σύμβουλος υπηρεσιών και αναλυτής.

ICAP (2000), "Έγκαταστάσεις θαλάσσιου τουρισμού", κλαδική μελέτη

ICAP (2009), "Θαλάσσιος τουρισμός – εκτιμήσεις αγοράς", κλαδική μελέτη

Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Σχολή θετικών επιστημών και τεχνολογίας, "Ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων περιοχών και Ελληνική νομοθεσία". Νικόλαος Βίττης, (2004)

Επίσημη εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, "Πρωτόκολλο για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου", (2009)

"Ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων περιοχών, 7 ζητήματα-κλειδιά για την εφαρμογή της." Τεχνικά Χρονικά, Αθηνά Μουμούρη (τ. Μάρτιος – Απρίλιος 2010)

Κ.Χατζημπήρος, Π.Παναγιωτίδης (2010) "Ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιας ζώνης. Αξιολόγηση της εφαρμογής του Ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου",

Μαριάννα Καλαϊτζιδάκη (1995) "Παράκτιες απειλές και διαχείριση", Πανεπιστήμιο Κρήτης. Εργαστήριο διδακτικής θετικών επιστημών,

Σέρβου Ερικέττη (2012), *“Η ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων ζωνών στην Ε.Ε – Θεσμικοί πολιτικές και πρακτικές: οι περιπτώσεις της Πορτογαλίας και της Ελλάδας”* , Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

ΑΓΓΛΙΚΗ

C.Michael Hall, *“Trends in ocean and coastal tourism. The end of the last frontier?”* Ocean & Coastal management, 44 pp 601-618 (2001)

D.Skripnuk, K.Kikkas, N.Didenko *“Trend analysis of the international tourist market”*. Sustainable development and planning VII, WIT Press, Southampton-Boston (2015)

Pardali A, Sakellariadou F, *Economic and Environmental Impacts from the operation of marinas: The Greek case*, Second International Conference on Maritime Engineers on Ports, Barcelona Spain, 2000

Ahmad Masdukis Selamat, Mohamad Sobri Bin Suhaili, *“The impact of tourism on the Marine Environment of small islands: the case of Pangor island , Malaysia.”*. Journal of Modern Education Review (2016)

Ιστοσελίδες

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ), www.yen.gr

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

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

